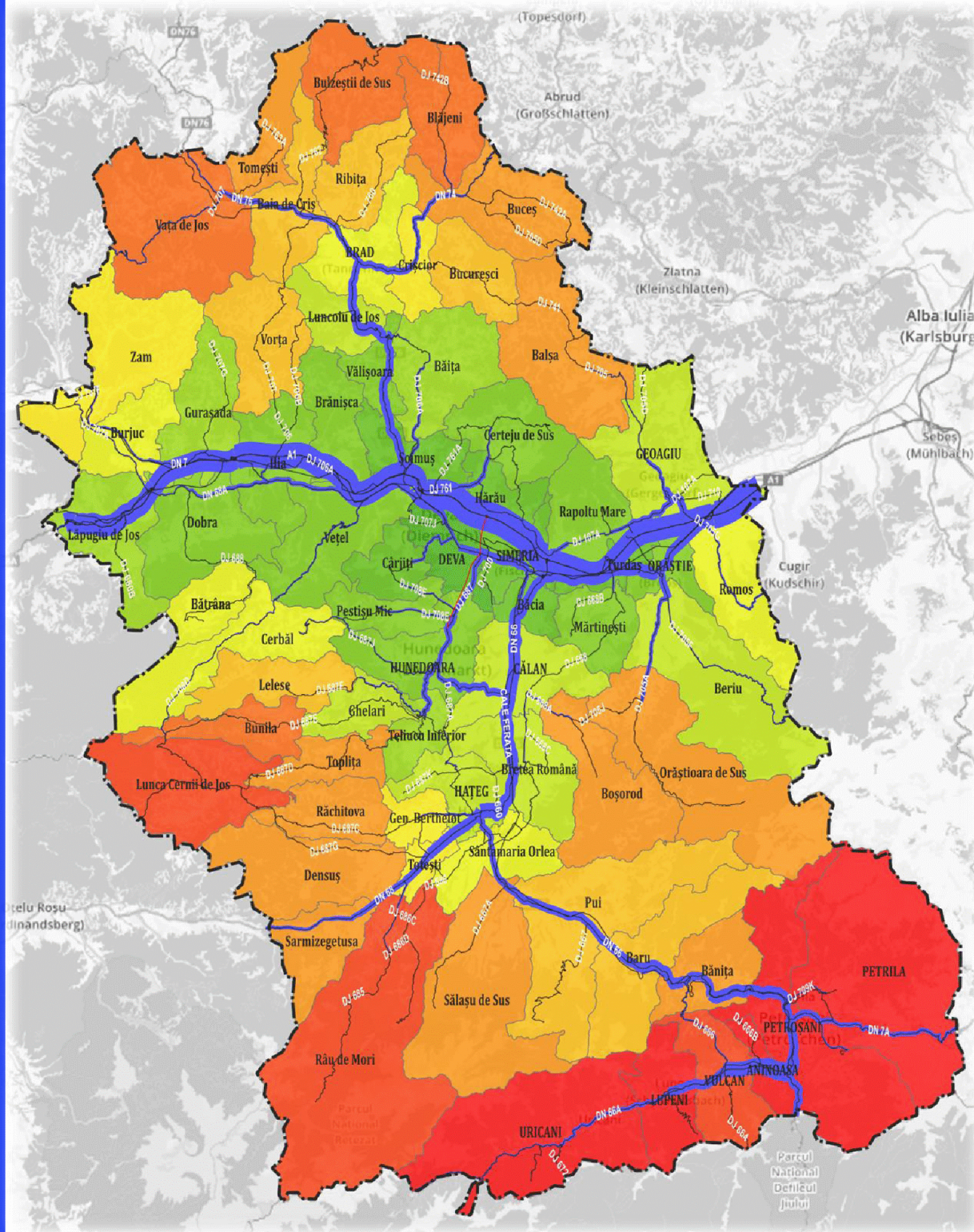




JUDEȚUL
HUNEDOARA

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL JUDEȚULUI HUNEDOARA 2023-2028



Beneficiar: JUDEȚUL HUNEDOARA
Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING
2023

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL JUDEȚULUI HUNEDOARA 2023-2028

Contract de Servicii Nr. 4684 DIN 03.03.2023
«SERVICII ELABORARE PMUD 2023 - 2028
ÎN CADRUL PROIECTULUI "PLANIFICARE STRATEGICĂ,
MOBILITATE URBANĂ ȘI MANAGEMENTUL CALITĂȚII"»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul JUDEȚUL HUNEDOARA, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: JUDEȚUL HUNEDOARA

Str. 1 Decembrie 1918, Nr. 28, Deva, Județul Hunedoara

Tel.: 0254 211 350; Fax: 0254 230 030; E-mail: cjh@cjhunedoara.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești - 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com





CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	7
1. INTRODUCERE	8
1.1. Scopul și rolul documentației	8
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	15
1.2.1. Cadrul european	17
1.2.2. Cadrul național	28
1.2.3. Cadrul regional	38
1.2.4. Cadrul local	45
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	46
1.3.1. Planuri Urbanistice Generale	46
1.3.2. Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă	50
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	50
1.5. Metodologia de elaborare a PMUD al Județului Hunedoara	101
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	103
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	103
2.1.1. Date demografice	103
2.1.2. Date socio-economice	110
2.1.3. Indicele de motorizare	135
2.2. Rețeaua stradală	138
2.3. Transport public	174
2.3.1. Transport public județean prin servicii regulate	175
2.3.2. Transport public interjudețean prin servicii regulate	185
2.3.3. Transport feroviar	193
2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi	194
2.3.5. Transport feroviar	201



2.4. Transport de marfă	209
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	214
2.6. Managementul traficului	220
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	222
3. MODELUL DE TRANSPORT	226
3.1. Prezentare generală și definierea domeniului	226
3.2. Colectarea de date	228
3.2.1. Date privind volumele de trafic	229
3.2.2. Anchete Origine – Destinație	232
3.2.3. Date privind timpii de parcurs	233
3.2.4. Date privind comportamentul de deplasare	237
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	240
3.4. Cererea de transport	243
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	245
3.4.2. Distribuția pe destinații	246
3.4.3. Alegerea modală	247
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	248
3.5. Calibrarea și validarea datelor	257
3.6. Prognoze	263
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	300
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	303
4.1. Eficiența economică	304
4.2. Impactul asupra mediului	310
4.2.1. Emisii de substanțe poluante	311
4.2.2. Zgomot	313
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră	315
4.3. Accesibilitate	319
4.4. Siguranță	323
4.5. Calitatea vieții	329
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	331
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	331
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor	345



6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	353
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	354
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	357
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	360
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	361
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană	361
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință	362
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate	365
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	366
7.1. Eficiența economică	366
7.2. Impactul asupra mediului	366
7.3. Accesibilitate	368
7.4. Siguranță	371
7.5. Calitatea vieții	372
ETAPA a II-a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL	373
1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG	374
1.1. Cadrul de prioritizare	374
1.2. Prioritățile stabilite	375
2. PLANUL DE ACȚIUNE	384
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	385
2.2. Transport public	392
2.3. Transport de marfă	396
2.4. Mijloace alternative de mobilitate	398
2.5. Managementul traficului	402
2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	404
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	405
2.8. Aspecte instituționale	406



ETAPA a III-a: P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	407
1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	408
2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.	411
ANEXE	414
<i>Anexa 1. Portofoliul de proiecte P.M.U.D. al Județului Hunedoara</i>	415
<i>Anexa 2. Proiecte extrase din P.M.U.D.-uri aprobate de U.A.T.-uridin Județul Hunedoara</i>	428



ETAPA I

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC



1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

În ultima perioadă tot mai multe foruri de specialitate solicită aplicarea unor măsuri de utilizare eficientă a energiei în mediul urban, care să contribuie la combaterea schimbărilor climatice, solicitare întemeiată pe fapte obiective, dacă se ține cont de faptul că aproximativ 72% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban, unde se consumă 75% din energia totală și unde 98% dintre călătoriile urbane efectuate au o lungime mai mică de 5 km. Așadar, cu o densitate mare a populației și o pondere mare a călătoriilor pe distanțe scurte, orașele prezintă un mare potențial de orientare spre un transport cu emisii reduse de carbon, comparativ cu sistemul de transport în ansamblu (prin reorientarea către deplasările pietonale, cu bicicleta, folosind transportul în comun, precum și prin introducerea rapidă pe piață a vehiculelor propulsate cu combustibili alternativi).

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 19.900 cazuri în anul 2021. O pondere de 40% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic – pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 92 victime la 1 milion de locuitori în anul 2021, în condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același an a fost de 45 victime la 1 milion de locuitori¹. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.

¹ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf



Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. În acest sens, Comisia Europeană sprijină orașele europene în încercarea acestora de a soluționa problemele de mobilitate urbană, recomandând elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), așa cum este definit în documentul recunoscut de Comisia Europeană *“Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”*, este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetățenilor și părților interesate în orașe și în împrejurimile acestora, în vederea creșterii calității vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are un profund caracter strategic, definește priorități, tipologii de acțiuni, prevede scenarii viitoare de evoluție și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenii specificate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara 2023-2028 stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul localităților din Județul Hunedoara, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen lung, până la nivelul anului 2029.

Totodată, planul stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru localitățile din Județul Hunedoara și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin *“internalizarea costurilor externe”*. Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul județului în cadrul PMUD este centrată pe cetățeni. Cetățenii localităților din Județul Hunedoara, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând ***“Planificare pentru oamenii din Județul Hunedoara”***.

Scopul esențial al PMUD este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013. Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să includă printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din



Ordonanța de Urgență nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

Totodată, scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Regional Vest 2021 – 2027 și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Urmare a abordării integrate susținută de către Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă o condiție necesară de bază în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională).

Pentru perioada de programare 2021-2027, Comisia Europeană a propus ca Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) să pună un accent mai puternic pe activitățile de dezvoltare urbană durabilă (DUD), statele membre fiind încurajate să aloce cel puțin 6% din fondurile FEDR dezvoltării integrate în zonele urbane.

În perioada de programare 2021-2027, potrivit Strategiei Programului Regional Vest, finanțarea proiectelor pentru mobilitate urbană este condiționată de existența unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, instrument de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

În acest context, PMUD al Județului Hunedoara are un rol esențial în accesarea finanțării din fonduri nerambursabile prin mecanisme de finanțare care vor fi disponibile în exercițiul financiar 2021-2027. Prin implementarea măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2023 - 2029.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Județul Hunedoara, situat în Regiunea de Dezvoltare Vest a României (figura 1.1).

Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara s-a realizat prin corelare cu prevederile Planurilor de Urbanism General ale localităților din județ, aflate în vigoare sau în diferite etape de elaborare/ avizare, și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriile învecinate.

În cadrul analizelor privind mobilitatea la nivelul anului de bază și al scenariilor de prognoză s-a avut în vedere tratarea integrată a zonelor care prezintă omogenitate crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor (inclusiv a sistemului de transport public) și considerente de utilizare a teritoriului.



Figura 1.1. Arealul PMUD al Județului Hunedoara.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă elaborat este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și periurbane, de asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul zonelor urbane / interurbane și pe arterele de penetrație către acestea, obiectiv realizabil cu ajutorul caracteristicilor descrise mai sus și reprezentate în figura 1.2.

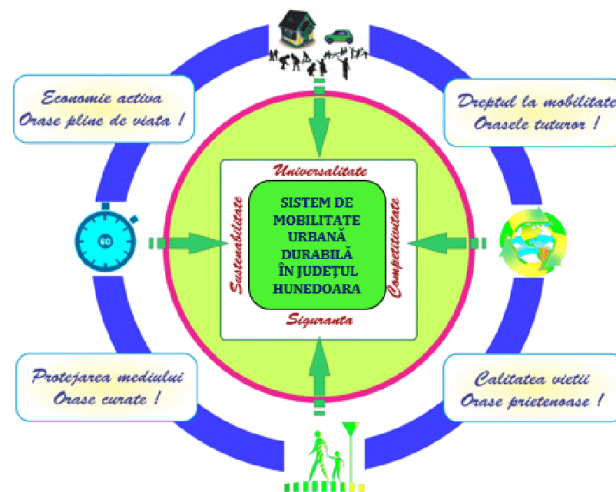


Figura 1.2. Caracteristicile generale ale PMUD al Județului Hunedoara.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Accesibilitate și conectivitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Dezvoltare economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini desfășurarea activităților economice în Județul Hunedoara, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Siguranță și securitate** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidente rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Protejarea mediului** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanțe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Județul Hunedoara.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru arealul de studiu, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport urban/interurban care**:

- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.



Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Zonele urbane au cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum variația veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, dinamica locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a municipiilor și orașelor din Județul Hunedoara, care să le asigure calitatea de așezări urbane model din punct de vedere al durabilității. Acesta reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriile urbane dedicate în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței, prin conturarea de politici sectoriale integrate și măsuri privind întărirea cooperării instituționale, managementul mobilității orientat pe cerere și ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea și coerența în transport, multimodalitatea și promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice și durabile, sinergii între măsurile de îmbunătățire a siguranței și securității, integrarea mobilității cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țintelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țintelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

- 1. Intervenții majore asupra rețelei stradale** – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
- 2. Transport public** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);



3. Transport de marfă – prezintă măsuri de translatare către zonele periferice a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factorii externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO₂, emisiile de substanțe poluante);

4. Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate – planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea de noi infrastructuri velo, amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;

5. Managementul traficului – element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la realizarea PMUD al Județului Hunedoara acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;

6. Zone cu nivel ridicat de complexitate – complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta;

7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;

8. Aspecte instituționale – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu, denumit "A face ceva". Costurile totale necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului definit pentru perioada 2023-2029 sunt de 393.000.300 EUR.

În urma implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, locuitorii Județului Hunedoara se vor bucura de o viață mai sănătoasă și de un mediu urban mai atractiv, în care spațiul public va fi utilizat într-un mod mai eficient.



1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

La nivel național Legea Nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național. În acest scop sunt definite condițiile necesare pentru dezvoltarea unui sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv, pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

Potrivit Legii, mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și la nivelul teritoriului metropolitan.

Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

- a) *planificarea orașelor pentru oameni;*
- b) *implicarea cetățenilor și a altor părți interesate;*
- c) *coordonarea și colaborarea multinivel între administrațiile publice locale și centrale;*
- d) *planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;*
- e) *dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;*
- f) *încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;*
- g) *asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetățenilor, inclusiv accesorierea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;*
- h) *dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;*
- i) *managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;*
- j) *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității, inclusiv managementul traficului, al parcărilor și al transportului public;*
- k) *managementul transportului de mărfuri;*
- l) *monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.*

Prin Lege se stabilește faptul că Planificarea strategică și operațională a mobilității se face prin Planul de mobilitate urbană durabilă.



În legislația națională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Planul de Mobilitate Urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

- a) *diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;*
- b) *strategia de dezvoltare spațială a localității;*
- c) *regulamentul local de urbanism aferent acestuia;*
- d) *planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;*
- e) **planul de mobilitate urbană.**

Conform **Normelor de aplicare a Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul**, actualizată în iulie 2013:

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport;
- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare;
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițiatoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- Pe baza referatelor elaborate de structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut;
- Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la



- nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:
- *efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);*
 - *realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;*
 - *realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.*
- P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat, care au potențial major de atragere și generare a traficului;
- P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:
- *îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;*
 - *reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;*
 - *asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;*
 - *asigurarea unui mediu sigur pentru populație;*
 - *asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilități.*
- P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenție:
- *corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;*
 - *crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;*
 - *promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;*



- *reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;*
- *organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;*
- *organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;*
- *stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);*
- *restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;*
- *dezvoltarea rețelelor de transport public;*
- *valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;*
- *dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;*
- *îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;*
- *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.*

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Județului Hunedoara se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie și emițător de gaze poluante și cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecția mediului, amenajarea teritoriului, locuințe, aspectele sociale ale accesibilității și mobilității, precum și dezvoltarea economică. Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul următor.



Tabelul 1.1. Documente care fac referire la planificarea mobilității urbane – Comisia Europeană.

Anul	Document / Program
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”
2011	Cartea Albă – “Foaie de Parcurș pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”
2013	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă
2017	Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți
2019	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua
2020	Pactul verde european
2020	Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

1.2.1.1. Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”

Potrivit acestui document, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. În acest sens, orașele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- Orașe cu trafic fluid;
- Orașe mai puțin poluate;
- Transport urban mai inteligent;
- Transport urban accesibil;
- Transport urban în condiții de siguranță și securitate.

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei “noi culturi a mobilității urbane” se va putea realiza prin îmbunătățirea cunoștințelor referitoare



la mobilitatea durabilă și îmbunătățirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărții Verzi și a Comunicatului Comisiei Europene intitulat *“Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”*, prin care se solicită o coordonare a acțiunilor la nivel local, regional și național.

Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părțile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced și oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane. În cadrul acestui document se face referire la **planuri de mobilitate urbană durabilă**.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecției mediului (poluare atmosferică, emisii de CO₂ și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetățenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;
- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor.

În scopul atingerii obiectivelor prezentate, documentul recomandă 20 de acțiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

- *Acțiunea 1 - Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă*
- *Acțiunea 2 - Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională*
- *Acțiunea 3 - Transporturi pentru un mediu urban sănătos*

→ Tema 2 – Centrarea pe cetățeni

- *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*
- *Acțiunea 5 - Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă*
- *Acțiunea 6 - Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile*
- *Acțiunea 7 - Accesul în zonele verzi*



- *Acțiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
 - *Acțiunea 9 - Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*
- Tema 3 – Transport urban mai ecologic
- *Acțiunea 10 - Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero*
 - *Acțiunea 11 - Un ghid on-line privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic*
 - *Acțiunea 12 - Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe*
 - *Acțiunea 13 - Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane*
- Tema 4 – Consolidarea finanțării
- *Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente*
 - *Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare*
- Tema 5 – Schimbul de experiență și de cunoștințe
- *Acțiunea 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor*
 - *Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane*
 - *Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații*
- Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane
- *Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă*
 - *Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană*

1.2.1.3. Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”

Strategia Europa 2020 subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor.

Tabelul 1.2. *Obiectivul privind Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei – Europa 2020 (*comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990).*

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO₂	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%



Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea obiectivul privind **Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei** interacționează cu domeniul transporturilor. În tabelul 1.2 sunt prezentate valorile țintă prevăzute a fi atinse prin sub-obiectivele acestui obiectiv principal în anul 2020, la nivelul Uniunii Europene și la nivelul României.

1.2.1.4. Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”

Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor” reprezintă succesorul documentelor Cartea Albă - “Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor”, respectiv Comunicarea Comisiei Europene intitulată “Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”. Cartea Albă completează, de asemenea, documentul intitulat “Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050”.

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condițiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

- **Înjumătățirea** utilizării autovehiculelor “alimentate în mod convențional” în transportul urban până în **2030**; **dispariția** lor progresivă din orașe până în **2050**;
- Implementarea unei **logistici urbane practic lipsite de CO₂** în marile aglomerări urbane până în **2030**;

Alte obiective includ stabilirea unui cadru pentru funcționarea unui sistem de transport multimodal la nivel european dotat cu facilități de informare, gestionare și plată precum și reducerea accidentelor rutiere și implicit a victimelor implicate, în proporție de 50 % până în anul 2020, respectiv “zero decese” în transportul rutier până în 2050.

Cartea Albă identifică necesitatea existenței unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii de transport public mai eficiente, infrastructură pentru modurile de transport nepoluante (nemotorizate), facilități de încărcare / alimentare cu energie electrică / combustibil pentru autovehiculele ecologice.

Documentul prevede că orașele care depășesc o anumită dimensiune, ar trebui încurajate să dezvolte planuri de mobilitate urbană care aduc toate aceste elemente împreună. Aceste planuri trebuie să fie pe deplin aliniate cu planurile de dezvoltare urbană integrată.



Un aspect foarte important este faptul că acest document prevede stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de **Auditori privind mobilitatea urbană** și de **Planuri privind mobilitatea urbană** și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune. De asemenea, este propusă examinarea, în cazul orașelor cu o anumită dimensiune, a posibilității **impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE:**

«Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate».

1.2.1.5. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituțiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte și mai bine coordonate. Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

- *Prezenta comunicare urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite;*
- *Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematici cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune;*
- *Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează **totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate**».*

1.2.1.6. Linii directe pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

În cadrul proiectului **ELTISplus - EACI/IEE/2009/05/S12.558822**, finanțat de Comisia Europeană, a fost elaborat ghidul *“Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană”*.



Ghidul este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane, precum și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Acesta face referire la o bază de date solidă cu exemple de bune practici, ilustrând modul cum au fost abordate în practică activitățile de dezvoltare și implementare ale planului.

«Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.1.7. Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți

Documentul “Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” a fost elaborat în anul 2017 de către Comisia Europeană.

Prin această comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilității în Uniunea Europeană care să cuprindă măsuri de reglementare și de sprijin pentru conturarea viitorului unei mobilități curate, competitive și conectate pentru toți.

Viziunea de dezvoltare a mobilității în Europa în 2025 se bazează pe un sistem care să permită tuturor să călătorească confortabil în orașe și între acestea și zonele rurale, rămânând totodată conectați. Pentru realizarea acestei viziuni sunt necesare o serie de măsuri de sprijin printre care se numără:

→ *Investiții în infrastructură;*

- Proiecte de cercetare și inovare;
- Teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă;
- Platforme de cooperare între părțile interesate, etc.

Toate măsurile sunt concentrate într-o agendă de mobilitate unică, orientată către viitor. Aceasta se axează în principiu pe contribuția transportului rutier privind mobilitatea în Europa în anul 2025. Principalele intervenții se referă la:

- Accelerarea trecerii la o mobilitate curată și durabilă;
- Asigurarea unei piețe interne echitabile și competitive pentru transportul rutier;
- Valorificarea avantajelor digitalizării, automatizării și a serviciilor inteligente de mobilitate;
- Investiții într-o infrastructură modernă de mobilitate

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanțării investițiilor în contextul unui Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T) cu puncte de reîncărcare până în 2025.

1.2.1.8. Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua



Figura 1.3. Planificarea mobilității urbane durabile (ediția a II-a). Sursa: Comisia Europeană, 2019.



Publicarea celei de a doua ediție a Liniilor Directoare Europene pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) marchează o etapă importantă în adoptarea unei noi culturi de planificare în Europa. Această revizuire cuprinzătoare a primei ediții din 2013 utilizată la scară largă, are ca scop integrarea dezvoltărilor dinamice în multe domenii ale mobilității urbane și a unei bogate experiențe a ultimilor ani în implementarea conceptului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile la nivelul orașelor din Uniunea europeană. În acest context, Comisia a inițiat în 2018 procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD pentru a se asigura că reflectă mai bine tendințele cele mai recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității. Cele patru faze ale planificării mobilității urbane durabile sunt evidențiate în figura de mai sus.

1.2.1.9. Pactul verde european

Documentul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile, de unde rezultă obținerea unei economii durabile. Acest lucru se realizează transformând problemele legate de schimbările climatice și de mediu în oportunități și asigurând tranziția echitabilă și incluzivă pentru toți europenii.

Pactul verde european oferă un plan de acțiune, destinat să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată, respectiv să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea. În acest sens, s-a stabilit că sunt necesare acțiuni în toate sectoarele economiei, inclusiv:

- investiții în tehnologii ecologice;
- sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase;
- decarbonizarea sectorului energetic;
- îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor;
- colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel mondial.

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

Acest document a fost elaborat în decembrie 2020 fiind însoțit de un plan de acțiune ce cuprinde 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune și vine în completarea Pactului verde european, având ca obiectiv realizarea sistemului de transport verde și digital și reducerea cu 90% a emisiilor până în 2050. Potrivit documentației, pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă trebuie să se țină cont de următoarele condiții:

- Stimularea adoptării **vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon** și a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;



- Crearea de **aeroporturi și porturi cu emisii zero** – de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim.
- Realizarea unei **mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- **“Înverzirea” transportului de marfă** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- **Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor** – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă în întreg sectorul transporturilor;
- Transformarea **mobilității multimodale conectate și automatizate** în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătorii multimodale și asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- Stimularea **inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale (IA)** pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

Principalele obiective, prevăzute în cadrul strategiei, pentru un viitor inteligent și sustenabil sunt:

- Până în 2030:
 - *cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor fi în exploatare pe drumurile europene;*
 - *100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;*
 - *traficul feroviar de mare viteză se va dubla la nivelul întregii Europe;*
 - *călătoriile colective programate pentru deplasări cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;*
 - *mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă;*
 - *navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
- Până în 2035:
 - *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
- Până în 2050:
 - *aproape toate autoturismele, furgonetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero;*
 - *traficul feroviar de marfă se va dubla;*
 - *vom dispune de o rețea transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală deplin operațională, pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.*



1.2.2. Cadrul național

La nivel național, în scopul definirii unei viziuni cu privire la domeniile în care ar trebui să se investească cu prioritate din fondurile acordate de Uniunea Europeană (reglementate de Cadrul Strategic Comun), au fost realizate strategii la nivel național și regional. Documentele din această categorie care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, de care s-a ținut cont în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara sunt specificate în tabelul 1.3.

Tabelul 1.3. Documente strategice sectoriale – nivel național.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor
2016	Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050	Ministerul Energiei
2018	Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	Guvernul României
2020	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030	Ministerul Economiei
2021	Planul Național de Redresare și Reziliență	Ministerul Fondurilor Europene
2022	Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027	Ministerul Fondurilor Europene

1.2.2.1. Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni

Strategia de dezvoltare teritorială a României a fost inițiată de Guvernul României în anul 2012. Reprezintă documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională și națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional. La momentul aprobării, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. Obiectivul principal al procesului de planificare strategică constă în:

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de



dezvoltare al fiecărui teritoriu, ținând cont de prevederile principalelor documentele strategice europene și naționale».

Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri: tehnic și politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

În cadrul studiilor de fundamentare se regăsește “*Studiul 13. Căi de comunicații și transport*”, al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării rețelelor de transport, cu evidențierea disfuncționalităților, și pe de altă parte, ținând cont de ***oportunitățile, potențialul de dezvoltare teritorială și de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului național***, racordate la obiectivele strategice ale spațiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări și studii realizate de centre și institute de cercetare și de departamente specializate din cadrul instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism, precum și documente strategice ale comunității europene din domeniul amenajării teritoriale și transporturilor.

1.2.2.2. Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărui existență condiționează accesarea fondurilor structurale aferente perioadei 2014 - 2020. În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:

- ***Rezultatul 1:*** *Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil;*
- ***Rezultatul 2:*** *Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor;*
- ***Rezultatul 3:*** *Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine;*
- ***Rezultatul 4:*** *O productivitate crescută pentru industria și serviciile din România și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit;*
- ***Rezultatul 5:*** *Un sistem de transport durabil (sustenabil).*

În anul 2021 a fost aprobat Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2021-2030, prin care s-a realizat o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în 2016. Documentul vizează un parcurs eficient al proiectelor astfel încât la finele decadei să se recupereze o mare parte din decalajul



de dezvoltare față de celelalte State membre, precum și o participare activă la modernizarea conectivității europene și introducerea noilor tehnologii sustenabile.

Programul Investițional a avut ca scop principal corelarea politicilor publice relevante în vederea realizării obiectivelor de infrastructură necesare la nivel național, materializată prin:

- *prioritizarea investițiilor, condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual;*
- *actualizarea strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României;*
- *adoptarea unui document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.*

Programul Investițional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități, în linie cu interesele naționale și europene, care să conducă la finele decadei 2021-2030 la crearea unei rețele naționale de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale.

Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influență a PMUD al Județului Hunedoara se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

1.2.2.3. Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050

În sectorul mobilitate, Strategia Energetică reliefează că până în anul 2030 se vor produce schimbări importante, asociate în principal cu înlocuirea aproape completă a parcului de autovehicule, cele noi trebuind să îndeplinească cerințe tot mai restrictive de eficiență energetică și emisii.

La nivelul anului 2030 nu se vor înregistra modificări de substanță în ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi, deoarece tranziția către aceștia este de durată, dar în perspectiva anului 2050 se va produce o transformare mult mai profundă a mobilității în România, inclusiv cu privire la pătrunderea pe piață a autovehiculelor cu propulsie hibridă sau electrică.

1.2.2.4. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

În anul 2015 statele membre ale Organizației Națiunilor Unite au adoptat *Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* – program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: (i) economică, (ii) socială și (iii) de mediu.



La nivelul Uniunii Europene, documentul politic asumat de statele membre privind implementarea *Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* este: *“Un viitor durabil al Europei: răspunsul UE la Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă”*.

Ca membru al Organizației Națiunilor Unite și Uniunii Europene, România și-a exprimat adeziunea la cele 17 obiective de dezvoltare durabilă. *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030* conturează cadrul național românesc pentru susținerea *Agendei 2030* și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă:

- Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
- Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
- Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
- Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
- Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor și al fetelor în societate;
- Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sanitație pentru toți;
- Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
- Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
- Construirea unor infrastructuri reziliente, promovarea industrializării, durabile și încurajarea inovației;
- Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări;
- Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
- Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
- Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
- Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
- Promovarea unor societăți pașnice și inclusive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
- Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.



Documentul programatic are în centrul atenției cetățeanul, întemeindu-se pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecăruia, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

1.2.2.5. Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030

Planul are ca obiectiv stabilirea bazelor politicilor și intervențiilor care vizează asigurarea unei tranziții echitabile din punct de vedere social pentru România.

Prioritizarea măsurilor și politicilor pentru atingerea obiectivelor a fost efectuată în principal pe baza interacțiunilor dintre dimensiuni, având în vedere maximizarea impactului preconizat al respectivelor politici și măsuri. Investițiile pentru creșterea eficienței energetice vor avea ca impact și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea ponderii de energie regenerabilă, dar și în combaterea sărăciei energetice.

Printre măsurile de sprinjin propuse de Plan se regăsesc și următoarele, concurente cu politicile de mobilitate durabilă:

- dezvoltarea prioritară și încurajarea utilizării transportului feroviar pentru transportul de persoane, în detrimentul transportului rutier, precum și integrarea intermodală a acestuia cu celelalte moduri de transport;
- promovarea electromobilității în transportul rutier (vehicule ușoare și transport public urban);
- dezvoltarea și promovarea mobilității alternative în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră.

1.2.2.6. Planul Național de Redresare și Reziliență

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Obiectivul specific vizează atragerea fondurilor puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

Planul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

→ Pilonul I. Tranziția verde

- 1.1 Sistemul de management al apei
- 1.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea
- 1.3 Managementul deșeurilor
- 1.4 Transport sustenabil
- 1.5 Fondul pentru Valul Renovării
- 1.6 Energie



→ Pilonul II. Transformare digitală

- II.1 Cloud guvernamental si sisteme publice digitale

→ Pilonul III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii

- III.1 Reforme fiscale si reforma sistemului de pensii
- III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare si inovare

→ Pilonul IV Coeziune socială și teritorială

- IV.1 Fondul local pentru tranzitia verde și digitală
- IV.2 Turism și cultură

→ Pilonul V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională

- V.1 Sănătate
- V.2 Reforme sociale
- V.3 Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali

→ Pilonul VI. Politici pentru noua generație

- VI.1. România Educată

Componenta C4. Transport sustenabil, care face parte din Pilonul I, are ca obiectiv sporirea sustenabilității sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri “environmental friendly” pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Totodată, **Componenta C10 – Fondul local**, corespunzătoare Pilonului IV propune asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean. Investiții care vor fi susținute prin această componentă se referă la:

- I1. Mobilitata urbană durabilă (intervenție susținută de reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă);
- I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);
- I1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC;



- *11.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;*
- *11.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/ metropolitan.*

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimilate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cazul sub-investiției *I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)* este obligatoriu ca cererile de finanțare să se depună în parteneriat sau de către o UAT care demonstrează apartenența la un ADI de transport public).

În cadrul **Componentei 11** – Turism și cultură, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației coordonează, prin Centrul Național de Coordonare Velo, Investiția I.4 – Implementarea a 3.000 km de trasee cicloturistice. Obiectivul investiției este sprijinirea transportului durabil prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice la nivel național. Stabilirea și amplasarea traseelor cicloturistice se va face în raport cu celelalte investiții din Componenta 11 – Turism și cultură, prin care este vizată creșterea accesibilității zonelor turistice și dezvoltarea infrastructurii aferente.

Bugetul total alocat pentru Investiția I.4 din Componenta 11 – Turism și cultură este echivalentul în lei a sumei de 247,5 milioane euro.

Indicatorii de proiect sunt: a. Lungime traseu cicloturistic (km); b. Lungime traseu suprapus cu EuroVelo 6 (km); c. Lungime traseu suprapus cu EuroVelo 13 (km); d. Lungime traseu suprapus cu Via Transilvanica (km); e. Lungime traseu suprapus cu Velo Râuri (km); f.



Lungime traseu suprapus cu Velo Carpatica (km); g. Număr de obiective cultural-turistice din Investiția I.1 „Promovarea 12 rute turistice/culturale”, selectate la finanțare prin Componenta 11 din PNRR.

Componenta C15 – Educație abordează creșterea capacității de reziliență a sistemului educațional prin modernizarea infrastructurii educaționale și a dotării aferente, în corelare cu nevoile prezente și viitoare ale pieței forței de muncă, în vederea asigurării participării la un proces educațional de calitate, modern și incluziv. În cadrul componentei sunt prevăzute optsprezece investiții susținute de șapte reforme. Reformele sunt menite să sprijine investițiile. Investiția 10. Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi are ca obiectiv asigurarea sustenabilității unităților de învățământ preuniversitar prin tranziția la școli verzi și mobilitate verde (microbuze electrice). Astfel, se urmărește îmbunătățirea condițiilor de transport pentru elevi, cu precădere în zonele izolate, cu populație scăzută, prin furnizarea de minimum 3200 de microbuze școlare "verzi" (electrice), ecologice, prietenoase cu mediul și cu un consum energetic redus, facilitând astfel accesul copiilor și tinerilor la educație, prin protejarea mediului înconjurător în același timp. Această investiție vizează tranziția spre "verde", care reprezintă punctul central al agendei Uniunii Europene pentru următorul deceniu, iar sistemele de învățământ joacă un rol important în aceste demersuri, care trebuie să beneficieze de o infrastructură modernă.

1.2.2.7. Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027

În cadrul Acordului de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 sunt stabilite 5 obiective de politică și un obiectiv aferent Tranziției echitabile, și anume:

→ *Obiectivul de Politică 1: O Europă mai inteligentă și mai competitivă*

Prin acest obiectiv România va contribui la sprijinirea creșterii gradului de integrare a sistemului Cercetare, Dezvoltare și Inovare din România în European Research Area. Principalele acțiuni întreprinse în cadrul obiectivului se referă la:

- *Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și instituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;*
- *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;*
- *Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;*
- *Intervenții în cercetarea din domeniul medical;*
- *Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.*

→ *Obiectivul de Politică 2: O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor*



Contribuția României la atingere acestui obiectiv se referă la finanțarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare:

- *eficiență energetică;*
- *sisteme și rețele inteligente de energie;*
- *apă și apă uzată;*
- *economia circulară;*
- *biodiversitate;*
- *calitatea aerului;*
- *managementul riscurilor;*
- *situri contaminate;*
- *regenerare urbană;*
- *mobilitate urbană;*
- *pescuit și acvacultură*

→ *Obiectivul de Politică 3: O Europă mai conectată prin creșterea mobilității și conectivitatea TIC regională*

Prin acest obiectiv România își propune finalizarea unor tronsoane ale rețelei TEN-T principală și anume părți ale rețelei TEN-T globale, transportul fiind un factor important al dezvoltării economiei.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *creșterea accesibilității regiunilor;*
- *finalizarea tronsoanelor rutiere;*
- *reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale;*
- *realizarea de legături rutiere secundare;*
- *dezvoltarea de soluții pentru decongestionarea/ fluidizarea traficului;*
- *îmbunătățirea sistemului de management;*
- *finalizarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare;*
- *creșterea atractivității transportului naval;*
- *creșterea atractivității transportului intermodal.*

→ *Obiectivul de Politică 4: O Europă mai socială și incluzivă prin implementarea Pilonului european al drepturilor sociale*

România are în vedere crearea acelor pârghii fundamentale dezvoltării tuturor sectoarelor economice, respectiv investițiile în oameni. În acest context, intervențiile vizate au în vedere patru aspecte majore:

- *asigurarea unei educații de calitate incluzive la toate nivelurile;*
- *adaptarea resursei umane la dinamica pieței muncii și a progresului tehnologic;*
- *combaterea sărăciei și promovarea incluziunii sociale prin măsuri personalizate;*
- *asigurarea unor servicii de sănătate de calitate și accesibile tuturor.*

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *educație;*
- *infrastructura educațională;*



- acces pe piața muncii;
- sănătate;
- sprijinirea incluziunii și promovarea dreptului la demnitate socială.

→ *Obiectivul de Politică 5: O Europă mai aproape de cetățeni prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a tuturor tipurilor de teritorii și a inițiativelor locale*

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație.

În acord cu cele 5 obiective de politică au fost stabilite următoarele programe care fac obiectul Acordului de parteneriat 2021-2027:

- Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare
- Programul Sănătate
- Programul Incluziune și Demnitate Socială
- Programul Educație și Ocupare
- Programul Dezvoltare Durabilă
- Programul Transport
- Programul Asistență Tehnică
- Programul Tranziție Justă
- Programul Acvacultură și Pescuit
- Programul Regional București-Ilfov
- Programul Regional Nord-Vest
- Programul Regional Sud-Est
- Programul Regional Sud Muntenia
- Programul Regional Sud-Vest Oltenia
- Programul Regional Vest
- Programul Regional Centru
- Programul Regional Nord-Est

În domeniul mobilității urbane sunt avute în vedere acțiuni referitoare la:

- dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);



- dezvoltarea unor culoare de mobilitate;
- realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;
- dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;
- dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;
- dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;
- construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", stații și conexiuni inter-modale, stații de transport.

Rezultatele așteptate la nivel național în cadrul FEDR vizează atingerea unui număr de 1,5 milioane persoane vor beneficia de infrastructuri verzi albastre, respectiv creșterea capacității materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv cu aproximativ 100.000 pasageri, promovarea transportului feroviar metropolitan, construirea a 1.400 km piste ciclabile, instalarea a peste 1.200 puncte de alimentare/ realimentare cu combustibil alternativ și 48 orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate, care vor contribui la creșterea numărului de utilizatori ai transporturilor publice și la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și poluanților atmosferici în transportul public urban.

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, ale căror politici și ținte sunt susținute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2010	Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Hunedoara	Consiliul Județean Hunedoara
2019	Planul de Menținere a Calității Aerului pentru Județul Hunedoara 2019-2023	Consiliul Județean Hunedoara
2021	Strategia de Dezvoltare a Județului Hunedoara 2021-2023	Consiliul Județean Hunedoara



Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2021	Planul Teritorial pentru Tranziție Justă Hunedoara 2021-2027	Consiliul Județean Hunedoara
2021	Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Vest	Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest
2021	Strategia de Specializare Inteligentă 2021-2027 (RIS3) a Regiunii Vest	Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest
2021	Programul Regional Vest 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest

1.2.3.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Hunedoara

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Hunedoara (PATJ) a fost elaborat în anul 2010 de către Consiliul Județean Hunedoara și este structurat în 3 părți: *Partea I – Analiza situației existente, Partea II – Diagnostic prospectiv & general și Partea III: Strategie și plan de măsuri.*

Primele 2 părți cuprind analiza situației existente și identificarea principalelor probleme și disfuncționalități la nivel demografic, socio-economic, mediu, infrastructură rutieră și edilitară, etc.

PATJ constituie instrumentul principal pentru planificarea dezvoltării economice, a îmbunătățirii condițiilor de viață a populației prin stabilirea coordonatelor spațiale ale activităților din domeniile relevante în plan teritorial județean. Documentul oferă o viziune holistică asupra structurii și folosinței teritoriului județului Hunedoara.

Obiectivul fundamental al Strategiei de amenajare a teritoriului județean urmărește *dezvoltarea armonioasă a teritoriului județean prin optimizarea folosirii resurselor existente, prin valorificarea șanselor de dezvoltare, pentru dezvoltarea economică, socială și ecologică durabilă, pentru creșterea calității vieții locuitorilor.*

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost identificate 5 obiective strategice și anume:

- OS 1. Mediu înconjurător;*
- OS 2. Patrimoniul construit și natural;*
- OS 3. Rețeaua de localități;*
- OS 4. Infrastructuri tehnice;*
- OS 5. Zonificarea teritoriului.*

Referitor la domeniul infrastructurii de transport rutier, în cadrul Obiectivului strategic 4 este definit obiectivul specific 4.1. *Rețele de transport* care cuprinde următoarele 2 direcții de acțiune:

1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere de transport;
2. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere de interes local.



1.2.3.2. Planul de Menținere a Calității Aerului pentru Județul Hunedoara 2019-2023

Planul de Menținere a Calității Aerului pentru Județul Hunedoara 2019-2023 reprezintă o documentație elaborată de Consiliul Județean Hunedoara pentru unitățile administrativ-teritoriale din compunerea județului. În cadrul planului de acțiune sunt propuse măsuri pentru păstrarea nivelului poluanților sub valorile-limită, respectiv sub valorile-țintă și pentru asigurarea celei mai bune calități a aerului înconjurător, în condițiile unei dezvoltări durabile.

În scopul menținerii valorilor poluanților sub valorile-limită / valorile-țintă stabilite prin Legea Nr. 104/ 2011 privind calitatea aerului înconjurător, au fost propuse măsuri de acțiune în următoarele domenii:

- Transport;
- Surse de suprafață Rezidențial/ Servicii/ Iluminat Public/ Gestionare Deșeuri/ Agricultură;
- Industrie;
- Spații verzi;
- Protecția mediului.

Măsurile din planul de menținere a calității aerului se pot desfășura pe o perioadă de maximum 5 ani.

Comisia tehnică județeană pentru elaborarea Planului de menținere a calității aerului în județul Hunedoara este compusă din reprezentanți ai autorităților publice locale și județene și operatori economici de pe raza județului.

1.2.3.3. Strategia de Dezvoltare a Județului Hunedoara 2021-2030

Strategia de Dezvoltare a Județului Hunedoara urmărește stabilirea direcțiilor către care trebuie îndreptate resursele existente la dispoziția administrației publice, în vederea atingerii unor obiective strategice, respectiv a unor ținte de dezvoltare pe care le-a stabilit comunitatea locală.

Viziunea strategică a Județului Hunedoara este concentrată pe dezvoltarea economiei locale, echilibrarea și modernizarea condițiilor de locuire între toate comunitățile județului, susținute de un efort instituțional eficient și implicat, interesat de dezvoltarea durabilă și sustenabilă a teritoriului.

În urma analizei situației existente la nivelul Județului Hunedoara, din punct de vedere demografic, social, economic, al mediului și al nivelului de echipare tehnică și socială rezultă următoarele particularități specifice:

- elemente diferite de percepție a județului în privința importanței unor teme pentru dezvoltarea locală, de exemplu, pentru cei mai mulți, Hunedoara înseamnă turism și



modalități de petrecere a timpului liber, iar pentru dezvoltarea locală, turismul este un contributor de loc secund;

- existența unui decalaj semnificativ între nivelul de viață și condițiile de locuire dintre mediul urban și cel rural;
- interesul crescut arătat de administrația publică județeană atât pentru colaborarea partenerială și suportul pentru administrațiile locale, cât și pentru abordarea corectă și profesională pentru rezolvarea problemelor;
- interesul manifestat de mediul academic pentru colaborarea proactivă cu mediul de afaceri, pentru formarea forței de muncă în raport cu cerințele angajatorilor și pentru valorificarea rezultatelor activității de cercetare-dezvoltare.

Implementarea direcției prioritare de dezvoltare strategică 2.5. *Dezvoltarea economică a Județului Hunedoara prin reabilitarea infrastructurii de transport și regenerarea infrastructurii serviciilor publice (de transport și distribuție gaze)* se realizează prin următoarele obiective strategice și obiectivele specifice aferente acestora:

- **Obiectiv strategic 2.5.1.** *Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport pentru satisfacerea cererii de deplasarea a persoanelor și mărfurilor și încurajare a mobilității durabile:*
 - **Obiectiv Specific 2.5.1.1.** *Îmbunătățirea conectivității și mobilității inter și intraregionale, prin investiții la rețelele principale și secundare de transport:*
 - Reabilitarea și modernizarea infrastructurii existente;
 - Dezvoltarea de noi rețele infrastructurale pentru pasageri și mărfuri;
 - **Obiectiv Specific 2.5.1.2.** *Dezvoltarea infrastructurii de transport durabil prin investiții în infrastructura multimodală și navală:*
 - Dezvoltarea unui nod multimodal (rutier - cale ferată - naval) la Simeria;
 - Amenajarea Râului Mureș pentru transport local de persoane și mărfuri (pe distanțe scurte).

1.2.3.4. Planul Teritorial pentru Tranziție Justă Hunedoara 2021-2027

Planul Teritorial pentru Tranziție Justă Hunedoara 2021-2027 este un document elaborat de Consiliul Județean Hunedoara și are ca obiectiv general pentru anul 2030 ca *Hunedoara să devină un județ cu o economie diversificată, competitivă pe plan regional, care oferă oportunități forței de muncă locale și cu o calitate a vieții ridicată atât în mediul urban, cât și cel rural. De asemenea, județul Hunedoara a redus decalajul de dezvoltare față de județul Timiș și menține și atrage populație, investiții și turiști.*

Pentru a face față provocărilor legate de tranziție, au fost identificate o serie de necesități de dezvoltare și au fost formulate obiective de atins și anume:

- Dezvoltarea ecosistemului de cercetare, dezvoltare și inovare, care să susțină și să stimuleze o creștere economică sustenabilă;



- Creșterea capacității de adaptare a economiei locale și crearea de noi oportunități pentru forța de muncă prin dezvoltarea antreprenoriatului;
- Creșterea gradului de digitalizare a întreprinderilor și a serviciilor publice, pentru susținerea transformării durabile a economiei județului Hunedoara;
- Îmbunătățirea confortului termic și scăderea costurilor cu energia prin creșterea eficienței energetice și prin valorificarea resurselor regenerabile de energie;
- Creșterea calității vieții prin decontaminarea și regenerarea siturilor poluate și integrarea acestora în economia locală și promovarea unei abordări verzi și sănătoase pentru regenerarea orașelor;
- Consolidarea economiei circulare prin stimularea unor tipare noi de consum care să prevină generarea de deșeuri și reducerea cantității acestora, reutilizare eficientă și reciclarea acestora;
- Reducerea poluării prin îmbunătățirea eficienței energetice a sistemelor de termoficare și a îmbunătățirii sistemelor de căldură și reducerea costurilor populației;
- Decarbonizarea sistemului de transport local prin promovarea unei mobilități verzi;
- Promovarea și dezvoltarea potențialului turistic al județului, prin investiții integrate în infrastructura și serviciile turistice și transformarea acestuia într-o alternativă viabilă și durabilă de tranziție socio-economică;
- Dezvoltarea și creșterea calității serviciilor medicale și sociale pentru atenuarea efectelor tranziției economice și declinului demografic;
- Recalificarea, diversificarea și perfecționarea competențelor și abilităților resurselor umane pentru susținerea tranziției economice și promovarea unor măsuri active pentru ocuparea forței de muncă.

1.2.3.5. Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Vest

Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Vest este un document elaborat de Agenția de Dezvoltare Regională Vest ce are rolul de a orienta dezvoltarea pe termen mediu și lung a Regiunii Vest.

La orizontul anului 2030, Regiunea Vest vizează a reprezenta o referință națională pentru modelul de dezvoltare inovativ, sustenabil și incluziv, bazat pe creștere economică susținută datorată promovării inovării, digitalizării și creativității la toate nivelurile și pe o dezvoltare teritorială echilibrată, care asigură tuturor acces echitabil la servicii publice moderne, educație și oportunități.

Pentru atingerea viziunii, au fost stabilite 7 domenii majore de intervenție, corelate cu următoarele priorități și obiective specifice:

1. Economie prosperă, competitivă, bazată pe inovare



-
- P1: Transformarea regiunii într-un "hub de inovare"*
- P2: O regiune cu companii dinamice și competitive*
- P3: O regiune pregătită pentru era digitalizării*
2. **Tranziție verde și schimbări climatice**
- P1. Extinderea și modernizarea infrastructurii de mediu*
- P2. Protejarea și conservarea biodiversității regionale și decontaminarea siturilor poluate*
- P3. Îmbunătățirea eficienței energetice și a energiei din surse regenerabile*
- P4. Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței la dezastre*
3. **Accesibilitate**
- P1. Continuarea investițiilor la infrastructura aferentă rețelelor TEN-T*
- P2. Dezvoltarea infrastructurilor de transport cu rol de artere suport pentru rețelele TEN-T*
- P3. Dezvoltarea infrastructurii digitale*
4. **Educație, Sănătate și Sisteme sociale performante**
- P1. Acces egal la o educație modernă, conectată la tendințele pieței muncii*
- P2. Acces incluziv la servicii medicale performante și inovative, orientate către pacient*
- P3. Asigurarea unor servicii sociale echitabile, limitarea excluziunii sociale și riscului de sărăcie*
- P4. Creșterea ocupării forței de muncă și asigurarea incluziunii pe piața muncii*
5. **Sustenabilitate prin turism și cultură**
- P1: Crearea unui brand turistic regional prin promovarea potențialului endogen*
- P2: Valorificarea patrimoniului cultural*
- P3: Promovarea culturii în regiune*
6. **Dezvoltare urbană durabilă**
- P1. Mobilitate urbană durabilă*
- P2. Orașele Regiunii Vest – orașe smart*
- P3. Regenerare urbană*
7. **Tradiție și diversificare în mediul rural**
- P1: Dezvoltarea sustenabilă și inteligentă a spațiului rural*



1.2.3.6. Strategia de Specializare Inteligentă 2021-2027 (RIS3) a Regiunii Vest

Este un document strategic elaborat de ADR Vest în parteneriat cu alți actori din regiune, ce are rolul de a coordona politicile de cercetare-dezvoltare-inovare (CDI) în regiune.

RIS3 este o analiză necesară pentru stabilirea investițiilor din domeniul CDI și se adresează mediului de afaceri, mediului de cercetare, administrației publice, societății civile din regiune. RIS3 Reiuena Vest cuprinde:

- Analiza contextului regional și a potențialului pentru inovare;
- Analiza sctoarelor de specializare inteligentă;
- Prioritățile regionale pentru dezvoltare;
- Mixul de politici și planul de acțiune;
- Idei de proiecte pentru perioada 2021-2027.

Obiectivul general al Strategiei de Specializare Inteligentă 2021-2027 (RIS3) a Regiunii Vest este: *Până în anul 2027, Regiunea Vest își propune să își consolideze ecosistemul regional de inovare devenind mai productive, mai dinamică și conectată la nou.*

Pentru atingere acestui obiectiv general au fost elaborate 3 obiective specifice:

- OS 1. Accentuarea rolului cercetării-inovării-aplicative;
- OS 2. Preluarea tehnologiilor înalte;
- OS 3. Concentrare asupra întăririi potențialului inovativ al IMM-urilor.

1.2.3.7. Programul Regional Vest 2021-2027

Programul Regional Vest își propune să abordeze dezvoltarea urbană integrată prin intermediul următoarelor tipuri de intervenții dedicate exclusiv abordării prin instrumente teritoriale integrate:

- Smart city, prin activități de digitalizare în cadrul OP1, OS a(ii);
- Creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale în cadrul OP2, OS b(i);
- Crearea și/sau modernizarea infrastructurilor verzi în cadrul OP2, OS b(vii);
- Promovarea mobilității urbane durabile, în cadrul OP2, OS b(viii);
- Regenerarea urbană a spațiilor publice, sprijinirea turismului și a patrimoniului și infrastructurii culturale în cadrul OP5, OS e(i).

Printre obiectivele specifice ale Strategiei Programului Regional se identifică "Interoperabilitatea, diversificarea și creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor alternative de transport, prietenoase cu mediul, inclusiv la nivel intra și interjudețean".



Acest obiectiv vine în întâmpinarea problematicei ridicate de congestia, aglomerarea și poluarea excesivă a zonelor urbane ca urmare a creșterii utilizării autoturismelor personale, a parcului de transport învechit și a neadaptării infrastructurii de mobilitate și conectivitate la nevoile actuale, precum și lipsa unui transport interjudețean care să faciliteze o mobilitate și o conectivitate crescute la nivel regional.

Potrivit analizelor realizate cu ocazia întocmirii documentației, la nivelul regiunii s-a remarcat o utilizare prioritara a transportului cu autoturismul personal, în defavoarea mijloacelor de transport prietenoase cu mediul. În ansamblu, la nivelul orașelor din Regiunea Vest, ponderea deplasărilor efectuate cu mijloace de transport motorizat privat este de aproximativ 47,87%, în timp ce deplasărilor efectuate cu mijloace de transport public acoperă doar 8,42% din totalul deplasărilor. De asemenea, studiile realizate evidențiază faptul că în ultimii 10 ani, numărul autoturismelor în proprietate privată a cunoscut o creștere masivă în Regiunea Vest, de la 372.910 autoturisme în 2010 la 608.677 în 2019, adică peste 60%. Astfel, se constată că există un autoturism la fiecare al treilea locuitor, iar raportat la populația care ar putea conduce un autovehicul, raportul este de 1 autoturism la 2,5 locuitori cu vârsta de peste 18 ani.

În domeniul infrastructurii pentru pietoni, s-a constatat că problemele cu care se confruntă orașele sunt siguranța pietonilor și lipsa unor coridoare pietonale de calitate. Se are în vedere transformarea unor străzi carosabile centrale în zone pietonale.

În documentație se menționează faptul că în perioada 2014-2020 s-au făcut pași importanți în ceea ce privește dezvoltarea mobilității urbane prin accesarea de fonduri prin POR, în baza PMUD, cu accent pe transportul public electric și / sau nemotorizat, dar nevoile de investiții sunt încă semnificative. Astfel, în mediul urban trebuie continuate investițiile în dezvoltarea modurilor de transport durabile cu zero emisii: transportul public, moduri de transport pietonal și cu bicicleta, bazate pe PMUD. De asemenea, având în vedere că alături de mersul pe jos, ciclismul este cel mai "curat" mod de transport, iar odată cu dezvoltarea unor rețele din ce în ce mai extinse de piste de biciclete, dezvoltarea sistemelor de bike-sharing poate contribui la accesibilitatea acestui mijloc de deplasare nemotorizat, se întărește ideea că este nevoie de continuarea investițiilor pentru promovarea ciclismului în orașe.

1.2.4. Cadrul local

Modul în care PMUD a fost corelat cu documentele strategice este prezentat mai jos.



1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planuri Urbanistice Generale

Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiunilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;
- creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din Planurile de Urbanism General elaborate la nivelul localităților din județul Hunedoara (care au fost primite de la UAT-uri) care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. Acestea sunt:

- Plan Urbanistic General al Municipiului Deva, aprobat prin HCL nr. 223/1999, prelungit prin HCL nr. 490/2018;
- Plan Urbanistic General al Municipiului Brad, aprobat prin HCL nr. 101/1999, prelungit prin HCL 181/2018;
- Plan Urbanistic General al Municipiului Hunedoara, aprobat prin HCL nr. 91/1999, prelungit prin HCL nr. 485/2018;
- Plan Urbanistic General al Municipiului Lupeni, aprobat prin HCL nr. 11/2000, prelungit prin HCL nr. 3/2019;



- Actualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Orăștie, aprobat prin HCL nr. 18/2014, prelungit prin HCL nr. 39/2019;
- Plan Urbanistic General al Municipiului Petroșani, aprobat prin HCL nr. 15/2000, prelungit prin HCL nr. 455/2018;
- Plan Urbanistic General al Municipiului Vulcan, aprobat prin HCL nr. 97/2013;
- Plan Urbanistic General al Orașului Aninoasa, în curs de actualizare;
- Plan Urbanistic General al Orașului Călan, aprobat prin HCL nr. 49/1999, prelungit prin HCL nr. 86/2018;
- Planuri Urbanistice Generale ale Orașului Geoagiu și localităților aparținătoare Aurel Vlaicu, Băcăia, Bozeș, Cigmău, Gelmar, Homorod, Mermezeu Văleni, Renghet, Văleni, aprobat prin HCL nr. 56/1999 și HCL nr. 37/2002, prelungit prin HCL nr. 154/2018;
- Plan Urbanistic General al Orașului Petrița, aprobat prin HCL nr. 10/2000, prelungit prin HCL nr. 308/2018;
- Plan Urbanistic General al Orașului Simeria, aprobat prin HCL nr. 45/1999, prelungit prin HCL nr. 169/2018;
- Plan Urbanistic General al Orașului Uricani, aprobat prin HCL nr. 8/2000, prelungit prin HCL nr. 214/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Băcia, aprobat prin HCL nr. 46/2015;
- Plan Urbanistic General al Comunei Baia de Criș, aprobat prin HCL nr. 22/2000, prelungit prin HCL nr. 69/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Băița, prelungit prin HCL nr. 54/2020;
- Plan Urbanistic General al Comunei Balșa, nu mai este în termen de valabilitate;
- Plan Urbanistic General al Comunei Bănița, în curs de elaborare;
- Plan Urbanistic General al Comunei Baru, aprobat prin HCL nr. 13, 14/2000, prelungit prin HCL nr. 79/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Bătrana, aprobat prin HCL nr. 12/2001, prelungit prin HCL nr. 24/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Beriu, aprobat prin HCL nr. 34/2013, prelungit prin HCL nr. 39/2023;
- Plan Urbanistic General al Comunei Blăjeni, aprobat prin HCL nr. 19/2002, prelungit prin HCL nr. 29/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Boșorod, aprobat prin HCL nr. 1/2002, prelungit prin HCL nr. 40/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Brănișca, aprobat prin HCL nr. 13/2013, prelungit prin HCL nr. 47/2018;



- Plan Urbanistic General al Comunei Bretea Română, aprobat prin HCL nr. 47/2021;
- Plan Urbanistic General al Comunei Buceș, aprobat prin HCL nr. 3/2003, prelungit prin HCL nr. 52/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei București, aprobat prin HCL nr. 14/2002, prelungit prin HCL nr. 39/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Bulzeștii de Sus, aprobat prin HCL nr. 11/2003, prelungit prin HCL nr. 48/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Bunila, aprobat prin HCL nr. 12/2001, prelungit prin HCL nr. 39/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Burjuc, aprobat prin HCL nr. 16/2001, prelungit prin HCL nr. 38/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Cârjiți, aprobat prin HCL nr. 26/2001, prelungit prin HCL nr. 36/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Cerbăl, aprobat prin HCL nr. 39/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Certeju de Sus, aprobat prin HCL nr. 13/2000, prelungit prin HCL nr. 42/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Crișcior, în faza de execuție;
- Plan Urbanistic General al Comunei Densuș, aprobat prin HCL nr. 23/2000, prelungit prin HCL nr. 84/2018;
- Plan Urbanistic General al Satului Dobra, aprobat prin HCL nr. 37/2002, prelungit prin HCL nr. 43/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei General Berthelot, aprobat prin HCL nr. 12/2001, prelungit prin HCL nr. 67/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Ghelari, aprobat prin HCL nr. 3/2000, prelungit prin HCL nr. 43/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Gurasada, aprobat prin HCL nr. 13/2001, prelungit prin HCL nr. 1/2019;
- Plan Urbanistic General al Comunei Hărău, aprobat prin HCL nr. 86/2017;
- Plan Urbanistic General al Comunei Ilia, aprobat prin HCL nr. 33/2000, prelungit prin HCL nr. 51/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Lăpușiu de Jos, aprobat prin HCL nr. 15/2001, prelungit prin HCL nr. 44/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Lelese, aprobat prin HCL nr. 17/2001, prelungit prin HCL nr. 38/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Lunca Cernii de Jos, aprobat prin HCL nr. 1/2001, prelungit prin HCL nr. 35/2018;



- Plan Urbanistic General al Comunei Luncoiu de Jos, aprobat prin HCL nr. 19/2000, prelungit prin HCL nr. 44/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Martinești, aprobat prin HCL nr. 13/2000, prelungit prin HCL nr. 40/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Orăștioara de Sus, aprobat prin HCL nr. 27/2001, prelungit prin HCL nr. 60/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Pestișu Mic, aprobat prin HCL nr. 5/2001, prelungit prin HCL nr. 75/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Pui, aprobat prin HCL nr. 24/2001, prelungit prin HCL nr. 79/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Răchitova, aprobat prin HCL nr. 13/2001, prelungit prin HCL nr. 68/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Rapoltu Mare, aprobat prin HCL nr. 12/2000, prelungit prin HCL nr. 55/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Râu de Mori, aprobat prin HCL nr. 32/2002, prelungit prin HCL nr. 71/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Ribița, aprobat prin HCL nr. 21/2001, prelungit prin HCL nr. 54/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Romos, aprobat prin HCL nr. 50/2012, prelungit prin HCL nr. 59/2022;
- Plan Urbanistic General al Comunei Sălașu de Sus, aprobat prin HCL nr. 42/2021;
- Plan Urbanistic General al Comunei Sântămăria-Orlea, aprobat prin HCL nr. 4/2001, prelungit prin HCL nr. 85/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Sarmizegetusa, aprobat prin HCL nr. 15/2002, prelungire prin HCL nr. 62/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Șoimuș, elaborat în anul 2021;
- Plan Urbanistic General al Comunei Teliucu Inferior, aprobat prin HCL nr. 28/2000, prelungit prin HCL nr. 59/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Tomești, aprobat prin HCL nr. 28/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Toplița, aprobat prin HCL nr. 3/2001, prelungit prin HCL nr. 47/2018;
- Reactualizare Plan Urbanistic General al Comunei Totești, elaborat în anul 2019;
- Plan Urbanistic General al Comunei Turdaș, nu mai este în termen de valabilitate;
- Plan Urbanistic General al Comunei Vălișoara, aprobat prin HCL nr. 44/2017;
- Plan Urbanistic General al Comunei Vața de Jos, în curs de elaborare;
- Plan Urbanistic General al Comunei Vețel, aprobat prin HCL nr. 20/2020;



- Plan Urbanistic General al Comunei Vorța, aprobat prin HCL nr. 23/2002, prelungit prin HCL nr. 39/2018;
- Plan Urbanistic General al Comunei Zam, aprobat prin HCL nr. 23/2001, prelungit prin HCL nr. 43/2018.

1.3.2. Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă

Propunerile din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor fi corelate cu cele din PMUD-rile localităților urbane, municipii și orașe, din Județul Hunedoara, dar și cu prevederile PMUD pentru arealul Valea Jiului:

- Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Deva pentru perioada 2021-2027;
- Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Brad 2021-2027;
- Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Hunedoara;
- Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Orăștie;
- Planul de mobilitate urbană durabilă 2020-2025 pentru Orașul Geoagiu, județul Hunedoara;
- Planul de mobilitate urbană durabilă al Orașului Hațeg 2018-2030;
- Planul de mobilitate urbană durabilă al Orașului Simeria;
- Plan de mobilitate urbană durabilă pentru 6 UAT-uri din Valea Jiului (Petrila, Petroșani, Aninoasa, Vulcan, Lupeni, Uricani).

Propunerile extrase din planurile de mobilitate urbană durabilă menționate mai sus sunt centralizate în Anexa 2.

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT

Propunerile din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor fi corelate cu cele din strategiile de dezvoltare ale UAT-urilor din Județul Hunedoara.

❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Deva pentru perioada 2021-2027 - versiunea supusă consultării publice**

Propunerea de dezvoltare a Municipiului Deva este construită pe cei patru piloni de dezvoltare aferenți Politicii Urbane a României 2035, piloni care asigură punctul de plecare pentru o dezvoltare integrată, după cum urmează:



- **Pilonul I „oraș verde și rezilient”** este pilonul care asigură că strategiile de atenuare a schimbărilor climatice, alături de adaptarea la schimbările climatice și o reziliență sporită la pericolele naturale sunt practici bine înrădăcinate și includ toate categoriile demografice;
- **Pilonul II „oraș competitiv și productiv”** este pilonul care recunoaște rolul municipiului ca motor esențial al creșterii economice, se bazează pe promovarea strategiilor și politicilor care sporesc atractivitatea municipiului atât pentru afaceri, cât și pentru forța de muncă;
- **Pilonul III „oraș echitabil și inclusiv”** este pilonul care vizează asigurarea faptului că transformarea urbană nu lasă pe nimeni în urmă în evoluția sa; prin urmare, fiecare categorie demografică are acces egal la servicii de interes general;
- **Pilonul IV „oraș bine guvernat”** este pilonul care se concentrează pe asigurarea eficienței, transparenței și accesibilității populației la procesul de guvernanță.

Principalele direcții strategice de dezvoltare stabilite în cadrul SIDU sunt:

- **Direcția Strategică de Dezvoltare 1:** Dezvoltarea și creșterea competitivității economiei locale;
- **Direcția Strategică de Dezvoltare 2:** Creșterea calității serviciilor publice și a accesului locuitorilor la acestea;
- **Direcția Strategică de Dezvoltare 3:** Dezvoltarea durabilă a Municipiului Deva și a zonei periurbane:
 - **Obiectiv Strategic 3.3:** Îmbunătățirea mobilității urbane durabile:
 - **Axa prioritară 3.3.1** Consolidarea capacității pentru un transport urban durabil - Impactul consolidării capacității de transport public urban și transformarea acestuia într-un sistem de transport durabil, respectiv crearea unui transport verde (achiziționarea de autobuze ecologice/ electrice) este reducerea poluării prin eliminarea emisiilor de CO și CO₂, conducând la îmbunătățirea considerabilă a calității aerului respirat;
 - **Axa prioritară 3.3.2** Încurajarea modalităților de transport alternativ și de agrement - Încurajarea modalităților de transport alternativ cuprinde acțiuni de dezvoltare a spațiului pietonal (pentru a încuraja mișcarea – factor ce ajută la sănătate) și dezvoltarea infrastructurii de ciclism urban, pentru a încuraja transportul cu bicicleta și a reduce numărului de autovehicule din trafic – ducând la o reducere a poluării prin eliminarea emisiilor de CO și CO₂;
 - **Axa prioritară 3.3.3** Îmbunătățirea infrastructurii rutiere - Prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere precum și prin crearea de culoare



de mobilitate, se reduc emisiile de gaze, se diminuează efectul de seră și implicit, crește calitatea vieții locuitorilor.

- **Direcția Strategică de Dezvoltare 4:** Modernizarea și dezvoltarea administrației publice locale.

❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Brad pentru perioada 2021-2027**

Viziunea Municipiului Brad pentru anul 2027 este de a deveni o zonă urbană sigură, rezilientă, durabilă, atractivă pentru locuire și turism.

În cadrul **Strategiei** au fost identificate două obiective strategice, și anume:

→ **A. Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor:**

- **Obiectiv sectorial A.I:** Dezvoltarea serviciilor medicale și a celor sociale;
- **Obiectiv sectorial A.II:** Consolidarea unui învățământ dinamic și atractiv, adaptat cerințelor pieței muncii, vector al dezvoltării inteligente; Consolidarea mediului cultural;
- **Obiectiv sectorial A.III:** Îmbunătățirea eficienței energetice;
- **Obiectiv sectorial A.IV:** Gestionarea eficientă a dezvoltării urbane și îmbunătățirea calității mediului;
- **Obiectiv sectorial A.V:** Extinderea rețelei de spații verzi și a ofertei de agrement/ petrecere a timpului liber;
- **Obiectiv sectorial A.VI:** Creșterea calității serviciilor publice locale, susținută de un model de administrație transparent și eficient.

→ **B. Creșterea atractivității pentru activități economice:**

- **Obiectiv sectorial B.I:** Diversificare economică, prin industrii noi și antreprenariat, cu valoare adăugată ridicată și impact direct asupra structurii mediului economic;
- **Obiectiv sectorial B.II:** Valorificarea durabilă a specificului local.

În cadrul Portofoliului de proiecte sunt propuse o serie de intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- Reabilitare/ modernizare străzi (rețea transport public);
- Reabilitare/ modernizare străzi (fără rețea transport public) – pachet 1 - 8;
- Realizare circulații carosabile – legături noi în rețea (conform PUG);
- Realizare drum de centură pe latura de Sud-Est, între DN 76 și DN 74;
- Realizare pod nou peste Râul Crișul Alb și Pârâul Luncoi;



- Construire pod peste Râul Crișul Alb pe Str. Cloșca;
- Crearea unor parcări colective;
- Creare/ modernizare infrastructură pentru biciclete și pietoni;
- Înființare centre pentru închiriere biciclete;
- Creare/ modernizare infrastructură pentru transportul public;
- Achiziție mijloace de transport public ecologice;
- Realizare rețea de stații de alimentare cu energie a autovehiculelor electrice și electrice hibride;
- Achiziție mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală.

❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Hunedoara pentru perioada 2021-2030**

Municipiul Hunedoara urmărește implementarea cerințelor strategice pentru abordarea Dezvoltării Urbane Durabile prin SIDU, stabilindu-și de asemenea un număr de 5 obiective strategice, și anume:

- **Obiectiv Strategic 1:** *Hunedoara atractivă și inteligentă;*
- **Obiectiv Strategic 2:** *Hunedoara conectată: Orașul accesibil de 15 minute;*
- **Obiectiv Strategic 3:** *Hunedoara verde pentru oameni: Calitate urbană, a mediului și tranziție energetică;*
- **Obiectiv Strategic 4:** *Hunedoara socială și inovativă: Educație, ocupare, incluziune și inovare social;*
- **Obiectiv Strategic 5:** *Hunedoara implicată: Un oraș reinventat de și pentru hunedoreni.*

Prin intermediul acestora, Hunedoara urmărește să devină un oraș prosper, cu o calitate ridicată a vieții, a serviciilor și a infrastructurilor dedicate locuitorilor, investitorilor și turiștilor. În cadrul Portofoliului de proiecte sunt propuse o serie de intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- Decongestionarea traficului și accesului în Municipiul Hunedoara de pe DJ 687 Deva – Hunedoara;
- Realizare infrastructură rutieră în vederea creșterii accesului spre zonele turistice;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului rutier din Municipiul Hunedoara;
- Amenajare parcare acoperită în zona Hotel Rusca;
- Modernizarea Str. Stufit pentru accesibilizare Răcăștia - Peștișul Mare;



- Modernizarea Str. C-tin Bursan – DJ 687J pentru accesibilizare Boș și Zlaști către centrul Municipiului Hunedoara;
- Modernizare DJ 687E pentru accesibilizare Teliucu;
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central;
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Est;
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Vest;
- Terminal intermodal feroviar-rutier și pentru curse interjudețene în zona Draxlmaier, modernizare Str. Buituri și restructurarea liniilor de CF din interiorul orașului;
- Realizarea unei platforme intermodale de marfă rutier-feroviar în zona Peștișu-Mare;
- Coridor integrat: benzi rutiere, benzi dedicate bus, pistă velo și trotuare în platforma EcoSid, cu accese către artera Cerna;
- Coridor integrat I.L. Caragiale - Gh. Lazăr - G. Enescu: reabilitare carosabil, pistă velo și achiziție de autobuze;
- Modernizare coridor de mobilitate: Str. Rotarilor și punte pietonală către B-dul Elisabeta Mărgineanu;
- Coridor integrat: bandă rutieră, pistă velo și trotuar pe ambele maluri ale Râului Cerna: Str. Cerna, Str. Dragoș Vodă, segmente noi, Str. Carpați, Str. Stufit, inclusiv construirea/ modernizarea podurilor: Buituri, Dorobașilor, Ecaternia Varga, Mihai Viteazul, Zgurii, Piața Iancu de Hunedoara, Constantin Bursan;
- Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mică.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Lupeni pentru perioada 2021-2027**

Viziunea pentru Municipiul Lupeni, în perioada 2021-2027, este de a susține orientarea permanentă a comunității spre idei și soluții viabile prin care se poate adapta provocărilor economico-sociale, folosind resursele naturale și umane existente, în spiritul continuării și dezvoltării tradiției economice.

Misiunea Strategiei de Dezvoltare Locală a Municipiului Lupeni urmărește mobilizarea toate resursele umane, materiale și financiare dobândite la nivel local și atrase din alte surse pentru a implementa măsurile și proiectele propuse.

Scopul Strategiei este de a conduce la creșterea calității vieții și crearea de noi locuri de muncă, implementând măsuri de reabilitare/ extindere/ modernizare/ dezvoltare a



infrastructurii edilitare, a serviciilor publice locale, a serviciilor sociale, a educației și culturii, a mediului economic, a societății civile și susținerea tradițiilor populare.

În cadrul domeniului de acțiune *“Dezvoltarea mobilității urbane în Municipiul Lupeni”* au fost propuse următoarele proiecte:

- Extindere șosea de centură Str. Zănoaga cu ieșire la Podul Tusu și crearea coridorului demotorizat și dedicat transportului public de persoane Str. Bărbăteni – B-dul Păcii;
- Reabilitare străzi, alei, amenajare piste de biciclete, amenajare parcări rezidențiale;
- Achiziție mijloace de transport electrice + reabilitare căi rulare, crearea unei rețele de stații electrice, extindere traseu transport local, inclusiv în stațiunea Straja;
- Reabilitare DN 66A – proiect integrat la nivelul Văii Jiului;
- Amenajare/ reabilitare poduri pietonale peste Pârâul Brăița și Râul Jiu;
- Amenajare parcare de tip Park&Ride la intrarea în localitate;
- Achiziționare sisteme automate pentru administrarea parcărilor.

❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană la nivelul Municipiului Orăștie 2021-2027**

Viziunea Strategiei pentru Municipiul Orăștie este de a deveni un oraș inteligent, atractiv, orientat către combaterea efectelor climatice, cu o economie digitală, diversificată și competitivă, cu o administrație performantă, transparentă și apropiată de nevoile cetățenilor, un oraș care oferă servicii de calitate, atât locuitorilor, cât și vizitatorilor și investitorilor.

În cadrul Portofoliului de proiecte al Strategiei sunt propuse o serie de intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

Prioritatea 2: Orăștie – Un municipiu european:

- **O.S. P2.1: Un municipiu prietenos cu mediu:**
 - **Măsura P2.1.3: Promovarea mobilității urbane durabile:**
 - Construire pistă de biciclete;
 - Infrastructură pentru deplasări nemotorizate – benzi dedicate;
 - Realizarea unor stații de reîncărcare electrice;
 - Realizare stații închiriere trotinete electrice și biciclete electrice și dotarea cu mijloace de transport electrice;
 - Proiecte de montare de marcaje tactile pentru nevăzători la principalele treceri de pietoni din Municipiul Orăștie;



- Modernizarea trotuarelor pe străzile Tudor Vladimirescu, Libertății, Căstăului, Pricazului Bl. 4, Dominic Stanca, Viilor;
- Modernizarea următoarelor străzi: Str. Luncii, Str. General Zărnescu, str. Gării, Aleea legătură str. Gării - str. Unirii, Alee prelungire str. Vânătorilor, Tronson str. Crișan, Str. legătură între str. Gheorghe Doja cu str. Tudor Vladimirescu, Căstăului, Grădiștei, Gheorghe Lazăr, Podul Cetății, Luminii, Octavian Goga, Nicolae Bălcescu, George Coșbuc, Pricazului, Nicolae Titulescu, Erou Ovidiu Munteanu;
- Schimbarea și extinderea parcului de vehicule destinate transportului public;
- Realizarea de benzi dedicate transportului public;
- Modernizare parcări: bl. 40, Str. Gării, parcări bl. ANL 81, 82, Str. Pricazului;
- Crearea de parcaje subterane/ supraterane și realizarea de spații verzi pe terenurile eliberate de autovehicule;
- Gestionarea și monitorizarea inteligentă a locurilor de parcare;
- Amenajarea locurilor de parcare pentru autoturisme din cartiere blocuri și zone de case;
- **O.S. P2.2: Un municipiu în pas cu tehnologia:**
 - **Măsura P2.2.3: Mobilitate urbană inteligentă:**
 - Proiecte de digitalizare pentru transportul public în comun;
 - Proiecte de gestionare inteligentă a parcărilor;
 - Proiecte smart pentru încurajarea circulației ecologice (pietonale, biciclete, vehicule electrice);
 - Proiecte smart pentru gestionarea traficului urban;
- **O.S. P2.3: Un municipiu conectat:**
 - **Măsura P2.3.1: Conectivitate și accesibilitatea la rețeaua TEN-T:**
 - Proiect de creștere a accesibilității la rețeaua TEN-T prin modernizarea drumurilor județene;
 - Proiect de construire a unei variante ocolitoare a Municipiului Orăștie.

❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Petroșani 2021-2027**

Viziunea pentru Municipiul Petroșani este de a deveni un municipiu revigorat și prosper printr-o dezvoltare durabilă și inteligentă a economiei locale bazată pe îmbunătățirea



infrastructurii locale, exploatarea potențialului turistic și cultural oferit de regiune și pe atragerea investițiilor.

Misiunea strategică este de a îmbunătăți calitatea vieții populației din municipiu prin transformarea turismului în motor al economiei locale, prin îmbunătățirea calității mediului, prin crearea unui climat propice dezvoltării afacerilor, prin dezvoltarea parteneriatelor pentru atragerea investițiilor și sprijirea mediului de afaceri bazate pe inovare în scopul creșterii competitivității.

Pentru îndeplinirea misiunii stabilite, sunt propuse o serie de piloni și obiective, și anume:

- **Pilonul I: Dezvoltare sustenabilă și inteligentă:**
 - **Obiectivul I.1: Un municipiu regenerat cu un mediu urban curat și nepoluant:**
 - reducerea emisiilor de CO2 inclusiv prin realizarea unui transport public verde și monitorizarea calității aerului;
 - **Obiectivul I.2: Un municipiu atractiv și modern:**
 - extinderea/ reabilitarea rețelelor stradale și îmbunătățirea conexiunilor cu cartiele marginalizate;
 - implementarea sistemelor de transport public ecologic și crearea infrastructurii necesare;
 - crearea/ extinderea parcarilor inteligente, inclusiv subterane;
 - **Obiectivul I.3: Un municipiu mai accesibil, mai bine conectat:**
 - îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua TEN-T;
 - amenajarea de HUB-uri intermodale de transport;
 - dezvoltarea unui sistem de transport public nemotorizat, atractiv și eficient și construirea de pasarele pietonale și piste de biciclete, inclusiv amenajarea unor stații de încărcare/ închiriere/ service mijloacele de deplasare electrice;
- **Pilonul II: Valorificarea oportunităților turistice, culturale, sportive și recreative:**
 - **Obiectivul II. 1: Dezvoltarea turismului ca motor al economiei locale;**
 - **Obiectivul II.2: Promovarea culturii, sportului și industriilor creative;**
- **Pilonul III: Un mediu de afaceri competitive:**
 - **Obiectivul III.1: Crearea unui climat economic atractiv pentru investitori;**
 - **Obiectivul III.2: Crearea de parteneriate stabile pe termen mediu și lung;**
- **Pilonul IV: Dezvoltare socială incluzivă și performantă:**



- **Obiectiv IV.1:** Îmbunătățirea accesului la educație și servicii medicale;
- **Obiectiv IV.2** Îmbunătățirea accesului la servicii sociale și asigurarea incluziunii pe piața muncii;
- **Pilonul V: Administrație și bună guvernare:**
 - **Obiectiv V.1.** Creșterea capacității administrației locale de a dezvolta, implementa și monitoriza proiecte;
 - **Obiectiv V.2.** Crearea unui parteneriat bazat pe încredere între administrație și comunitatea locală.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Municipiului Vulcan 2022-2027 – varianta draft**

Viziunea de dezvoltare a Municipiului Vulcan, în perioada 2022-2027, este de a deveni un pol de dezvoltare economică în Valea Jiului, prin valorificarea la maximum a potențialului turistic și de agrement, acoperind nevoia de locuri de muncă la nivel local și asigurând premisele unei vieți la un standard ridicat pentru membrii comunității.

Obiectivul general al Strategiei este reprezentat de îmbunătățirea calității vieții cetățenilor printr-o dezvoltare economică durabilă, cu impact redus asupra mediului și administrație performantă.

Pentru îndeplinirea **obiectivului general** au fost stabilite 6 obiective strategice, și anume:

- Dezvoltarea infrastructurii publice edilitare și de transport urban la nivelul municipiului;
- Dezvoltarea economică durabilă a municipiului, prin creșterea competitivității sectoriale prin modernizare tehnologică, inovare și digitalizare și colaborare între întreprinderile din zonă;
- Consolidarea rolului teritorial al municipiului de pol de dezvoltare pentru zona rurală adiacentă;
- Dezvoltarea incluzivă a capitalului uman, creșterea oportunităților de ocupare de calitate și îmbunătățirea calității vieții pentru locuitorii Municipiului Vulcan;
- Atenuarea și adaptarea la efectele schimbărilor climatice și îmbunătățirea calității mediului în municipiu;
- Dezvoltarea capacității instituționale a UAT Vulcan.

Implementarea **Obiectivului strategic 1: Dezvoltarea infrastructurii publice edilitare și de transport urban la nivelul municipiului**, se realizează prin **Obiectivul specific 1.2: Dezvoltarea și creșterea accesului la infrastructura de transport urban**.

În cadrul Planului de acțiune de dezvoltare locală a Municipiului Vulcan sunt prezentate principalele propuneri în funcție de nevoile identificate în strategie după cum urmează:



- Valorificarea tuturor fondurilor europene nerambursabile pentru care Municipiul este eligibil în vederea dezvoltării și modernizării infrastructurii locale;
- Dezvoltarea sistemului de transport public între localitățile din zonă, prin introducerea liniei verzi de autobuze aprobată la nivel zonal, cu sprijinul Consiliului Județean;
- Dezvoltarea unor parteneriate public-private în vederea dezvoltării infrastructurilor urbane, pentru care nu pot fi accesate fonduri nerambursabile;
- Continuarea în ritm susținut a proiectelor de extindere și modernizare a infrastructurii de transport în vederea unei conectări mai bune la rețelele TEN-T.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală Durabilă a Orașului Aninoasa 2020-2027**

Strategia de Dezvoltare Locală Durabilă a Orașului Aninoasa a fost aprobată în anul 2020.

Planul de acțiune al Strategiei este dezvoltat în jurul domeniilor de intervenție:

- Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon;
- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și social;
- Amenajarea teritoriului;
- Îmbunătățirea mediului;
- Promovarea turismului;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață;
- Creșterea șanselor de angajare a tinerilor;
- Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale;
- Tehnologia informației și comunicațiilor (TIC) pentru o economie digitală competitivă;
- Protejarea sănătății populației în contextual pandemiei cauzate de COVID-19.

În cadrul Portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții corespunzătoare obiectivelor integrat-operaționale privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane:*
 - *Linia Verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Greenline Valea Jiului Componenta 1 și 2;*
- *Încurajarea mobilității urbane pietonale:*
 - *Modernizarea traseelor pietonale existente și construirea de noi trasee.*



❖ **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Călan, județul Hunedoara 2022-2032**

Prioritățile pentru Orașul Călan sunt extinderea rețelei de alimentare cu apă și canalizare, creșterea eficienței energetice a clădirilor, construirea unui nou bloc ANL, modernizarea străzilor, Călan - Smart City digitalizarea serviciilor în interesul cetățeanului.

Obiectivele specifice identificate în Strategie sunt următoarele:

- Creșterea atractivității orașului și dezvoltarea durabilă a orașului prin îmbunătățirea infrastructurii și digitalizarea serviciilor în interesul cetățeanului;
- Dezvoltarea economică și creșterea competitivității orașului prin construirea unor hale de producție în Parcul Industrial Călan;
- Sprijinirea cetățenilor prin construirea unor blocuri ANL;
- Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității infrastructurii de mediu și creșterea eficienței energetice.

Domeniile majore de acțiune în cadrul Strategiei de Dezvoltare sunt următoarele:

- Modernizarea rețelei de drumuri locale (străzi, trotuare, drumuri de exploatare agricolă);
- Dezvoltarea rețelelor de utilități;
- Investiții pentru protecția mediului;
- Sprijinirea investitorilor prin acordarea de facilități și încurajarea parteneriatului public-privat;
- Dezvoltarea serviciilor publice și eficientizarea activității administrației publice locale din oraș prin dezvoltarea tehnologiei informației și a comunicațiilor;
- Creșterea calității și accesului la servicii publice;
- Accentuarea rolului e-guvernării.

În cadrul Portofoliului de proiecte sunt propuse o serie de obiective integrat-operaționale privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- Promovarea unei mobilități urbane sustenabile (realizare unei infrastructuri de transport moderne: străzi, trotuare, parcări inclusiv piste pentru biciclete);
- Modernizarea străzilor din Orașul Călan, județul Hunedoara Derulat prin Programul Național de Investiții "Anghel Saligny";
- Continuarea asfaltării străzilor, realizarea de trotuare și rigole de scurgere a apelor în satele aparținătoare Orașului Călan;
- Reabilitare Pod peste Râul Strei din Orașul Călan Derulat prin PNDL;
- Modernizare drumuri de exploatare agricolă - continuarea reabilitării drumurilor de exploatare agricolă de pe teritoriul Orașului Călan.



❖ **Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a Orașului Geoagiu, județul Hunedoara**

Obiectivul general al Strategiei îl constituie stabilirea unui cadru general de dezvoltare pentru perioada 2014 - 2020 a Orașului Geoagiu pe principiile unei dezvoltări durabile care să reducă dezechilibrele de dezvoltare economică și socială în raport cu orașele similare.

Direcțiile de Dezvoltare care stau la baza Strategiei sunt următoarele:

- Dezvoltarea urbanistică, modernizarea infrastructurii și protejarea mediului în Orașul Geoagiu;
- Dezvoltarea infrastructurii și a sectoarelor economice;
- Dezvoltarea resurselor umane locale.

Potrivit Strategiei, la nivelul Orașului Geoagiu se propun următoarele politici de dezvoltare:

- Politica de Dezvoltare a Infrastructurii Locale;
- Politica de Sprijin a Dezvoltării Urbane Durabile;
- Politica de Îmbunătățire a Mediului Înconjurător;
- Politica de Dezvoltare a Mediului de Afaceri;
- Politica de Dezvoltare a Turismului în General și a Turismului Balnear în Special;
- Politica de Încurajare și Susținere a Societății Civile în Implicarea Dezvoltării Urbane;
- Politica de Îmbunătățire a Calității Vieții;
- Politica de Îmbunătățire a Infrastructurii Sociale;
- Politica de Dezvoltare a Resurselor Umane;
- Politica de Dezvoltare a Capacității de Îmbunătățire a Performanțelor Serviciilor în Administrația Locală.

În cadrul Planului de Dezvoltare sunt propuse o serie de obiective integrat-operaționale privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- Construire Centură ocolitoare - Carieră Geoagiu Băi - Poienari - Str. Sanatoriului - DJ 170A;
- Pietruire drum de legătură Geoagiu (Str. Teilor) - Cigmău, 6 km;
- Construire Pod peste Pârâul Geoagiu (Str. Bobâlna), deschidere 20 m;
- Modernizarea străzilor interioare și trotuarelor din Orașul Geoagiu, 7 km;
- Reabilitare drum de legătură Geoagiu Băi - Renghet, 12 km;
- Modernizare drum comunal DC 41 Cigmău (DJ 107A – Sanatoriul TBC), 9 km;



- Modernizare drum comunal DC 32 - Homorod (DJ 107 A - Homorod - Văleni), 4,381 km;
- Reabilitare drum comunal DC 29 Băcăia - Ardeu, 11 km;
- Reabilitare drum de legătură DJ 705 - Rât Renghet, 4 km;
- Modernizare drum comunal DC 31 Geoagiu Băi - Săcărâmb, 8 km;
- Reabilitarea și modernizarea străzilor interioare din localitățile aparținătoare Orașului Geoagiu: Aurel Vlaicu - 3529 m, Gelmar - 821 m, Homorod - 596 m, Renghet - 1737 m, Văleni - 215 m, Geoagiu - 1573 m, Bozeș, Băcăia, Cigmău, Mermezeu;
- Pietruirea drumurilor de exploatație agricolă și a drumurilor forestiere, 40 km;
- Modernizarea stațiilor de autobuz existente (24), construirea altor stații (15) și amenajarea refugiilor;
- Amenajare parcări și spații verzi;
- Înființare Serviciu Public de Transport în Comun;
- Construire sisteme inteligente de parcare;
- Centru de biciclete - amenajare piste, trasee, centru de închiriere și achiziționare biciclete;
- Achiziționare microbuze pentru transportul elevilor.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Orașului Hațeg 2021-2027**

Obiectivul general al Strategiei îl constituie stabilirea unui cadru general de dezvoltare pentru perioada 2021-2027 a Orașului Hațeg pe principiile unei dezvoltări durabile care să reducă dezechilibrele de dezvoltare economică și socială în raport cu orașele similare.

Principalele direcții de dezvoltare sunt următoarele:

- Dezvoltarea urbanistică, modernizarea infrastructurii și protejarea mediului în Orașul Hațeg;
- Dezvoltarea infrastructurii și a sectoarelor economice;
- Dezvoltarea resurselor umane locale.

Pentru perioada 2021 – 2027, în Orașul Hațeg, sunt propuse următoarele proiecte de dezvoltare:

- Reabilitare și modernizare străzi de pe raza U.A.T. Oraș Hațeg;
- Construire variantă ocolitoare a orașului Hațeg pe relația DN 66 – DN 68M;
- Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă;



- Amenajare centru de închiriere biciclete, construire piste / amenajare trasee pentru bicicliști și amenajare parcare specială pentru biciclete în orașul Hațeg;
- Reabilitare și reamenajare alei de circulație principale;
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice;
- Parcări de reședință și parcări publice;
- Modernizare drumuri zonă centrală a Orașului Hațeg;
- Amenajare autogară;
- Amenajare parcări publice strada Mihai Viteazu, Piața Unirii;
- Construire drum de interes local în zona calea ferată, modernizare și reabilitare zonă.

❖ Plan Strategic de Dezvoltare Socio-Economică al Orașului Petrila 2016-2020

Documentația este o Strategie de Dezvoltare Locală a Orașului Petrila. Strategia a fost elaborată în cadrul unui proces participative, la care au luat parte liderii comunității, membrii comunității și alți parteneri.

În cadrul **Planului Strategic de Dezvoltare Socio-Economică** sunt propuse o serie de domenii de intervenție, respectiv:

- Infrastructură (drumuri, poduri, utilități, mediu, locuințe):
 - Betonări și asfaltări de străzi și alei;
 - Marcarea și semnalizarea drumurilor;
 - Reabilitarea podurilor;
 - Construirea unui pod de legătură cu Centura Petrilei peste Jiu;
 - Realizarea de piste de biciclete;
 - Construirea de parcări în toate cartierele;
 - Reabilitarea trotuarelor în cartierele Minei, Al. Sahia, T. Vladimirescu, 8 Martie, 22 Decembrie, 6 August, Muncii și Brătianu;
- Turism, agrement;
- Sănătate;
- Învățământ, cultură, sport;
- Pază și ordine, siguranță;
- Industrie.



❖ Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Simeria 2021-2030

Viziunea pentru anul 2030 este de a încuraja dezvoltarea locală și crearea de oportunități pentru fiecare cetățean, avantajat de principalele coridoare europene de transport care îi traversează teritoriul.

Obiectivele generale și specifice propuse pentru atingerea viziunii de dezvoltare strategică sunt următoarele:

- Oraș competitiv și productiv:
 - *Obiectiv specific 1.1: Reducerea riscurilor climatice;*
 - *Obiectiv specific 1.2: Managementul deșeurilor în conformitate cu directivele europene;*
 - *Obiectiv specific 1.3: Neutralitate energetică;*
 - *Obiectiv specific 1.4: Mobilitate urbană durabilă;*
- Oraș bine guvernat:
 - *Obiectiv specific 2.1: Dezvoltarea întreprinderilor, inovației și start-up-urilor;*
 - *Obiectiv specific 2.2: Școli performante și forță de muncă calificată;*
 - *Obiectiv specific 2.3: Spații publice urbane de calitate și obiective culturale și naturale puse în valoare;*
 - *Obiectiv specific 2.4: Dezvoltarea transportului intermodal de mărfuri;*
- Oraș verde și rezilient:
 - *Obiectiv specific 3.1: Acces la locuințe convenabile ca preț;*
 - *Obiectiv specific 3.2: Accesul facil al tuturor la utilități și servicii publice, inclusiv internet de mare viteză;*
- Oraș just și incluziv:
 - *Obiectiv specific 4.1: Consolidarea capacității administrative;*
 - *Obiectiv specific 4.2: Digitalizarea administrației și serviciilor publice;*
 - *Obiectiv specific 4.3: Guvernanță participativă.*

Lista proiectelor prioritare din domeniul mobilității propuse pentru Zona Urbană Simeria, cu orizont de implementare 2030, include:

- Reducerea emisiilor de carbon prin investiții destinate transportului nemotorizat și pietonal în Orașul Simeria;
- Amenajare zonă pietonală, Str. Avram Iancu, Piața Unirii;
- Reabilitare/ modernizare infrastructură în Orașul Simeria;



- Mobilitate urbană durabilă în Orașul Simeria, cu conectivitate crescută cu localitățile aparținătoare (înființare transport public local, achiziționare vehicule electrice, înființare Autogară Simeria).

❖ **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Uricani 2021-2027**

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Uricani 2021-2027 a fost elaborată în anul 2021.

Planul de acțiune al Strategiei este dezvoltat în jurul domeniilor de intervenție:

- Dezvoltarea infrastructurii;
- Dezvoltarea mediului economic;
- Dezvoltarea turismului și agriculturii;
- Sănătate – social;
- Tineret, educație, cultură-culte, sport;
- Mediu;
- Administrația publică locală.

În lista de proiecte se identifică următoarele propuneri din domeniul mobilității:

- Continuarea lucrărilor la drumul DN66A Câmpu lui Neag - Băile Herculane;
- Modernizare drumuri vicinale din orașul Uricani, Valea de Brazi și Câmpu lui Neag;
- Modernizare DN 66A Uricani - Valea de Brazi - Campu lui Neag;
- Reabilitare drum DJ 672C Valea de Pești/Runcu;
- Reabilitarea bulvardului Muncii și a zonelor pietonale, amenajarea spațiilor publice;
- Reabilitare drumuri turistice și creare piste de biciclete spre obiectivele turistice din orașul Uricani;
- Amenajarea unor spații de parcare pe raza localității;
- Construire punte pietonală peste râul Jiul de Vest, între vilele D și E;
- Dezvoltarea mobilitatii urbane în orașul Uricani.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Băcia 2014-2020**

Obiectivul general al Strategiei este reprezentat de creșterea calității vieții pentru toți locuitorii în conformitate cu standardele europene.

Pentru îndeplinirea **obiectivului general** au fost identificate 3 obiective strategice, și anume:



- **Obiectiv strategic 1** - Stimularea sectoarelor cu potențial de dezvoltare și creșterea competitivității economice;
- **Obiectiv strategic 2** - Dezvoltarea resurselor umane și a serviciilor sociale;
- **Obiectiv strategic 3** - Dezvoltarea infrastructurii de bază respectând standardele de mediu:
 - **Prioritatea 3.1:** Modernizarea și extinderea infrastructurii de transport:
 - Creșterea capacității portante a rețelei de drumuri existentă;
 - Reabilitarea/ modernizarea drumurilor aflate în gestiunea autorităților locale: drumuri comunale, străzi, drumuri vicinale, drumuri de exploatație;
 - Asigurarea siguranței traficului rutier;
 - Fluidizarea circulației prin alegerea celei mai potrivite soluții (realizarea șoselei de centură sau creșterea numărului de benzi pentru circulație);
 - Amenajarea unor piste pentru bicicliști;
 - Construirea și modernizarea infrastructurii rutiere de acces către zona industrială a comunei;
 - Reabilitarea/ modernizarea tuturor podurilor și a podețelor aflate pe teritoriul comunei;
 - Modernizarea platformelor de încărcare descărcare CFR.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Balșa pentru perioada 2021-2027**

Principalele obiective ale **Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Balșa** sunt următoarele:

- Garantarea condițiilor pentru crearea unor activități rentabile în agricultură;
- Împădurirea terenurilor neproductive și a terenurilor degradate;
- Optimizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Optimizarea sistemului de sănătate local;
- Garantarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, distribuție gaze, căi de transport);
- Dezvoltarea turismului și a sectorului conex;
- Adaptarea la standardele europene a școlilor și grădinițelor;



- Combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale și creșterea ratei de ocupare prin creerea de noi oportunități investiționale.

Obiectivele specifice care se regăsesc în Strategie sunt următoarele:

- *Agricultură și dezvoltare rurală;*
- *Infrastructură și mediu;*
- *Economie;*
- *Turism;*
- *Educație și cultură;*
- *Resurse umane.*

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- *Modernizare drumuri comunale, Comuna Balșa, județul Hunedoara;*
- *Pietruirea - 11,000 km - DC 24A: DJ 761 – Bocșa Mică – Bocșa Mare – Voia;*
- *Reabilitare drumuri de interes local, Comuna Balșa;*
- *Modernizare drumuri de interes local, Comuna Balșa, județul Hunedoara;*
- *Lucrări de întreținere a drumurilor comunale;*
- *Lucrări de întreținere a drumurilor de interes local;*
- *Modernizare drumuri de exploatații agricole și forestiere, Comuna Balșa, județul Hunedoara.*

❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Bănița, județul Hunedoara 2021-2027**

Viziunea Strategiei: *O administrație publică locală capabilă să furnizeze servicii publice de calitate beneficiarilor, folosind eficient resursele existente, într-o Românie modernă, competitivă, adaptată la realitățile comunitatii locale.*

Principalele obiective ale Strategiei sunt următoarele:

- Orientarea comunei spre dezvoltare economică cu scopul de a crea mai multe locuri de muncă;
- Dezvoltarea unui proces comun de organizare pentru a stabili prioritățile comunității, strategia și acțiunile sale;
- Sprijinirea autorităților publice locale în dezvoltarea strategiilor financiare și de investiții, pentru a determina eficientizarea managementului.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:



- Modernizarea infrastructurii de strazi a comunei;
- Modernizarea și extinderea rețelelor de drumuri din interiorul comunei, drumurilor comunale, vicinale, precum și a drumurilor agricole și forestiere.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Baru 2021-2027**

Misiunea Strategiei are la bază implicarea Primăriei Baru în nevoile comunității locale prin prestarea de servicii de calitate populației într-o manieră legală, transparentă și echitabilă, respectiv asigurând un climat propice dezvoltării mediului de afaceri, acordarea de facilități investitorilor și creșterea nivelului de trai al locuitorilor.

Viziunea pentru anul 2027 este de a deveni un centru economic competitiv, atractiv și diversificat, capabil să asigure un nivel de trai la standarde înalte, bazat pe dezvoltarea echilibrată a infrastructurii de utilități, serviciilor publice și a sectorului economic, respective protejarea mediului și valorificarea responsabilă a resurselor locale.

Obiectivul general este reprezentat de dezvoltarea durabilă a Comunei Baru și reducerea decalajelor rural-urban prin utilizarea eficientă a resurselor disponibile la nivel local.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost propuse următoarele **obiective specifice**:

- **O.S. 1:** Modernizarea infrastructurii rutiere și a infrastructurii tehnico-edilitare;
- **O.S. 2:** Îmbunătățirea calității serviciilor publice și consolidarea capacității administrative;
- **O.S. 3:** Protejarea mediului înconjurător;
- **O.S. 4:** Dezvoltarea sectorului economic.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Achiziția de vehicule nepoluante pentru Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Construire pistă pentru biciclete în Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Modernizare drumuri forestiere în Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Reabilitare pod din beton peste pârâul Muncel din Satul Petros, Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Construire poduri peste pârâul Bărișor, în Satul Baru, Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Construire pod peste Râul Strei în Satul Baru, Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Construire poduri peste Râul Strei în Satul Livadia, Comuna Baru, județul Hunedoara;



- Construire poduri peste Râul Strei în Satul Petros, Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Construire poduri peste pârâul Crivadia în Satul Petros, Comuna Baru, județul Hunedoara;
- Modernizare trotuare în Comuna Baru, județul Hunedoara.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Bătrâna pentru perioada 2023-2027**

Viziunea pentru anul 2027 este de a deveni o comunitate rurală modernă, orientată spre dezvoltare durabilă, cu o infrastructură adaptată noilor tehnologii, în scopul creșterii calității vieții cetățenilor.

Obiectivul general al Strategiei este reprezentat de dezvoltarea durabilă a Comunei Bătrâna, prin creșterea competitivității economiei locale și ridicarea nivelului de viață tuturor locuitorilor.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost propuse următoarele **obiective strategice**:

- **O.S. 1:** Modernizarea infrastructurii locale de transport și a dotărilor tehnico-edilitare;
- **O.S. 2:** Dezvoltarea economiei locale și creșterea competitivității acesteia;
- **O.S. 3:** Servicii de educație moderne și performante;
- **O.S. 4:** Servicii de sănătate și sociale de calitate;
- **O.S. 5:** Conservarea patrimoniului cultural și dezvoltarea infrastructurii sportive și de agrement;
- **O.S. 6:** Protejarea și conservarea mediului natural;
- **O.S. 7:** Dezvoltarea capacității administrative.

În cadrul planului local de acțiune sunt propuse o serie de proiecte privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, respectiv:

- **Prioritatea 1.1:** Îmbunătățirea mobilității locuitorilor și mărfurilor prin dezvoltarea și modernizarea rețelei de infrastructură rutieră:
 - **Măsura 1.1.1:** Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri în vederea îmbunătățirii conexiunii rutiere în comună și între localitățile din județ:
 - Modernizare DC 121 A Răchițaua-Fața Roșie, KM 0+000-km 8+380, Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
 - Reabilitare și modernizare drumuri comunale DC 121A Răchițaua-Fața Roșie și DC 121B Piatra, Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
 - Modernizare străzi comunale în Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
 - Pietruire drumuri agricole, vicinale în Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;



- Realizare șanțuri și podețe betonate în Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
- **Măsura 1.1.2: Amenajarea de piste de biciclete:**
 - Amenajare pistă pentru biciclete în Comuna Bătrâna, Județul Hunedoara;
 - Achiziționarea de biciclete și punerea lor la dispoziția cetățenilor și turiștilor
- **Prioritatea 6.1: Îmbunătățirea calității aerului (reducerea gazelor cu efect de seră), apei și solului:**
 - **Măsura 6.1.1: Sprijinirea utilizării mijloacelor de transport mai puțin poluant/poluante:**
 - Achiziționarea de biciclete și punerea lor la dispoziția turiștilor și a cetățenilor;
 - Amenajare stații de încărcare a autovehiculelor.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Beriu 2021-2027**

Viziunea Strategiei redă punctul de destinație spre care trebuie să se îndrepte toate resursele umane, materiale și financiare disponibile la nivel local sau atrase din alte surse pentru implementarea tuturor proiectelor de dezvoltare propuse.

Obiectivul general unitar al Strategiei este creșterea nivelului de trai și valorificarea rațională a resurselor din Comuna Beriu.

Pentru îndeplinirea **obiectivului general** au fost identificate următoarele obiective strategice:

- **O.S. 1.1: Exploatarea economică a cadrului natural:**
 - Crearea unor piste de biciclete;
- **O.S. 1.2: Combaterea și prevenirea calamităților naturale;**
- **O.S. 2.1: Sprijinirea resurselor demografice prin crearea de oportunități și consiliere;**
- **O.S. 3.1: Crearea unui act educațional performant:**
 - Achiziția de microbuze electrice pentru transportul elevilor;
- **O.S. 3.2: Creșterea nivelului educațional al locuitorilor;**
- **O.S. 4.1: Dezvoltarea serviciilor sociale și combaterea excluziunii sociale;**
- **O.S. 5.1: Modernizarea, dezvoltarea și inovarea sectorului agricol;**
- **O.S. 5.2: Asigurarea condițiilor necesare pentru obținerea unor venituri decente;**



- **O.S. 6.1:** Dezvoltarea economică diversificată și sustenabilă;
- **O.S. 6.2:** Dezvoltarea antreprenoriatului local;
- **O.S. 7.1:** Extinderea și modernizarea utilităților publice promovând utilizarea materialelor cu impact redus asupra mediului:
 - Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră;
 - Construire pod în Căstău;
 - Creșterea gradului de asfaltare al drumurilor și modernizarea tuturor căilor de acces care să deservească nevoile curente ale locuitorilor;
 - Modernizare drumuri de exploatație agricolă;
 - Construcție și reabilitare poduri și podețe;
- **O.S. 8.1:** Creșterea capacității administrative;
- **O.S. 8.2:** Dezvoltarea capacității de relaționare a administrației publice;
- **O.S. 9.1:** Îmbunătățirea continuă infrastructurii medicale;
- **O.S. 9.2:** Creșterea calității serviciilor medicale;
- **O.S. 10.1:** Protecția continuă asupra mediului prin conformarea progresivă la standardele de mediu interne și europene;
- **O.S. 10.2:** Creșterea independenței energetice:
 - Amenajarea de stații de încărcare pentru vehicule electrice și electrice plug-in;
- **O.S. 11.1:** Modernizarea și întreținerea corespunzătoare a unităților culturale;
- **O.S. 11.2:** Dezvoltarea vieții culturale a comunității;
- **O.S. 12.1:** Dezvoltarea turismului prin promovarea și dezvoltarea atracțiilor turistice.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Boșorod, județul Hunedoara pe perioada 2021-2027**

Viziunea Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Boșorod este de a deveni până în anul 2027 o comună mult mai prosperă, cu o economie aflată în dezvoltare și durabilă, care va tinde spre îmbunătățirea continuă a calității vieții, spre gestionarea și utilizarea eficientă a resurselor și pentru o valorificare a potențialului de inovare ecologică și socială al economiei, astfel încât să se asigure prosperitatea, protecția mediului și coeziunea socială.

Obiectivul general al Strategiei este reprezentat de dezvoltarea durabilă a Comunei Boșorod prin creșterea competitivității economiei locale, diversificarea activităților economice și atractivitatea socio-culturală a comunei.

Pentru atingerea obiectivului general s-au propus următoarele **obiective specifice**:



- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației comunei prin asigurarea accesului la utilitățile de bază, dezvoltarea infrastructurii de transport și crearea de noi locuri de muncă;
- Creșterea economică prin atragerea de noi investitori în agricultură, industrie, servicii, prin oferirea de consultanță către toate categoriile de populație și întreprinzători, prin atragerea de noi fonduri nerambursabile;
- Sprijinirea transformărilor din învățământul local și menținerea actului didactic și a condițiilor de derulare a acestuia.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Reabilitare și modernizare străzi în localitățile Boșorod și Chitid, Comuna Boșorod, județul Hunedoara;
- Modernizare DC 75C, L= 6500 m, Comuna Boșorod, județul Hunedoara;
- Modernizare DC 75B: Boșorod – Ursici, Comuna Boșorod, județul Hunedoara;
- Modernizare drumuri de interes local în satul Târșa și în satul Prihodiște, Comuna Boșorod, județul Hunedoara;
- Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu – Chitid – Boșorod – Luncani – Alun – Prihodiște – Târșa – Costești;
- Modernizarea și reabilitarea drumurilor agricole din Comuna Boșorod;
- Modernizarea și reabilitarea drumurilor comunale, vicinale și de exploatare din Comuna Boșorod;
- Reabilitare și construire poduri și podețe în Comuna Boșorod;
- Refacerea șanțurilor de scurgere, a trotuarelor și acostamentelor de-a lungul drumurilor aferente Comunei Boșorod;
- Dezvoltarea transportului nemotorizat, prin crearea de piste de biciclete (peștera Cioclovina, Piatra Roșie, Poiana Omului, etc.).

❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Brănișca, județul Hunedoara 2021-2027**

Obiectivul general al Strategiei îl reprezintă dezvoltarea echilibrată și armonioasă a localității prin crearea și prin susținerea unui mediu economico-social competitiv, stabil, sănătos și diversificat, care să asigure creșterea economică continuă și calitatea vieții cetățenilor Comunei Brănișca.

Obiectivele specifice care se regăsesc în Strategie sunt următoarele:

- Dezvoltarea infrastructurii de bază a Comunei Brănișca;
- Întărirea coeziunii sociale și reducerea sărăciei.



Principalele domenii majore de intervenție sunt următoarele:

- Infrastructură și mediul înconjurător;
- Agricultură, dezvoltare rurală și turism;
- Economie și mediul de afaceri;
- Capacitate administrativă;
- Social și resurse umane;
- Educație, cultură și sport.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Amenajare și realizarea de trotuare și alei pietonale pe raza Comunei Brănișca;
- Relocarea drumului județean DJ 706A care traversează satul reședință din Comuna Brănișca;
- Continuarea modernizării drumului comunal DC 147 între localitățile Căbești – la limita Comunei Vălișoara prin realizarea unui parteneriat cu comuna vecină;
- Construire poduri și podețe peste cursurile de apă din Comuna Brănișca, inclusiv peste Valea Bozului;
- Amenajarea și modernizarea drumurilor comunale, străzilor și ulițelor, inclusiv a drumurilor de exploatare din Comuna Brănișca pe o lungime aproximativă de 42 Km;
- Amenajarea și modernizarea drumurilor din extravilanul satelor Comunei Brănișca;
- Amenajare drumuri agricole de acces spre exploatațile agricole;
- Amenajare drumuri de acces zone turistice și de agrement realizate la nivelul Comunei Brănișca.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Bretea Română pentru perioada 2021-2027**

Obiectivul principal al Strategiei este reprezentat de orientarea acțiunilor în vederea creșterii calității vieții, dinamizarea și susținerea economiei și a agriculturii, sprijinirea învățământului, precum și promovarea identității culturale și a tradițiilor.

În vederea dezvoltării durabile și sustenabile a comunității, valorificării oportunităților și plierea pe nevoile și specificul local, obiectivele principale pe care autoritățile publice locale își vor concentra resursele în vederea îndeplinirii viziunii propuse prin strategie sunt următoarele:

- Creșterea calității vieții în comună;



- Dezvoltarea sistemului de sănătate și a învățământului pe teritoriul comunei, promovarea sportului;
- Dezvoltarea economiei, a agriculturii și a turismului;
- Gestionarea optimă a resurselor umane și dezvoltarea serviciilor de tip social;
- Servicii de calitate în administrație;
- Protecția mediului.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Reabilitare și întreținere drumuri comunale;
- Reabilitare poduri și podețe în comună;
- Realizare rigole și șanțuri;
- Amenajare trotuare pietonale;
- Amenajare drumuri vicinale;
- Asfaltare drumuri comunale;
- Realizare stație de încărcare în Comuna Bretea Română.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Buceș 2021-2027**

Viziunea Strategiei este dezvoltarea armonioasă și sustenabilă a Comunei Buceș, județul Hunedoara în concordanță cu direcțiile de dezvoltare regionale, naționale și europene; păstrarea și promovarea tradițiilor, identității culturale și a capitalului natural; susținerea și dezvoltarea agriculturii, economiei și a turismului într-un mediu de viață sănătos precum și oferirea de servicii de calitate cetățenilor.

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Buceș sunt următoarele:

- Crearea premizelor pentru dezvoltarea armonioasă a economiei, agriculturii și a turismului;
- Creșterea calității vieții în Comuna Buceș, județul Hunedoara;
- Furnizarea de servicii de calitate în educație, punerea în valoare a patrimoniului cultural și natural, promovarea sportului;
- Asigurarea calității serviciilor de asistență socială și sănătate la standarde europene;
- Menținerea unui mediu de viață sănătos și protecția pădurilor;
- Servicii de calitate în administrație.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:



- Modernizare rețea drumuri de interes local, Comuna Buceș, județul Hunedoara (20 km, 120 segmente drum);
- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Buceș, județ Hunedoara (14 drumuri, 11 km);
- Modernizare infrastructură pietonală în Comuna Buceș;
- Amenajarea de drumuri vicinale;
- Construire drumuri de exploatație agricolă;
- Amenajare trotuare pietonale;
- Înlocuire stații autobuz existente cu stații noi.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei București pentru perioada 2021-2027**

Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei București urmărește dezvoltarea durabilă prin valorificarea potențialului local. Strategia este instrumentul de lucru al administrației publice locale, agreat de întreaga comunitate locală, care va orienta gândirea, decizia și acțiunea către obiective superioare sau către premisele obiectivelor, fără ca pe parcurs să existe abateri datorate urgențelor sau avantajelor și dezavantajelor ce pot interveni în anumite momente.

Principalele **obiective generale ale Strategiei** sunt următoarele:

- **O.G. 1:** Dezvoltarea cunoștințelor și abilităților populației Comunei București;
- **O.G. 2:** Creșterea calității vieții locuitorilor:
 - **O.S. 2.2:** Dezvoltarea serviciilor sociale:
 - Modernizarea și reabilitarea stațiilor pentru călători;
- **O.G. 3:** Asigurarea sustenabilității economice a comunei;
- **O.G. 4:** Valorificarea patrimoniului natural și cultural;
- **O.G. 5:** Dezvoltarea infrastructurii de bază:
 - **O.S. 5.2:** Reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere în comună:
 - Reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea drumurilor comunale și vicinale;
 - Reabilitarea și dezvoltarea podurilor și podețelor;
 - Dezvoltarea infrastructurii rutiere agricole.



❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Bunila 2021-2027**

Viziunea cetățenilor din Comuna Bunila este în spiritul dezvoltării zonei din punct de vedere economic și social, prin mai buna valorificare a resurselor locale, atragerea investițiilor și investitorilor, revigorarea tradițiilor, crearea/reabilitarea infrastructurilor de tip rural și punerea în valoare a poziționării geografice, în deplin respect față de mediul înconjurător.

Principalele obiective ale Strategiei sunt următoarele:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile în agricultură și zootehnie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în comună;
- Asigurarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, canalizare, căi de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt prezentate principalele propuneri în funcție de nevoile identificate în strategie după cum urmează:

- Modernizare drumurilor comunale;
- Modernizare străzi și ulițe;
- Modernizare străzi și drumuri comunale în satele Comunei Bunila.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Burjuc, județul Hunedoara 2021-2027**

Viziunea cetățenilor din Comuna Burjuc este în spiritul dezvoltării zonei din punct de vedere economic și social, prin mai buna valorificare a resurselor locale, atragerea investițiilor și investitorilor, revigorarea tradițiilor, crearea/ reabilitarea infrastructurilor de tip rural și punerea în valoare a poziționării geografice, în deplin respect față de mediul înconjurător.

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Burjuc constau în:

- dezvoltarea infrastructurii de bază a comunei;
- protecția mediului;



- întărirea coeziunii sociale și reducerea sărăciei;
- regenerare rurală.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare drumuri comunale în Comuna Burjuc;
- Modernizare străzi și ulițe în Comuna Burjuc;
- Reabilitarea drumurilor agricole.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Cârjiți 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei sunt următoare:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile în agricultură și zootehnie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în comună;
- Asigurarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, canalizare, căi de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizarea drumurilor comunale în Comuna Cârjiți;
- Modernizare străzi și ulițe în Comuna Cârjiți.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Cerbăl 2021-2027**

Viziunea Strategiei este de a dezvolta zona din punct de vedere economic și social, prin o mai bună valorificare a resurselor locale, atragerea investițiilor și investitorilor, restabilirea tradițiilor, crearea/ reabilitarea infrastructurilor de tip rural și punerea în valoare a poziționării geografice, inclusiv respectul față de mediul înconjurător.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Realizarea de canale și șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale în Comuna Cerbăl;
- Modernizarea drumurilor comunale în Comuna Cerbăl;



- Modernizare străzi și ulițe în Comuna Cerbăl;
- Modernizare străzi și drumuri comunale în satele Ulm, Arănieș și Merișorul de Munte.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Crișcior 2021-2027**

Direcțiile de dezvoltare ale Comunei Crișcior pentru perioada 2021-2027 vizează următoarele domenii majore de intervenție:

- **Direcția de dezvoltare 1: Creșterea calității vieții:**
 - **Obiectiv strategic 1.1:** Dezvoltarea serviciilor de bază și îmbunătățirea accesibilității concomitent cu creșterea siguranței de deplasare din Comuna Crișcior;
 - **Obiectiv strategic 1.2:** Reducerea abandonului școlar, îmbunătățirea accesului la sistemul educațional și sprijin pentru formare și învățare pe tot parcursul vieții;
 - **Obiectiv strategic 1.3:** Dezvoltarea unei comunități locale prietenoase cu mediul;
 - **Obiectiv strategic 1.4:** Dezvoltarea serviciilor sanitare și sociale.
- **Direcția de dezvoltare 2: Dezvoltarea și modernizarea administrației publice:**
 - **Obiectiv strategic 2.1:** Dezvoltare tehnologică și digitalizare;
 - **Obiectiv strategic 2.2:** Creșterea capacității instituționale;
 - **Obiectiv strategic 2.3:** Dezvoltarea cooperării și asocierii.
- **Direcția de dezvoltare 3: Dezvoltarea economiei locale:**
 - **Obiectiv strategic 3.1:** Dezvoltarea echilibrată a economiei locale;
 - **Obiectiv strategic 3.2:** Promovarea unui sector agricol inteligent, rezilient și diversificat care să asigure securitatea alimentară;
 - **Obiectiv strategic 3.3:** Teritoriu local atractiv pentru turism, cultură și sport.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale;
- Crearea transportului public nepoluant;
- Creare stații de încărcare electrică;
- Amenajare și dotare stații selfservice de închiriere biciclete.



❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Densuș 2021-2027

Viziunea Strategiei presupune dezvoltarea durabilă și echilibrată a Comunei Densuș prin crearea și susținerea unui mediu economic social, competitiv, stabil, sănătos și diversificat care să asigure creșterea economică continuă și creșterea calității vieții cetățenilor.

Obiectivul general este reprezentat de îmbunătățirea atractivității Comunei Densuș prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost propuse următoarele **obiective specifice**:

- dezvoltarea turismului și agroturismului rural și promovarea antreprenoriatului;
- creșterea ratei ocupării pe segmentul de vârstă 20 -64 ani în mediul rural;
- reducerea ratei șomajului pe termen lung în mediul rural;
- aducerea infrastructurii la standarde europene;
- dezvoltarea resurselor umane și a mediului de afaceri;
- crearea, îmbunătățirea și diversificarea infrastructurii turistice, a facilităților și atracțiilor turistice;
- sprijinirea activităților economice non-agricole;
- creșterea veniturilor adiționale ale fermelor de subzistență și semi-subzistență din activități non-agricole;
- crearea de locuri de muncă în satele aparținătoare Comunei Densuș;
- limitarea depopulării spațiului rural;
- creșterea cifrei de afaceri în sectoarele economice;
- dezvoltarea integrată a satelor în vederea dezvoltării durabile;
- crearea de servicii pentru populația rurală;
- dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice, asigurarea cu servicii de gospodărie comunală în sistem centralizat (apă, canalizare, salubritatea localităților).

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Amenajarea de trotuare și rigole pe ulițe în satele Densuș, Hățăgel, Peșteana, Peștenița, Ștei, Poieni - Comuna Densuș;
- Construire poduri și podețe peste cursurile de apă din Comuna Densuș Reabilitare/modernizare și construire poduri peste cursurile de apă din Comuna Densuș;
- Modernizarea drumurilor comunale DC 95 Criva și DC 91 Peșteana – Peștenița;



- Refacerea/ modernizarea drumurilor comunale DC 90: Densuș - Peșteana, DC 91: Peșteana – Peștenița, DC 93: Ștei - Poieni, DC 94: Densuș – Monument istoric, DC 100: DJ 687C - DJ 687G;
- Modernizarea ulițelor în satele Densuș, Hățăgel, Ștei, Poieni, Peștenița;
- Modernizarea drumurilor vicinale în satele aparținătoare Comunei Densuș;
- Modernizare drumuri forestiere în Comuna Densuș, județul Hunedoara – Masura 125b – PNDR;
- Amenajare drumuri agricole de acces spre exploatațile agricole.

❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Dobra 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Dobra sunt următoarele:

- Crearea conditiilor pentru inceperea unor activitati rentabile agricultura și zootehnie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresiva cu standardele de mediu din Uniunea Europeana pe care Romania va trebui sa le atinga în totalitate;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sanatate și protectie sociala în comuna;
- Asigurarea accesului neingradit al populatiei și al consumatorilor economici la infrastructura (apa, canalizare, distributie gaze, cai de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea scolilor și gradinitelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin creerea de noi oportunitati investitionale.

Planul Local de Acțiune pentru implementarea Strategiei Locale de Dezvoltare Durabilă a Comunei Dobra, reprezintă un pachet de măsuri și proiecte necesare schimbării comunității locale pentru atingerea unor parametrii specifici societății moderne, astfel ca durabilitatea sa devină punctul forte al acesteia.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Reabilitare spații verzi și trotuare în Comuna Dobra satele Lăpușnic, Mihăiești, Rocșani;
- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Dobra și satele aparținătoare;
- Înființarea de treceri de pietoni și iluminarea acestora;
- Construirea de podețe și punți pietonale;
- Reabilitare stații autobuz în Comuna Dobra.



❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei General Berthelot pentru perioada 2021-2027**

Obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei General Berthelot vizează îmbunătățirea calității vieții populației prin valorificarea sustenabilă a resurselor existente.

Viziunea Strategiei este de a dezvolta comuna în toate sectoarele, de a atrage investitori care să creeze locuri de muncă și de a crește calitatea serviciilor publice (educație, cultură, sănătate, servicii sociale, salubritate, siguranță și ordine publică), astfel încât populația să beneficieze de servicii la standarde europene.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost propuse următoarele **obiective strategice**:

- **Obiectiv strategic 1:** Dezvoltarea economiei locale;
- **Obiectiv strategic 2:** Dezvoltarea infrastructurii rutiere și tehnico-edilitare și amenajarea teritoriului;
- **Obiectiv strategic 3:** Îmbunătățirea calității vieții;
- **Obiectiv strategic 4:** Dezvoltarea capacității administrative și implicarea comunității în luarea deciziilor;
- **Obiectiv strategic 5:** Protecția mediului și utilizarea resurselor regenerabile de energie.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare drum Valea Tuștii;
- Modernizarea sistemului rutier, construirea/ modernizarea de drumuri agricole;
- Reabilitare drumuri comunale DC 96 și DC 97 în Comuna Berthelot, județul Hunedoara;
- Modernizare și amenajare DC 97 – Valea Livezilor, Mănăstirea Prislop.

❖ **Strategia de Dezvoltare a Localității Ghelari pentru perioada 2021-2027**

Direcțiile majore de dezvoltare ale Comunei Ghelari pentru perioada 2021-2027 vizează următoarele domenii majore de intervenție:

- *Agricultură și dezvoltare rurală;*
- *Infrastructură și mediul înconjurător;*
- *Economie și mediul de afaceri;*
- *Turism;*
- *Educație, cultură și sport;*



- *Sectorul social și resurse umane;*
- *Capacitatea administrativă.*

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Achiziția mijloacelor de transport cu propulsie electrică necesare înlocuirii mijloacelor de transport existente, cu propulsie pe bază de combustibil fosil;
- Înființarea de stații de încărcare pentru mijloacele de transport cu propulsie electrică;
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/ local);
- Modernizare drumuri de interes local în comuna Ghelari, județul Hunedoara;
- Îmbunătățirea conectivității cu UAT-urile limitrofe (reabilitarea rețelei de drumuri);
- Stații de reîncărcare.

❖ **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Comunei Gurasada pentru perioada 2021-2027**

Obiectivul general este reprezentat de dezvoltarea economică și socială durabilă a Comunei Gurasada, care să determine creșterea calității vieții locuitorilor săi.

Viziunea pentru anul 2027 este de a deveni o comună dezvoltată economic, accesibilă investitorilor și competitivă, cu o administrație publică modernă, care să asigure îmbunătățirea condițiilor de trai tuturor locuitorilor săi și accesul liber și egal la servicii publice de calitate.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- **O.S. 1:** Consolidarea și modernizarea infrastructurii locale de transport și tehnico-edilitare;
- **O.S. 2:** Dezvoltarea economiei locale și creșterea competitivității acesteia;
- **O.S. 3:** Servicii de educație moderne și performante;
- **O.S. 4:** Servicii de sănătate și sociale de calitate;
- **O.S. 5:** Dezvoltarea durabilă a turismului și conservarea patrimoniului cultural;
- **O.S. 6:** Protejarea și conservarea mediului natural;
- **O.S. 7:** Dezvoltarea capacității administrative.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare drumuri și străzi: străzile din viitoarele cartiere, drumurile comunale, drumurile vicinale, străzi existente;



- Întreținere și reabilitare străzi;
- Reabilitare trotuare și alei pietonale;
- Pietruire drumuri agricole și de exploatare;
- Construire și amenajare parcări auto, inclusiv sisteme de încărcare electrică;
- Amenajare piste biciclete;
- Amenajarea stațiilor de transport public;
- Achiziție / dotare cu microbuze școlare noi.

❖ **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Comunei Hărău 2021-2027**

Activitatea de planificare strategică a Comunei Hărău are ca scop dezvoltarea unui sistem de activități, inițiat deja de actuala administrație, și promovarea competitivității teritoriale precum și crearea unei viziuni a viitorului comunei.

Obiectivele strategiei sunt următoarele:

- Identificarea cadrului socio-economic în care se găsește în prezent comuna;
- Crearea unui plan de acțiuni și a obiectivelor de urmărit pe termen mediu și lung;
- Conturarea unei metodologii pentru a identifica resurse în vederea implementării strategiei;
- Pregătirea de acțiuni concrete în acord cu planificările existente la nivel de administrație locală.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Lelese pentru perioada 2021-2027 - varianta draft**

Obiectivul strategiei este de a susține eforturile viitoare de dezvoltare ale comunei, prin stabilirea unor direcții strategice ce vizează patru dimensiuni: resurse, puncte slabe, oportunități și amenințări cu care se confruntă localitatea.

Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Lelese are rolul de a alinia dezvoltarea comunei la cadrul strategic de programare 2021-2027, de a constitui un instrument care să permit luarea deciziilor adaptate la contextual strategic și de a promova un proces transparent de consultare a actorilor relevanți din comună pentru identificarea corectă a nevoilor și a așteptărilor comunității, prin intermediul lucrului în parteneriat.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Luncoiu de Jos 2021-2027**

Viziunea de dezvoltare a Comunei Luncoiu de Jos este în spiritul dezvoltării zonei din punct de vedere economic și social, prin mai buna valorificare a resurselor locale, atragerea



investitorilor, revigorarea tradițiilor, crearea/reabilitarea infrastructurilor de tip rural și punerea în valoare a poziționării geografice, în deplin respect față de mediul înconjurător.

Principalele **obiective specifice** ale Strategiei sunt următoarele:

- **O.S. 1:** *Agricultură și dezvoltarea rurală;*
- **O.S. 2:** *Infrastructură și mediu:*
 - *Îmbunătățirea drumului județean și a celor comunale care să deservească nevoilor curente ale locuitorilor și activităților economice;*
 - *Corelarea sistemului de transport al persoanelor sau al mărfurilor cu cel feroviar.*
- **O.S. 3:** *Economie;*
- **O.S. 4:** *Educație și cultură;*
- **O.S. 5:** *Resurse umane.*

Scopul Strategiei este de a îmbunătăți calitatea infrastructurii și a calității mediului înconjurător prin modernizarea sau extinderea drumurilor, rețelelor de apă și canalizare, amenajarea clădirilor existente, iluminatului public, investiții în colectarea deșeurilor menajere și industriale, protejarea comunității de riscurile naturale, precum și activități de conștientizare a locuitorilor cu privire la importanța păstrării curate a mediului în care trăiesc.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Realizarea de canale și șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale în Comuna Luncoiu de Jos;
- Modernizarea drumurilor comunale;
- Modernizare străzi și ulițe.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Orăștioara de Sus 2021-2027**

Viziunea Strategiei pentru anul 2027 are la bază următoarele aspecte:

- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației prin asigurarea accesului la utilitățile de bază, dezvoltarea infrastructurii de transport și crearea de noi locuri de muncă, oferind un teritoriu rural atractiv pentru tineri;
- Creșterea economică prin atragerea de noi investitori în agricultură, industrie, servicii, prin creșterea gradului de pregătire a resurselor umane din comună și prin atragerea de noi fonduri neramburasabile;
- Dezvoltarea sectorului educațional de la nivel local, prin îmbunătățirea condițiilor de derulare a procesului educațional, prin implementarea unor măsuri concrete privind



combaterea abandonului școlar și promovarea conceptului de învățare continuă, astfel încât toate categoriile socio-profesionale și de vârstă să participe și să se identifice cu comunitatea;

- Sprijinirea și dezvoltarea activităților de cooperare, oferind oportunități pentru intervenția sectorului privat în operațiunile comunei, fie sub forma investițiilor directe, fie sub forma parteneriatelor sau consultărilor permanente între parteneri precum și prin bune practici și schimburi de experiență relevante;
- Îmbunătățirea accesului la bunăstare al grupurilor dezavantajate, garantând protecția factorilor de mediu și utilizarea eficientă a resurselor naturale locale;
- Dezvoltarea tehnologică și digitalizarea.

Principalele **obiective strategice** ale Strategiei sunt următoarele:

- **Obiectiv strategic 1:** Dezvoltarea serviciilor de bază și îmbunătățirea accesibilității concomitent cu creșterea siguranței de deplasare din Comuna Orăștioara de Sus;
- **Obiectiv strategic 2:** Dezvoltarea echilibrată a economiei locale;
- **Obiectiv strategic 3:** Reducerea abandonului școlar, îmbunătățirea accesului la sistemul educațional și sprijin pentru formare și învățare pe tot parcursul vieții;
- **Obiectiv strategic 4:** Dezvoltarea unei comunități locale prietenoase cu mediul;
- **Obiectiv strategic 5:** Promovarea unui sector agricol inteligent, rezilient și diversificat care să asigure securitatea alimentară;
- **Obiectiv strategic 6:** Dezvoltarea serviciilor sanitare și sociale;
- **Obiectiv strategic 7:** Teritoriu local atractiv pentru turism, cultură și sport;
- **Obiectiv strategic 8:** Dezvoltare tehnologică și digitalizare;
- **Obiectiv strategic 9:** Creșterea capacității instituționale;
- **Obiectiv strategic 10:** Dezvoltarea cooperării și asocierii.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare infrastructură rutieră în Comuna Orăștioara de Sus;
- Reabilitare și construire poduri, podețe și punți pietonale în Comuna Orăștioara de Sus;
- Amenajare trotuare de-a lungul drumurilor aferente Comunei Orăștioara de Sus;
- Achiziționarea unui microbuz școlar;
- Dezvoltarea transportului nemotorizat, prin crearea de piste de biciclete;
- Infrastructură de alimentare verde – stații de încărcare pentru vehiculele electrice;
- Amenajare piste pentru ciclism.



❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Peștișu Mic 2021-2027

Scopul Strategiei este de a îmbunătăți calitatea infrastructurii și a calității mediului înconjurător prin modernizarea sau extinderea drumurilor, rețelelor de apă și canalizare, amenajarea clădirilor existente, iluminatului public, investiții în colectarea deșeurilor menajere și industriale, protejarea comunității de riscurile naturale, precum și activități de conștientizare a locuitorilor cu privire la importanța păstrării curate a mediului în care trăiesc.

Principalele **obiective specifice** ale Strategiei sunt următoarele:

- **O.S. 1:** Agricultură și dezvoltarea rurală;
- **O.S. 2:** Infrastructură și mediu;
- **O.S. 3:** Economie;
- **O.S. 4:** Educație și cultură;
- **O.S. 5:** Resurse umane.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Realizarea de canale și șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale în toate localitățile Comunei Peștișu Mic;
- Realizarea de poduri, rigole, ziduri de susținere pe raza Comunei Peștișu Mic;
- Modernizarea și reabilitarea drumurilor comunale, drumurilor vicinale, străzilor, drumurilor agricole și drumurilor forestiere din Comuna Peștișu Mic;
- Înființare rețea de transport public nepoluant la nivelul Comunei Peștișu Mic.

❖ Strategia de Dezvoltare a Comunei Pui 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei este de a îmbunătăți atractivitatea Comunei Pui prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- Dezvoltarea turismului și agroturismului rural și promovarea antreprenoriatului;
- Creșterea ratei ocupării pe segmentul de vârstă 20 - 64 ani în mediul rural;
- Aducerea infrastructurii la standarde europene;
- Dezvoltarea resurselor umane și a mediului de afaceri;
- Crearea, îmbunătățirea și diversificarea infrastructurii turistice, a facilităților și atracțiilor turistice;



- Sprijinirea activităților economice non-agricole;
- Creșterea veniturilor adiționale ale fermelor de subzistență și semi-subzistență din activități non-agricole;
- Crearea de locuri de muncă în satele aparținătoare Comunei Pui;
- Limitarea depopulării spațiului rural;
- Creșterea cifrei de afaceri în sectoarele economice;
- Dezvoltarea integrată a satelor în vederea dezvoltării durabile;
- Crearea de servicii pentru populația rurală;
- Dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice, asigurarea cu servicii de gospodărie comunală în sistem centralizat (apă, canalizare, salubritatea localităților).

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Construire pod peste Râu Bărbat, în sat Pui (târgul de animale);
- Construire poduri și podețe peste cursurile de apă din Comuna Pui;
- Amenajare și modernizare drumuri și ulițe în satele comunei (lungime aproximativă: - 65 km);
- Modernizare străzi sat Pui;
- Modernizare/ reabilitare DJ 667 – Pui - Baleia (lungime aproximativă: 17 km);
- Modernizare DC 64 – IBU – Fizești, km 3+170 – 5+670;
- Modernizare DC 65 – IBU (pe raza Comunei Pui, Ponor – Federi);
- Modernizare DC 72 – IBU (pe raza Comunei Pui, Rușor – Șerel);
- Modernizare DC 71– IBU – Hobîța – Uric, km – 0.390 – 1+700;
- Modernizare – DC - IBU – 73A Băiești – 2 km;
- Amenajare drumuri agricole de acces spre exploatațile agricole (lungime aproximativă: 25 km).

❖ **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Comunei Răchitova 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei sunt următoarele:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile în agricultură și zootehnie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;



- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în Comuna Răchitova;
- Asigurarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, canalizare, distribuție gaze, căi de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Comunei Răchitova are la bază principiul dezvoltării durabile și urmărește atingerea următoarele obiective specifice:

- Agricultură și dezvoltarea rurală;
- Infrastructură și transport:
 - Îmbunătățirea drumului județean și a celor comunale care să deservească nevoile curente ale locuitorilor și activităților economice;
- Sănătate;
- Economia și mediul de afaceri;
- Mediu;
- Învățământ și educație;
- Resurse umane;
- Turism;
- Cultură;
- Situația socială.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Rapoltu Mare în perioada 2021-2027**

Strategia are la bază principiul dezvoltării durabile și urmărește atingerea următoarele obiective:

- Să asigure un cadru potrivit care să contribuie la crearea locurilor de muncă (noi și durabile);
- Să promoveze un proces care să fie orientat spre atingerea unor obiective și priorități comune, însușite de toată comunitatea;
- Să contribuie la o viață mai bună pentru cetățenii comunei.

Direcțiile de dezvoltare ale Comunei Rapoltu Mare pentru perioada 2021-2027 vizează următoarele domenii majore de intervenție:

- Agricultură și dezvoltare rurală;



- Infrastructură și mediul înconjurător;
- Economie și mediul de afaceri;
- Turism;
- Educație, cultură și sport;
- Sectorul social și resurse umane;
- Capacitatea administrativă;

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare de drumuri de interes local (drumuri comunale, străzi interioare) în Comuna Rapoltu Mare;
- Modernizare de drumuri de acces la exploatațile agricole din satele aparținătoare Comunei Rapoltu Mare;
- Modernizare de drumuri de exploatație forestieră de pe raza Comunei Rapoltu Mare;
- Înființarea de piste de biciclete;
- Înființarea de stații de încărcare pentru mijloacele de transport cu propulsie electrică;
- Achiziția de mijloace de transport școlare (microbuze).

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Râu de Mori, județ Hunedoara 2021-2027**

Viziunea pentru anul 2027 este reprezentată de dezvoltarea armonioasă și durabilă a Comunei Râu de Mori prin punerea în valoare a potențialului zone, a capitalului natural și antropic, susținerea și dezvoltarea agriculturii, economiei și a turismului într-un mediu de viață sănătos, precum și creșterea calității vieții cetățenilor și a serviciilor oferite acestora.

Principalele obiective ale Strategiei sunt următoarele:

- Crearea premizelor pentru dezvoltarea armonioasă a economiei, agriculturii și a turismului;
- Creșterea calității vieții în Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara și menținerea unui mediu de viață sănătos;
- Furnizarea de servicii de calitate în educație, punerea în valoare a patrimoniului cultural și natural, promovarea sportului;
- Asigurarea calității serviciilor de asistență socială și sănătate la standarde europene;
- Creșterea ratei de ocupare a forței de muncă și combaterea excluziunii sociale.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:



- Modernizare rețea drumuri de interes local, Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara;
- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Râu de Mori, județ Hunedoara;
- Realizare drum de acces secundar, zona Râușor;
- Realizare Centură ocolitoare Ostrovel - Suseni (Mănăstirea Colț);
- Realizare drum Râușor – Vălăreasca;
- Modernizare infrastructură pietonală în Comuna Râu de Mori;
- Amenajare trotuare pietonale;
- Amenajarea de drumuri vicinale;
- Reabilitare drumuri comunale;
- Înlocuire stații autobuz existente cu stații noi.

❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Ribița, județ Hunedoara 2021-2027**

Obiectivele principale ale Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Ribița sunt următoarele:

- Garantarea factorilor favorabili pentru realizarea unor activități rentabile în agricultură;
- Acoperirea terenurilor neproductive și a terenurilor degradate prin plantarea arborilor;
- Dezvoltarea și optimizarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie;
- Ocrotirea mediului înconjurător prin adaptarea sistematică cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Creșterea eficienței actului medical local;
- Asigurarea accesului permanent al populației și al agenților economici la infrastructura edilitară (apă, gaze, căi de transport);
- Sprijinirea dezvoltării turismului și a sectorului conex;
- Crearea condițiilor de desfășurare a activităților de învățământ și de amenajare a spațiului din cadrul școlilor și grădinițelor la standardele europene;
- Luarea măsurilor de îndepărtare a diferențelor sociale și îmbunătățirea ratei de ocupare prin crearea de noi oportunități investiționale.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Asfaltarea drumurilor comunale, drumuri vicinale și străzi, neasfaltate până în prezent;
- Lucrări de îndiguire ale văilor care traversează satele Comunei Ribița.



❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Romos, județul Hunedoara pentru perioada 2022-2027**

Obiectivul general al Strategiei îl reprezintă dezvoltarea echilibrată și armonioasă a localității prin crearea și prin susținerea unui mediu economico- social competitiv, stabil, sănătos și diversificat, care să asigure creșterea economică continuă și calitatea vieții cetățenilor Comunei Romos.

Obiectivele specifice ale Strategiei de Dezvoltare a Comunei Romos sunt următoarele:

- Modernizarea și extinderea rețelelor de drumuri și infrastructură edilitară și adaptarea lor la măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice și la tehnologii de reducere a poluării aerului, solului și apelor;
- Reducerea surselor de poluare și a procesului de degradare a factorilor de mediu, prin promovarea eficienței energetice și a utilizării resurselor regenerabile;
- Modernizarea infrastructurii educaționale și îmbunătățirea accesului locuitorilor la procesul de educație și cultură;
- Protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, concomitent cu diversificarea oportunităților atractive de petrecere a timpului liber;
- Diversificarea și modernizarea economiei și a serviciilor publice prin dezvoltarea capacităților de cercetare, inovare și adoptarea tehnologiilor avansate;
- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate, asistență socială și protecție socială;
- Modernizarea, eficientizarea și digitalizarea serviciilor publice;
- Consolidarea sectorului turistic prin îmbunătățirea infrastructurii de profil și diversificarea serviciilor pentru nișele de creștere.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt propuse intervenții în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizarea străzilor și a drumurilor interioare din Comuna Romos;
- Realizare piste de biciclete;
- Construire podețe peste pârâurile din Comuna Romos;
- Lucrări de modernizare și întreținere drumuri vicinale și agricole;
- Amenajare și modernizare drumuri forestiere;
- Întreținere și reparații curente drumuri, prin pietruire sau asfaltare;
- Amenajare stații de încărcare electrică autovehicule;
- Achiziție microbuze transport elevi.



❖ Strategia de Dezvoltare a Comunei Sălașu de Sus 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei este de a îmbunătăți atractivitatea Comunei Sălașu de Sus prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

Viziunea Strategiei are la bază dezvoltarea durabilă și echilibrată a Comunei Sălașu de Sus prin crearea și susținerea unui mediu economic social, competitiv, stabil, sănătos și diversificat care să asigure creșterea economică continuă și creșterea calității vieții cetățenilor comunei.

Strategia de Dezvoltare a Comunei Sălașu de Sus cuprinde următoarele domenii majore de intervenție:

- Infrastructură și mediul înconjurător;
- Dezvoltare rurală durabilă, agricultură, turism și agroturism;
- Economie, industrie, servicii, mediul de afaceri și competitivitate;
- Capacitate administrativă, creștere inteligentă și digitalizare;
- Capital uman, sănătate, cultură și sport.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Asfaltarea DJ Nucșoara – Cabana Pietrele;
- Modernizare drumuri comunale: DC 75A Zăvoi – Ohaba de sub Piatră -2,2 km; DC 75 Paroș – Râu Mic - 2 km; DC 79B Sălașu de Sus – Sibişel - 4 km;
- Modernizare drumuri străzi secundare/ ulițe în satele Comunei Sălașu de Sus (Nucșoara - 4 km, Râu Alb - 2,5 km, Râu Mic - 3 km, Coroiești - 3,2 km, Peștera - 1 km);
- Reabilitare și modernizare drumuri forestiere în Comuna Sălașu de Sus - Mălăiești – Cîrtog - 5 km; Coroiești – La Cheia - 3 km; Peștera – La Piatră - 2,5 km;
- Amenajarea rigole, trotuare și alei pietonale în satele aparținătoare Comunei Sălașu de Sus.

❖ Strategia de Dezvoltare a Comunei Sântămăria-Orlea 2021-2027

Obiectivul general este reprezentat de dezvoltarea durabilă a Comunei Sântămăria-Orlea prin creșterea competitivității economiei locale și ridicarea nivelului de viață al tuturor locuitorilor comunei.

Misiunea Strategiei este de a asigura dezvoltarea durabilă a comunității, prin prestarea de servicii publice de calitate, crearea condițiilor pentru atragerea de noi investiții, înființarea de locuri de muncă și ridicarea nivelului de trai al locuitorilor.



Viziunea Strategiei pentru anul 2027 țintește către o comunitate rurală modernă, orientată spre dezvoltare durabilă, cu o infrastructură adaptată noilor tehnologii, în scopul creșterii calității vieții cetățenilor comunei.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele **obiective strategice**:

- **O.S. 1: Modernizarea infrastructurii locale de transport și a dotărilor tehnico-edilitare:**
 - Îmbunătățirea mobilității locuitorilor și mărfurilor prin dezvoltarea și modernizarea rețelei de infrastructură rutieră:
 - Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri în vederea îmbunătățirii conexiunii rutiere în comună și între localitățile din județ;
 - Reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor ce deservește obiective economice (reabilitare în Bucium Orlea și Balomir, Bărăștii-Hațegului, Săcel și Ciopea);
 - Amenajarea de piste de biciclete;
- **O.S. 2: Dezvoltarea economiei locale și creșterea competitivității acesteia;**
- **O.S. 3: Servicii de educație moderne și performante;**
- **O.S. 4: Servicii de sănătate și sociale de calitate;**
- **O.S. 5: Conservarea patrimoniului cultural și dezvoltarea infrastructurii sportive și de agrement;**
- **O.S. 6: Protejarea și conservarea mediului natural;**
- **O.S. 7: Dezvoltarea capacității administrative**

În cadrul planului local de acțiune sunt prezentate principalele propuneri în funcție de nevoile identificate în strategie după cum urmează:

- Reabilitare și modernizare drumuri comunale în Comuna Sântămăria-Orlea satele: Bucium Orlea, Balomir, Bărăștii-Hațegului, Săcel și Ciopea;
- Reabilitare și modernizare DC 63B, localitatea Subcetate, Comuna Sântămăria-Orlea;
- Construire trotuare în Comuna Sântămăria-Orlea;
- Realizare șanțuri și podețe betonate în Comuna Sântămăria-Orlea;
- Construire și amenajare parcare auto în Comuna Sântămăria-Orlea;
- Amenajare drumuri agricole în Comuna Sântămăria-Orlea;
- Amenajare piste de biciclete în Comuna Sântămăria-Orlea;
- Achiziționarea de biciclete și punerea lor la dispoziția cetățenilor și vizitatorilor;
- Amenajare stații transport public în Comuna Sântămăria-Orlea (câte o stație în fiecare sat).



❖ Strategia de Dezvoltare a Comunei Sarmizegetusa 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei este de a îmbunătăți atractivitatea Comunei Sarmizegetusa prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

În cadrul Strategiei au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- Dezvoltarea turismului și agroturismului rural și promovarea antreprenoriatului;
- Creșterea ratei ocupării pe segmentul de vârstă 20 - 64 ani în mediul rural;
- Aducerea infrastructurii la standarde europene;
- Dezvoltarea resurselor umane și a mediului de afaceri;
- Crearea, îmbunătățirea și diversificarea infrastructurii turistice, a facilităților și atracțiilor turistice;
- Sprijinirea activităților economice non-agricole;
- Creșterea veniturilor adiționale ale fermelor de subzistență și semi-subzistență din activități non-agricole;
- Crearea de locuri de muncă în satele aparținătoare Comunei Sarmizegetusa;
- Limitarea depopulării spațiului rural;
- Creșterea cifrei de afaceri în sectoarele economice;
- Dezvoltarea integrată a satelor în vederea dezvoltării durabile;
- Crearea de servicii pentru populația rurală;
- Dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice, asigurarea cu servicii de gospodărie comunală în sistem centralizat (apă, canalizare, salubritatea localităților).

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Amenajarea de alei pietonale în Comuna Sarmizegetusa;
- Modernizare drumuri vicinale în Comuna Sarmizegetusa;
- Modernizare drumuri comunale/ străzi secundare în satele Comunei Sarmizegetusa;
- Reabilitare și modernizare drumuri forestiere în Comuna Sarmizegetusa;
- Amenajare piste de biciclete în Comuna Sarmizegetusa, județul Hunedoara;
- Montare stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în Comuna Sarmizegetusa, județul Hunedoara.

❖ Planul Strategic de Dezvoltare Socio-Economică al Comunei Teliucu Inferior 2021-2027

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:



▪ **Direcția Strategică 1: Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii:**

- Asfaltarea porțiunii de drum de acces spre tabăra din Izvoarele;
- Reabilitarea drumului de acces spre vale (Izvoarele);
- Reabilitarea trotuarelor din toate satele comunei;
- Amenajarea unui trotuar în zona de agreement;
- Amenajarea de piste de biciclete;
- Construirea de poduri, podețe și rigole la Izvoarele;
- Creșterea siguranței traficului rutier prin utilizarea infrastructurii de tip ITS;
- Reabilitare drumuri de câmp pentru accesul la proprietățile din extravilan (terenuri și păduri);
- Reabilitare și modernizare drumuri comunale;
- Reamenajarea podurilor și podețelor din toate satele comunei;
- Construirea de poduri și podețe peste râul Cerna pentru accesul la proprietățile de peste râu în satul Teliucu Superior;
- Instalarea unor stații de reîncărcare pentru vehicule electrice;
- Achiziționarea unor microbuze electrice.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Tomești 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Tomești sunt următoarele:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile în agricultură și zootehnie;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în comună;
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Realizarea de canale și șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale în Comuna Tomești;
- Modernizarea drumurilor comunale;
- Modernizare străzi și ulițe.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Toplița 2021-2027**

Principalele obiective ale dezvoltării durabile ale Comunei Toplița constau în:

- dezvoltarea infrastructurii de bază a comunei;



- protecția mediului;
- întărirea coeziunii sociale și reducerea sărăciei;
- regenerare rurală.

Viziunea cetățenilor din Comuna Toplița este în spiritul dezvoltării zonei din punct de vedere economic și social, prin mai bună valorificare a resurselor locale, atragerea investițiilor și investitorilor, revigorarea tradițiilor, crearea/ reabilitarea infrastructurilor de tip rural și punerea în valoare a poziționării geografice, în deplin respect față de mediul înconjurător.

În cadrul portofoliului de proiecte sunt prezentate principalele propuneri în funcție de nevoile identificate în strategie după cum urmează:

- Modernizare drumuri comunale în Comuna Toplița;
- Modernizare străzi și ulițe în Comuna Toplița.

❖ **Strategia de Dezvoltare a Comunei Turdaș 2021-2027**

Obiectivul general al Strategiei este de a îmbunătăți atractivitatea Comunei Turdaș prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

Viziunea Strategiei pentru 2027 presupune dezvoltarea durabilă și echilibrată a comunei Turdaș prin crearea și susținerea unui mediu economic social, competitiv, stabil, sănătos și diversificat care să asigure creșterea economică continuă și creșterea calității vieții cetățenilor comunei.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- dezvoltarea turismului și agroturismului rural și promovarea antreprenoriatului;
- creșterea ratei ocupării pe segmentul de vârstă 20 - 64 ani în mediul rural;
- aducerea infrastructurii la standarde europene;
- dezvoltarea resurselor umane și a mediului de afaceri;
- crearea, îmbunătățirea și diversificarea infrastructurii turistice, a facilităților și atracțiilor turistice;
- sprijinirea activităților economice non-agricole;
- creșterea veniturilor adiționale ale fermelor de subzistență și semi-subzistență din activități non-agricole;
- crearea de locuri de muncă în satele aparținătoare Comunei Turdaș;
- impulsivarea în continuare a populației spațiului rural;
- creșterea cifrei de afaceri în sectoarele economice;



- dezvoltarea integrată a satelor în vederea dezvoltării durabile;
- crearea de servicii pentru populația rurală;
- dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice, asigurarea completă cu servicii de gospodărie comunală în sistem centralizat (apă, canalizare, salubritatea localităților).

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Amenajarea rigole, trotuare și alei pietonale în satele aparținătoare Comunei Turdaș;
- Construire poduri și podețe peste cursurile de apă din Comuna Turdaș Reabilitare/modernizare și construire poduri peste cursurile de apă din Comuna Turdaș;
- Modernizare, întreținere drumuri comunale, străzi secundare/ ulițe în satele Comunei Turdaș;
- Amenajare drumuri agricole de acces spre exploatarea agricole.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Vălișoara pentru perioada 2021-2027**

Viziunea Strategiei pentru anul 2027 țintește către o infrastructură modernă, economie locală diversificată și competitivă, servicii sociale de calitate și administrație locală profesională, orientată spre digitalizare și dezvoltare durabilă, devenind astfel un important pol economic la nivelul regiunii de Vest.

În cadrul Strategiei au fost stabilite următoarele **obiective strategice**:

- **O.S. 1:** Îmbunătățirea accesibilității și serviciilor de bază din Comuna Vălișoara;
- **O.S. 2:** Dezvoltarea echilibrată a economiei locale;
- **O.S. 3:** Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățare pe tot parcursul vieții;
- **O.S. 4:** Dezvoltarea unei comunități locale prietenoase cu mediul;
- **O.S. 5:** Promovarea unui sector agricol inteligent, rezilient și diversificat care să asigure securitatea alimentară;
- **O.S. 6:** Dezvoltarea serviciilor sanitare și sociale;
- **O.S. 7:** Teritoriul local atractiv pentru turism, cultură și sport;
- **O.S. 8:** Fructificarea avantajelor digitalizării în beneficiul cetățenilor;
- **O.S. 9:** Dezvoltarea capacității administrative;
- **O.S. 10:** Dezvoltarea cooperării și asocierii.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare drumuri în Comuna Vălișoara, județul Hunedoara;



- Modernizare străzi în Comuna Vălișoara, județul Hunedoara;
- Modernizare/ reparații drumuri de interes local în satul Vălișoara;
- Modernizare/ reparații drumuri de interes local în satul Dealu Mare;
- Modernizare/ reparații drumuri de interes local în satul Săliștioara;
- Modernizare/ reparații drumuri de interes local în satul Stoienesa;
- Reabilitare și construire poduri, podețe și punți pietonale în Comuna Vălișoara;
- Modernizare și realitare drumuri agricole de exploatație/ forestiere;
- Amenajare pist de biciclete în Comuna Vălișoara.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locala a Comunei Vața de Jos 2021-2027**

Viziunea Strategiei pentru anul 2027 este de a deveni o comună capabilă să facă față la schimbări și provocări. Acest lucru se poate realiza prin valorificarea activelor în interesul propriu al comunității, angajamentul Comunei Vața de Jos de a colabora pentru viitorul generațiilor viitoare și prin acțiuni concrete direcționate spre dezvoltarea localității.

❖ **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Comunei Vețel 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare a comunei sunt următoarele:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile în agricultură și zootehnie;
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în comună;
- Asigurarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, canalizare, distribuție gaze, căi de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

Portofoliul de proiecte conține intervenții stabilite în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare străzi în localitățile Mintia, Vețel, Leșnic, Herepeia, Bretelin, Căoi, Muncelu Mic, Muncelu Mare, Runcu Mic, Boia Bărzii;
- Asfaltare drumuri comunale și agricole din UAT Vețel, județul Hunedoara;
- Pietruire/reparații drumuri comunale/de exploatație Bretelin-Căoi, Leșnic – Boia Bărzii;
- Realizarea unei treceri peste calea ferată (pasarela) în localitatea Mintia (zona Castrului Roman Micia și zona Avicola-strada Recoltei – strada Matei Corvin);



- Înaintare demersuri către CNAIR cu privire la realizarea izolării fonice în dreptul localităților Mintia și Vețel (Vulceș);
- Amenajarea drumurilor de acces de pe raza teritorială a comunei Vețel care duc către Castrul Roman Micia;
- Înaintare demersuri privind montarea indicatoarelor rutiere pentru toate intersecțiile de pe raza teritorială a comunei, precum și înlocuirea celor deteriorate. Verificarea realizării lucrărilor;
- Înaintare demersuri privind realizare/reparație marcaje pietonale, treceri de pietoni, intersecții, pe toate străzile din comună;
- Amenajare loc de parcare la intrarea pe strada Izvorului și strada Târgului (pentru mașini);
- Realizare trotuare de-a lungul DN 7 (partea din comuna Vețel);
- Amenajare piste de biciclete.

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Vorța pentru perioada 2021-2027**

Viziunea Strategiei țintește dezvoltarea durabilă și echilibrată a Comunei Vorța prin crearea și susținerea unui mediu economic social, competitiv, stabil, sănătos și diversificat care să asigure creșterea economică continuă și creșterea calității vieții cetățenilor comunei.

Obiectivul general al Strategiei este de a îmbunătăți atractivitatea Comunei Vorța prin creșterea competitivității economice, calității serviciilor oferite și satisfacției cetățenilor privind calitatea vieții în mediul rural.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- Dezvoltarea turismului și agroturismului rural și promovarea antreprenoriatului; creșterea ratei ocupării pe segmentul de vârstă 20 -64 ani în mediul rural;
- Reducerea ratei șomajului pe termen lung în mediul rural;
- Aducerea infrastructurii la standarde europene;
- Dezvoltarea resurselor umane și a mediului de afaceri;
- Crearea, îmbunătățirea și diversificarea infrastructurii turistice, a facilităților și atracțiilor turistice;
- Sprijinirea activităților economice non-agricole;
- Creșterea veniturilor adiționale ale fermelor de subzistență și semi-subzistență din activități non-agricole;
- Crearea de locuri de muncă în satele aparținătoare Comunei Vorța;
- Limitarea depopulării spațiului rural;
- Creșterea cifrei de afaceri în sectoarele economice;
- Dezvoltarea integrată a satelor în vederea dezvoltării durabile;
- Crearea de servicii pentru populația rurală;



- Modernizarea serviciilor publice, asigurarea cu servicii de gospodărie comunală în sistem centralizat (apă, canalizare, salubritatea localităților).

Portofoliul de proiecte conține o intervenție stabilită în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizarea drumurilor comunale (DC 153, DC 152, DC 168 și DC 168A).

❖ **Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Zam 2021-2027**

Principalele obiective ale Strategiei de Dezvoltare Locală sunt următoarele:

- Crearea condițiilor pentru începerea unor activități rentabile (agricultură și zootehnie);
- Protejarea mediului prin conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate;
- Reabilitarea și modernizarea sistemului de sănătate și protecție socială în Comuna Zam;
- Asigurarea accesului neîngrădit al populației și al consumatorilor economici la infrastructură (apă, canalizare, distribuție gaze, căi de transport, telefonie);
- Reabilitarea și modernizarea scolilor și grădinițelor conform standardelor europene;
- Creșterea ratei de ocupare și combaterea excluderii și dezechilibrelor sociale prin crearea de noi oportunități investiționale.

În cadrul Strategiei au fost stabilite următoarele **obiective specifice**:

- **O.S. 1:** *Agricultura și dezvoltarea rurală (agricultură și silvicultură);*
- **O.S. 2:** *Infrastructură și mediu (transport, utilități, sănătate și mediu);*
- **O.S. 3:** *Economie (comerț și servicii, mediu de afaceri);*
- **O.S. 4:** *Turism;*
- **O.S. 5:** *Educație și cultură (învățământ, cultură);*
- **O.S. 6:** *Resurse umane (populația și piața muncii);*
- **O.S. 7:** *Servicii sociale.*

Portofoliul de proiecte conține o intervenție stabilită în funcție de nevoile identificate în strategie, după cum urmează:

- Modernizare străzi și ulițe în Comuna Zam;
- Reabilitarea drumurilor agricole în Comuna Zam;
- Modernizare drumuri comunale în Comuna Zam;
- Reabilitare/ modernizare poduri/ podețe aflate pe teritoriul Comunei Zam.

1.5. Metodologia de elaborare a PMUD al Județului Hunedoara

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care definește caracteristicile rețelelor de transport existente, obiectivele la nivel global și direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanță cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal și sectorial.

Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD este reprezentat grafic în figura următoare.

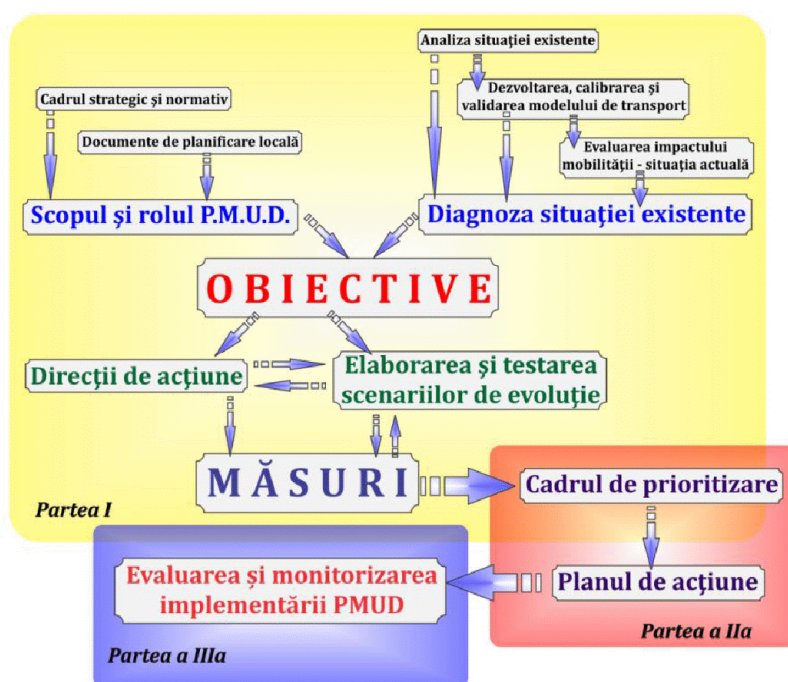


Figura 1.4. Schema metodologică de elaborare a PMUD al Județului Hunedoara.

În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

- **Etapa I**, care cuprinde șapte capitole:
 - (1) Introducere
 - (2) Analiza situației existente
 - (3) Modelul de transport
 - (4) Evaluarea impactului actual al mobilității
 - (5) Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane



(6) Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

(7) Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană). Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestea le sunt asociate direcții de acțiune și măsuri grupate în scenarii de evoluție, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilității măsurilor propuse.

- **Etapa a II-a**, care cuprinde două capitole:

(8) Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

(9) Planul de acțiune

Prioritizarea și gruparea măsurilor propuse în funcție de contribuția pe care o aduc la desfășurarea unei mobilități durabile se constituie sub forma unui Plan de acțiune.

- **Etapa a III-a**, care cuprinde două capitole:

(10) Stabilirea procedurii de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

(11) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

Implementarea planului de acțiune va fi monitorizată pe toată perioada alocată planului. PMUD al Județului Hunedoara este conceput pentru perioada 2023-2029, interval care include perioadele de valabilitate ale altor documente de planificare la nivel local, național și european, dar și perioada de programare stabilită de Comisia Europeană.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 13 ani evidențiază reducerea cu 10,5% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Județul Hunedoara, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-2,2%), însă mult mai accentuată (figura 2.1). Variațiile numărului de locuitori specifice UAT-urilor din categoriile municipii și orașe sunt prezentate în figura următoare, iar cele specifice comunelor sunt centralizate în tabelul 1.1.

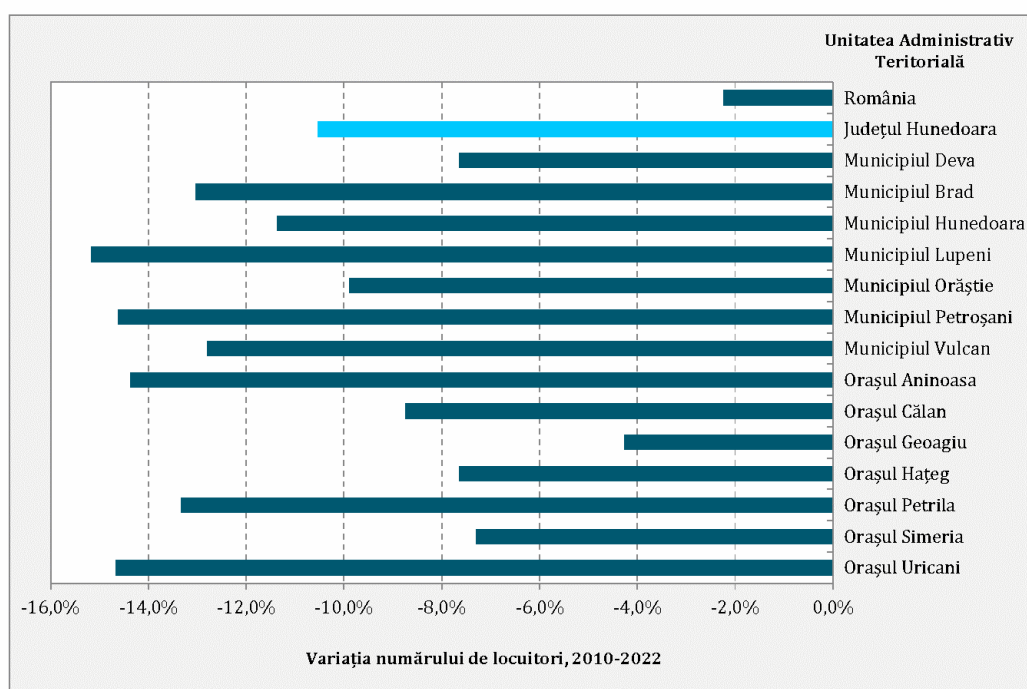


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010-2022, zonele urbane din Județul Hunedoara. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

La nivelul zonelor urbane din Județul Hunedoara valorile extreme sunt date de reducerea cu 4,3% a populației cu domiciliul în Orașul Geoagiu, respectiv cu 15,2% a populației cu domiciliul în Municipiul Lupeni. Sporul natural negativ, emigrarea, relocarea rezidențială în zonele urbane în care sunt disponibile locuri de muncă reprezintă principalele cauze ale reducerii numărului de locuitori din teritoriul de analiză.

Variația numărului de locuitori a localităților rurale din județul Hunedoara, în perioada 2010 – 2022, este prezentată în tabelul 2.1 și reprezentată grafic în figura 2.2. Se remarcă scăderi ale numărului de locuitori în majoritatea UAT-urilor, cu excepția comunelor Băcia, Bănița, Beriu, Cârjiți, General Berthelot, Hărău, Peștișu Mic, Șoimuș, Totești, Turdaș și Vețel care au înregistrat creșteri cuprinse între 0,2 - 8,5%. Se observă că în majoritatea cazurilor, comunele care au înregistrat creșterea numărului de locuitori sunt amplasate în vecinătatea orașelor, creșterea fiind rezultatul fenomenului de expansiune urbană.

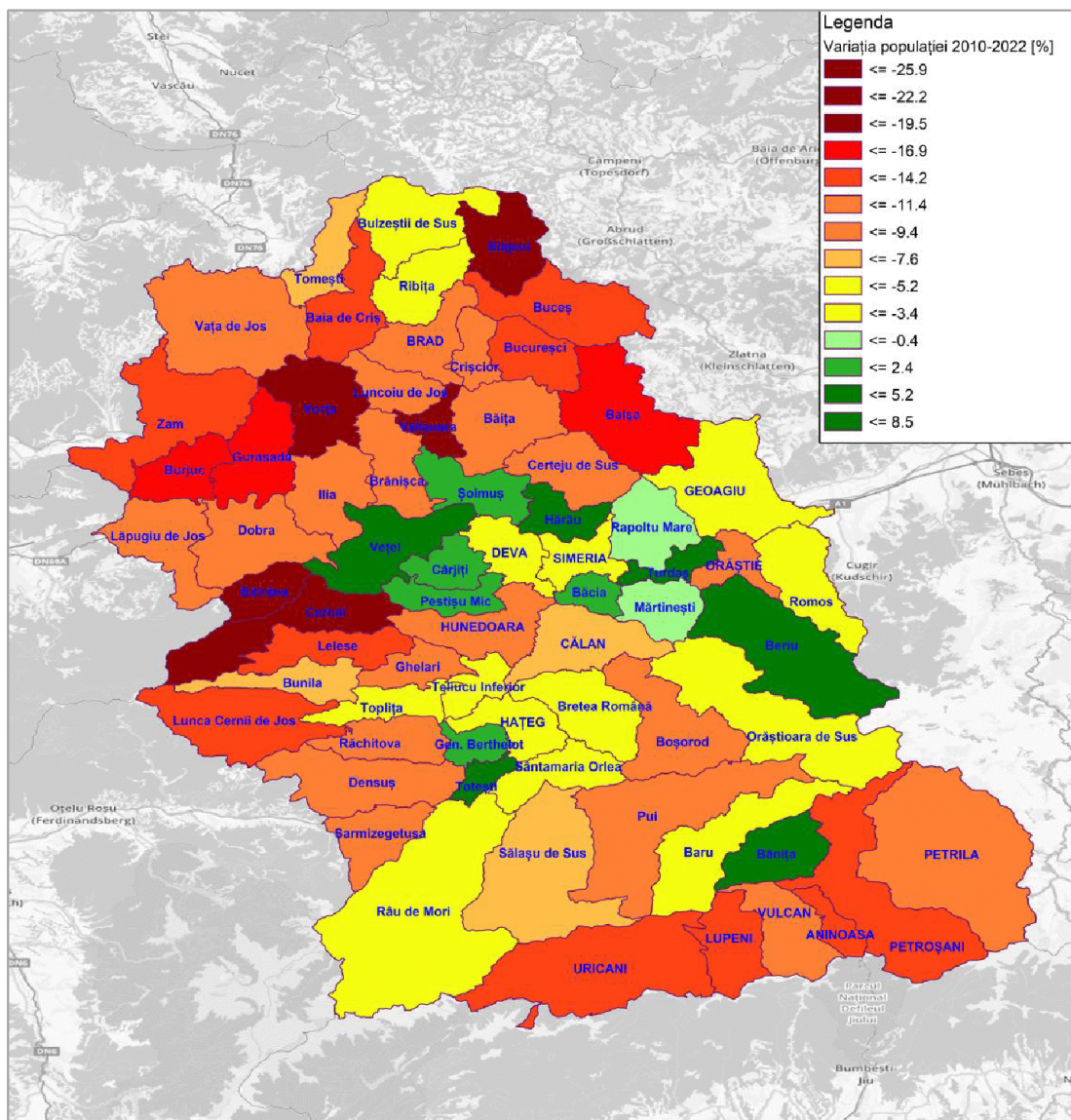


Figura 2.2. Variația populației la nivelul localităților din Județul Hunedoara, intervalul 2010 – 2022.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.



Tabelul 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2022, UAT comune din Județul Hunedoara. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2022	Variație 2010-2022		Anul 2010	Anul 2022	Variație 2010-2022
Comuna Băcia	1828	1832	0,2%	Comuna Lăpugiu de Jos	1498	1337	-10,7%
Comuna Baia de Criș	2789	2317	-16,9%	Comuna Lelese	416	352	-15,4%
Comuna Băița	3714	3234	-12,9%	Comuna Lunca Cernii de Jos	966	813	-15,8%
Comuna Balșa	954	778	-18,4%	Comuna Luncoiu de Jos	1870	1681	-10,1%
Comuna Bănița	1171	1208	3,2%	Comuna Mărtinești	999	995	-0,4%
Comuna Baru	2868	2740	-4,5%	Comuna Orăștioara de Sus	2181	2076	-4,8%
Comuna Bătrâna	153	119	-22,2%	Comuna Peștișu Mic	1123	1128	0,4%
Comuna Beriu	3339	3583	7,3%	Comuna Pui	4504	3997	-11,3%
Comuna Blăjeni	1229	972	-20,9%	Comuna Răchitova	1385	1216	-12,2%
Comuna Boșorod	2026	1835	-9,4%	Comuna Rapoltu Mare	1978	1911	-3,4%
Comuna Brănișca	1646	1484	-9,8%	Comuna Râu de Mori	3357	3109	-7,4%
Comuna Bretea Română	2915	2760	-5,3%	Comuna Ribița	1325	1239	-6,5%
Comuna Buceș	2092	1756	-16,1%	Comuna Romos	2818	2630	-6,7%
Comuna București	1688	1435	-15,0%	Comuna Sălașu de Sus	2446	2218	-9,3%
Comuna Bulzeștii de Sus	290	275	-5,2%	Comuna Sântămăria Orlea	3189	3058	-4,1%
Comuna Bunila	362	330	-8,8%	Comuna Sarmizegetusa	1251	1091	-12,8%
Comuna Burjuc	880	728	-17,3%	Comuna Șoimuș	3391	3471	2,4%
Comuna Cârjiți	689	703	2,0%	Comuna Teliucu Inferior	2563	2450	-4,4%
Comuna Cerbăl	517	413	-20,1%	Comuna Tomești	1119	1018	-9,0%
Comuna Certeju de Sus	3240	2804	-13,5%	Comuna Toplița	787	747	-5,1%
Comuna Crișcior	4130	3671	-11,1%	Comuna Totești	1842	1900	3,1%



Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2022	Variație 2010-2022		Anul 2010	Anul 2022	Variație 2010-2022
Comuna Densus	1590	1392	-12,5%	Comuna Turdaș	2073	2135	3,0%
Comuna Dobra	3513	3149	-10,4%	Comuna Vălișoara	1336	1076	-19,5%
Comuna General Berthelot	916	920	0,4%	Comuna Vața de Jos	3894	3354	-13,9%
Comuna Ghelari	2284	1959	-14,2%	Comuna Vețel	2701	2931	8,5%
Comuna Gurasada	1564	1261	-19,4%	Comuna Vorța	950	704	-25,9%
Comuna Hărău	1991	2095	5,2%	Comuna Zam	1834	1540	-16,0%
Comuna Ilia	3800	3406	-10,4%	TOTAL	107974	99336	-8%

Datele privind numărul total de locuitori din arealul de studiu sunt prezentate în tabelul 2.2.

Tabelul 2.2. Numărul de locuitori, Județul Hunedoara.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori	Anul	Sursa
Județul Hunedoara	441.458	2022	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	361.657	2021	Institutul Național de Statistică, Recensământul populației și locuințelor 2021
	418.565	2011	Institutul Național de Statistică, Recensământul populației și locuințelor 2011

În ceea ce privește structura populației din teritoriul de analiză, în figura 2.3 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010-2022. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.4) relevă scăderea semnificativă (cu 29%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 32%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

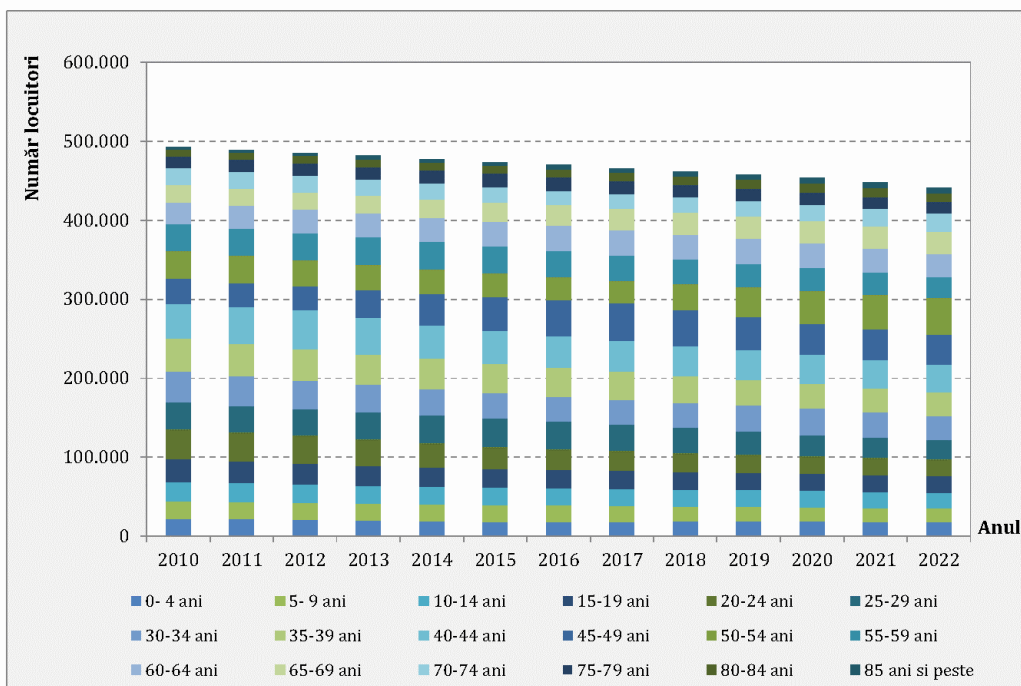


Figura 2.3. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2010-2022, Județul Hunedoara.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.



Figura 2.4. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2010-2022.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În figura 2.5. este evidențiată distribuția populației pe clase de vârstă, pentru județul Hunedoara, respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2022, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

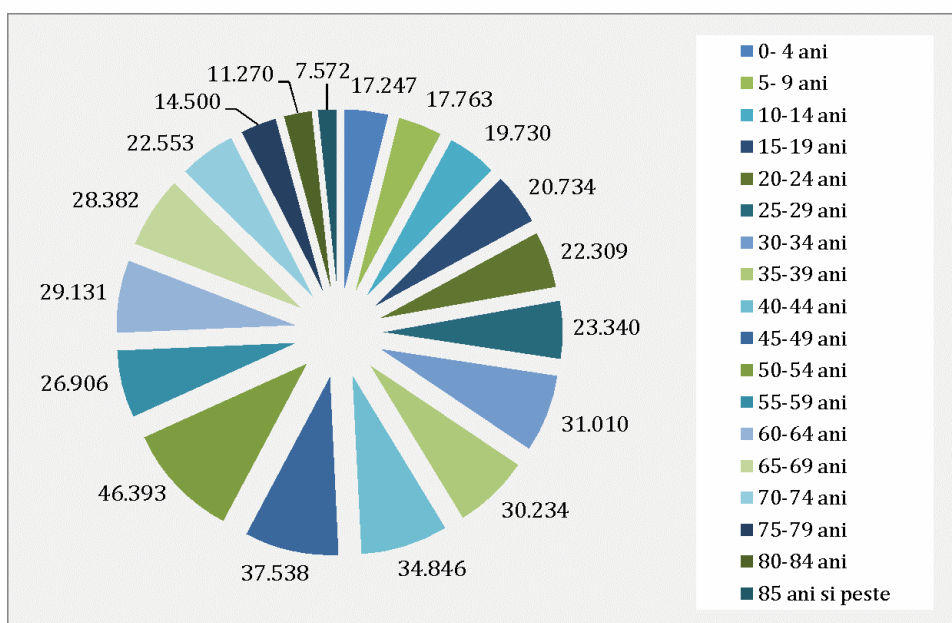


Figura 2.5. Distribuția populației înregistrate în anul 2022 pe grupe de vârstă, Județul Hunedoara.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În cadrul acestui studiu a fost creată o aplicație GIS (Geographic Information System) pentru arealul de analiză, completată cu baze de date referitoare la numărul și structura populației la nivelul fiecărei localități. În figura de mai jos este reprezentată populația înregistrată la nivelul fiecărei localități din județ în anul 2022.

Un indicator cu importanță deosebită în evaluarea mobilității în arealul de studiu îl reprezintă densitatea populației. Aceasta a fost calculată pe baza numărului de locuitori raportat la suprafața totală la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale din Județul Hunedoara. Zonele cu densitate ridicată de locuire sunt cele urbane. Valorile specifice municipiilor și orașelor sunt prezentate detaliat în tabelul 2.3.

Tabelul 2.3. Densitatea populației, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Populație	Suprafață, Km ²	Densitate, locuitori/ km ²
Municipiul Deva	66.907	19,33	3.461
Municipiul Brad	14.775	12,56	1.176
Municipiul Hunedoara	69.514	15,88	4.377
Municipiul Lupeni	24.890	10,80	2.305
Municipiul Orăștie	21.168	13,56	1.561
Municipiul Petroșani	39.541	9,30	4.252
Municipiul Vulcan	26.733	12,81	2.087
Orașul Aninoasa	4.365	3,47	1.258
Orașul Călan	12.677	10,15	1.249
Orașul Geoagiu	5.563	3,87	1.437



Unitatea Administrativ-Teritorială	Populație	Suprafață, Km ²	Densitate, locuitori/ km ²
Orașul Hațeg	10.435	6,36	1.641
Orașul Petrița	23.151	10,40	2.226
Orașul Simeria	13.398	5,99	2.237
Orașul Uricani	9.005	11,09	812

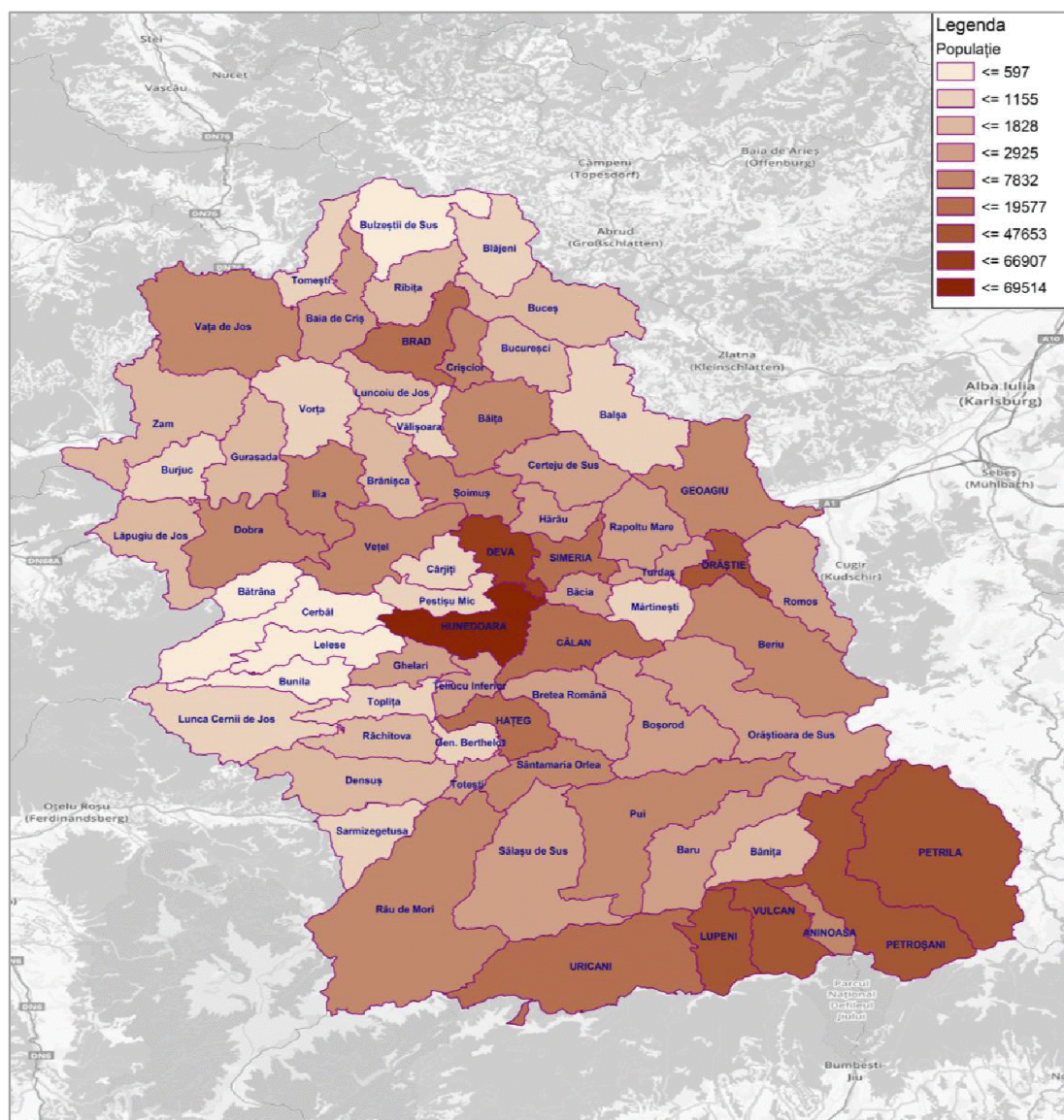


Figura 2.6. Populația la nivel de localitate, județul Hunedoara, anul 2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

La întocmirea estimărilor privind mobilitatea la nivelul județului la orizontul de analiza 2029, s-a ținut seama de tendințele de variație ale indicatorilor demografici desprinse din analizele de mai sus.

2.1.2. Activități economice

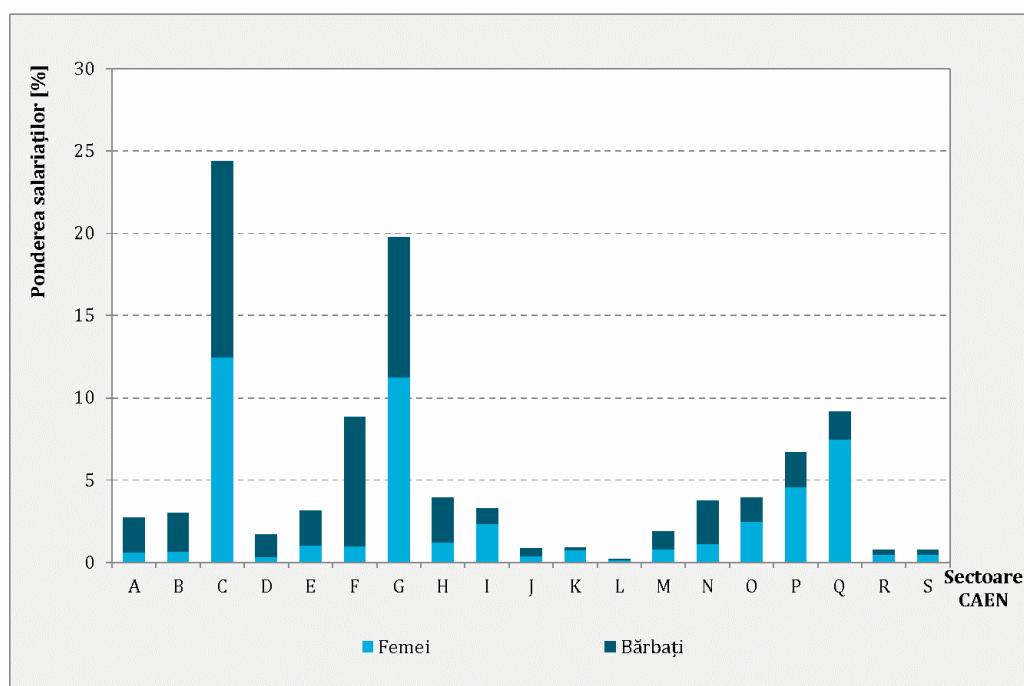
Desfășurarea activităților economice implică o generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

Ponderea populației ocupate (în sectorul public și privat) la nivel județean reprezintă 23% din totalul numărului de locuitori (tabelul 2.4). Datele utilizate pentru această analiză, reprezintă date statistice aferente anului 2021 (cele mai recente - publicate de Institutul Național de Statistică, baza de date TEMPO On-line).

Tabelul 2.4. Ponderea numărului de salariați din totalul numărului de locuitori, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea numărului de salariați din totalul numărului de locuitori
Județul Hunedoara	101.482	448.261	23%

La nivel județean în cea mai mare parte salariații sunt angajați ai unor unități economice al căror principal domeniu de activitate este reprezentat de industria prelucrătoare (24,4%). Urmează, în ordinea descrescătoare a ponderii din totalul salariaților, comerțul cu ridicata și cu amănuntul (19,8%), sănătate și asistență socială (9,2%) și construcții (8,9%). Învățământul cuprinde 6,7% din totalul salariaților (figura 2.7).





A - Agricultură, silvicultură și pescuit	J - Informații și comunicații
B - Industria extractivă	K - Intermedieri financiare și asigurări
C - Industria prelucrătoare	L - Tranzacții imobiliare
D - Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	M - Activități profesionale, științifice și tehnice
E - Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
F - Construcții	O - Administrație publică și apărare; asigurări sociale din sistemul public
G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	P - Învățământ
H - Transport și depozitare	Q - Sănătate și asistență socială
I - Hoteluri și restaurante	R - Activități de spectacole, culturale și recreative
	S - Alte activități de servicii

Figura 2.7. Structura ocupațională pe sectoare de activitate, 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Conform datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Hunedoara, în anul 2022, din totalul celor 23.062 angajatori, 10.762 nu au avut salariați, iar 11.001 au avut între 1 și 10 salariați activi, concentrând 48% din numărul total de locuri de muncă ocupate (figura 2.8). Cu excepția serviciilor oferite de instituții publice (activități de asistență spitalicească, învățământ), principalii angajatori activează în diferite ramuri ale industriei (fabricarea de aparate electrocasnice, fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanțuri și arcuri, fabricarea de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule). De asemenea, din tabelul 2.5 se observă că preponderent marii angajatori își desfășoară activitatea în localitățile urbane.

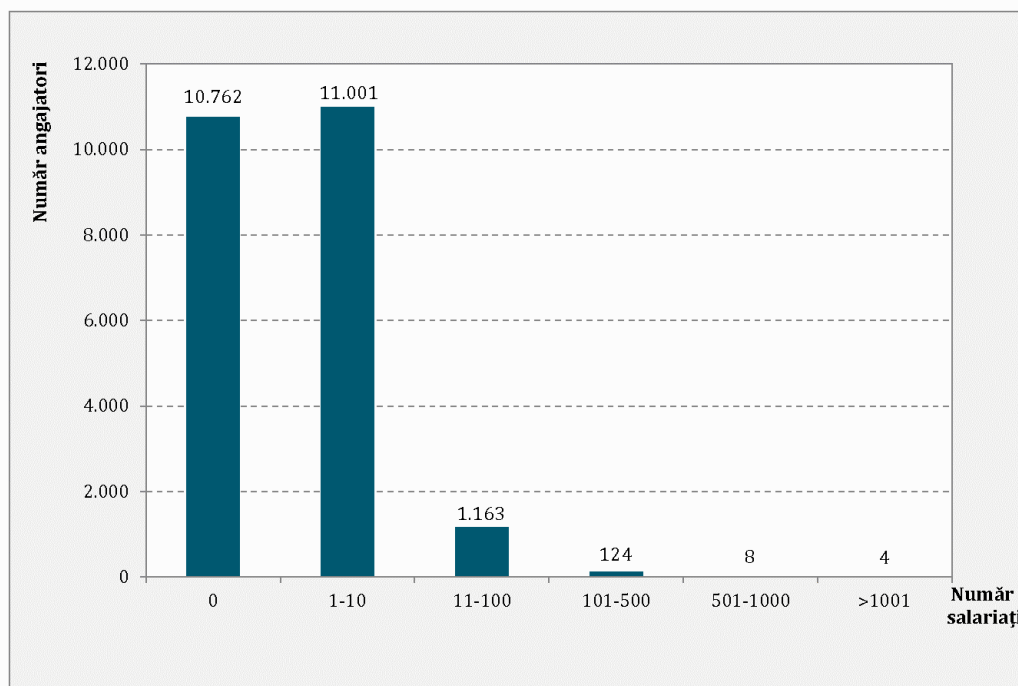


Figura 2.8. Distribuția unităților economice după numărul de salariați. Sursa datelor: ITM Hunedoara.



Tabelul 2.5. Principalii angajatori, anul 2022. Sursa datelor: ITM Hunedoara.

Localitate	Angajator	Domeniul de activitate	Forma de proprietate	Număr salariați activi
Orăștie	S.C. Philips Orăștie S.R.L.	Fabricarea de aparate electrocasnice	Privată	1.562
Deva	S.C. Sews România S.R.L.	Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanțuri și arcuri	Privată	1.539
Deva	Spitalul Județean de Urgență Deva	Activități de asistență spitalicească	Stat	1.288
Hunedoara	Spitalul Municipal "Dr. Alexandru Simionescu"	Activități de asistență spitalicească	Stat	1.156
Hunedoara	S.C. Dar Draxlmaier Automotive S.R.L.	Fabricarea de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule	Privată	955
Petroșani	Spitalul de Urgență Petroșani	Activități de asistență spitalicească	Stat	883
Deva	S.A. Apa Prod S.R.L.	Captarea, tratarea și distribuția apei	Stat	867
Deva	D.G.A.S.P.C. Hunedoara	Alte activități de asistență socială, fără cazare, n.c.a.	Stat	616
Hunedoara	S.C. ArcelorMittal Hunedoara S.A.	Producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje	Privată	589
Orăștie	S.C. Amer Sports Ro S.R.L.	Fabricarea articolelor pentru sport	Privată	560
Petroșani	Societatea Complexul Energetic Hunedoara S.A. Petroșani (în insolvență) Sucursala Exploatarea Minieră Livezeni	Extracția cărbunelui superior (PCS => 23865 KJ/KG)	Stat	554
Simeria	S.C. Reva S.R.L.	Fabricarea materialului rulant	Privată	520

Bazele de date cu informațiile referitoare la numărul de salariați de la INS au fost prelucrate și utilizate pentru a obține reprezentările grafice cu distribuția spațială a acestui indicator la nivel fiecărei localități din județ (figura 2.9). Din rândul localităților rurale se remarcă comunele: Vețel și Ribița cu peste 1000 de salariați și comunele: Șoimuș, Buceș, Zam, Peștișu Mic, Certeju de Sus, Crișcior, Teliucu Inferior, Bretea Română cu peste 300 de salariați.

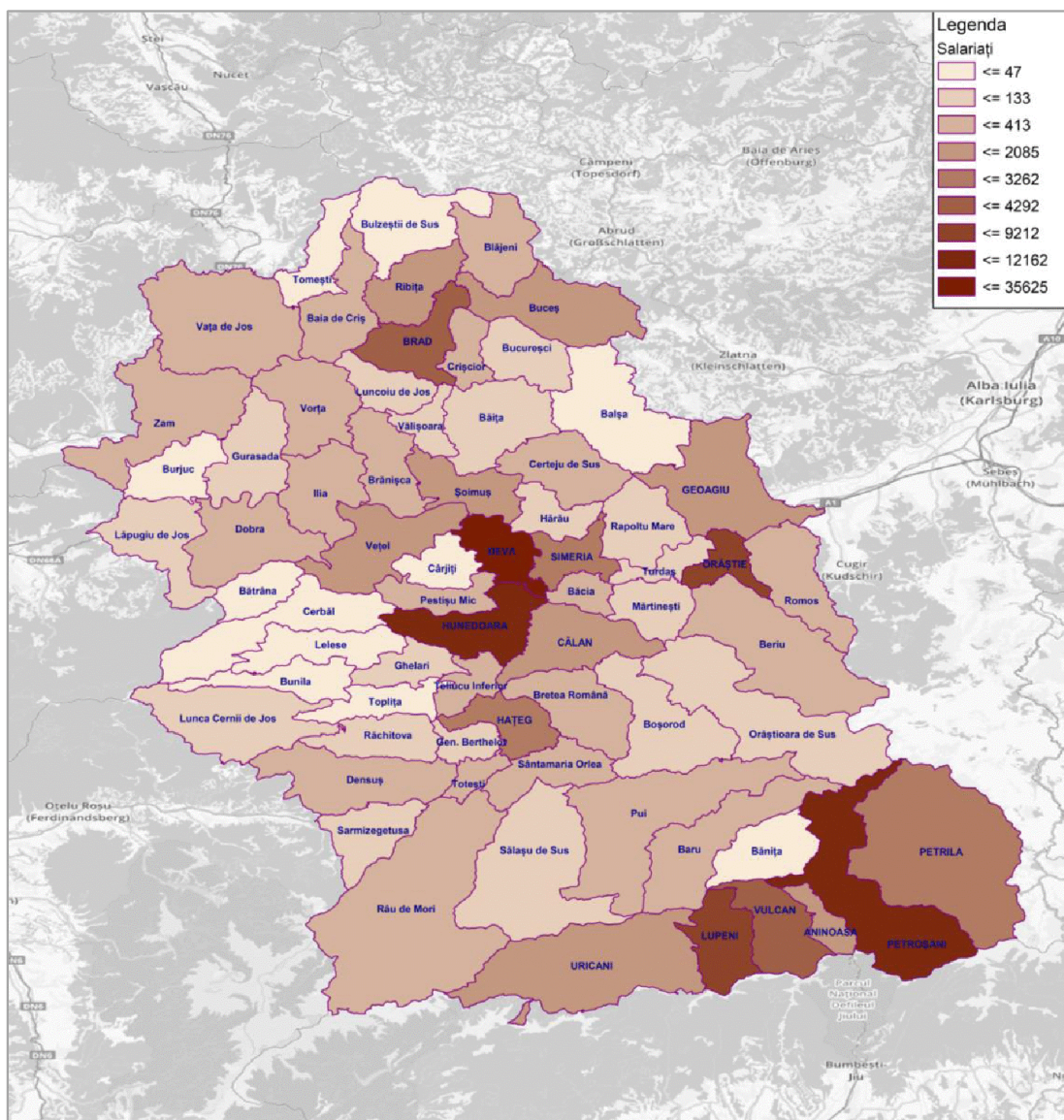


Figura 2.9. Distribuția numărului de salariați la nivel de localitate, județul Hunedoara, anul 2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Variația numărului de salariați la nivelul fiecărei localități din Județul Hunedoara în perioada 2010-2021 este prezentată în tabelul 2.6 și evidențiată grafic în figura 2.10. La nivelul întregului județ, în perioada analizată s-a produs reducerea numărului de salariați cu 7%, de la 108.851 salariați în anul 2010, la 101.482 salariați în anul 2021.

Din figura de mai jos se observă creșteri ale numărului de salariați de peste 50% în Municipiul Orăștie (63%) și comunele: Certeju de Sus (80%), București (88%), Bretea Română (96%), Densus (96%), Vorța (208%), Lunca Cernii de Jos (217%), Blăjeni (267%), Ribița (302%) și Bucești (412%). Reduceri accentuate ale numărului de salariați se remarcă în orașele Uricani și Aninoasa, respectiv în comunele Balșa, Bănița, Bătrâna, Bulzești de Sus, Bunila, Burjuc, Cerbăl, Hărâu, Lelese, Răchitova, Tomești, Vața de Jos și Vețel.

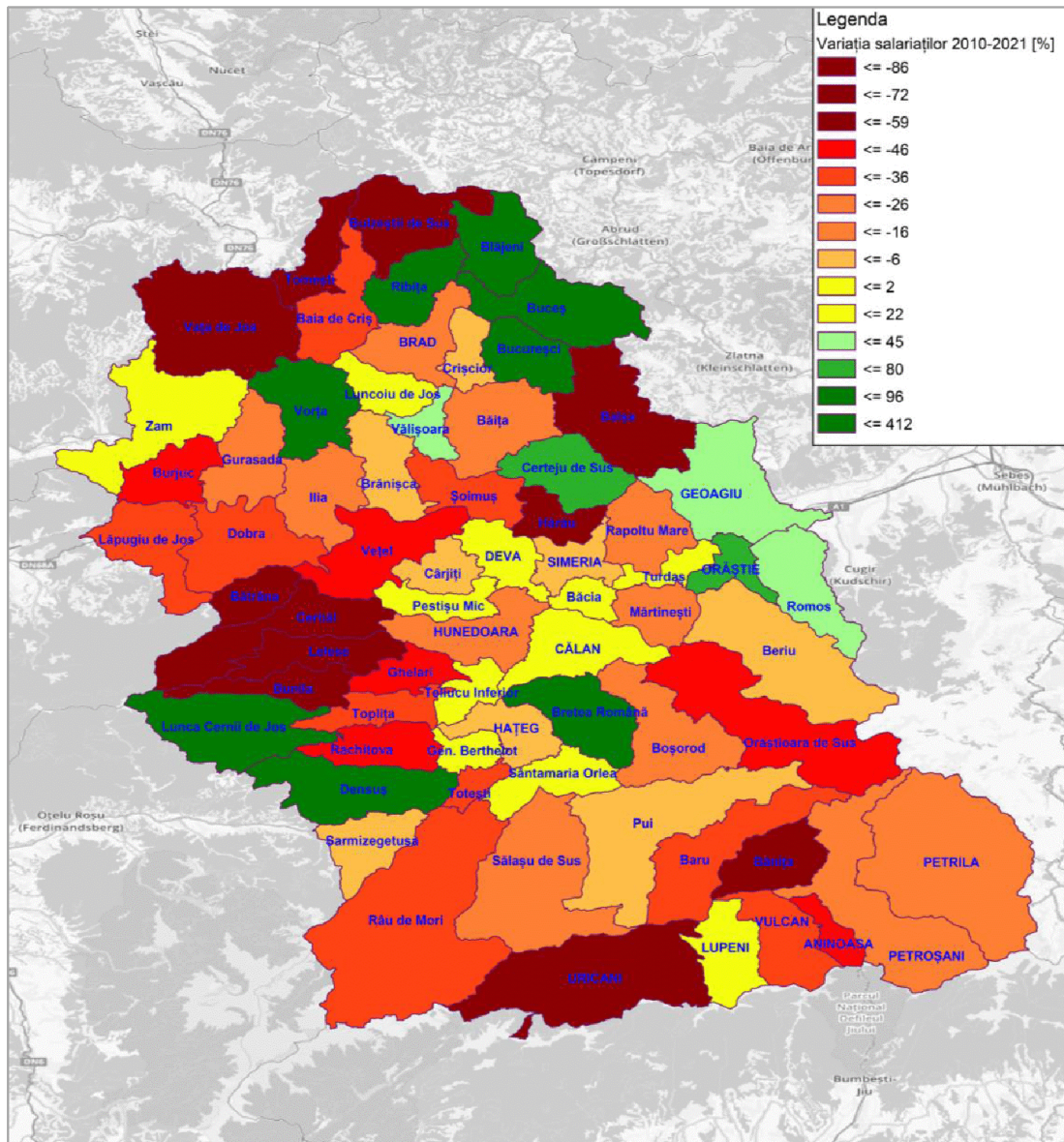


Figura 2.10. Variația salariaților la nivelul localităților cuprinse în Jud. Hunedoara, 2010 – 2021.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Tabelul 2.6. Variația numărului de salariați în intervalul 2010 – 2021,
Localități din Jud. Hunedoara. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021		Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Municipiul Deva	29869	35625	19%	Comuna Densus	97	190	96%
Municipiul Brad	5202	4292	-17%	Comuna Dobra	227	140	-38%
Municipiul Hunedoara	16185	12162	-25%	Comuna General Berthelot	49	50	2%
Municipiul Lupeni	4752	4524	-5%	Comuna Ghelari	129	70	-46%



Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021		Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Municipiul Orăștie	5636	9212	63%	Comuna Gurasada	124	86	-31%
Municipiul Petroșani	14231	9726	-32%	Comuna Hărău	292	96	-67%
Municipiul Vulcan	5164	3328	-36%	Comuna Ilia	340	222	-35%
Orașul Aninoasa	1068	465	-56%	Comuna Lăpugiu de Jos	105	65	-38%
Orașul Călan	1224	1258	3%	Comuna Lelese	37	15	-59%
Orașul Geoagiu	736	982	33%	Comuna Lunca Cernii de Jos	30	95	217%
Orașul Hațeg	3149	2875	-9%	Comuna Luncoiu de Jos	80	90	13%
Orașul Petrila	4149	2912	-30%	Comuna Mărtinești	69	50	-28%
Orașul Simeria	3559	3262	-8%	Comuna Orăștioara de Sus	138	75	-46%
Orașul Uricani	1558	632	-59%	Comuna Peștișu Mic	352	361	3%
Comuna Băcia	215	204	-5%	Comuna Pui	210	198	-6%
Comuna Baia de Criș	299	165	-45%	Comuna Răchitova	116	54	-53%
Comuna Băița	159	110	-31%	Comuna Rapoltu Mare	108	80	-26%
Comuna Balșa	47	9	-81%	Comuna Râu de Mori	426	270	-37%
Comuna Bănița	86	30	-65%	Comuna Ribița	314	1262	302%
Comuna Baru	300	176	-41%	Comuna Romos	106	154	45%
Comuna Bătrâna	18	7	-61%	Comuna Sălașu de Sus	98	82	-16%
Comuna Beriu	165	155	-6%	Comuna Sântămăria Orlea	254	260	2%
Comuna Blăjeni	64	235	267%	Comuna Sarmizegetusa	118	105	-11%
Comuna Boșorod	70	57	-19%	Comuna Șoimuș	819	470	-43%
Comuna Brănișca	156	138	-12%	Comuna Teliucu Inferior	313	325	4%
Comuna Bretea Română	160	314	96%	Comuna Tomești	73	10	-86%
Comuna Buceș	90	461	412%	Comuna Toplița	42	26	-38%
Comuna București	49	92	88%	Comuna Totești	325	208	-36%
Comuna Bulzeștii de Sus	47	8	-83%	Comuna Turdaș	72	88	22%



Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021		Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Comuna Bunila	54	12	-78%	Comuna Vălișoara	54	70	30%
Comuna Burjuc	38	16	-58%	Comuna Vața de Jos	495	140	-72%
Comuna Cârjiți	38	35	-8%	Comuna Vețel	3259	1358	-58%
Comuna Cerbăl	43	14	-67%	Comuna Vorța	52	160	208%
Comuna Certeju de Sus	195	351	80%	Comuna Zam	369	365	-1%
Comuna Crișcior	384	348	-9%	TOTAL	108851	101482	-7%

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel județean și urban în ultimii 12 ani, inclusiv ponderea acestora din totalul salariaților înregistrați la nivel național (figura 2.11). Rezultatele indică o scădere a ponderii numărului de salariați din Județul Hunedoara din totalul celor înregistrați la nivel național, de la 2,5% în anul 2010, la 2,0%, valoare specifică ultimilor trei ani ai perioadei de analiză (2019-2021), respectiv o creștere a ponderii numărului de salariați din mediul urban din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 88,6% la 89,9%.

Conform Institutului Național de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 16 la 61 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 16 la 65 ani.

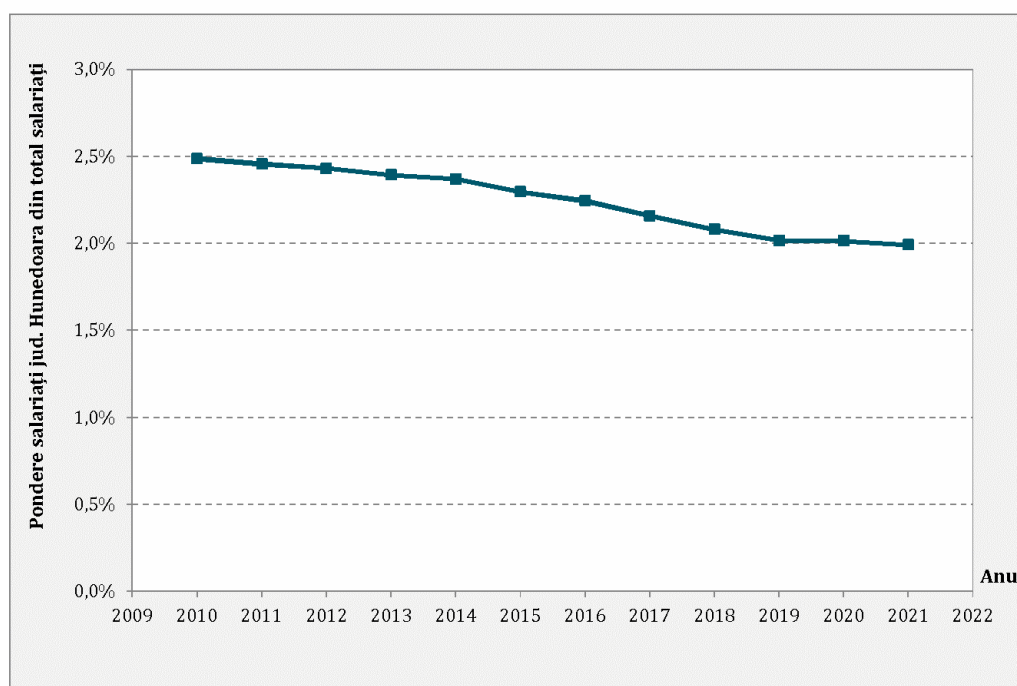


Figura 2.11. Pondere numărului de salariați din Județul Hunedoara din totalul salariaților înregistrați în România, perioada 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Cnoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel național și județean în ultimii 12 ani și date prognozate¹ până în anul 2026 ale acestui indicator, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Județului Hunedoara, respectiv al zonelor urbane din acest județ, pentru perioada 2022-2026. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 4% a numărului de salariați din Județul Hunedoara în anul 2026 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2021.

Figura 2.12.
Variația
numărului de
salariați – Județul
Hunedoara,
perioada 2010-
2021; 2022-2026.
Sursa datelor: INS,
TEMPO On-line;
Comisia Națională
de Strategie și
Prognoză (CNSP).

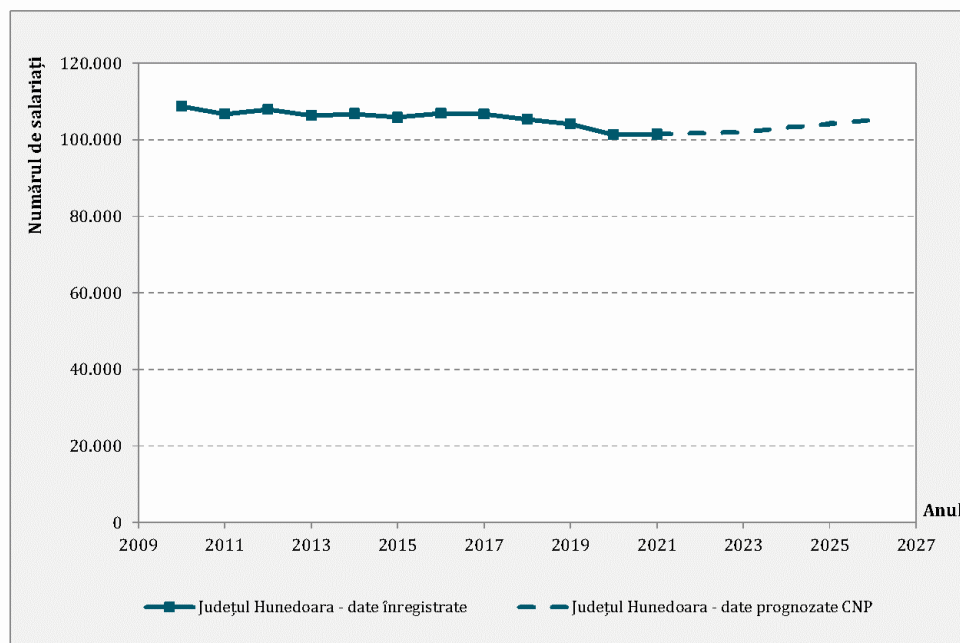
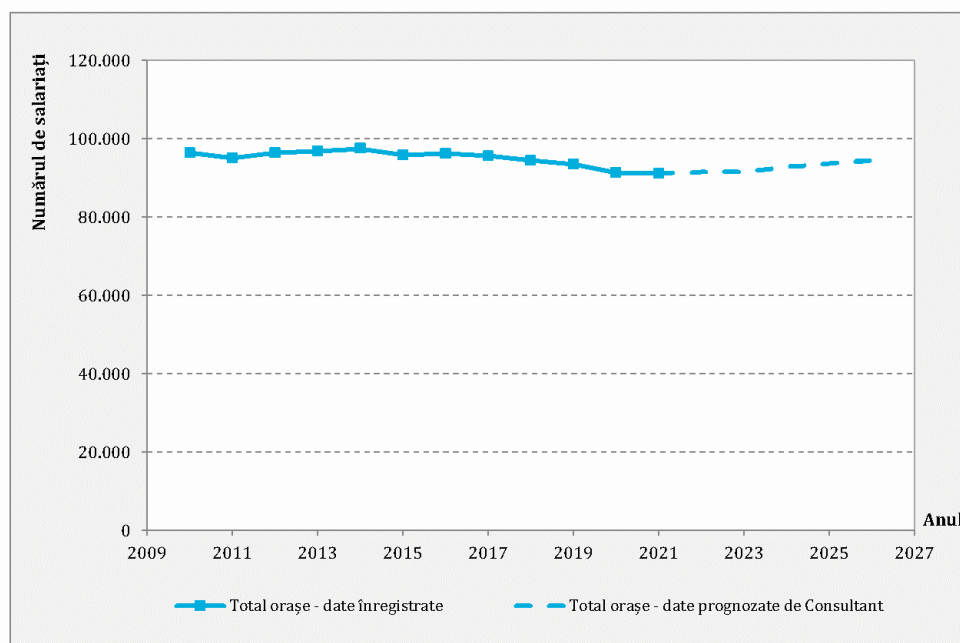


Figura 2.13.
Variația
numărului de
salariați – zonele
urbane din Județul
Hunedoara,
perioada 2010-
2021; 2022-2026.
Sursa datelor: INS,
TEMPO On-line;
Comisia Națională
de Strategie și
Prognoză (CNSP).



¹ Comisia Națională de Strategie și Prognoză, Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022-2026, ianuarie 2023;

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Județului Hunedoara, rezultând că în perioada analizată 2010-2022 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a instalat o tendință generală de reducere a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.14). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a înregistrat creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

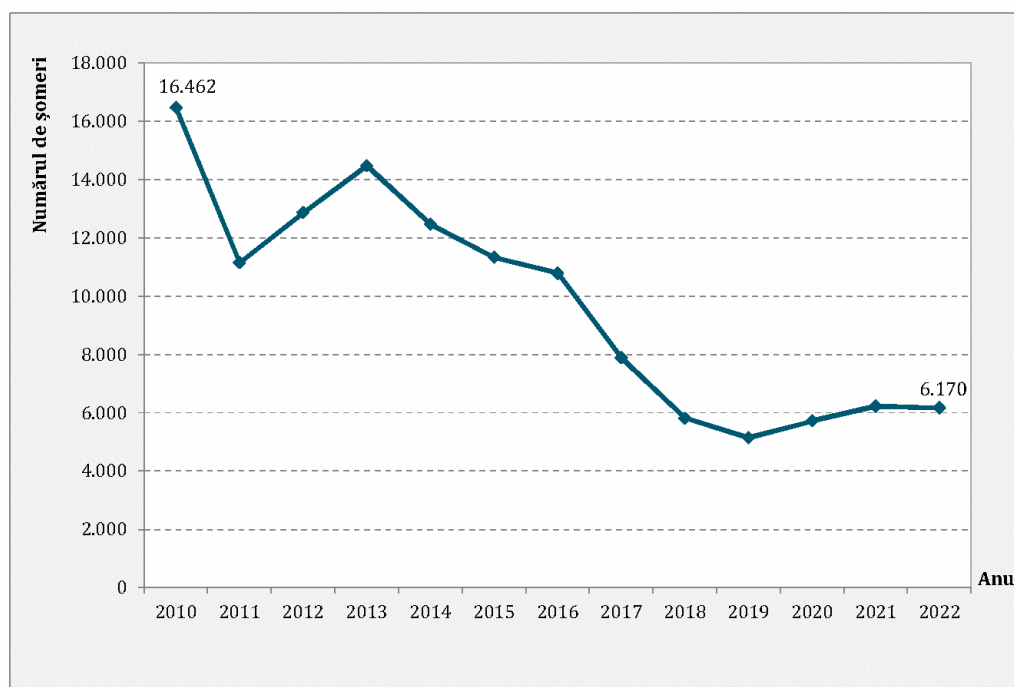


Figura 2.14. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/ generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, la nivelul județului Hunedoara sunt înregistrate 111 unități școlare.

În Județul Hunedoara funcționează 32 unități de învățământ liceal și o unitate de învățământ postliceal, în care sunt înmatriculați 17.367 elevi (figura 2.15).

În ceea ce privește învățământul superior, la nivelul Județului Hunedoara se regăsesc Universitatea din Petroșani în care în anul universitar 2021-2022 s-au înregistrat 3.801 studenți și Universitatea Politehnica Timișoara - Facultatea de Inginerie din Hunedoara, care în anul universitar 2021-2022 a avut înmatriculați 687 studenți. În Municipiul Deva desfășoară activități o filială a Academiei de Studii Economice București.

Evidențierea numărului de unități de învățământ din fiecare localitate este realizată în figura 2.16. Din totalul unităților de învățământ enumerate anterior, 94% sunt situate în zonele urbane, iar 6% în zonele rurale (Comuna Crișcior și Comuna Ilia), ceea ce înseamnă că populația școlară din această categorie reprezintă navetiști, care utilizează transportul public județean zilnic sau la sfârșit de săptămână.

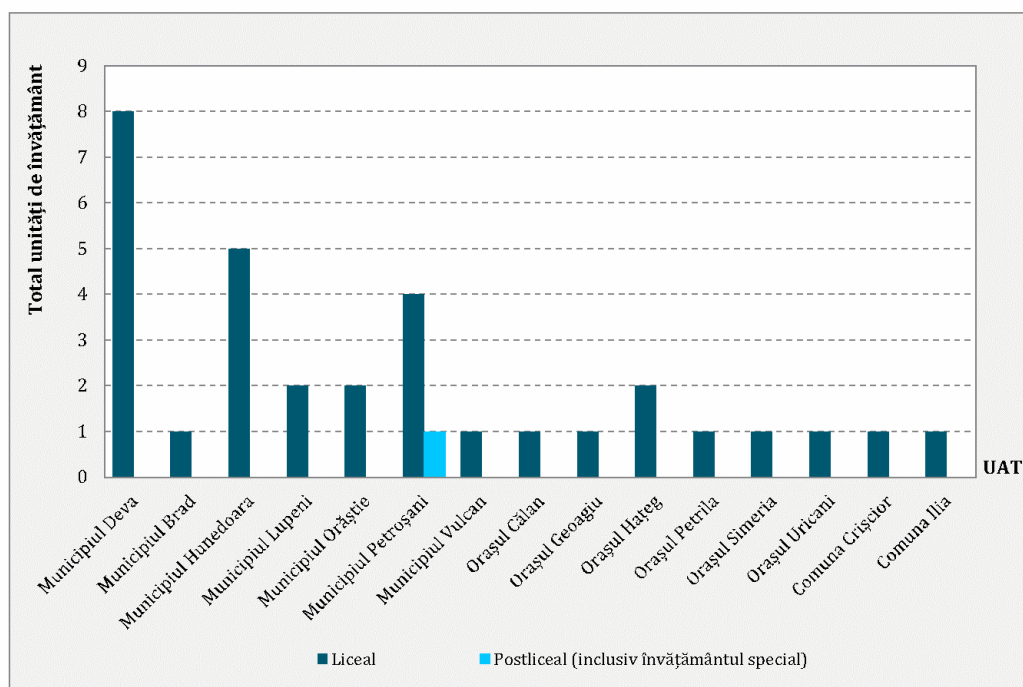


Figura 2.15. Unități de învățământ liceal și postliceal - Județul Hunedoara.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Pe baza datelor statistice specifice populației cu vârsta cuprinsă între 15 ani și 19 ani (în care se încadrează elevii de liceu) din fiecare localitate a fost realizată reprezentarea din figura 2.17. Se observă faptul că cei mai mulți locuitori cu vârsta cuprinsă între 15 și 19 ani se regăsesc în Municipiile Deva și Hunedoara și în 4 dintre localitățile din Valea Jiului (Lupeni, Petrița, Petroșani și Vulcan).

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă scăderea numărului de elevi, în special a celor din învățământul liceal, categorie caracterizată de reducere accentuată între valorile specifice limitelor intervalului de analiză (- 45%). În același timp, se înregistrează o creștere a elevilor din învățământul profesional (99%), postliceal (6%) și de maiștri (25%). În cazul studenților, s-a înregistrat o scădere de 16% în anul 2021 comparativ cu anul 2010 (figura 2.18). Principala cauză a reducerii populației școlare este dată de rata scăzută a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut considerabil în perioada de analiză.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2021 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060² (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen

²Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

scurt s-au prognozat reduceri ale numărului de elevi și studenți din Județul Hunedoara (figura 2.19).

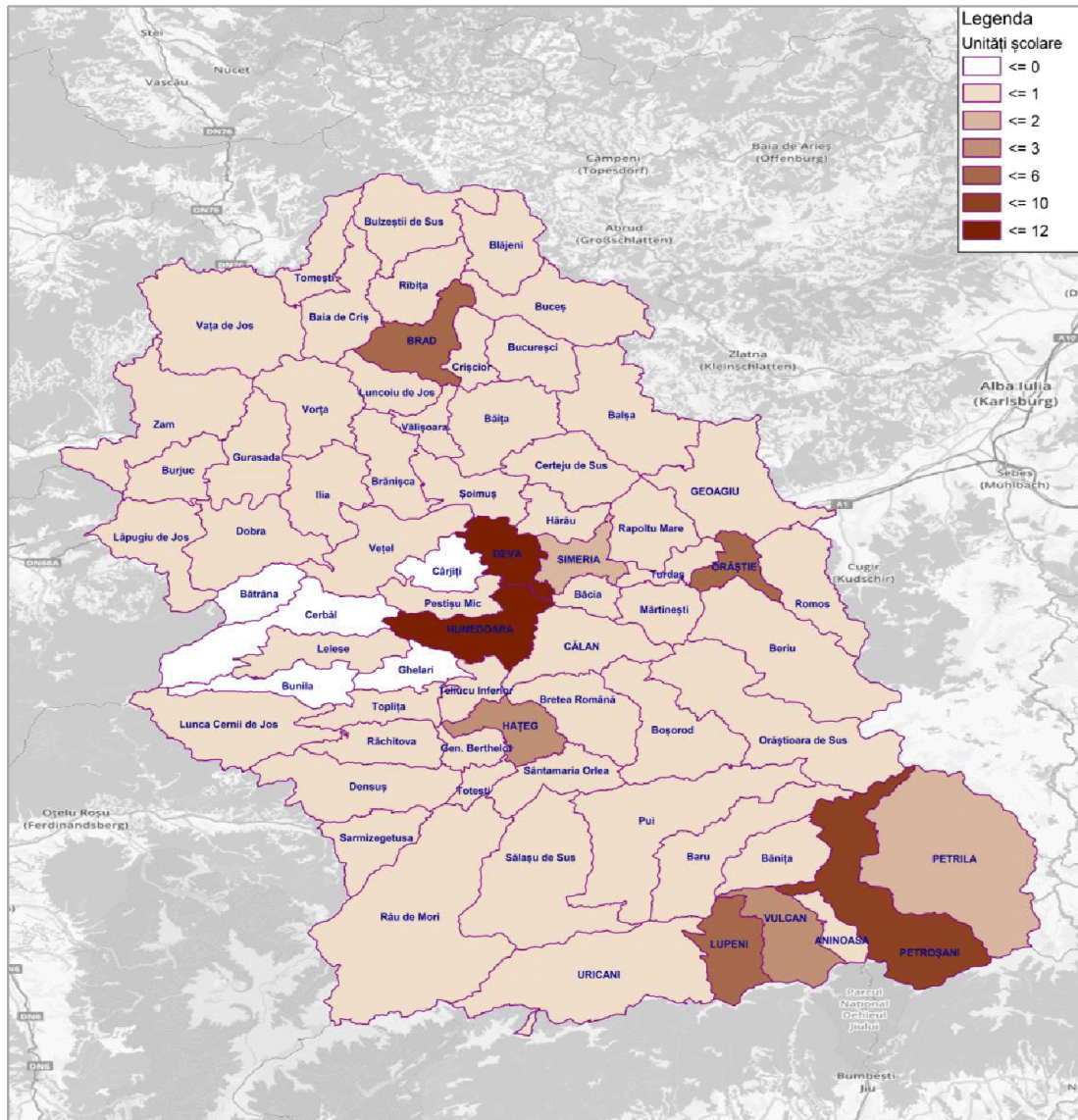


Figura 2.16. Distribuția teritorială a unităților de învățământ la nivel de localitate, Județul Hunedoara, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

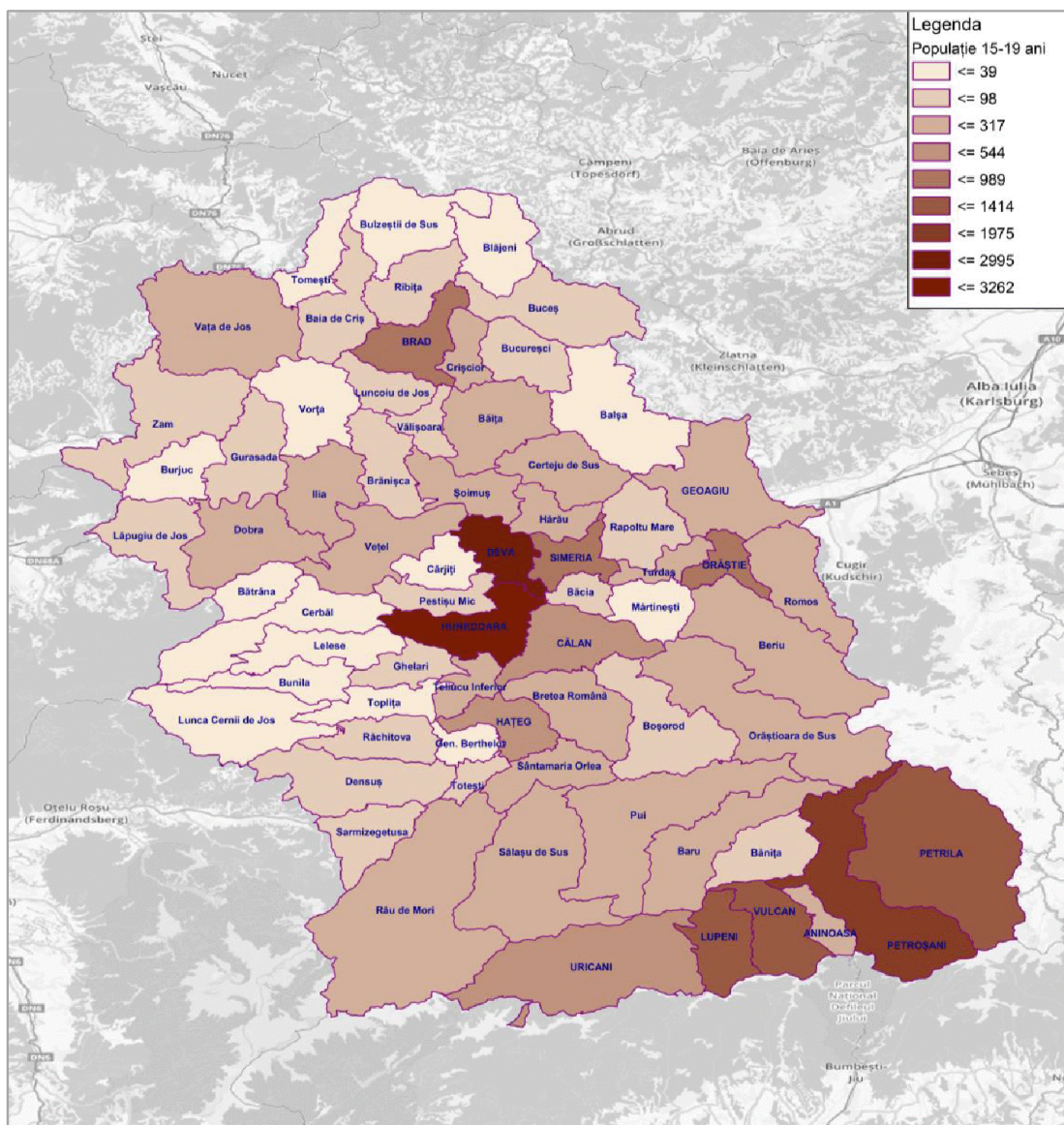


Figura 2.17. Distribuția numărului de locuitori cu vârsta de 15-19 ani la nivel de localitate, Județul Hunedoara, anul 2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

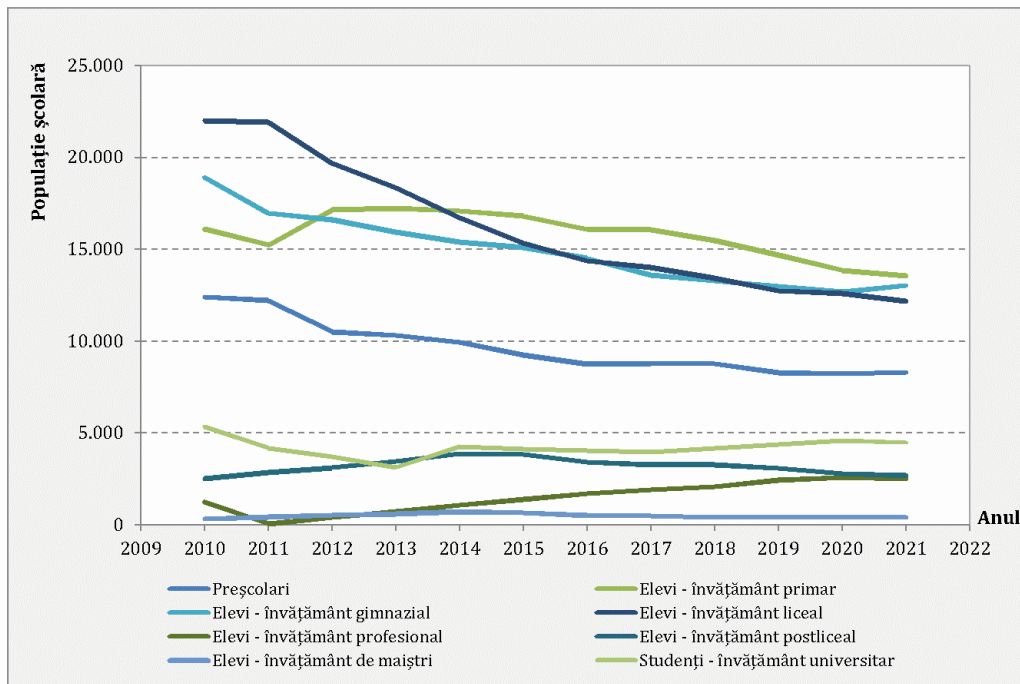


Figura 2.18. Variația populației școlare din Județul Hunedoara , 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

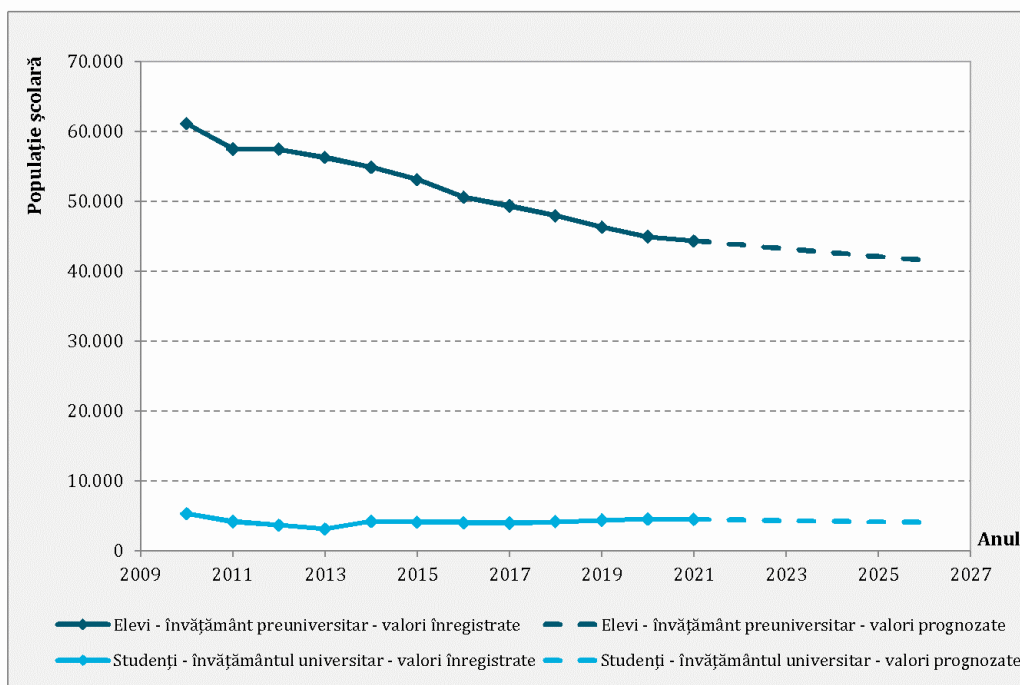


Figura 2.19. Variația populației școlare din Județul Hunedoara – date prognozate.

Un alt scop al deplasărilor care trebuie avut în vedere în asigurarea ofertei de transport public este asociat serviciilor de sănătate. În general, unitățile sanitare de tip Spital/ Ambulatoriu intergrat spitalului în care sunt asigurate servicii medicale pentru specialități

diferite sunt situate în mediul urban. În mediul rural, Comuna Zam este singura care dispune de o unitate sanitară de tip spital.

În zonele rurale din Județul Hunedoara se regasesc unități medico-sociale, cabinete medicale de medicină generală, cabinete medicale de familie, cabinete stomatologice, cabinete medicale de specialitate, farmacii/ puncte farmaceutice, laboratoare medicale, laboratoare de tehnică dentară și alte tipuri de cabinete medicale. Pentru consult de specialitate sau tratament intraspitalicesc sunt necesare deplasări în mediul urban. La nivelul întregului județ funcționează 1.078 unități medicale. Un număr de 990 sunt amplasate în orașe și municipii, iar dintre acestea 295 sunt înregistrate în Municipiul Deva (figura 2.20).

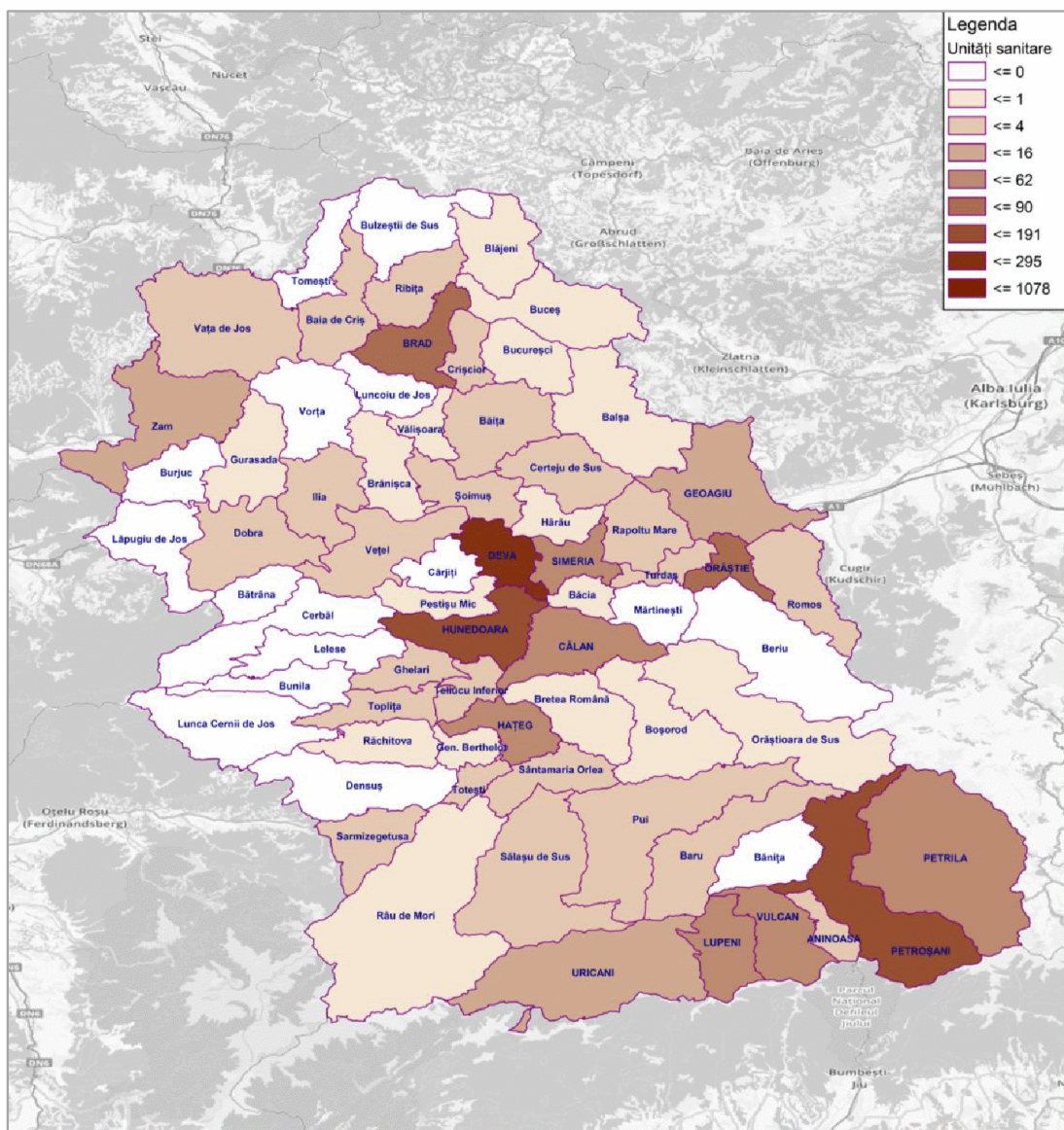


Figura 2.20. Distribuția unităților sanitare la nivelul localităților, Județul Hunedoara, anul 2021.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ceea ce privește numărul de paturi, la nivelul județului Hunedoara sunt disponibile 4.015 paturi. Dintre acestea, 863 de paturi de găesc în unitățile sanitare din Municipiul Deva (figura 2.21).

Distribuția numărului de paturi disponibile în unitățile sanitare pe localități este prezentată în figura 2.22.

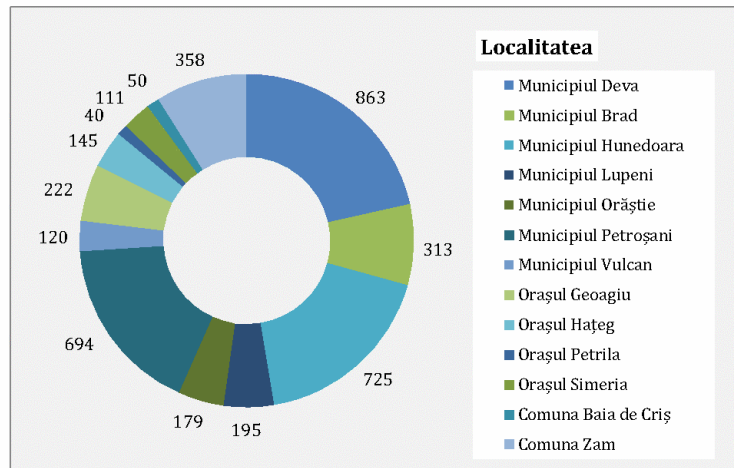


Figura 2.21. Distribuția pe localități a numărului de paturi în unitățile sanitare. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

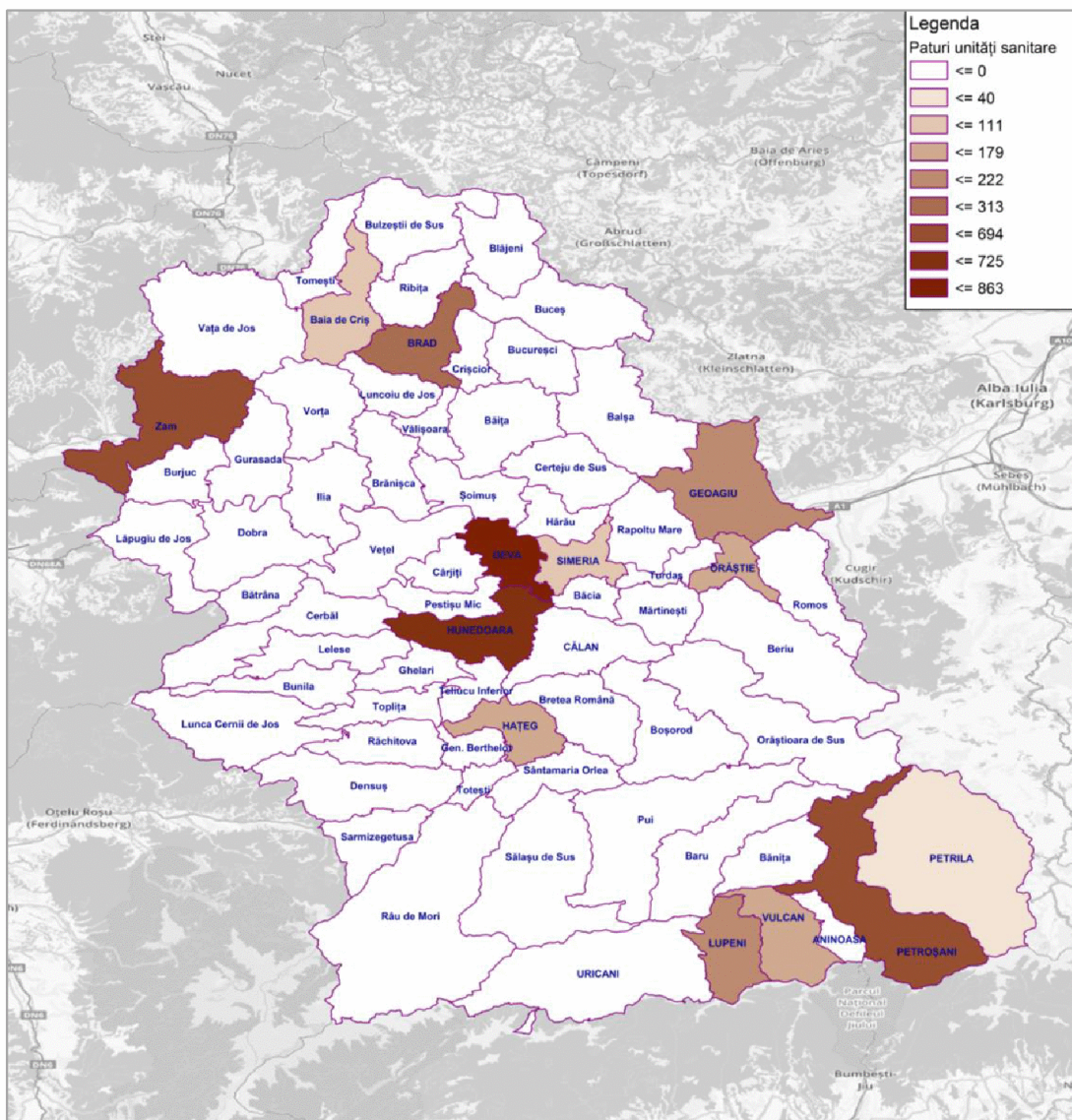


Figura 2.22. Distribuția capacității de spitalizare a unităților sanitare la nivelul localităților, Județul Hunedoara, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Teritoriul Județului Hunedoara cuprinde unități de relief distincte, dintre acestea regiunile muntoase ocupă o pondere semnificativă. Depresiunile intramontane și colinare, zonele depresionare și defileurile, completează structura reliefului din cuprinsul județului. Principalele obiectivele naturale și antropice cu atractivitate turistică ridicată sunt: Castelul Corvinilor, Lacul Cinciș, Cetatea Deva, Cascada Clocota, Băile Termale Romane, Muzeul Aurului Brad, Sarmizegetusa Regia, Rezervația de Zimbri, Peștera Bolii, Fundătura Ponorului, Cetatea medievală Mălăiești, Biserica de piatră din Densuș, Ulpia Traiana Sarmizegetusa, Lacul Bucura.

Un areal cu specific aparte este Valea Jiului care include Depresiunea Petroșani, fiind delimitată de patru unități montane, care aparțin Carpaților Meridionali, respectiv Retezat, Vâlcan, Șureanu și Parâng (figura 2.23).

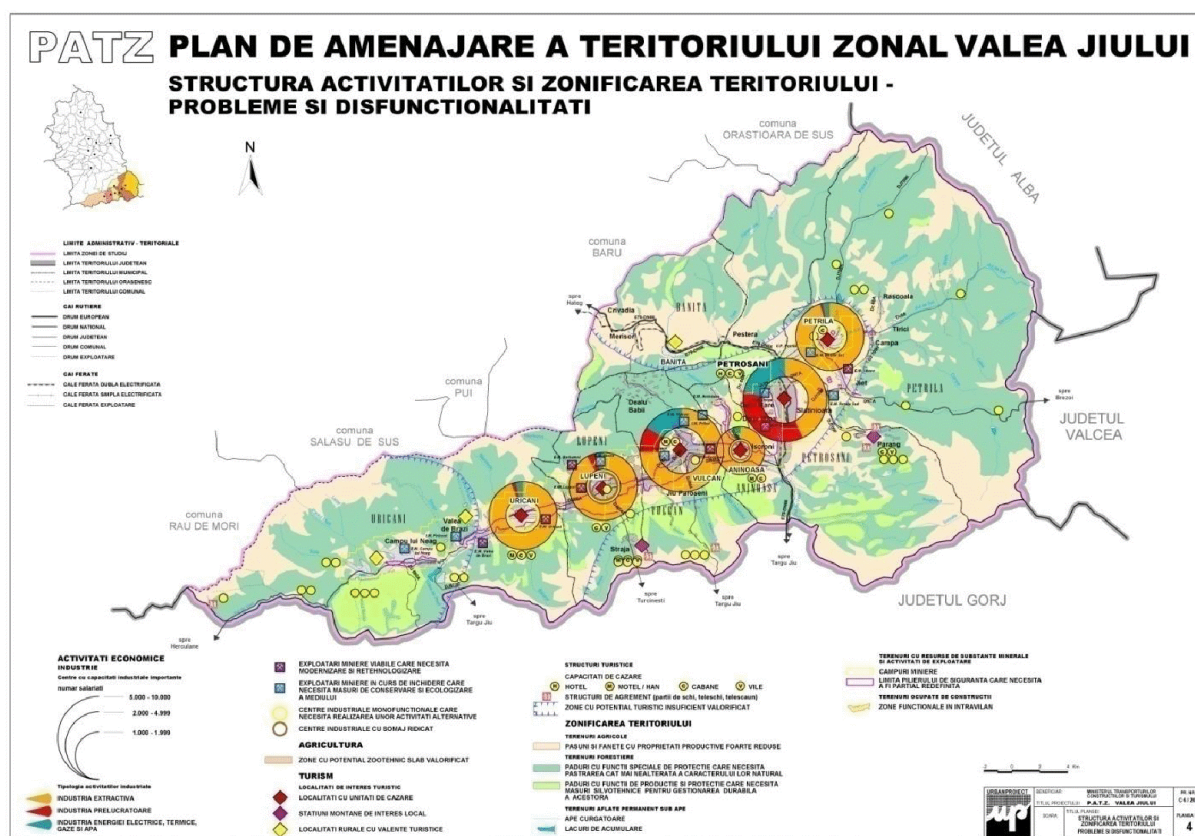


Figura 2.23. Cadrul geografic – Valea Jiului. Sursa: PATZ Valea Jiului, 2003.

În Valea Jiului suprafața cea mai mare este ocupată de munții Parâng, situată în partea de sud-est. Lanțul muntos culminează în vârful Mândra cu altitudinea de 2519 m și prezintă numeroase forme de relief glaciatic (bazinul superior al Jiețului). Munții Vâlcan sunt reprezentați numai prin versantul nordic, mai abrupt, dar cu altitudini mai mici (vârful Straja – 1868 m). Munții Retezat sunt prezenți prin extremitatea lor sud-estică și ating înălțimi în jur de 1000 m. Munții Șureanu, situați în nord-vestul teritoriului, au culmi rotunjite care nu depășesc 1000 m. Depresiunea Petroșani prezintă un relief puternic fragmentat de numeroasele văi ce își au izvoarele în zonele montane învecinate. Relieful este reprezentat

prin piemonturi de eroziune și glacisuri, cu înălțimi de 150 – 200 m, prin terase, lunci și segmente de văi strâmte și adânci. Râuri precum Bănița, Valea Roșie, Taia au săpat chei deosebit de pitorești.

Începând cu anul 2009 Stațiunea Parâng este încadrată în categoria stațiunilor de interes național. Odată cu această recunoaștere a potențialului turistic a fost demarat proiectul “Dezvoltarea domeniului schiabil în Parâng”, proiect care prevede amenajarea de infrastructură care să permită desfășurarea sporturilor de iarnă. Până la momentul actual a fost implementată o parte a proiectului, fiind funcționale 6 pârtii de schi moderne, dotate cu telescaun, teleski și instalații de nocturnă. În sezonul cald pot fi urmate numeroasele trasee marcate, ce conduc spre importante obiective turistice din zonă (creste montane abrupte, peste 40 de lacuri glaciare, Defileul Jiului).

Straja a fost declarată stațiune turistică în anul 2002 și este situată la o altitudine de 1.445 metri în inima munților Vâlcan, pe partea nordică a acestora, la 8 km de Lupeni. Stațiunea dispune de un domeniu schiabil de aproximativ 26 km format din 12 pârtii de schi echipate cu instalație de transport pe cablu și zăpadă artificială, oferind condiții excelente pentru sporturi și activități de iarnă.

Caracterul turistic impune analiza activității turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizați în estimarea călătoriilor generate și atrase de zonele de trafic în care se desfășoară servicii turistice.

În prezent unitățile de primire turiști (hoteluri, pensiuni, cabane) oferă o capacitate de 8587 locuri/ zi. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare din Județul Hunedoara a urmat o tendință crescătoare, cu excepția anului 2021 când s-a înregistrat o scădere de 7% față de anul 2020 și de 8% față de anul 2022 (figura 2.24).

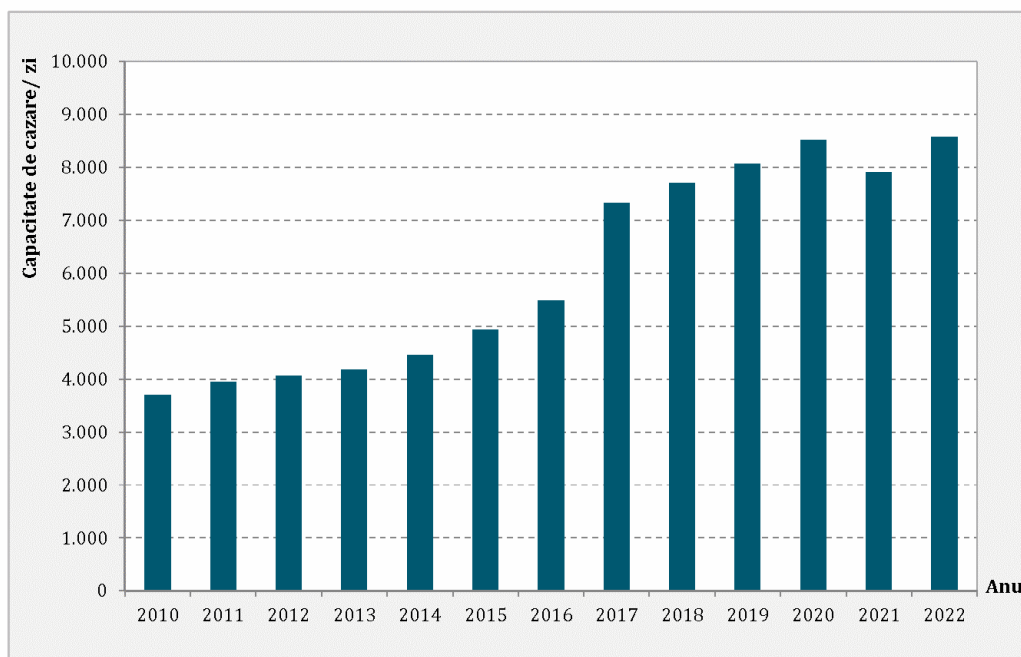


Figura 2.24. Variația capacității de cazare, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Distribuția teritorială a capacității de cazare (în toate unitățile de primire turiști) la nivel de localitate este evidențiată în figura 2.25. Localitățile cu peste 500 locuri de cazare/ zi sunt Orașul Geoagiu (1.435 locuri) și Municipiile Lupeni (1.202 locuri), Petroșani (1.037 locuri), Deva (991 locuri) și Hunedoara (777 locuri).

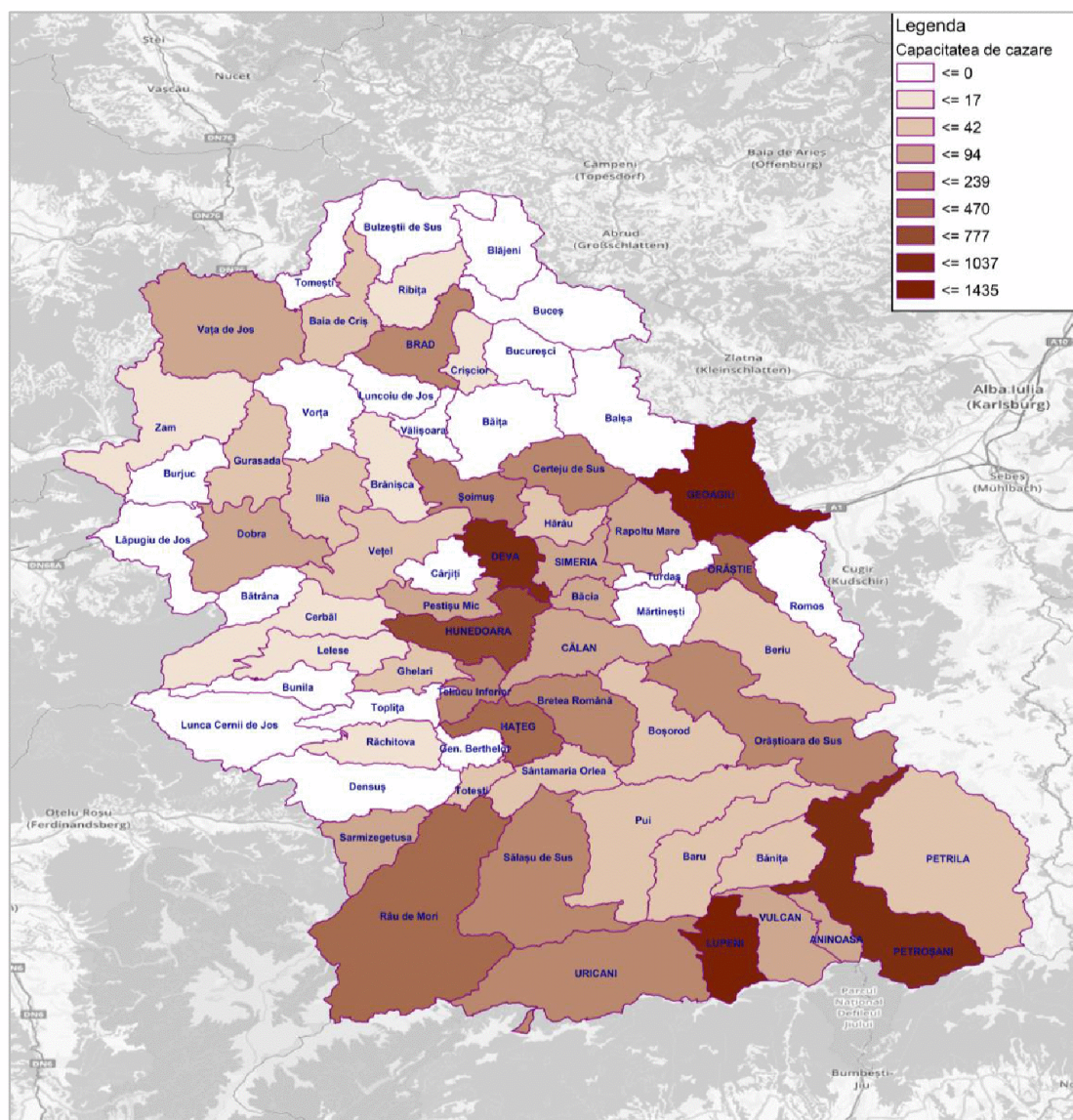


Figura 2.25. Distribuția capacității de cazare la nivelul localităților, Județul Hunedoara, anul 2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică (baza de date Tempo-Online), numărul anual de turiști sosiți în Județul Hunedoara a cunoscut o variație neuniformă în jurul valorii medii de 123.252 turiști/ an (figura 2.26). Se observă că valoarea de vârf a acestui indicator a fost înregistrată în anul 2019 (194.245 turiști). Valoarea specifică anului 2022 este cu 72% mai mare față de cea înregistrată în anul 2010.

În figura 2.27 este prezentată variația lunară a valorilor aceluiași parametru, în perioada 2010-2022. Se observă o creștere a numărului de turiști în intervalul iulie-septembrie al

fiecărui an, perioadă în care se detașează luna august, cu număr maxim de turiști care vizitează județul Hunedoara.

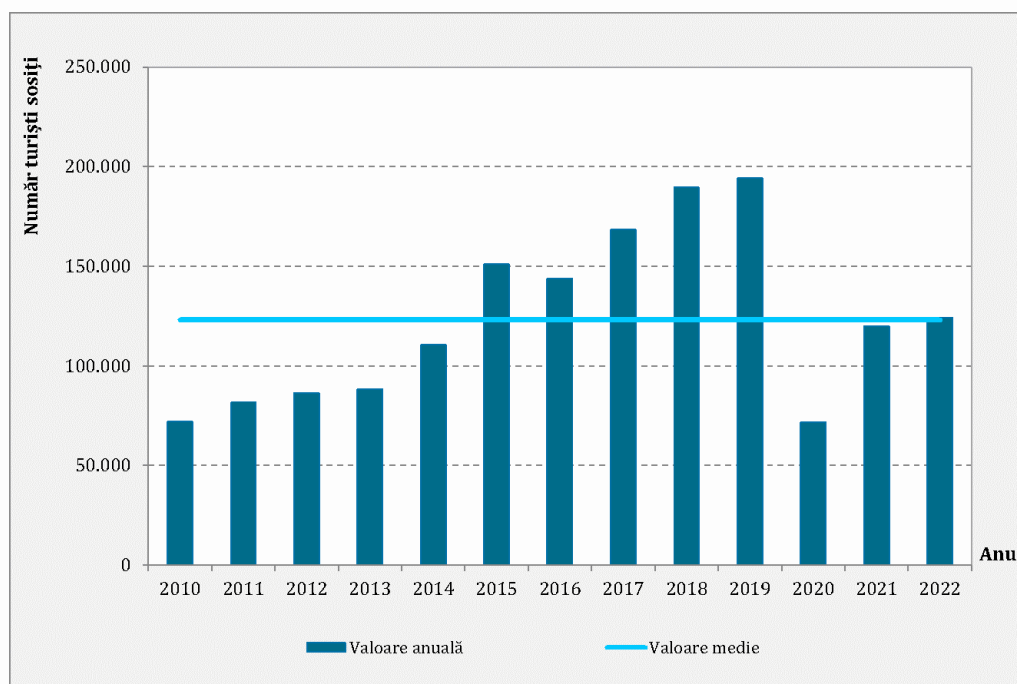


Figura 2.26. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

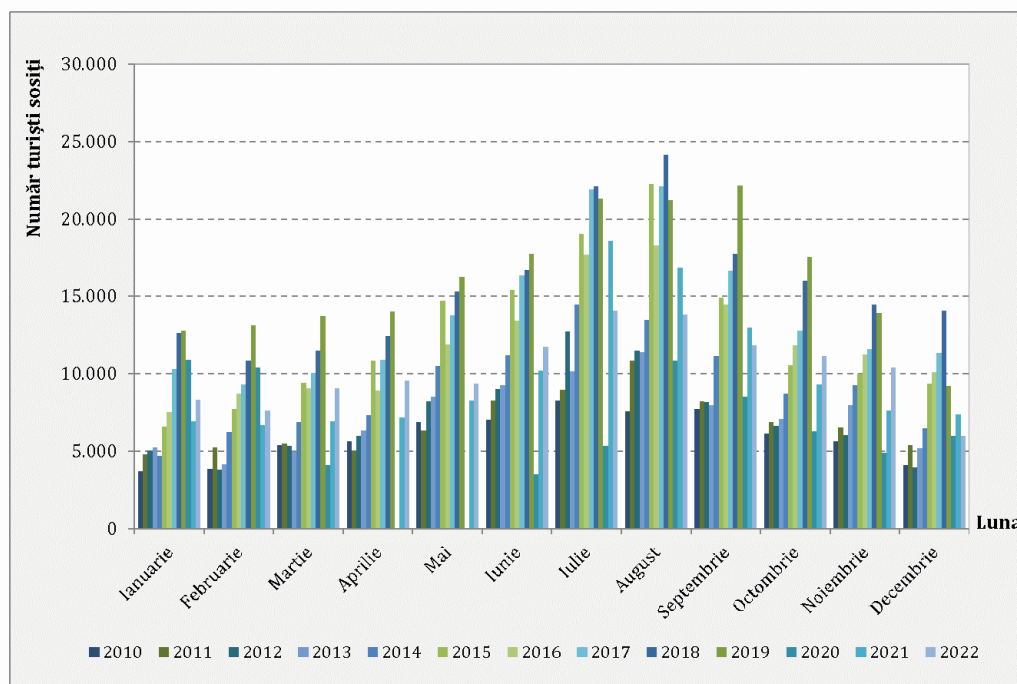


Figura 2.27. Variația numărului de turiști sosiți lunar, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Distribuția teritorială a turiștilor sosiți la nivel de localitate este evidențiată în figura 2.28. Se observă că zonele urbane care au atras cei mai mulți turiști în anul 2022 sunt Orașul Geoagiu (37.832 turiști), Municipiul Deva (23.447 turiști) și Orașul Hațeg (12.241 turiști).

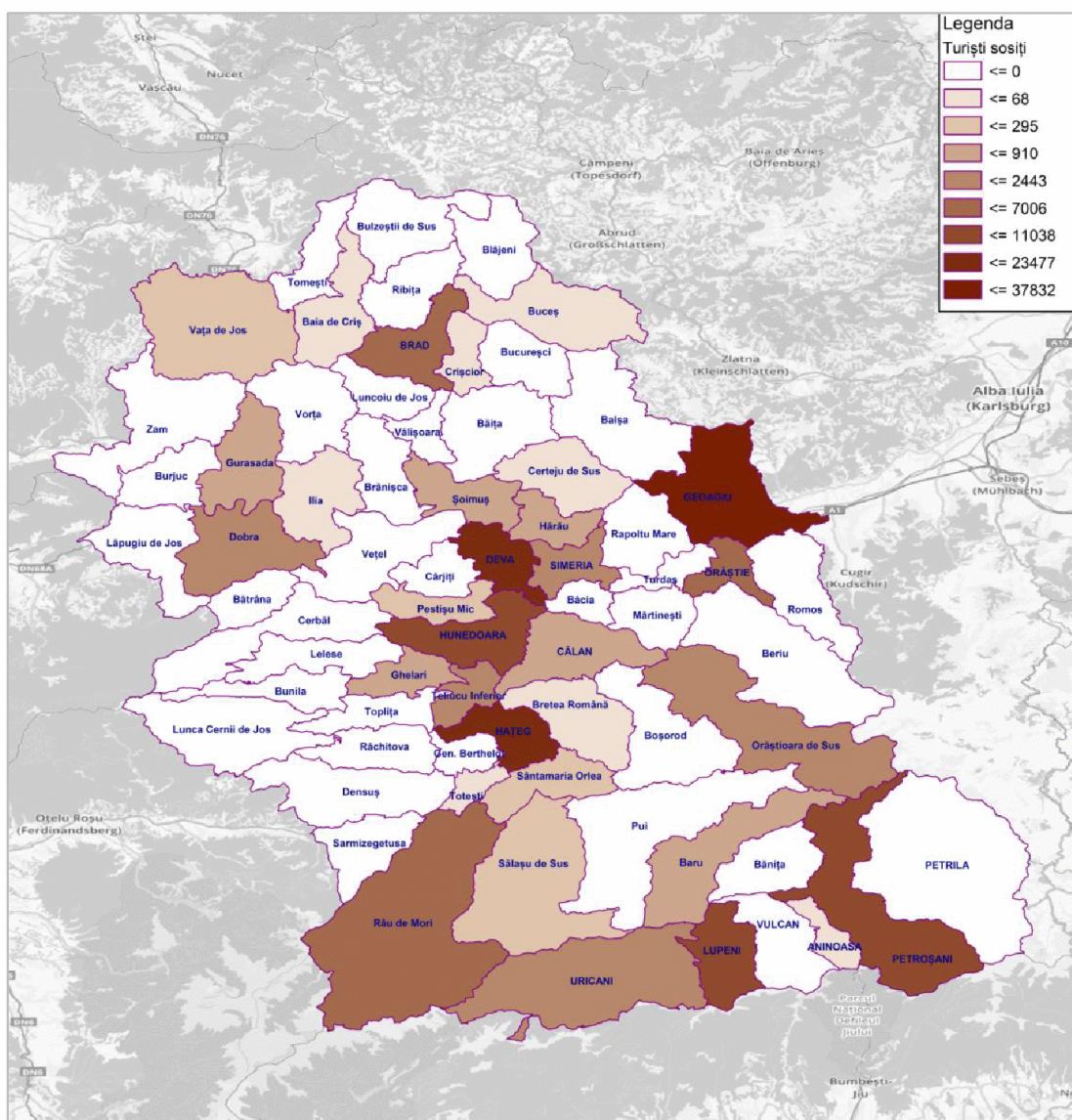


Figura 2.28. Distribuția spațială a turiștilor sosiți la nivelul localităților, Județul Hunedoara, anul 2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Valoarea medie anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, calculat prin raportarea numărului de înnoptări la capacitatea de cazare turistică în funcțiune, este reprezentată în figura 2.29. Se observă că gradul de utilizare a capacității de cazare în ultimul an al analizei este redus (7%), existând potențial de creștere a numărului de turiști prin prisma promovării acestor infrastructuri. Anul 2020 a fost semnificativ afectat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de Covid 19.

Având în vedere (i) valoarea redusă a gradului de utilizare a capacității de cazare în situația actuală, (ii) tendință crescătoare a numărului de turiști sosiți în unitățile de primire turistică din județ, (iii) introducerea în circuitul turistic a unor obiective cu semnificație istorică și culturală, (iv) finalizarea autostrăzii A1 București – Nădlac, (v) finalizarea lucrărilor de modernizare a căii ferate Curtici - Sighișoara, în perioada de prognoză pe termen mediu se

estimează o creștere a numărului de turiști și implicit a numărului de călătorii cu destinația/originea în zonele turistice din Județul Hunedoara. Din aceste considerente se impun măsuri de mobilitate durabilă care să asigure un echilibru între satisfacerea nevoii de mobilitate și impactul asupra mediului.

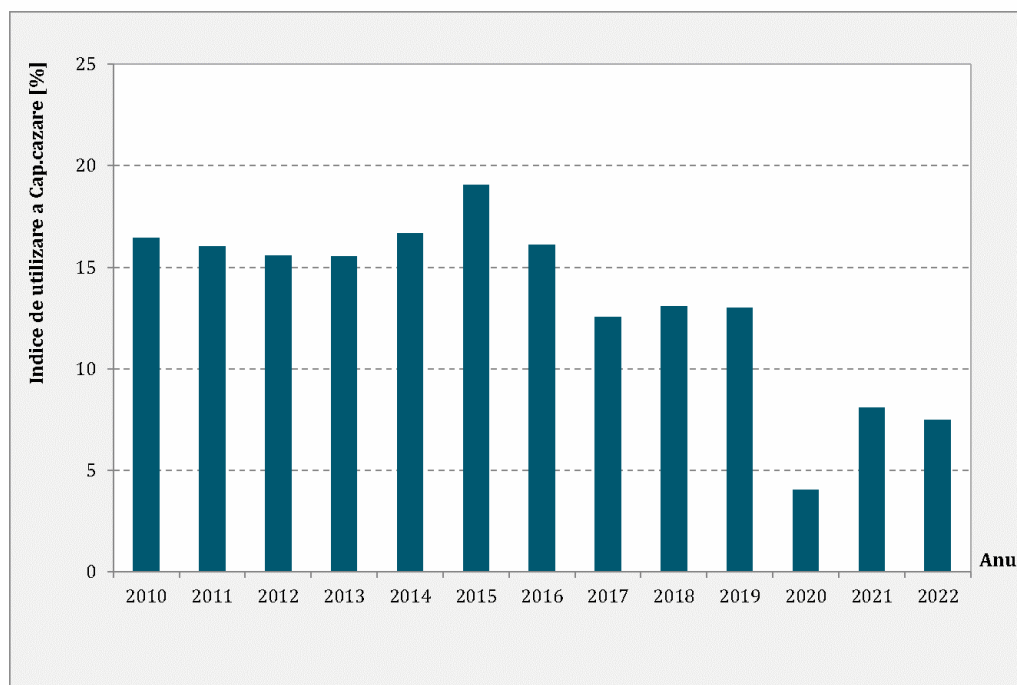


Figura 2.29. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, 2010-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Un alt indicator care poate fi relaționat cu activitatea de transport, de care trebuie să se țină seama în dimensionarea ofertei de transport la nivel județean este numărul de vizitatori în muzee și colecții publice. O analiză realizată pentru perioada 2010-2021, relevă faptul că la nivel județean în perioada 2015-2019 numărul de vizitatori a depășit valoarea medie anuală cu 16% până la 71%, urmând ca în ultimii 2 ani de analiză numărul de vizitatori să scadă cu 11%, respectiv 9% față de media anuală (figura 2.30).

Cu excepția Municipiului Hunedoara, care a atras 68% din numărul total de vizitatori din județ, restul de 128.303 vizitatori asociați anului 2021 au urmărit obiective culturale situate în localitățile care se regăsesc în diagrama 2.31. Se observă că localitățile cu atractivitate ridicată sunt Municipiul Deva, Orașul Simeria, Comuna Sarmizegetusa, Comuna Baia de Criș și Comuna Sălașu de Sus (figura 2.32).

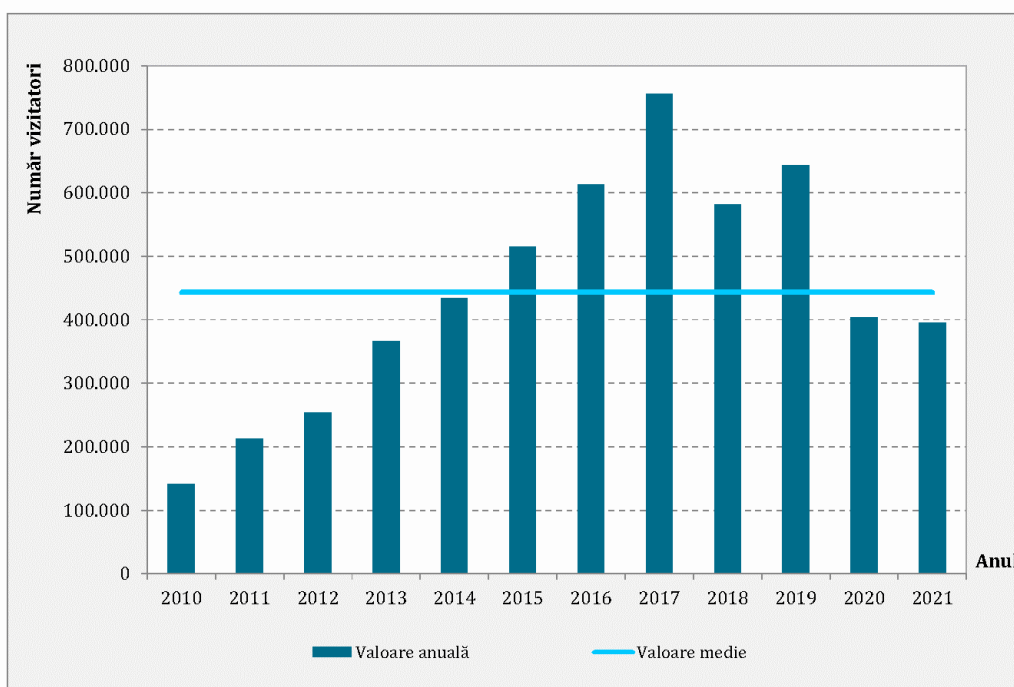


Figura 2.30. Variația anuală a numărului de vizitatori în muzee și colecții publice, 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

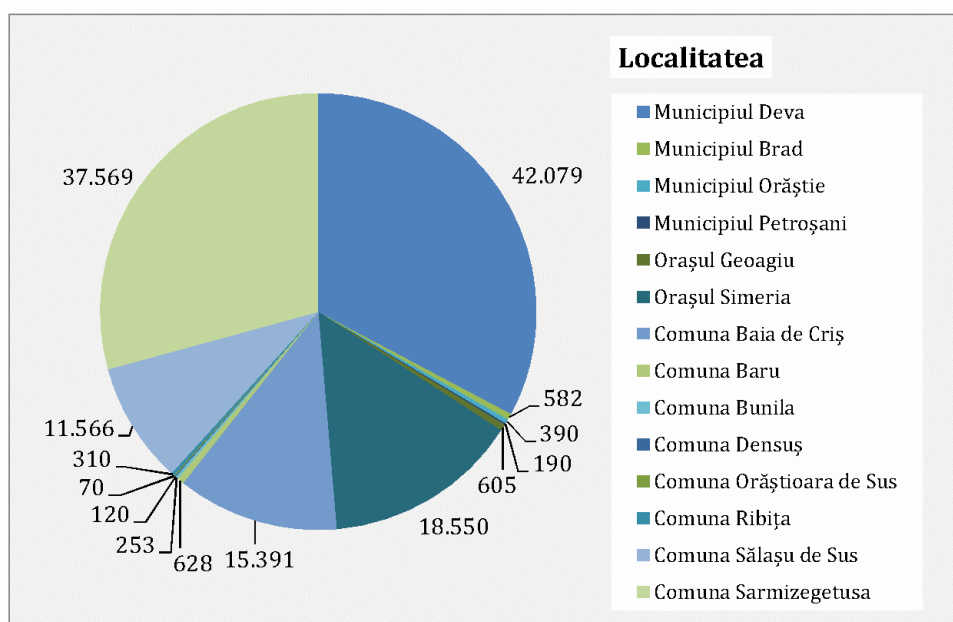


Figura 2.31. Distribuția teritorială a vizitatorilor în muzee și colecții publice pe localități, 2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

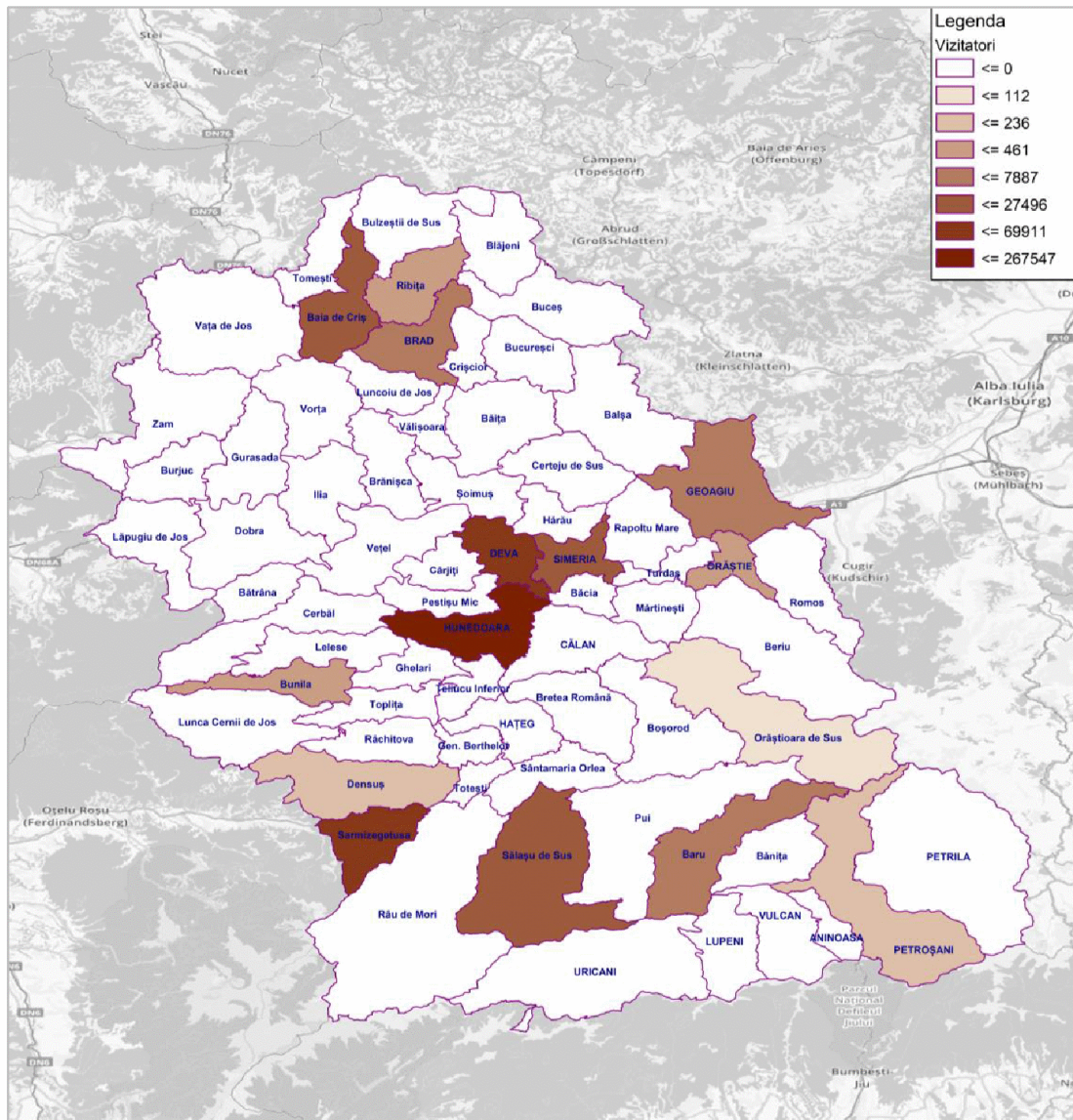


Figura 2.32. Distribuția spațială a vizitatorilor în muzee și colecții publice la nivelul localităților, Județul Hunedoara, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Documentele de planificare strategică relevante pentru dezvoltarea județului Hunedoara sunt *Planul de amenajare a Teritoriului Județean Hunedoara (PATJ Hunedoara)* și *Strategia de Dezvoltare a Județului Hunedoara pentru perioada 2021-2030*.

PATJ Hunedoara oferă o viziune holistică și coerentă asupra structurii și folosinței județului, determinând principalele direcții pentru o bună organizare a acestuia, în vederea optimizării utilizării resurselor, obținerii unei dezvoltări sociale, unei dezvoltări economice echilibrate fără a afecta calitatea mediului înconjurător. În cadrul documentului au fost făcute o serie de recomandări privind dezvoltarea durabilă a localităților din județul Hunedoara, care se referă la următoarele domenii:

- Folosirea mai frecventă a abordării integrate în dezvoltarea urbană prin „programe de dezvoltare urbană integrată pentru oraș în întregimea sa”;

- Crearea și asigurarea unor spații publice de bună calitate;
- Modernizarea rețelelor de infrastructură și creșterea eficienței energetice;
- Inovație proactivă și politici educaționale;
- Acordarea unei atenții speciale pentru zonele defavorizate în contextual orașului ca un tot unitar;
- Consolidarea economiei locale și a politicii locale legate de piața forței de muncă;
- Politici de educație proactivă și pregătire pentru copii și tineri;
- Promovarea unui transport urban eficient și sigur.

Strategia de dezvoltare prezintă o viziune de evoluție viitoare sub forma unui „concept de dezvoltare strategică” pe baza unor demersuri logice pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare pe care județul Hunedoara și le-a propus.

Viziunea de dezvoltare a județului Hunedoara este sintetizată astfel: ***Hunedoara, un județ incluziv, cu o calitate ridicată a vieții locuitorilor săi și fără disparități teritoriale majore.***

În cadrul Strategiei au fost stabilite o serie de direcții prioritare de dezvoltare strategică (DPD), obiective strategice și specifice și axe prioritare. Dintre acestea, cele privind infrastructura și turismul se regăsesc în tabelul de mai jos.

Tabelul 2.7. Direcții, obiective și axe prioritare privind infrastructura și turismul în Jud. Hunedoara.

Sursa: Strategia de Dezvoltare a Județului Hunedoara pentru perioada 2021-2030.

Direcție de dezvoltare	Obiectiv strategic	Obiectiv specific	Axa prioritară
Direcția prioritară de dezvoltare strategică 2.5. Dezvoltarea economică a județului Hunedoara prin reabilitarea infrastructurii de transport și regenerarea infrastructurii serviciilor publice	Obiectivul strategic 2.5.1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport pentru satisfacerea cererii de deplasare a persoanelor și mărfurilor și încurajare a mobilității durabile	Obiectivul specific 2.5.1.1. Îmbunătățirea conectivității și mobilității inter și intraregionale, prin investiții la rețelele principale și secundare de transport	Axa prioritară 2.5.1.1.1: Reabilitarea și modernizarea infrastructurii existente
		Obiectivul specific 2.5.1.2. Dezvoltarea infrastructurii de transport durabil prin investiții în infrastructura multimodală și navală	Axa prioritară 2.5.1.1.2: Dezvoltarea de noi rețele infrastructurale pentru pasageri și mărfuri
Direcția prioritară de dezvoltare strategică 3. Dezvoltarea	Obiectivul strategic 3.1. Dezvoltarea capacității de	-	Axa prioritară 2.5.1.2.1: Dezvoltarea unui nod multimodal (rutier-cale ferată-naval) la Simeria
		-	Axa prioritară 2.5.1.2.2: Amenajarea râului Mureș pentru transport local de persoane și mărfuri (pe distanțe scurte)
Direcția prioritară de dezvoltare strategică 3. Dezvoltarea	Obiectivul strategic 3.1. Dezvoltarea capacității de	-	Axa prioritară 3.1.1: Monitorizarea și cercetarea piețelor



Direcție de dezvoltare	Obiectiv strategic	Obiectiv specific	Axa prioritară
turismului și a patrimoniului cultural prin valorificarea durabilă a resurselor naturale și antropice existente la nivel județean	management și marketing a destinațiilor turistice județene		turistice-țintă și a celor potențiale
			Axa prioritară 3.1.2: Crearea de structuri de management și marketing ale destinațiilor turistice
			Axa prioritară 3.1.3: Sustinerea și dezvoltarea de programe și proiecte de promovare turistică județeană
	Obiectivul strategic 3.2. Dezvoltarea infrastructurii turistice și valorificarea potențialului turistic natural și antropic local	-	Axa prioritară 3.2.1: Sustinerea dezvoltării infrastructurii pentru practicarea diferitelor forme de turism
			Axa prioritară 3.2.2: Sprijinirea creării și dezvoltării de pachete și programe turistice integrate
			Axa prioritară 3.2.3: Măsuri de susținere a dezvoltării serviciilor turistice complementare și conexe
	Obiectivul strategic 3.3. Valorificarea elementelor de patrimoniu cultural mobil și imobil	-	Axa prioritară 3.3.1: Amenajarea, restaurarea, reabilitarea și conservarea sustenabilă a patrimoniului cultural imobil
			Axa prioritară 3.3.2: Dezvoltarea de circuite și programe turistice tematice în parteneriat cu alte obiective reprezentative și promovarea lor la nivel regional, național și internațional
			Axa prioritară 3.3.3: Valorificarea patrimoniului cultural mobil

Un alt document de planificare strategică de referință la nivelul arealului este *Strategia de dezvoltare economică, socială și de mediu a Văii Jiului 2021-2030*, care promovează o viziune integrată pentru redesenarea Văii Jiului, considerând 4 factori relevanți dezvoltare,



atractivitate, competitivitate și durabilitate: Valea Jiului – regiune revitalizată social, durabilă și interconectată, cu un mediu economic competitiv, susținut de investiții, inovare și recunoscută pentru specificul local.

Accesibilitatea, mobilitatea și conectivitatea reprezintă unul dintre pilonii de dezvoltare care fundamentează viziunea propusă.

Potrivit *Strategiei de dezvoltare economică, socială și de mediu a Văii Jiului 2021-2030*, reabilitarea/ modernizarea infrastructurii de transport și asigurarea conectivității la nivel regional și național se numără printre primele aspecte problematice identificate în contextul evaluării oportunităților și potențialelor direcții de dezvoltare a zonei, fiind semnalate și de stakeholderii locali ca segmente ce necesită abordare atentă. Acestea reprezintă precondiție pentru crearea premiselor favorabile atragerii de investiții în zonă (operatorii economici au nevoie de o rețea de infrastructură ușor valorificabilă pentru acces și realizarea de transporturi periodice de marfă), dezvoltării turismului (asigurarea facilităților de acces și mobilitate între localități/ stațiuni/ obiective istorice de interes turistic), creșterea calității vieții (congestionarea traficului, întârzierile sunt factori generatori de frustrare), atragerea forței de muncă, alinierea la cerințele economiei verzi (facilitarea mobilității electrice) și asigurarea coeziunii teritoriale, cuplată cu integrarea Văii Jiului cu zonele dezvoltate ale țării.

La nivelul fiecărei localități, modelul de dezvoltare teritorială urmărește prioritățile, obiectivele și elemente de planificare tratate în cadrul Planul Urbanistic General.

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.33 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2018 – 2022 înregistrată în județul Hunedoara și la nivel național. Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Județului Hunedoara este cu 8% mai mare decât valoarea medie națională.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și alegere modală (Capitolul 3).

Deși există disponibilitate ridicată a autorismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public se poate obține creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale.

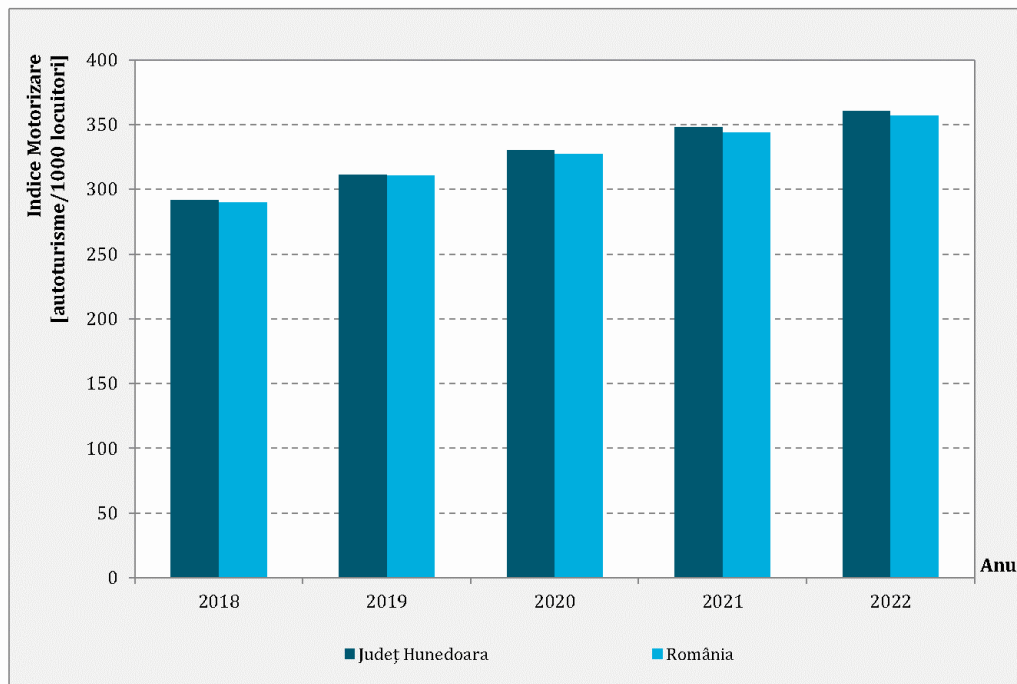


Figura 2.33. Variația indicelui de motorizare, 2018 – 2022.

Sursa datelor: DRPCIV, INS, TEMPO On-line.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual, în ultimii 10 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 6% și 24% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.34). Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

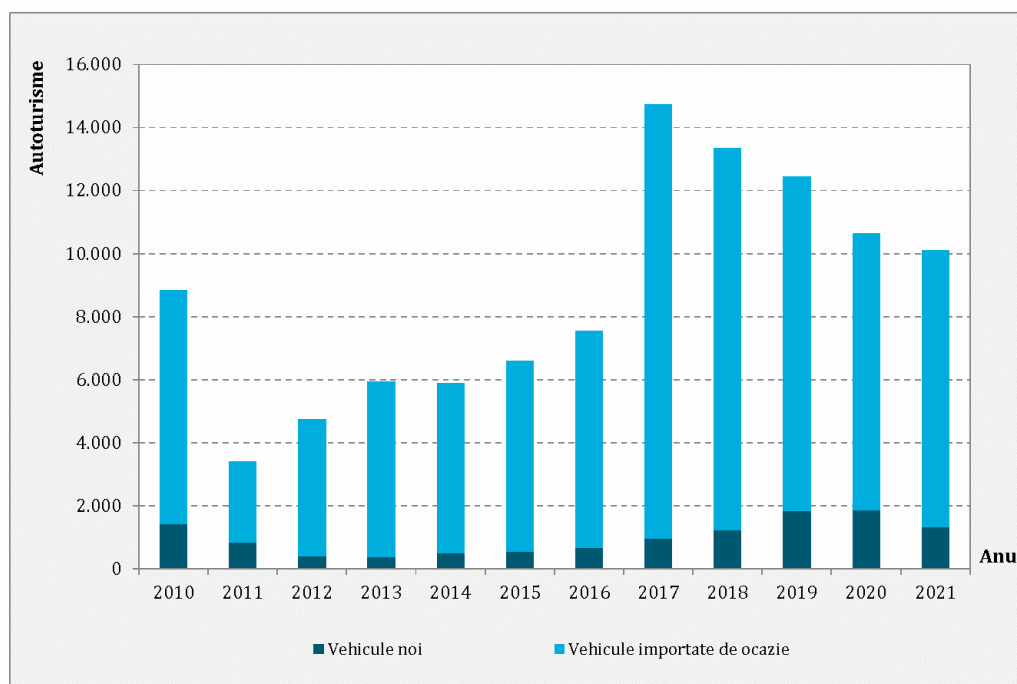


Figura 2.34. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Hunedoara, 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Prin raportare la autoturismele deținute de persoane fizice, în anul 2022 s-au înregistrat valori ale indicelui de motorizare pentru localitățile din Județul Hunedoara cuprinse între 493 autoturisme/1000 locuitori în comuna Sarmizegetusa și 265 autoturisme/1000 locuitori în comuna Turdaș. Valoarea medie la nivelul localităților urbane din municipiul Hunedoara a fost de 359 autoturisme/1000 locuitori, în timp ce în mediul rural valoarea medie a fost de 372 autoturisme/1000 locuitori (figura 2.35).

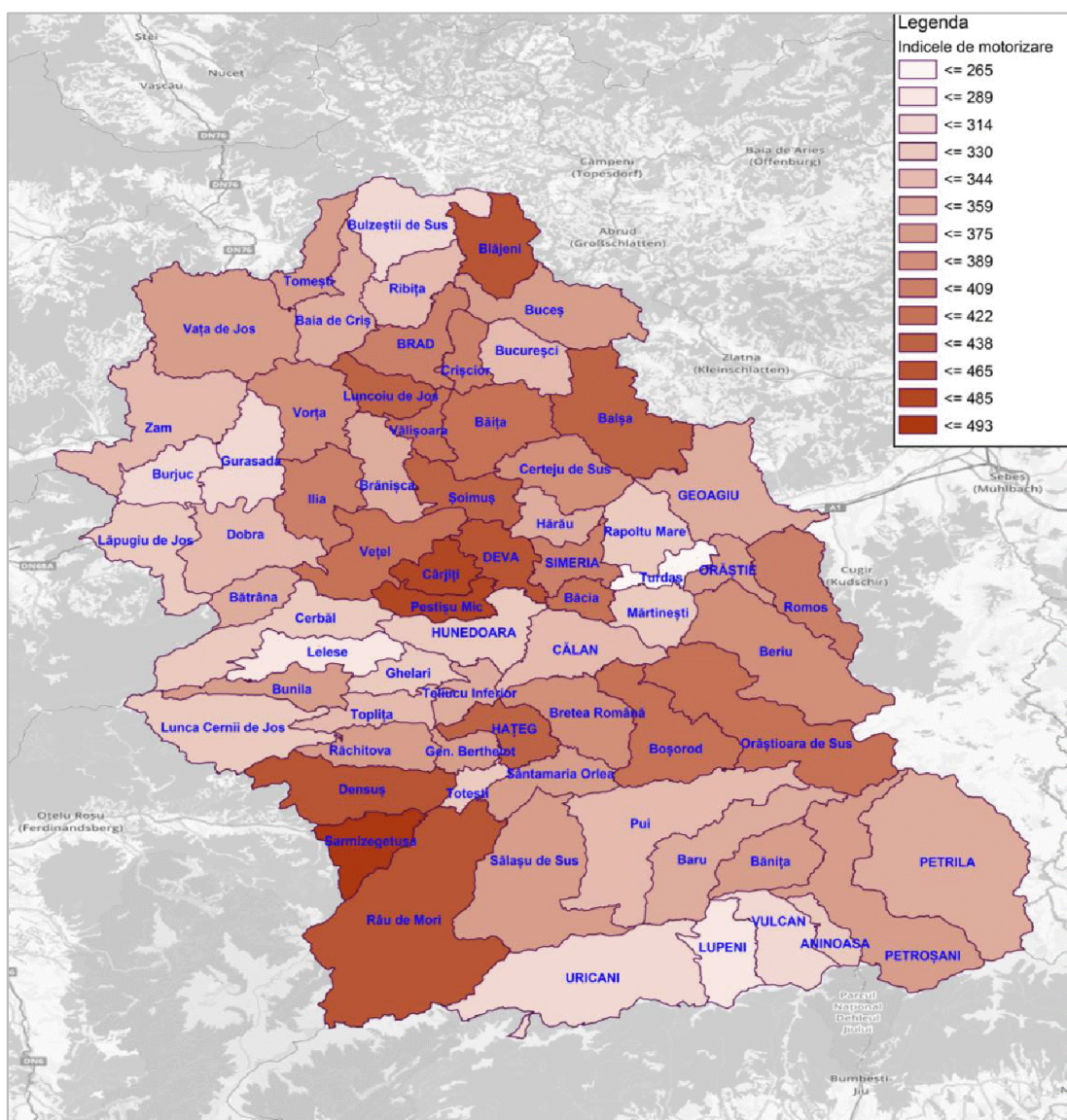


Figura 2.35. Indicele de motorizare la nivel de localitate, Jud. Hunedoara, 2022.

Sursa datelor: DRPCIV, INS, TEMPO On-line.

2.2. Rețeaua stradală

Rețeaua rutieră din zona de analiză este reprezentată de drumuri naționale, județene și comunale, a căror lungime totalizează 3.174 km. În figura de mai jos este prezentată structura rețelei rutiere pe categorii de drum și tip de îmbrăcăminte.

La nivelul rețelei de drumuri județene se observă faptul că 27% din lungimea totală reprezintă drumuri pietruite (17%) sau de pământ (10%), în timp ce la nivelul rețelei de drumuri comunale aceste două categorii acoperă 46% din lungimea rețelei totale (21% - piatră și 25% - pământ).

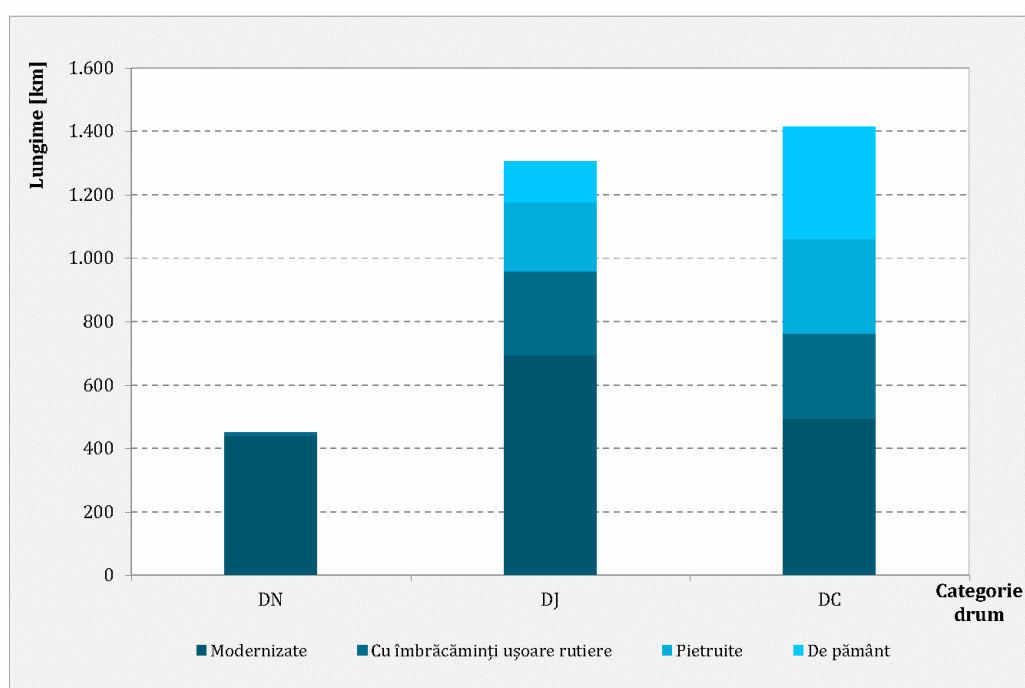


Figura 2.36. Structura rețelei rutiere, 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Traseele autostrăzii, drumurilor naționale și județene care formează rețeaua rutieră a județului Hunedoara sunt reprezentate în figura de mai jos.

Rețeaua majoră de circulație este formată din:

- Autostrada A1 București – Nădlac (finalizată parțial);
- DN 7 București – Pitești – Râmnicu Vâlcea – Sibiu – Sebeș – Deva – Arad – Nădlac;
- DN 7A Brezoi (DN 7) – Voineasa – Obârșia Lotrului – Petroșani (DN 66);
- DN 66 Filiași (DN 6) – Târgu Jiu – Petroșani – Hațeg – Simeria (DN 7);
- DN 66A Iscroni (DN 66) – Vulcan – Lupeni – Câmpu lui Neag – Cerna – Valea lui Iovan;
- DN 68 Hațeg – Caransebeș;

- DN 74 Brad – Abrud – Zlatna – Alba Iulia;
- DN 76 Deva – Brad – Oradea.

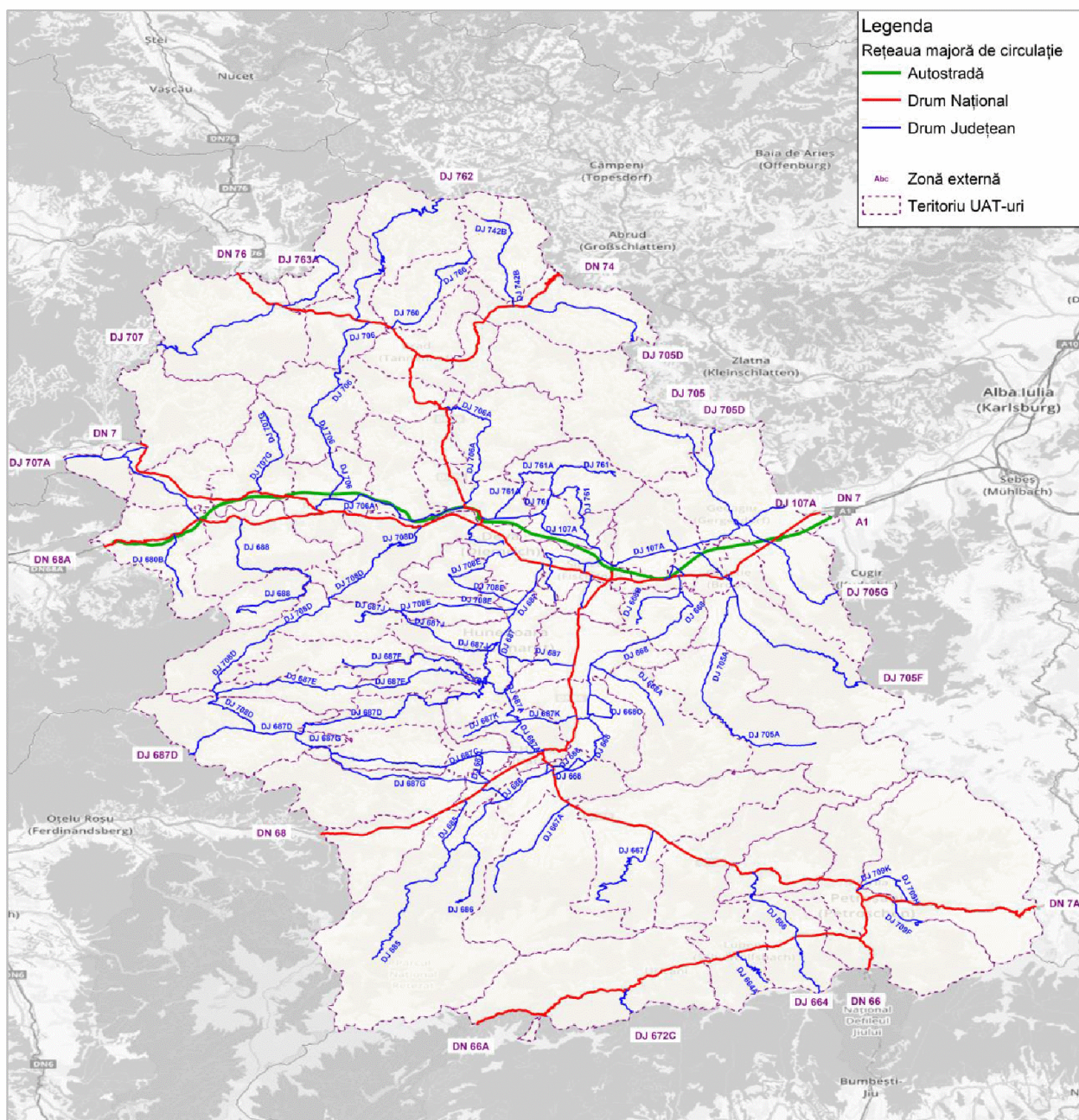


Figura 2.37. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Rețeaua feroviară traversează 11 dintre cele 14 localități urbane din județul Hunedoara, și anume: Deva, Lupeni, Orăștie, Petroșani, Vulcan, Aninoasa, Călan, Petrila, Simeria și Uricani. Municipiul Deva este cuprins între nodurile feroviare Simeria și Mintia. Segregarea teritoriului municipiului pe latura de nord-vest de rețeaua feroviară conduce la conectivitate redusă a rețelei rutiere între Cartierul Mureș și zona centrală. Traversarea este posibilă doar prin câteva treceri la nivel prevăzute cu bariere, pe str. Hărăului și pe str. Balata (afla



oarecum pe direcția localităților de peste Mureș cu aceeași denumire). Aceste treceri la nivel se conectează la rețeaua stradală locală ridicând probleme de fluentă a traficului când bariera este coborâtă, lucru care se petrece destul de des (având în vedere numărul mare de perechi de trenuri de pe magistrala CF 200). De asemenea, în aceste zone se constată că se înregistrează timpi de închidere mari pentru bariere (ca urmare a mai proximității Stației CF Deva).

În Simeria, rețeaua feroviară divizează teritoriul orașului în două trupuri conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile sud-nord. Pentru deplasarea între cele două areale situate la nord și sud de calea ferată există o singură legătură, reprezentată de pasajul denivelat construit de-a lungul DJ 700A. Situație similară se întâlnește în Orașul Călan, unde rețeaua feroviară divizează în două zone Orașul Vechi, pentru legătură între acestea existând o singură legătură în rețea, respectiv traversare la nivel pe Str. Furnalistului.

Municipiul Orăștie este traversat de rețeaua feroviară în partea de nord, limitând expansiunea teritorială.

De altfel, rețeaua feroviară traversează toate localitățile din Valea Jiului (UAT Petrița, Petroșani, Aninoasa, Vulcan, Lupeni, Uricani), cu impact major în ce privește divizarea teritoriului în Municipiile Petroșani și Lupeni.

Linia 202 (Simeria – Petroșani – Tg. Jiu – Filiași) secționează teritoriul intravilan al Municipiului Petroșani pe direcția sud-nord, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile est-vest. Astfel, se poate vorbi despre o segregare a teritoriului, fiind afectate în special Cartierul Colonie amplasat la vest de calea ferată și localitățile componente Dâlja Mare și Dâlja Mică. Accesul în aceste zone rezidențiale este limitat la trei treceri peste calea ferată, trecerea denivelată din cadrul nodului rutier format la intersecția DN 66 – Str. 1 Decembrie 1918 – Str. Stadionului – Str. Lunca și trecerile la nivel cu linia de cale ferată de pe Str. Timișoara și Str. Cucului. Aceste două puncte de conflict generează timpi de așteptare care conduc la creșterea duratei deplasărilor realizate la nivelul rețelei rutiere și probleme de siguranța circulației.

În Municipiul Lupeni linia 214 (Livezeni – Vulcan – Lupeni – Bărbăteni) traversează la nivel principala arteră de circulație, B-dul Păcii (DN 66A) delimitând cartierul Bărbăteni (în care este concentrată o pondere de 22% din populația orașului) de restul zonei urbane. Intersecția la nivel dintre rețeaua feroviară și cea rutieră, neamenajată corespunzător, prezintă consecințe negative asupra desfășurării traficului rutier, generând întârzieri în deplasare, adesea formându-se cozi de așteptare pentru parcurgerea acestui sector al axei majore de circulație. Totodată, acest punct de conflict la nivelul rețelei stradale este caracterizat de probleme de accesibilitate pentru pietoni.

Reprezentarea grafică a rețelei rutiere și feroviare la nivelul județului Hunedoara este prezentată în figura de mai jos.



Figura 2.38. Rețeaua rutieră și feroviară din județul Hunedoara.

Potrivit datelor statistice existente³, rețeaua stradală a localităților urbane din județul Hunedoara are lungime de 951 km, fiind modernizată în proporție de 77%.

Lungimile totale ale străzilor din graful rețelelor urbane și ale celor modernizate, pentru fiecare localitate urbană din județ sunt reprezentate în graficul din figura 2.39. Se observă faptul că cea mai mare pondere a străzilor modernizate din totalul rețelei stradale se întâlnește în Municipiul Deva (95%), iar cea mai redusă în Orașul Aninoasa (40%).

³ Institutul Național de Statistică, Baza de date Tempo-Online.

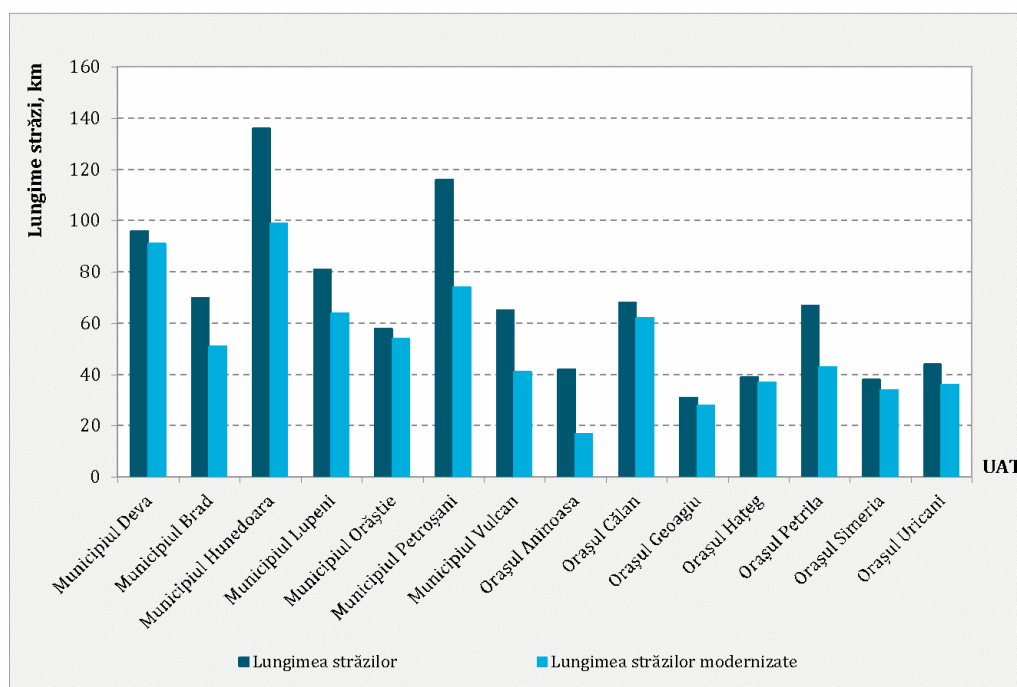


Figura 2.39. Lungimea totală a străzilor/ străzilor modernizate localități urbane din Județul Hunedoara, 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ultimii ani, îmbunătățirea stării tehnice a suprafeței de rulare a constituit un obiectiv cărui i s-a acordat atenție deosebită la nivelul localităților analizate.

În prezent, unitățile administrativ-teritoriale au inițiat proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere aflate în diferite faze de implementare (de la documentații tehnico-economice, până la execuția lucrărilor).

Situația proiectelor finalizate sau în derulare la nivelul UAT-urilor din județul Hunedoara (care au furnizat informații) este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul 2.8. Situația proiectelor finalizate în ultimii 5 ani și în derulare, UAT-uri Județul Hunedoara. Sursa datelor: Primăriile UAT-uri din județul Hunedoara.

Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
1	Deva	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizare Str. Dricuri, sat Cristur - Modernizare Str. Vâlcele, sat Cristur - Modernizare Str. Coziei din Municipiul Deva - Modernizare Str. Cascadei - Modernizare Str. Granitului - Modernizare drum de legătură între Str. Vulcan și Str. Coziei - Modernizare Str. Hortensiei 	-



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		- Modernizare Str. Valea Cernei, Sântuhalm	
2	Brad	<p>- Modernizare DC 16 Brad – Ruda - Brad Km 3+300 – Km 5+400 Municipiul Brad, Județul Hunedoara</p> <p>- Modernizare DC 10 Brad – Valea-Bradului Km 5+300 – Km 7+300 Municipiul Brad, Județul Hunedoara</p> <p>- Modernizare DC 170B Brad - Mesteacăn Km 0+000 – Km 5+750, Municipiul Brad, Județul Hunedoara</p> <p>- Modernizare Strada Crișan în Municipiul Brad, Județul Hunedoara</p> <p>- Extindere și modernizare Str. General Vasile Milea – Micro 1, Municipiul Brad, Județul Hunedoara.</p>	<p>- Modernizare DN 74, Str. Moșilor, Goșa, Țărățel, Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Faza Dali</p> <p>- Modernizarea străzilor Primar Ioan Bocăescu și Nestor Lupei, Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Faza Dali</p> <p>- Modernizarea străzilor Lunca și Călămărești în Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Faza Dali</p> <p>- Extindere Strada Dacilor – DN 74 în Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Faza PUZ</p> <p>- Modernizare Strada Zefirului în Municipiul Brad, Județul Hunedoara – obținere avize, acorduri în vederea emiterii autorizației de construire</p> <p>- Modernizare Strada Prunului, Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Construcție</p> <p>- Pod peste Râurile Crișul Alb și Luncoi în Municipiul Brad, județul Hunedoara</p> <p>- Îmbunătățirea calității vieții în Municipiul Brad, Componenta – Modernizare și dotare centru cultural multifuncțional din Municipiul Brad, Componenta – Refacere și modernizare str. Independenței și str. Liceului din Municipiul Brad</p>
3	Hunedoara	-	<p>- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara DJ 686D: Brazi (DJ 685) – Râu de Mori (DJ 686)</p> <p>- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, tronson de reabilitat DJ 686: Sântamărie-Orlea (DN 66) – Cabana Râușor, km 0+000 – km 27+500</p> <p>- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și</p>



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
			<p>promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, lot 1 zona Pădureni - DJ 687D: Teliucu Inferior (DJ 687E) – Cinciș-Cerna – Toplița – Hășdău - Lunca Cernii de Jos- Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului- lim. județ Caraș-Severin, tronson km 0+000 – 15+165</p> <p>- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – pe străzile: - Str. Teilor, Str. Spiru Haret, Str. Carpați, Aleea Chizid, Str. Mureșului, Str. Costache Negruzzi, Str. Timotei Cipariu, Str. Gheorghe Doja, Str. Dragoș Vodă, Str. Doinei, Aleea Drum Nou, Aleea Constructorului, Aleea Crinilor, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Prunilor, Str. Viilor, Str. George Coșbuc, Aleea Retezat, Str. Parângului, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Pictor Nicolae Grigorescu, Str. Simion Bărnuțiu, Str. 22 Decembrie, Str. Dr. Ștefan Stincă, Drum Vicinal Pestișu Mare, Str. Dumitru Merticariu, Str. Funicularului, Aleea Pădurii, Str. Petofi Sandor, Str. Buituri, Str. Pădurii, Str. Primăverii, Drum vicinal Pestișu Mare - tronson 1, Str. Cărpiniș, Str. Gabriel Bethlem, Aleea Zorilor, Str. Odobescu</p> <p>- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Est</p> <p>- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul Central</p> <p>- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Vest</p>
4	Lupeni	- Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în Municipiul Lupeni – proiectare și execuție zonele 2, 3, 4	- Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni - LOT 1



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		<ul style="list-style-type: none">- Modernizare străzi, drumuri și trotuare în Municipiul Lupeni- Modernizare strada Tudor Vladimirescu (bulevard)	
5	Orăștie	<ul style="list-style-type: none">- Reabilitare și modernizare strada Dacilor din Municipiul Orăștie, județul Hunedoara- Modernizare străzi Dr. Ioan Mișu, Dealul Mic, Târgului, Moșilor, Muzicanților, Plantelor, Crișan, tronsonul dintre Decebal și Viilor, Viitorului, Digului, parcare Str. Avram Iancu din Orăștie- Modernizare strada Stelian Ivașcu- Prelungire strada Viitorului- Ranforsare sistem rutier pe drumul comunal DC 42 Orăștie – Gelmar	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare Str. Luncii, Str. General Zănescu, amenajări exterioare bl. 40 - Str. Gării, alee carosabilă de legătură între Str. Gării și Str. Unirii, amenajări exterioare bloc ANL 81-82 – Str. Pricazului, alee carosabilă în prelungirea Str. Vânătorilor, stradă de legătură între Str. Unirii și Str. Târgului asigurând acces la stadion mecanică cu parcarile aferente, tronson strada Crișan și stradă de legătură între Str. Gheorghe Doja și Str. Tudor Vladimirescu- Modernizare străzi în Municipiul Orăștie, județul Hunedoara
6	Petroșani	<ul style="list-style-type: none">- Str. 1 Decembrie 1918 (DN 66) între km. 130-290, km. 131-750- Str. Gheorghe Doja, Str. Micu Klein, Str. Radu Șapcă- DC 66A Petroșani - Dalja Mica - Dalja Mare	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare străzi: Str. 1 Mai, Str. Cerbului, Str. Voievodului, Str. Salcânilor; Str. Căprioarei, Str. Măgurii, Str. Doinei, Str. Mărășești, Str. Uzinei, Str. Poienilor, Str. Pomilor, Str. A. Vlaicu, Str. Circa Pompieri, Str. Mioriței, Str. Jiului, Str. Sarmizegetusa- Modernizare străzi Bucegi, Cârjei, Mureșului, Depoului, Transilvaniei din Municipiul Petroșani- Reabilitare strada General Vasile Milea și strada Maleia din Municipiul Petroșani- Modernizare strada Slătinoara din Municipiul Petroșani- Modernizare strada Șoimilor din municipiul Petroșani
7	Vulcan	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare străzi și alei pietonale în zona Mercur – Liceu, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare străzi și alei pietonale în zona Liceu – Centru Vechi, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara	<ul style="list-style-type: none">- Reabilitare infrastructură rutieră în Colonia de Jos- Modernizare străzi și alei pietonale Str. Romană și accesul străzii Platoului- Reabilitare drumuri Colonia Țărănească Sohodol, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		<ul style="list-style-type: none">- Modernizare străzi și alei pietonale în zona Cartier Traian, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare Str. Traian, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare străzi și alei pietonale în zona Cartier Aleea Muncii, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Reabilitare infrastructura rutieră zona Crividia, zona de acces pietonal, Str. Crividia, Str. Teodora Lucaciu, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare Str. Morii, Str. Griviței, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare Str. Vasile Alecsandri, Str. Pinului din Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare Str. Coroești, Str. Șocănească, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara- Modernizare Str. Abatorului, Str. Paroșeni, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
8	Aninoasa	-	- Reabilitare poduri și podețe în Orașul Aninoasa, Județul Hunedoara
9	Geoagiu	-	- Reabilitare și modernizare drumuri din interiorul localității, sat Gelmar, Orașul Geoagiu, județul Hunedoara
10	Hațeg	-	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare străzi în Orașul Hațeg, județul Hunedoara- Modernizare drumuri în Zona Centrală a Orașului Hațeg, județul Hunedoara
11	Petrila	<ul style="list-style-type: none">- Asfaltare strada Cărbunelui- Modernizare strada Prundului, strada Florilor și alea de la bl 1., strada Republicii;- Asfaltare strada Parângului- Asfaltare strada Galerie Cimpa- Asfaltare strada Moșici- Asfaltare strada Dacilor- Asfaltare strada Lunca	<ul style="list-style-type: none">- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa I- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa II- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa III- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa IV- Amenajare acces bloc social, strada Republicii, Oraș Petrila, Hunedoara- Modernizare infrastructură rutieră în Orașul Petrila
12	Simeria	-	- Modernizare Str. 1 Decembrie și amenajarea intersecției str. 1 Decembrie cu Șos. Națională (DN 7), Orașul Simeria, județul Hunedoara
13	Uricani	-	- Modernizare drumuri vicinale din Orașul Uricani, Valea de Brazi și Câmpu lui Neag



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
14	Băcia	-	- Modernizare DJ 668D, km 0+150-km 4+130, Comuna Băcia, județul Hunedoara
15	Baia de Criș	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara	- Modernizare drumuri și străzi în satele Baia de Criș, Baldovin, Căraci, Cărstău, Lunca, Rișculița și Țebea, Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara
16	Băița	-	- Construire pod în sat Lunca și construire pod în sat Hârțăgani, Comuna Băița, județul Hunedoara - Modernizare drumuri în sat Peștera, Comuna Băița, județul Hunedoara - Modernizare drum comunal DC 23 Fizeș – Barbura, Comuna Băița, județul Hunedoara
17	Balșa	- Modernizare drum communal DC 28: Mada – Stăuini, sector: DJ 705L – Stăuini, L=1,00 km, Comuna Balșa, județul Hunedoara - Îmbunătățire rețea de drumuri de interes local în satele Balșa, Ardeu, Voia, Poiana, Poienița, Comuna Balșa, județul Hunedoara	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Balșa, județul Hunedoara
18	Bănița	-	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bănița, județul Hunedoara
19	Baru	- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local, Comuna Baru, județul Hunedoara	- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local - DC 70A și străzile în localitatea Petroș - Zona Valea Streiului, Comuna Baru, județul Hunedoara
20	Bătrana	-	- Modernizare DC 121A Răchițaua – Fața Rosie, km 0+000 – km 8+380, Comuna Bătrana, județul Hunedoara
21	Beriu	-	- Modernizare străzi în Comuna Beriu, etapa a-II-a - Modernizare DC 54 Sibişel-Cucuiș, Comuna Beriu, județul Hunedoara - Refacere podeț în Căstău, Comuna Beriu
22	Blăjeni	-	- Modernizare drumuri vicinale și drumuri de interes local în Comuna Blăjeni, județul Hunedoara



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
23	Boșorod	- Modernizare DC 57E; DJ 668A – Merișori – Târsa, km 3+000 – km 7+465, Comuna Boșorod, județul Hunedoara; - Modernizare DC 57D; DC 57C – Cetatea Pietra Roșie, km 0+000 – km 2+660, Comuna Boșorod, județul Hunedoara;	-
24	Brănișca	- Modernizare drumuri comunale în Comuna Brănișca, L=6,774 km, județul Hunedoara - Reabilitare DC 147: DJ 706A – Boz – Căbești – Furcșoara, km 0+640 – km 2+140, județul Hunedoara - Lucrări de întreținere drumuri în Comuna Brănișca, județul Hunedoara	-
25	Breteia Română	-	- Modernizare străzi și ulițe în localitățile Vâlcele, Bătălar, Breteia Română și Vâlcelele Bune, Comuna Breteia Română
26	Buceș	- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în Comuna Buceș, județul Hunedoara	- Construire drumuri de exploatație agricolă în Comuna Buceș, județul Hunedoara - Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Buceș, județul Hunedoara
27	București	-	- Modernizare DC 18 București - Șesuri, Comuna București, județul Hunedoara
28	Bulzeștii de Sus	- Modernizare DC 5D – Giurgești - Modernizare DC 6 – Grohot - Tomnatec	- Modernizare DC 5E - DJ 762 (km 22+400) - Rusești, km 0+000 - km 2+000, Comuna Bulzeștii de Sus, județul Hunedoara - Modernizare DC 5A – DJ 762 - Stănculești, km 0+000-km 1+800, Comuna Bulzeștii de Sus, județul Hunedoara
29	Bunila	- Drum comunal DC 103A - Drum comunal DC 111A	- Modernizare DC 111-Bunila-Alun în Comuna Bunila, județul Hunedoara
30	Burjuc	-	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Burjuc, județul Hunedoara



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
31	Cârjiți	- Modernizare străzi în satele Cârjiți, Chergheș, Popești și Cozia, Comuna Cârjiți, județul Hunedoara	- Modernizare DC 125A Almașu Sec (limita DJ 708E – Archia), Comuna Cârjiți, județul Hunedoara
32	Cerbăl	-	- Modernizare DC 115A sat Ulm, DC 121 sat Arănieș, DC 118 sat Merișoru de Munte, străzi în sat Cerbăl, Comuna Cerbăl
33	Crișcior	- Modernizare infrastructură rutieră de interes local în Comuna Crișcior, județul Hunedoara – Str. Valea Morii, Str. Cimitirului, Str. Podul Morii, Str. Monumentului, Str. Arinilor, Str. Liliacului, drum vicinal Podul Mic, drum vicinal Podul Mare, drum vicinal Zdrapți DN 74 – Putini, drum vicinal Zdrapți – Putini – Valea Marea - Modernizarea drumurilor vicinale Zdrapți – Podeu, Zdrapți – La Moară și a străzilor Cucului și Colnici din Comună Crișcior, județul Hunedoara - Modernizare strada Valea Morii de la km 0+800 la km 1+800 în Comuna Crișcior, județul Hunedoara	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Crișcior, județul Hunedoara
34	Densus	- Modernizare drumuri comunale și străzi în Comuna Densus, județul Hunedoara - Modernizare drumuri de interes local și poduri în Comuna Densus, județul Hunedoara	- Reabilitare și modernizare drumuri comunale în Comuna Densus, județul Hunedoara
35	Dobra	- Modernizare drumuri comunale și străzi în Comuna Dobra, DC 136: Mihăiești - Panc - Panc Săliște, DC 132: Lăpușnic - Rădulești și drumul comunal Abucea din DN 68A - Abucea, Comuna Dobra, județul Hunedoara	-
36	General Berthelot	- Modernizare drumuri agricole de exploatație în Comuna General Berthelot - Modernizarea ulițelor din satele Comunei General Berthelot	- Reabilitare drumuri comunale DC 96 și DC 97 în Comuna General Berthelot, județul Hunedoara
37	Ghelari	- Modernizare drum comunal DC 110 Ghelari – Plop - Ruda KM 0+000 - KM 5+585, DC 110A Plop - Govâjdia KM 0.000 - KM 1+450, Comuna Ghelari, județul Hunedoara - Modernizare străzi în Comuna Ghelari - lungime 7203 m	-



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		- Modernizare străzi în sat Ghelari – Str. Poiana și Str. Mărului	
38	Gurasada	- Modernizare DC 154, DC 156, DC 158, DC 159, drumuri vicinale și străzi în Comuna Gurasada, județul Hunedoara; - Modernizare DC 154, DC 156, DC 158, DC 159, drumuri vicinale și străzi în Comuna Gurasada, județul Hunedoara;	- Modernizare drumuri, străzi și ulițe de interes local în Comuna Gurasada, județul Hunedoara
39	Hărău	-	- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Hărău, județul Hunedoara
40	Lăpugiu de Jos	- Modernizare drumuri comunale și ulițe, Comuna Lăpugiu de Jos, județul Hunedoara - Construire drumuri de acces la exploatațile agricole din satele aparținătoare Comunei Lăpugiu de Jos, județul Hunedoara - Construire drum vicinal Lăpugiu de Sus – Crivina de Sus - Modernizare drumuri și străzi secundare în Comuna Lăpugiu de Jos, județul Hunedoara	- Modernizare rețelei stradale în localitățile Fintoag, Grind, Lăpugiu de Jos, Lăpugiu de Sus, Lăsău, Ohaba și Teiu din Comuna Lăpugiu de Jos, județul Hunedoara
41	Lelese	- Asfaltarea intravilanului satelor Lelese, Cerișor și Sohodol	- Modernizarea drumurilor de interes local în Comuna Lelese, județul Hunedoara
42	Lunca Cernii de Jos	- Modernizare drumuri comunale și ulițe în Comuna Lunca Cernii de Jos	- Modernizare drum comunal și drumuri vicinale în Comuna Lunca Cernii de Jos, județul Hunedoara
43	Luncoiu de Jos	- Modernizare drumuri și străzi de interes local în Comuna Luncoiu de Jos, județul Hunedoara - Modernizare poduri în Comuna Luncoiu de Jos - Modernizare străzi și podețe în Comuna Luncoiu de Jos, județul Hunedoara	-
44	Orăștioara de Sus	- Modernizare drum „Ulița Cicovei”, în localitatea Costești, Comuna Orăștioara de Sus, județul Hunedoara	- Modernizare infrastructură rutieră în Comuna Orăștioara de Sus, localitatea Bucium și localitatea Orăștioara de Sus
45	Pestișu Mic	- Modernizare stradă sat Almașu Mic, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara	-



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		<ul style="list-style-type: none">- Modernizare drum comunal DC 120, Comuna Pestișu Mic, Județul Hunedoara Hunedoara- Modernizare stradă Biserică, sat Mănerău, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara- Reabilitare drum Biserică, sat Mănerău, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara- Modernizare străzi în localitatea Pestișu Mic, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara- Reabilitare drum comunal DC 119, sat Mănerău, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara- Modernizare drum Biserică sat Pestișu Mic, Comuna Pestișu Mic, județul Hunedoara	
46	Pui	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare DC 64 – Galați – Fizești- Modernizare străzi Pui- Modernizare străzi Băiești- Modernizare DC 71 Hobîța – Uric- Construire drum de exploatație agricolă Pui-Galați	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare DC 65 și ulițe Ponor- Modernizare uliță centru sat Pui, ulițe în satul Râu Bărbat și ulițe în satul Hobîța, Comuna Pui, județul Hunedoara
47	Răchitova	<ul style="list-style-type: none">- Reabilitare drumuri interioare în satele Comunei Răchitova, județul Hunedoara	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Răchitova, județul Hunedoara
48	Rapoltu Mare	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare rigolă stradă interioară pârâu, localitatea Rapoltu Mare- Modernizare stradă interioară de la Biserică la Cimitirul Nou, localitatea Boiu, Comuna Rapoltu Mare- Modernizare drum comunal DC 38 Rapolțel, km 0+020 – km 0+855, Comuna Rapoltu Mare- Modernizare stradă interioară “Știubei” din DJ 107A până la clădire stație epurare, sat Rapoltu Mare, Comuna Rapoltu Mare- Modernizare stradă interioară “Ungurească” localitatea Bobâlna, Comuna Rapoltu Mare	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Rapoltu Mare, județul Hunedoara
49	Râu de Mori	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare stradală în sat Clopotiva, Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara	<ul style="list-style-type: none">- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local, Comuna Râu de Mori- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
			- Dezvoltarea infrastructurii prin modernizare străzi în localitatea Suseni, zona de agrement Râușor, Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara
50	Ribița	-	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Ribîța județul Hunedoara
51	Romos	-	- Reabilitare drum comunal DC 48B (Drum comunal ce face legătura DN7- Halta Geoagiu spre Cugir prin sat Romos-Romoșel, limita județ Alba)
52	Sălașu de Sus	- Modernizare infrastructură rutieră (Paroș) - Modernizare infrastructură rutieră (Ohaba, Sălașu de Jos, Zăvoi, Nucșoara)	- Modernizare străzi în satele Coroiști, Râu Mic, Râu Alb, Peștera, Comuna Sălașu de Sus, județul Hunedoara
53	Sântămăria-Orlea	- Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în localitățile Bărăștii-Hațegului, Săcel și Ciopeia, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara - Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Sântămăria-Orlea	- Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în localitățile Bucium-Orlea și Balomir, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara - Reabilitare și modernizare DC 63B în localitatea Subcetate, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
54	Șoimuș	- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în Comuna Șoimuș	- Modernizare drumuri comunale în Comuna Șoimuș, județul Hunedoara
55	Teliucu Inferior	- Modernizare străzi în Comuna Teliucu Inferior, județul Hunedoara	- Reabilitare și modernizare drumuri comunale, Comuna Teliucu Inferior, județul Hunedoara
56	Tomești	- Drumuri comunale DC 2 și DC 4 - Pod Dobroț	-
57	Toplița	- Modernizare drum comunal DC 109A Toplița – Goleș - Dăbâca zona Toplița - Goleș, Comuna Toplița, județul Hunedoara	- Modernizare drumuri comunale și vicinale din Comuna Toplița, județul Hunedoara - Modernizarea drumurilor vicinale din satul Toplița, astfel: drum vicinal Canton – Biserică – Pompil – Valea Tăului, drum vicinal Toplița – Ruda zona Bodeasa, drum vicinal Valea Tăului – Biserică, drum vicinal fam. Văcaru, Comuna Toplița, județul Hunedoara



Nr. crt.	UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
			- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Toplița: drum vicinal Moara – Droblea (Valari) și DC 109A Toplița – Goleș – Mladin
58	Totești	-	- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Totești, județul Hunedoara
59	Vălișoara	- Modernizare DC 166D km 0+000 – km 2+295, Comuna Vălișoara, județul Hunedoara	- Modernizare drumuri în Comuna Vălișoara, județul Hunedoara
60	Vața de Jos	- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în Comuna Vața de Jos	-
61	Vețel	- Modernizare drum comunal DC 130A Vețel – Bretelin, aparținând Comunei Vețel, județul Hunedoara - Modernizare străzi în satul Leșnic, Comuna Vețel, județul Hunedoara - Modernizare infrastructură de interes local în Comuna Vețel - Modernizare străzi și drumuri în localitatea Mintia, Comuna Vețel, județul Hunedoara	- Modernizare străzi și drumuri în localitatea Mintia, Comuna Vețel, județul Hunedoara
62	Vorța	-	- Modernizare drumuri de interes local, etapa I, în Comuna Vorța, județul Hunedoara
63	Zam	-	- Modernizare rețea de drumuri de interes local, Comuna Zam, județul Hunedoara - Îmbrăcăminți bituminose ușoare pe DC 163: Zam – Almaș – Săliște, km 0+000-km 11+800

La nivel județean, au fost finalizate proiectele: *Modernizare DJ 687, Santuhalm – Hunedoara – Călan (km 13+050-km 22+791) și Modernizare DJ 709 F: Slătinoara (DN 7A) – Cabana Rusu – Masivul Parâng (Etapa 1 – tronson km 6+600 – 10+325, Etapa 2 – tronson km 10+600 – 11+425)*, iar în prezent se află în implementare proiectul: *Modernizare Culoar Trafic Mureș; Nord: DN 7 (Gelmar) – Geoagiu Băi – Bobâlna – Rapoltu Mare – Uroi – Chimindia – Hărău – Bârsău – Șoimuș – Brănișca – DN 7 (Ilia).*

Siguranța circulației pe drumurile publice a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2018-2022, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție al Județului Hunedoara. Din analiza datelor se observă



creșterea accentuată a numărului de accidente manifestată în primii 2 ani, urmată de o scădere în anul 2020 situație datorată pandemiei de COVID-19 când s-au înregistrat restricții de circulație, însă din păcate nu a fost menținută, urmând ca în anii 2021 și 2022 să se înregistreze din nou creșteri ale numărului de accidente. Variația anuală a numărului total de accidente din Județul Hunedoara este prezentată în figura 2.40. Sectoarele rețelei rutiere caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt amplasate pe drumurile naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic.

Pe întreaga perioadă de analiză și-au pierdut viața în accidente de circulație 188 persoane, valorile extreme înregistrându-se în anul 2019, când au existat 54 victime din această categorie și în anul 2020, când au fost înregistrate 27 decese, ca urmare a implicării în accidente de circulație. În perioada 2020-2022 s-a instalat o tendință de reducere a valorilor indicatorului analizat, comparativ cu anii 2018 și 2019 (figura 2.41). Acest aspect trebuie să motiveze în continuare realizarea de acțiuni care să conducă la reducerea victimelor asociate circulației pe drumurile publice atât în mediul urban cât și în mediul rural.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului de accidente. Valoarea maximă s-a înregistrat în anul 2018 (871 cazuri), iar cea minimă în anul 2020 (459 cazuri) – figura 2.42.

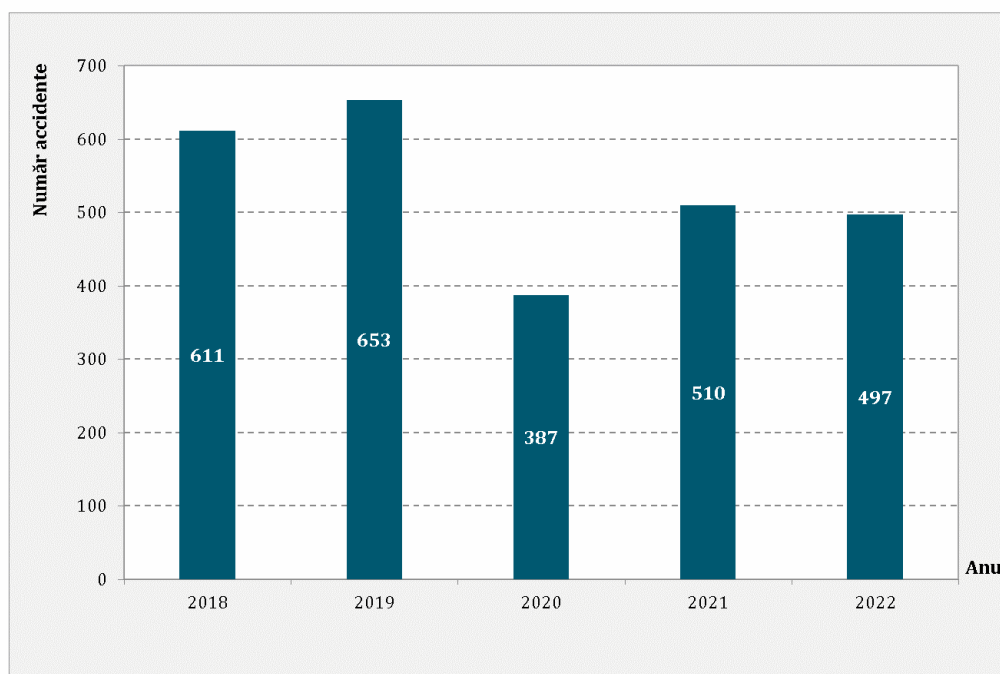


Figura 2.40. Variația numărului total de accidente, județul Hunedoara, 2018-2022.

Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

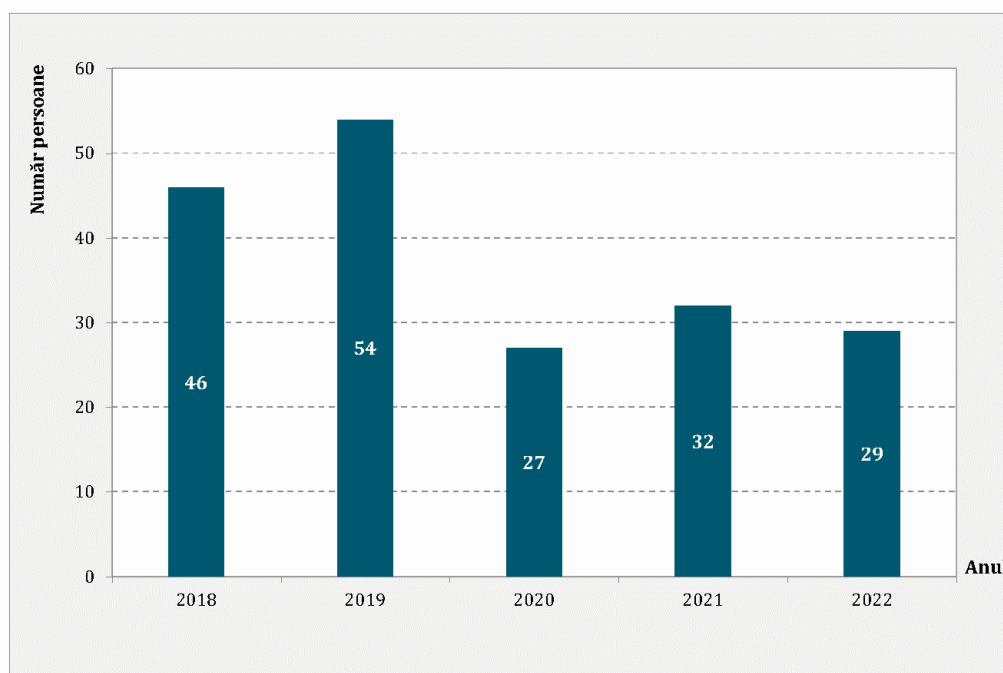


Figura 2.41. Variația numărului total de persoane decedate, județul Hunedoara, 2018-2022.
Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

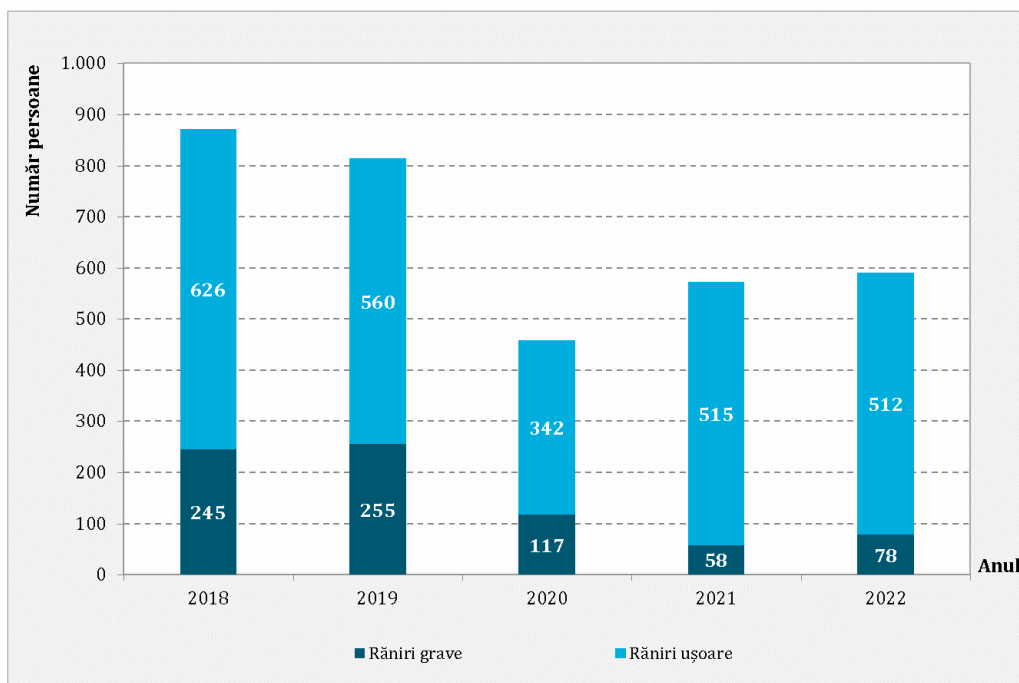


Figura 2.42. Variația numărului de victime, județul Hunedoara, 2018-2022.
Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.9. Se observă că viteza neadaptată la condițiile de drum, neacordarea de prioritate pentru vehicule și pietoni și nerespectarea distanței între vehicule reprezintă principalele cauze de producere a accidentelor.



Tabelul 2.9. Cauzele accidentelor în județul Hunedoara, în perioada 2018 - 2022.

Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	3	5	1	1	2
Abateri ale conducătorilor de utilaje	1	2	1	1	-
Abateri bicicliști	43	44	35	29	40
Abateri pasageri/ călători/ însoțitori	2	-	1	4	3
Adormire la volan	16	15	5	8	10
Alte abateri pietoni	-	-	-	1	3
Alte abateri săvârșite de conducătorii auto	13	16	10	9	16
Alte cauze referitoare la drum	1	1	-	-	1
Alte preocupări de natură a distrage atenția	28	24	14	32	25
Animale sau alte obiecte	3		3	8	9
Circulație pe sens opus	17	9	14	11	14
Conducere fără permis	18	18	11	12	22
Conducere sub influența alcoolului	21	23	12	20	20
Defecțiuni tehnice vehicul	1	3	1	-	2
Depășire încărcătură	1	-	1	-	-
Depășire neregulamentară	24	21	12	18	18
Drum deteriorat sau în lucru	-	-	-	-	1
Întoarcere neregulamentară	4	3	2	2	1
Neacordare prioritate pietoni	55	65	31	49	47
Neacordare prioritate vehicule	68	55	39	63	65
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	20	29	13	31	17
Neasigurare mers înapoi	26	31	13	19	21
Neasigurare schimbare bandă	4	8	11	5	2
Neasigurare stabilitate încărcătură	1	-	1	-	-
Nerespectare distanță între vehicule	67	83	31	48	53
Nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	1	-	1	-	-
Nerespectare reguli trecere CF	1	-	-	1	-
Nerespectare semnalizare semafor	3	-	3	2	4
Nesupraveghere minori	1	-	-	-	-
Pietoni pe partea carosabilă	10	22	13	11	9
Traversare neregulamentară pietoni	44	41	26	38	23
Viteză neadaptată la condițiile de drum	113	131	81	85	68
Viteză neregulamentară	1	4	1	2	1

Distribuția teritorială a accidentelor ușoare și grave înregistrate pe rețeaua de drumuri județene în anul 2022 este prezentată în figura următoare.

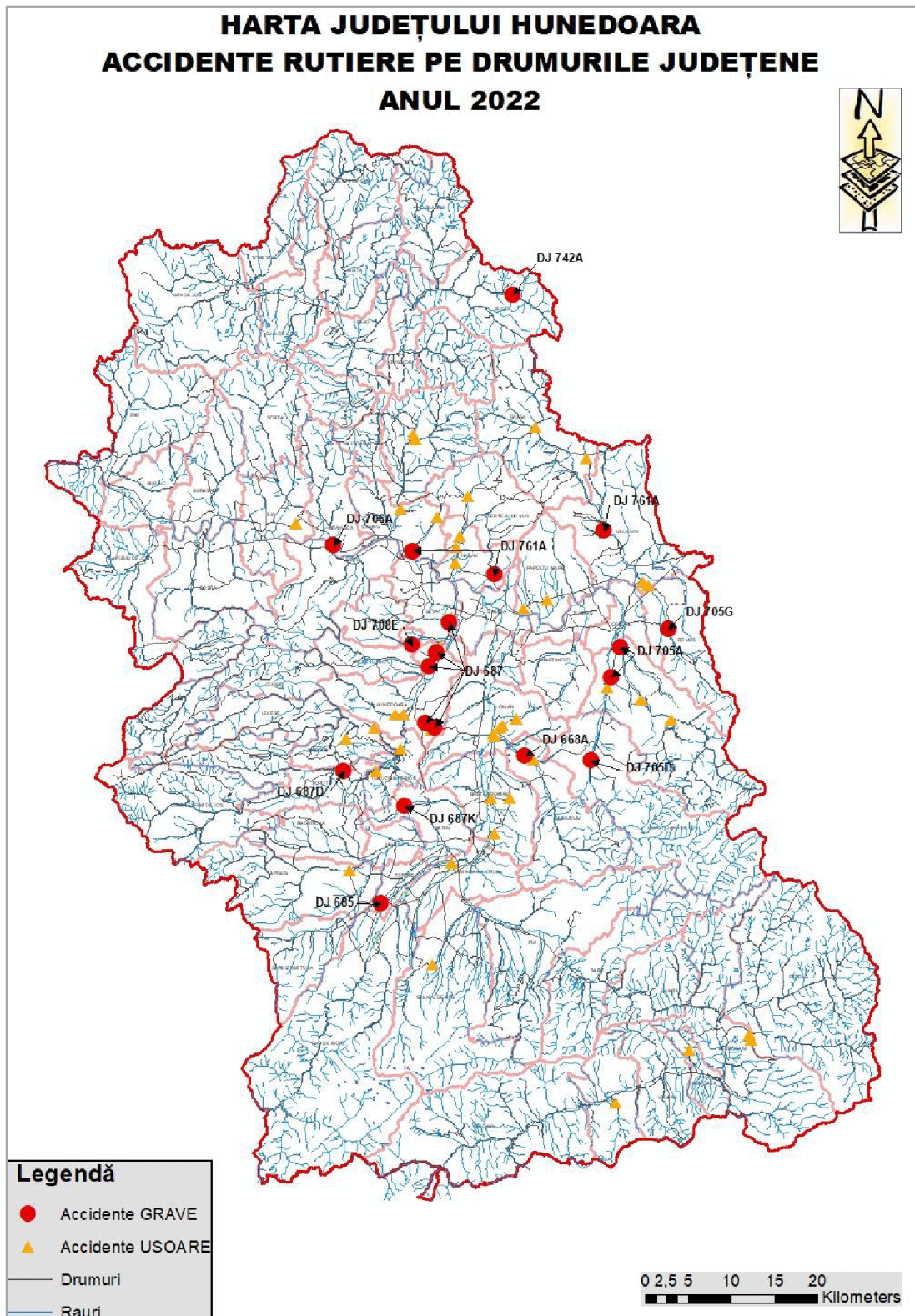


Figura 2.43. Distribuția teritorială a accidentelor, 2018-2022.

Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.



Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3). Acestea se regăsesc în principal pe traseele drumurilor naționale și județene care constituie axele rețelelor stradale din interiorul localităților urbane. Cel mai mare număr de accidente revine DJ 687 pe sectorul Sântuhalm (DN 7) – Hunedoara.

Străzile pe care sunt concentrate accidentele de circulație, la nivelul fiecărei localități urbane din județul Hunedoara sunt centralizate în tabelul 2.10.

Tabelul 2.10. Principalele zone în care au fost înregistrate accidente, perioada 2018-2022.

Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

Strada	Număr accidente/ Stradă	Număr total accidente/ UAT
Municipiul Deva		
B-dul 22 Decembrie	51	376
B-dul Decebal	31	
Str. Horea	10	
B-dul Iuliu Maniu	18	
Str. Mihai Eminescu	27	
B-dul Nicolae Bălcescu	28	
Str. Zarandului	87	
Municipiul Brad		
DN 76	5	45
Str. Avram Iancu	6	
Str. Republicii	5	
Str. Vânătorilor	6	
Municipiul Hunedoara		
DJ 687	27	275
Str. Avram Iancu	16	
B-dul Dacia	37	
Str. Mihai Viteazu	16	
B-dul Republicii	11	
B-dul Traian	18	
Municipiul Lupeni		
DN 66A	9	87
B-dul Păcii	20	
Str. Tudor Vladimirescu	28	
Municipiul Orăștie		
A1 Sibiu-Deva	12	145



Strada	Număr accidente/ Stradă	Număr total accidente/ UAT
DN 7	22	
B-dul Eroilor	19	
Str. Pricazului	11	
B-dul Unirii	23	
Municipiul Petroșani		
DN 66	31	222
Str. 1 Decembrie 1918	96	
Str. Livezeni	15	
Municipiul Vulcan		
DN 66A	16	105
B-dul. Mihai Viteazu	23	
B-dul. Nicolae Titulescu	19	
Orașul Aninoasa		
DN 66A	16	25
DJ 666B	5	
Orașul Călan		
DN 66	22	57
DJ 687	8	
DC 51A	8	
Orașul Geoagiu		
Calea Romanilor	7	22
DJ 705	4	
Orașul Hațeg		
DN 66	41	100
DN 68	7	
Str. Progresului	7	
Str. Tudor Vladimirescu	7	
Orașul Petrila		
Str. Republicii	35	75
Orașul Simeria		
A1 Sibiu-Deva	14	97
DN 66	7	
DN 7	47	
Str. 1 Decembrie	8	
Orașul Uricani		
DN 66A	9	22

Din reprezentarea de mai jos se observă că în perioada 2018-2022 peste 200 de accidente s-au produs în municipiile Deva, Hunedoara și Petroșani (figura 2.44).

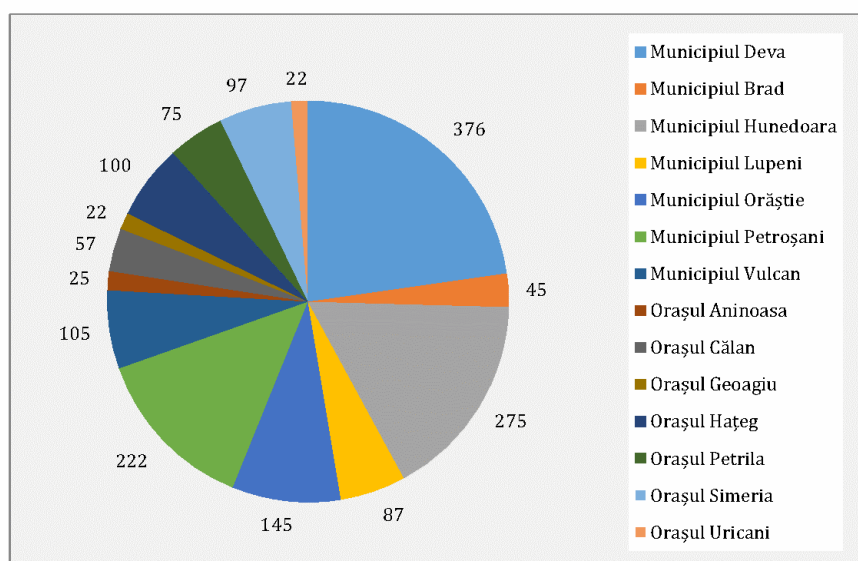


Figura 2.44. Distribuția teritorială a accidentelor, 2018-2022.

Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara.

Sectoarele de infrastructură pe care au fost identificate probleme de siguranța circulației sunt utilizate de mijloacele de transport județean și interjudețean care operează la nivelul arealului de analiză. Efectele negative generate de accidentele de circulație se reflectă în creșterea duratei de deplasare, nerespectarea programului de circulație al mijloacelor de transport public, atractivitatea scăzută a transportului public. Pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație se recomandă efectuarea de lucrări de modernizare care să conducă la creșterea siguranței circulației și îmbunătățirea sistemelor de management al traficului.

Probleme de fluență a circulației, exprimate prin înregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de trafic de sub 25 km/h se întâlnesc preponderent în zonele centrale ale municipiilor și orașelor din zona de analiză. Printre factorii care contribuie la înregistrarea problemelor de fluență a circulației regăsim parcare autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia, aspect care reduce capacitatea de circulație a infrastructurii stradale. La nivelul zonelor urbane din județul Hunedoara sunt amenajate 2.959 locuri de parcare publice și 22.867 locuri de parcare de reședință (tabelul 2.11).

Tabelul 2.11. Parcări publice și rezidențiale localități urbane din județul Hunedoara.

Sursa datelor: Primării UAT-uri Jud. Hunedoara.

Nr. crt.	Denumire UAT	Număr locuri de parcare	
		publice	de reședință
1	Municipiul Deva	210	5.172
2	Municipiul Brad	-	1.084



Nr. crt.	Denumire UAT	Număr locuri de parcare	
		publice	de reședință
3	Municipiul Hunedoara	-	7.980
4	Municipiul Lupeni	547	1.815
5	Municipiul Orăștie	-	1.878
6	Municipiul Petroșani	1.737	1.438
7	Municipiul Vulcan	198	966
8	Orașul Călan	-	965
9	Orașul Geoagiu	267	-
10	Orașul Petrila	-	1.232
11	Orașul Simeria	-	337
Total		2.959	22.867

Reglementările privind închirierea locurilor de parcare, stabilite prin regulamentele elaborate de Consiliile Locale, pentru fiecare localitate de mai sus, precum și veniturile anuale înregistrate în perioada 2018-2022 și veniturile lunare înregistrate în anul 2022, sunt prezentate în cele ce urmează.

Municipiul Deva

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Deva, în această localitate parcările amenajate sunt încadrate în următoarele categorii:

- parcări neacoperite;
- parcări acoperite.

În cadrul Hotărârii Consiliului Local nr. 100/2021 se precizează că închirierea terenului pentru locurile de parcare neacoperite arondate blocurilor de locuințe, se face în baza unui contract de închiriere pentru o perioadă de un an. Pentru parcările acoperite se încheie contract în baza unui certificat de urbanism pentru construirea unei copertine – construcție provizorie la solicitarea posesorilor de autoturisme. Contractul se încheie pe o perioadă de 1 an de zile. Taxele chiriei anuale pentru parcările neacoperite/ acoperite arondate blocurilor de locuințe din municipiu sunt:

- 149 lei/ an fără TVA – 177,31 lei cu TVA pentru persoane fizice și 452 lei/an fără TVA – 537,88 lei cu TVA pentru persoane juridice în cazul parcărilor neacoperite;
- 285 lei/ an fără TVA – 339,15 lei cu TVA pentru persoane fizice și 829 lei/an fără TVA – 986,51 lei cu TVA pentru persoane juridice în cazul parcărilor acoperite.

Sunt scutite de la plata chiriei anuale pentru un loc de parcare la domiciliu, persoanele cu handicap care au în proprietate sau în folosință un autoturism sau însoțitorii acestora cu condiția să aibă același domiciliu cu persoana cu handicap.

La nivelul municipiului încasările aferente parcărilor rezidențiale au atins 2.750.878 lei în perioada 2018-2022, valoarea maximă fiind înregistrată în anul 2021 (854.809 lei), iar cea minimă în anul 2018 (85.107 lei) – figura 2.45.

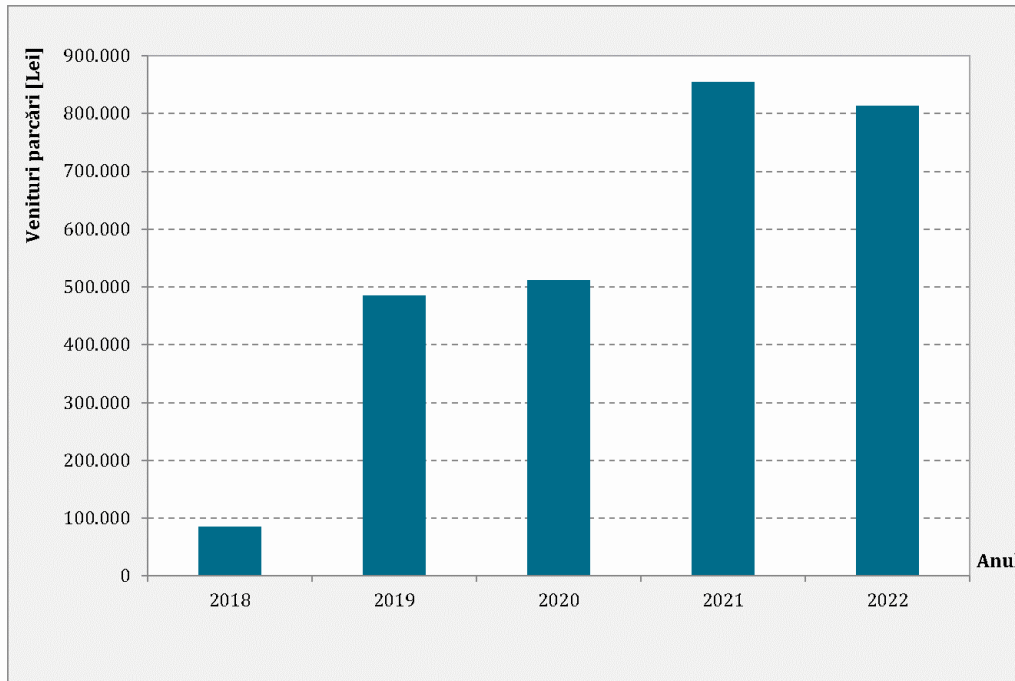


Figura 2.45. Venituri anuale din parcări rezidențiale, 2018-2022.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

Referitot la veniturile aferente parcărilor publice, în anul 2022 s-au încasat 88.705 lei din parcare publică cu barieră situată în Piața Unirii, nr. 8 și 2.616 lei din sistemul de parcare TPARK. Variația lunară a încasărilor aferente celor două sisteme este prezentată în figurile 2.46 și 2.47. Se observă că valorile maxime s-au înregistrat în lunile martie (Barieră) și august (TPARK), în timp ce valorile minime sunt specifice lunilor iunie (Barieră) și decembrie (TPARK) (Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva).

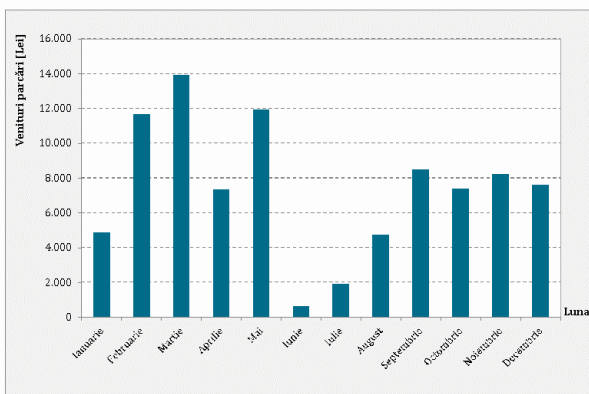


Figura 2.46. Venituri lunare aferente sistemului de parcare cu barieră, 2022.

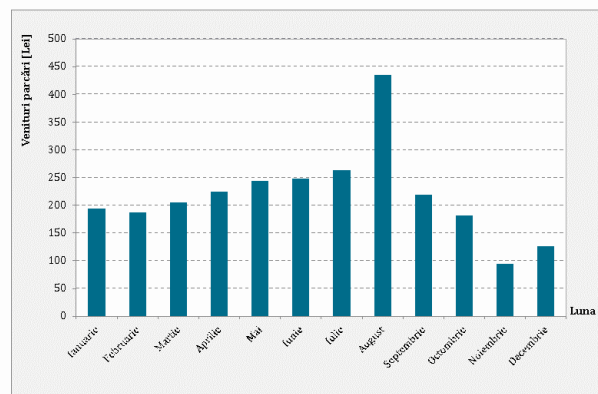


Figura 2.47. Venituri lunare aferente sistemului de parcare TPARK, 2022.

Municipiul Brad

Parcările amenajate din Municipiul Brad sunt publice și rezervate. Conform Regulamentului privind înființarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare amenajate pe domeniul public al Municipiului Brad aprobat prin HCL nr. 88/ 25.04.2023 parcare a autovehiculelor în parcările publice cu plată pe raza Municipiului Brad este permisă numai în locurile special amenajate în acest sens și numai în perioada pentru care s-a achitat taxa de parcare, cu tichete și abonamente cumpărate anticipat și expuse la loc vizibil, conform instrucțiunilor de folosire a tichetelor și a abonamentelor. Parcarea autovehiculelor este permisă numai în locurile semnalizate prin indicatoare și marcaje. În aceste locuri, vehiculele trebuie să fie așezate unul lângă altul, conducătorii având obligația să respecte și celelalte reguli stabilite pentru staționare.

Pentru persoanele fizice sau juridice, care parchează în parcare publică cu plată și nu dețin abonament de parcare, staționarea se taxează cu tichet de parcare, prin SMS sau prin alte mijloace electronice stabilite de administratorul parcării.

Taxa de parcare este în cuantum de 2 lei/oră și 5 lei/zi, indiferent de numărul de ire staționate în ziua respectivă și numărul de locuri în care a staționat vehiculul.

Tichetele de parcare se pot achiziționa de la încasatori, de la agenți economici autorizați și/sau de la automatele de parcare și vor fi afișate în mod vizibil, pe bordul autovehiculului.

Prin aplicarea tarifelor stabilite de Consiliul Local, în perioada 2018-2022 s-au încasat 429.056 lei, din care valoarea maximă este specifică anului 2022 (134.135 lei). Variația anuală a veniturilor se regăsește în figura de mai jos.

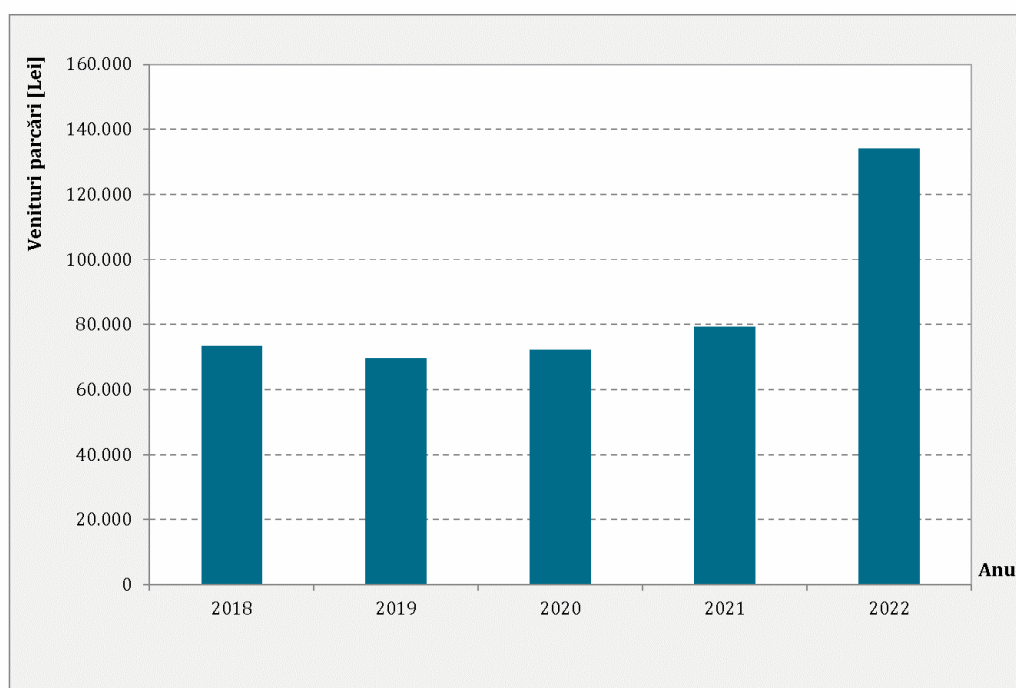


Figura 2.48. Venituri anuale din parcări, 2018-2022. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.



Orarul de funcționare al parcărilor cu plată în Municipiul Brad este următorul: luni – vineri între orele 8:00 – 16:00; sâmbăta, duminica și în zilele de sărbători legale, parcare este gratuită; luni – duminică între orele 00:00-24:00.

Municipiul Hunedoara

Conform Procedurii de repartizare, organizare și funcționare a parcărilor de reședință din Municipiul Hunedoara aprobată prin HCL nr. 381/2019 parcare publică de reședință reprezintă spațiul identificat și destinat în mod special imobilizării voluntare a autovehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje care îl delimitează de partea carosabilă a drumului, situat pe domeniul public sau privat al municipiului Hunedoara, în vecinătatea imobilelor utilizate ca proprietari/ locatari; utilizarea temporară a locurilor de parcare de reședință este permisă numai contra cost, percepându-se o taxă specială anuală, aprobată prin Hotărârea Consiliului Local. Titularii abonamentelor pentru utilizarea temporară a locurilor de parcare amenajate în parcurile publice de reședință pot fi doar persoanele care domiciliază, au în proprietate sau în folosință un spațiu de locuit, sau care își au sediul ori un punct de lucru în vecinătatea acestora, și care dețin în proprietate sau în folosință, cu orice titlu, un autovehicul.

Taxa pentru utilizarea temporară a locului de parcare în parcurile publice de reședință este stabilită anual prin hotărâre a Consiliului Local al Municipiului Hunedoara.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Hunedoara, în perioada 2018-2022 s-au încasat 1.846.419 lei din parcurile de reședință, valoarea maximă fiind înregistrată în anul 2019 (661.383 lei), iar cea minimă în anul 2018 (73.784 lei), figura 2.49.

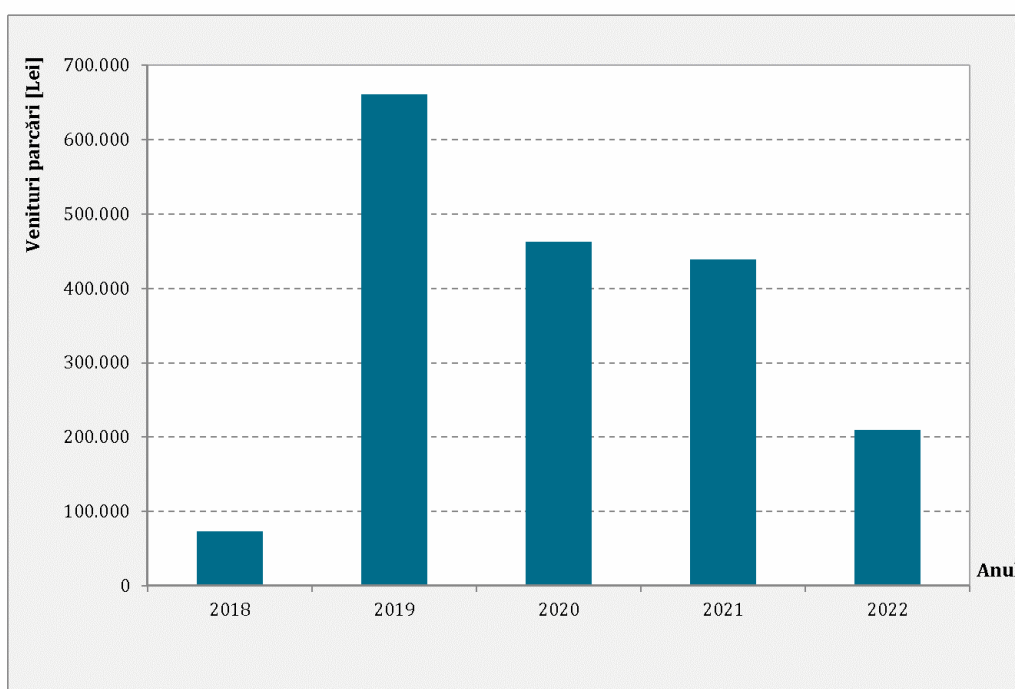


Figura 2.49. Venituri anuale din parcuri de reședință, 2018-2022.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

La nivel lunar, din analiza încasărilor pe anul 2022 reiese că în primele 3 luni valoarea acestora a depășit 200.000, urmând ca din luna aprilie să se înregistreze o scădere progresivă pornind de la 27.840 lei (figura 2.50).

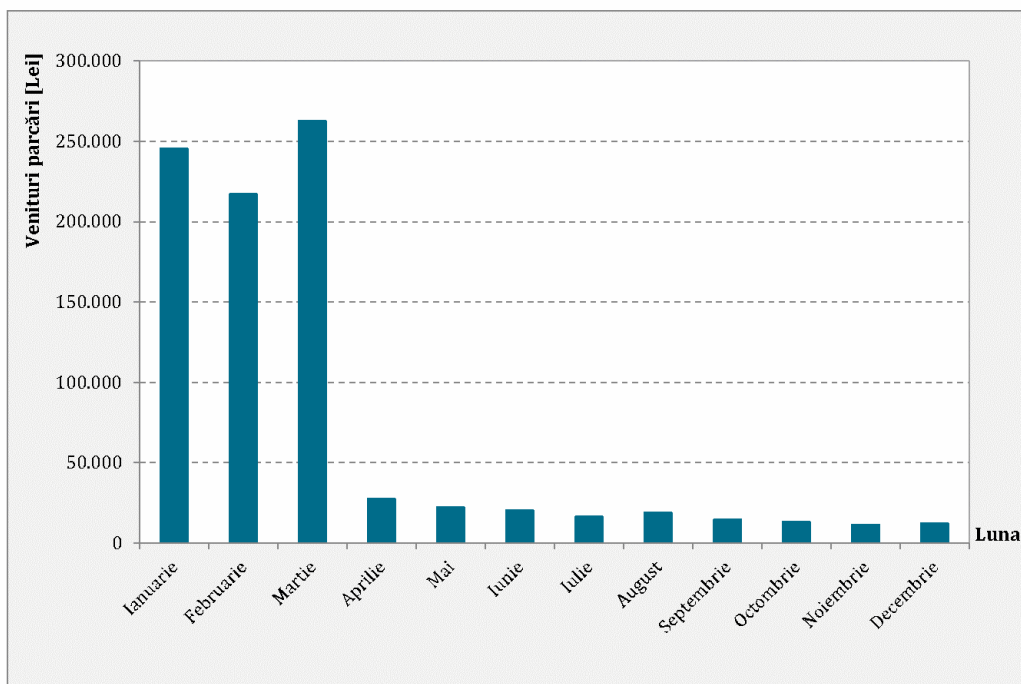


Figura 2.50. Venituri lunare din parcare de reședință, 2022.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Municipiul Lupeni

La nivelul Municipiului Lupeni sunt amenajate 1.815 locuri de parcare de reședință. Conform Hotărârii Consiliului Local nr. 58/2010, sistemul de tarifare aplicat este: 100 lei/ an/ loc de parcare, iar pentru un al doilea loc de parcare 200 lei/ an/ loc de parcare; plata se face numerar la casieria Primăriei sau prin virament bancar.

În ceea ce privește situația veniturilor anuale din închirierea locurilor de parcare, în perioada 2018-2022 s-au obținut 299.000 lei, valoarea specifică anului 2022 fiind de 137.000 lei.

În cadrul Stațiunii Turistice Straja există 547 de locuri de parcare: parcare Straja (300 locuri), parcare Agreement - Telegondolă (247 locuri). Potrivit Hotărârii Consiliului Local nr. 147/2021 tarifele aplicate sunt conform tabelului 2.12.

Tabelul 2.12. Tarife parcare Stațiune Straja.

Taxe și tarife acces	Cost, lei
Taxă loc parcare rezidenți	500 lei/ sezon
Tarif transport turiști în interiorul Stațiunii	5 lei/ călătorie
Tarif transport turiști în regim de taxi	1.500 lei/ sezon



Taxe și tarife acces		Cost, lei
Taxă de acces în Stațiune pentru transportatori		4.500 lei/ sezon
Taxă parcare turiști	Parcare Straja	35 lei/ zi
		4 lei/ oră*
	Parcare Agreement	25 lei/ zi
		3 lei/ oră*
Eliberarea unui nou tichet în locul celui pierdut		300 lei
Tarif telegondolă		20 lei/ urcare
		15 lei coborâre

*Se consideră o zi de parcare primele 24 de ore de la intrarea în parcare

Pentru primele 8 ore din ziua de parcare, taxarea se face aplicând tariful/ oră. Dacă șederea durează între 9 și 24 ore, se aplică tariful/ zi. Această regulă se aplică pentru fiecare din zilele de parcare următoare.

Veniturile aduse de parcările care deserveșc domeniul schiabil Straja în anul 2022 au fost în valoare de 924.914 lei:

- 663.983 lei – Parcare Straja;
- 260.931 lei – Parcare Agreement.

Municipiul Orăștie

Organizarea și funcționarea parcărilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Orăștie este reglementată prin Hotărârea Consiliului Local nr. 165/2012. Conform acestei hotărâri în parcările de reședință se atribuie locuri de parcare numai proprietarilor/ deținătorilor de autovehicule cu masa maximă autorizată de până la 3,5 tone. Atribuirea locurilor de parcare se face în urma unei proceduri de licitație publică.

Taxa de închiriere/ prețul de pornire a licitației este de 100 lei/an/loc de parcare.

Garanția de participare la licitație este de 30 lei/loc, taxa de participare este de 10 lei/loc și documentația este 5 lei. În cazul adjudecării unui loc de parcare, garanția este trecută în contul chiriei; în caz de neajudecare, este returnată, la cerere, plătitorului.

Persoanele cu handicap locomotor care pot proba cu acte autentice handicapul și care dețin un autovehicul special pentru handicap vor putea beneficia de gratuitate la parcare de reședință, în limita existenței unor locuri excedentare.

În ultimii 5 ani s-au încasat 647.236 lei din închirierea parcărilor de reședință. Din figura 2.51 se remarcă o creștere progresivă a veniturilor, ajungând în anul 2022 la valoarea de 148.783 lei.

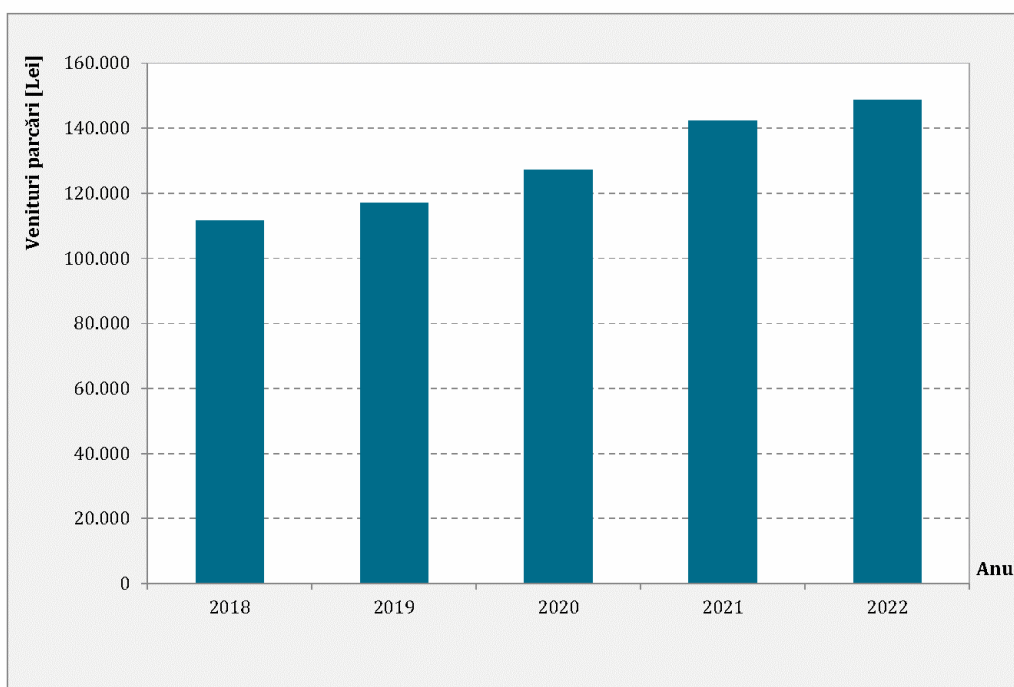


Figura 2.51. Venituri anuale din parări de reședință, 2018-2022.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Orăștie.

Municipiul Petroșani

În Municipiul Petroșani, potrivit informațiilor primite de la Primăria Municipiului Petroșani, există un număr total de 3.175 locuri de parcare.

Municipiul Vulcan

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Vulcan, în această localitate parcarile amenajate sunt parări publice cu plată și parări rezidențiale.

Sunt amenajate 198 locuri de parcare publice cu plată (Preparației - Zona Piața Agroalimentară – 36 locuri și B-dul Mihai Viteazu – 162 locuri) și 966 locuri de parcare rezidențiale.

Conform H.C.L. Nr. 33/ 2023 parcarile cu plată din Municipiul Vulcan sunt parări de scurtă durată, taxate la oră în intervalul orar 08:00-18:00 sau în baza unui abonament de 30 de zile. Tariful care se aplică pentru o oră/ autovehicul este:

- tarif plată prin SMS – 0,4 EURO fără TVA;
- tarif plată prin card – 2,24 lei/ 1h TVA inclus;
- tarif plată prin card abonament 111,9 lei/ 30 zile TVA inclus.

În ceea ce privește parcarile de reședință atribuirea locurilor de parcare se face în urma unei proceduri de licitație publică. Taxa de parcare/ prețul de pornire a licitației este de 180 lei/an/loc de parcare.

Încasările din taxele de parcare, în perioada 2018-2022 au totalizat 618.039 lei, valoarea maximă anuală fiind specifică anului 2022 (139.921 lei) (figura 2.52).

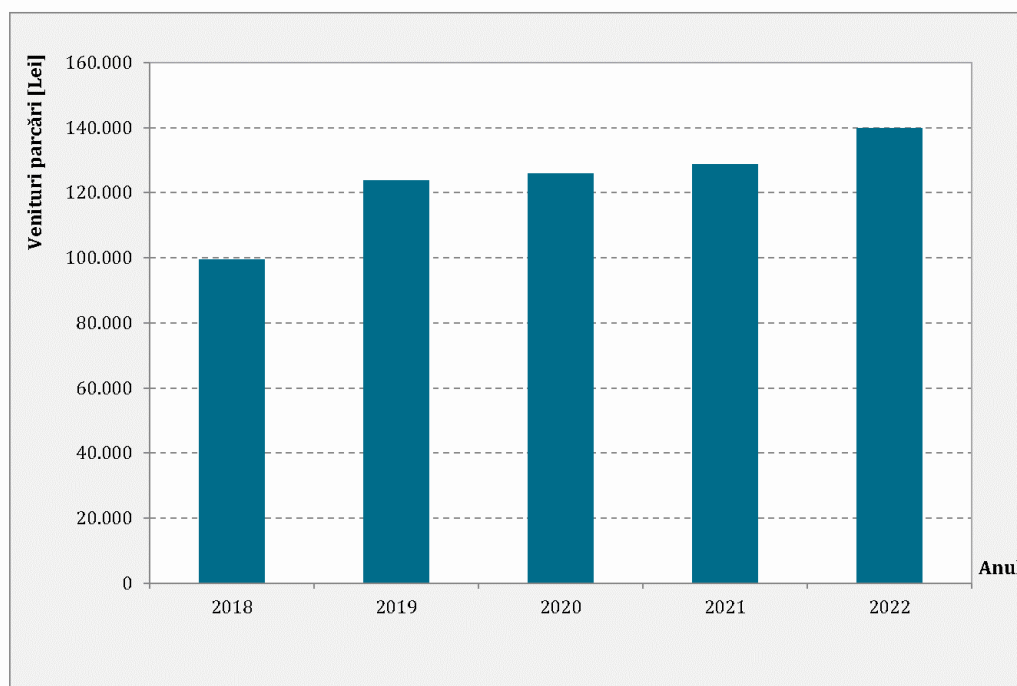


Figura 2.52. Venituri anuale realizate în perioada 2018-2022.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Vulcan.

La nivel lunar, se remarcă încasări de peste 30.000 lei în lunile februarie și martie, în timp ce luna iunie a înregistrat o valoare de doar 2.971 lei (figura 2.53).

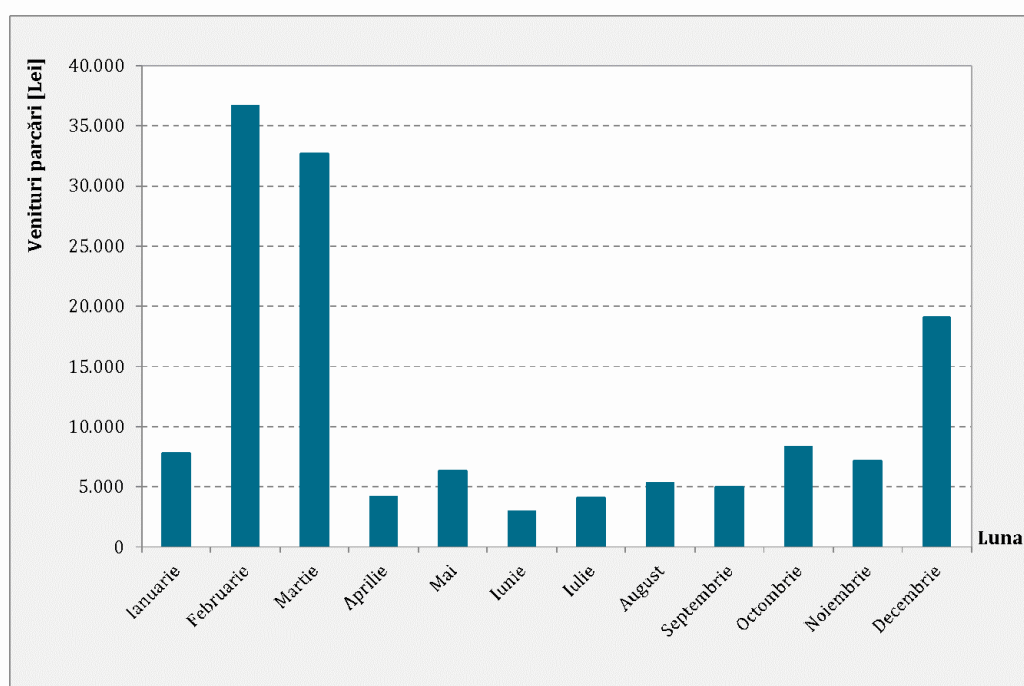


Figura 2.53. Venituri lunare realizate în anul 2022. Sursa datelor: Primăria Municipiului Vulcan.

Orașul Călan

În Orașul Călan, potrivit informațiilor primite de la Primăria Orașului Călan, există un număr total de 965 locuri de parcare.

Orașul Geoagiu

În Orașul Geoagiu, potrivit informațiilor primite de la Primărie, există un număr total de 267 locuri de parcare, distribuite astfel:

- 27 locuri pe Str. Germisara Geoagiu Băi;
- 120 locuri parcare Str. Germisara Geoagiu Băi (lângă Ștrand);
- 120 locuri parcare Str. Germisara Geoagiu Băi (lângă Hotel Ceres).

Conform HCL nr. 149/2022 taxa anuală de parcare pentru locurile din parcările de reședință este de 150 lei/loc de parcare/an, iar taxa pentru un loc de parcare în parcările publice cu plată din Stațiunea Geoagiu Băi este de 10 lei/zi/autovehicul.

În ceea ce privește veniturile din parcări, în perioada 2018-2022 s-au încasat 158.127 lei, valoarea maximă fiind specifică anului 2019 (46.735 lei), iar cea minimă anului 2022 (15.690) figura 2.54.

Încasările aferente anului 2022 s-au realizat doar în lunile iunie, iulie și septembrie (figura 2.55).

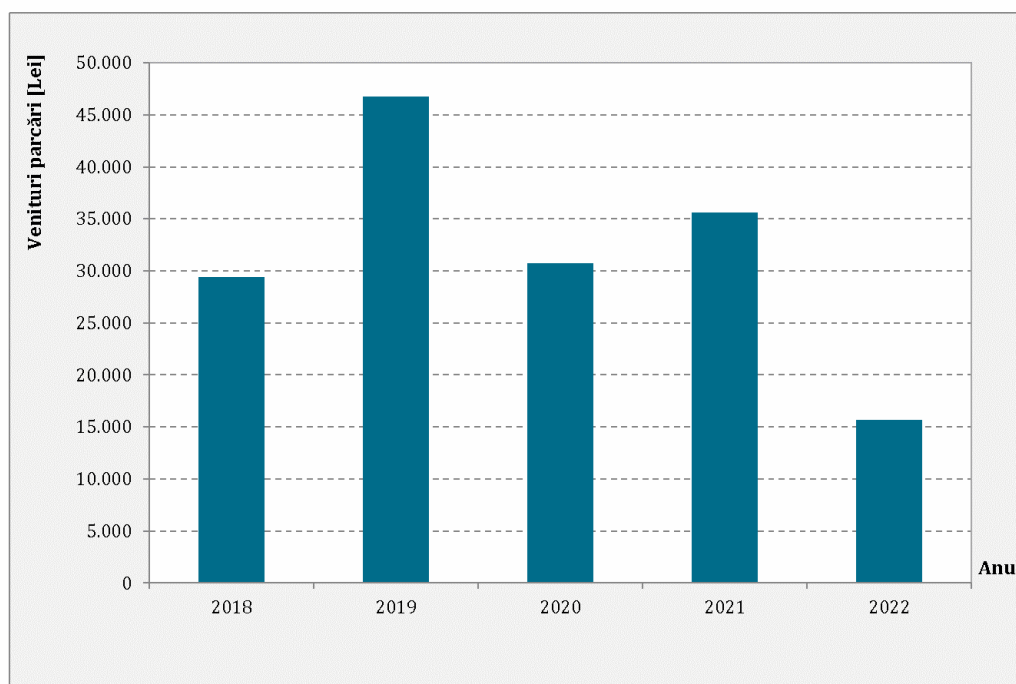


Figura 2.54. Venituri anuale realizate în perioada 2018-2022.

Sursa datelor: Primăria Orașului Geoagiu.

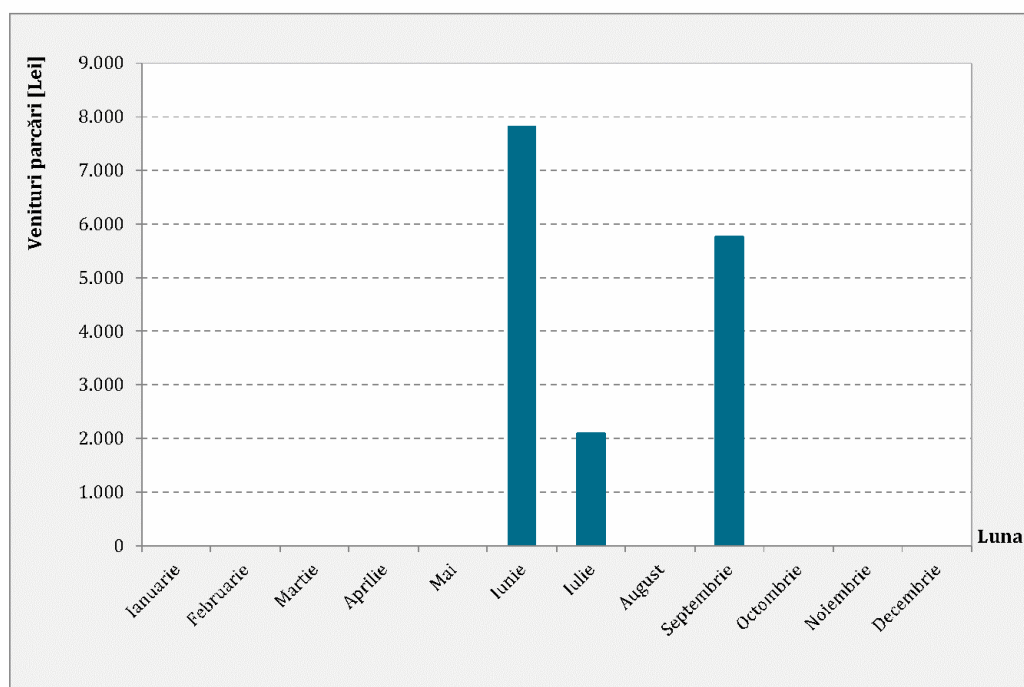


Figura 2.55. Venituri lunare realizate în anul 2022.

Sursa datelor: Primăria Orașului Geoagiu.

Orașul Petrila

La nivelul Orașului Petrila sunt amenajate 1.232 locuri de parcare de reședință. Potrivit informațiilor din Hotărârea Consiliului Local nr. 175/2021, taxa pentru parcare cu plată este de 1 leu/ oră; aceasta se aplică între orele 08:00-18:00, cu excepția zilelor de sâmbătă și duminică.

Sistemul de tarificare aplicat în perioada 2018-2023 este:

- 2018 - 130 lei/ an;
- 2019 - 132 lei/ an;
- 2020 - 140 lei/ an;
- 2021 - 150 lei/ an;
- 2022 - 155 lei/ an;
- 2023 - 163 lei/ an

Prin aplicarea tarifelor de mai sus, în perioada 2018-2022 s-au încasat 704.812 lei, din care valoarea pentru anul 2022 este de 165.230 lei (figura 2.56).

Veniturile lunare din anul 2022 aduse de sistemul de parcare (abonamente) sunt de 13.769 lei.

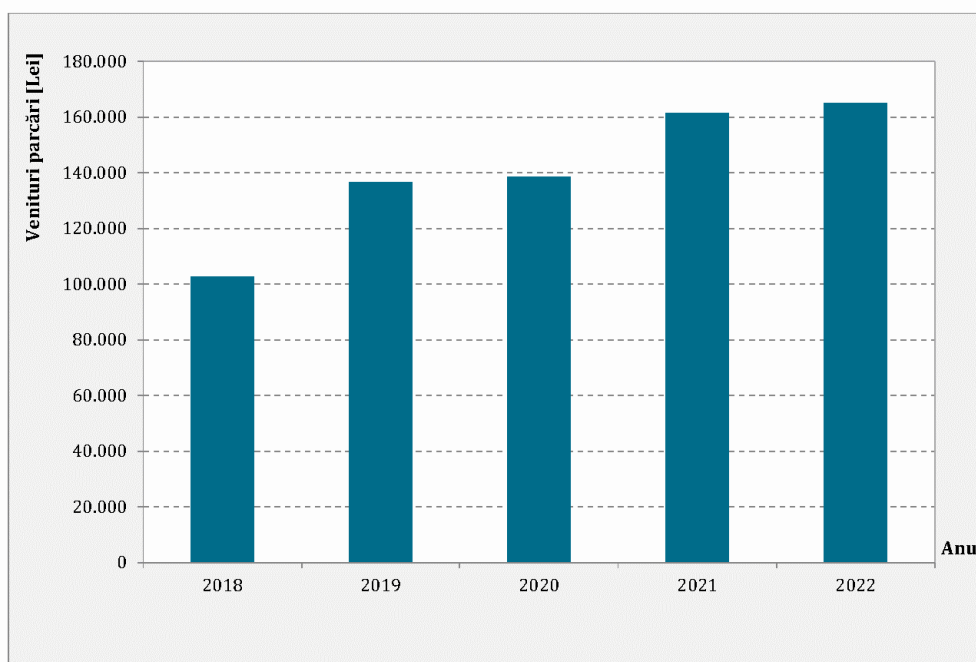


Figura 2.56. Venituri anuale realizate din parcări de reședință, 2018-2022.

Sursa datelor: Primăria Orașului Petrila.

Orașul Simeria

Locurile de parcare de reședință din Orașul Simeria sunt reglementate prin HCL nr. 5/ 2018. Conform datelor furnizate de Primăria Orașului Simeria, la nivelul anului 2022 au fost închiriate 337 locuri de parcare în urma cărora s-au încasat 23.731 lei. Variația anuală a încasărilor în perioada 2018-2023 (până la 10.07) este prezentată în figura de mai jos.

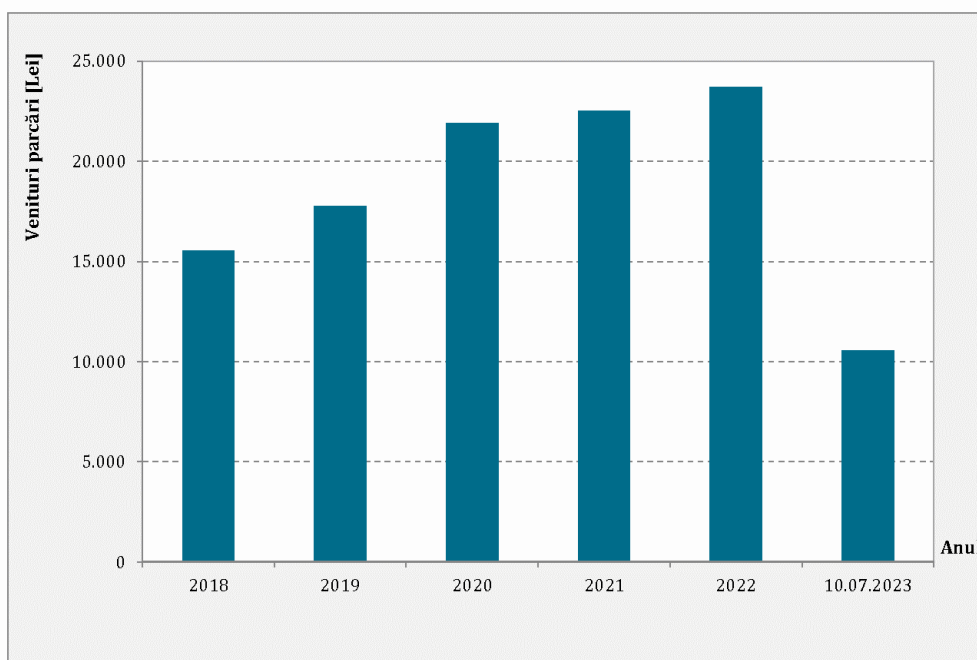


Figura 2.57. Venituri anuale realizate din parcări de reședință, 2018-2022. Sursa datelor: Primăria Orașului Simeria.

La nivel lunar, în anul 2022, valoarea maximă a încasărilor s-a înregistrat în luna februarie (10.757 lei), în timp ce valoarea minimă este specifică lunii iunie (213 lei), figura 2.58.

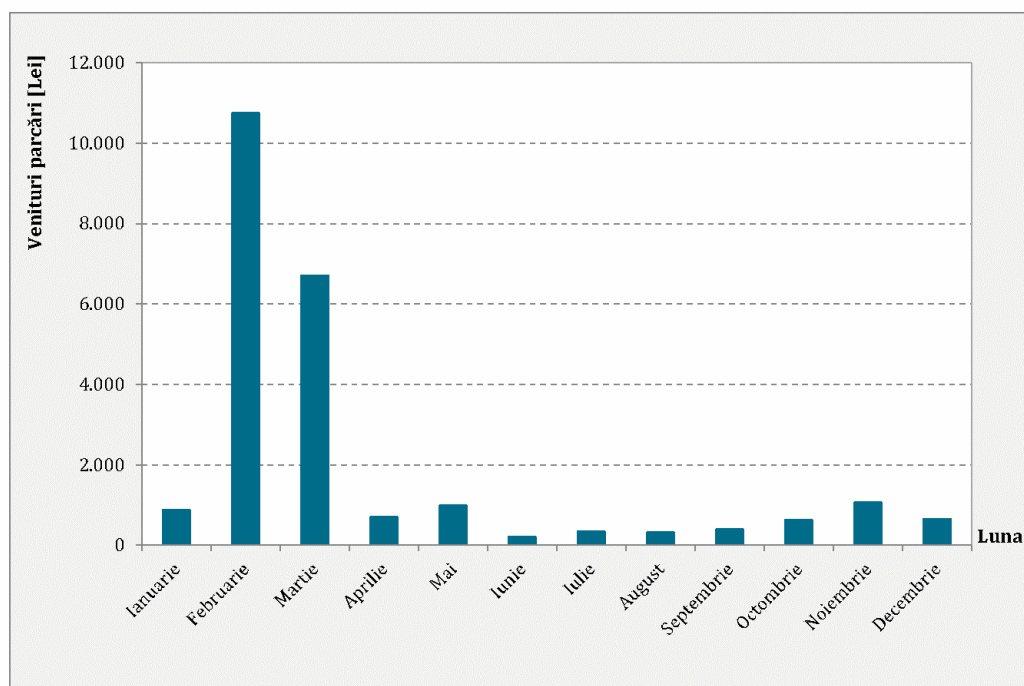


Figura 2.58. Venituri lunare realizate din parcările de reședință, 2022.

Sursa datelor: Primăria Orașului Simeria.

Dintre localitățile rurale, doar 7 comune dispun de locuri de parcare amenajate conform tabelului de mai jos.

Tabelul 2.13. Parcări amenajate localități rurale din județul Hunedoara.

Sursa datelor: Primăriile UAT-uri Jud. Hunedoara.

Nr. crt.	UAT	Localizare	Număr locuri
1	Comuna Baru	Cămin Cultural	8
		Primăria Baru	8
		Grădinița cu Program Prolungit	7
		Oficiul Poștal	4
		Centru de Informare Turistică	4
		Piața Agroalimentară	9
		Bloc A1 și Bloc F	20
		Bloc C	3
		Bloc B	5
		Bloc G	6
		Sediu Ambulanță Baru	3



Nr. crt.	UAT	Localizare	Număr locuri
		Bloc E	5
		Bloc D	10
		Bloc A5	7
		Poliție	6
		Bloc A6	9
		Bloc A3	16
		Bloc A4	5
		Bloc I și Bloc A2	5
		Sediul Ambulanță Baru	1
		Primăria Baru	3
		Poliție	2
		Bloc I și Bloc A2	1
2	Comuna Certeju de Sus	Centrul Civic	24
3	Comuna Densuș	Centru (vis-à-vis de Primăria Densuș)	10
4	Comuna Dobra	Piața Victoriei	18
5	Comuna Sântămăria-Orlea	Sediul Primăriei	39
6	Comuna Teliucu Inferior	Str. Zorilor	8
7	Comuna Zam	DN 7 (limită județ Hunedoara)	6
TOTAL			252

Actuala politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia în majoritatea zonelor urbane analizate nu se percepe taxă de utilizare pentru parcările amplasate în zona centrală sau tarifele de parcare nu sunt diferențiate pe intervale orare, în special la nivelul orelor de vârf de trafic, încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecință, în scopul susținerii mobilității durabile la nivelul localităților urbane din Județul Hunedoara se impune aplicarea unei politici de parcare care să diminueze prezența autoturismelor în zona centrală, oferind totodată cetățenilor alternative atractive prin îmbunătățirea calității sistemului de transport public și a ofertelor privind intermodalitatea.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei rețelei stradale sunt:

- rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată, fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport centrală (TEN-T Core) prin A1;
- accesibilitate redusă a Autostrăzii A1 pentru Municipiul Deva și localitățile din zona funcțională aflate pe malul stâng al Râului Mureș;



- *accesibilitate redusă între Municipiul Deva și localitățile din zona funcțională situate pe malul drept al Râului Mureș (Hărău, Certeju de Sus, Bârsău);*
- *relațiile de trafic de medie distanță, Oraștie-Simeria-Deva sau Deva-Ilia se realizează practic tot pe DN 7 ca și înainte de realizarea Autostrăzii A1, suprapunându-se peste traficul interior din aceste localități;*
- *există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *afectarea conectivității rețelelor stradale de către rețeaua de transport feroviar, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere (în special în cazul localităților Deva, Petroșani, Simeria, Călan); existența unor treceri la nivel cu calea ferată, ceea ce generează timpi de așteptare crescuți și risc crescut de producere a accidentelor;*
- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelelor stradale;*
- *drumuri județene cu îmbrăcăminte din piatră sau pământ pe o lungime de 350 km (27% din lungimea totală a rețelei);*
- *drumuri comunale nemodernizate pe o lungime ce reprezintă 65% din totalul rețelei;*
- *lipsa variantelor de ocolire; cu excepția municipiilor Deva și Oraștie și a Orașului Simeria, pentru care autostrada A1 are rol de variantă de ocolire preluând traficul de tranzit, în cazul altor zone urbane nu există variante de ocolire;*
- *lipsa unor politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zonele centrale ale localităților.*

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar. Sistemul de transport public urban este reprezentat de rețeaua de autobuze aflată în gestiunea operatorilor locali.

Principalul mod de transport public, în funcție de oferta spațială și temporală, care se regăsește la nivelul Județului Hunedoara este cel rutier. Acesta operează la nivel județean și interjudețean. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Hunedoara, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române.

Transport feroviar de călători deservește teritoriul administrativ al județului prin linia magistrală 200 Brașov – Podu Olt – Sibiu – Vințu de Jos – Simeria – Deva – Ilia – Săvârșin – Radna – Arad – Curtici (470 km) și liniile secundare 202 Simeria – Petroșani – Târgu Jiu – Cărbunești – Filiași, 207 Simeria – Hunedoara și 212 Ilia – Lugoj. Rețeaua de transport

feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Timișoara, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători.

2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață – autobuz.

La nivelul Județului Hunedoara transportul public local este funcțional doar în Municipiile Deva și Hunedoara și în Orașul Călan.

Municipiul Deva

Transportul public local din Municipiul Deva funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 32518/21 aprilie 2020, încheiat între Municipiul Deva și operatorul de transport Societatea Transport Public Local Deva S.R.L., care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat în anul 2020, pe o perioadă de 5 ani.

Societatea Transport Public Local Deva S.R.L. are ca principal obiect de activitate “Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători” (cod CAEN 4931). Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2018-2022 este reprezentată în figura 2.59.

Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2022 (7.188.727 lei), iar cea minimă în anul 2018 (961.109 lei). Activitatea din anul 2020 a fost afectată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

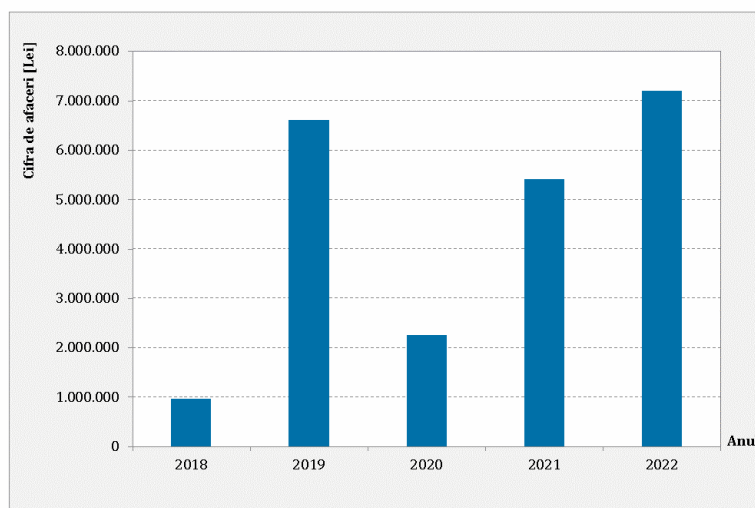


Figura 2.59. Cifra de afaceri, TPL Deva S.R.L., 2018-2022.

Sursa datelor: www.listafirme.ro.



Rețeaua de transport public din Municipiul Deva este formată din 9 linii de transport cu lungimea totală (dus-întors) a traseelor de 148,7 km (tabelul 2.14).

Tabelul 2.14. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

Linia	Denumire traseu	Lungime traseu [km]	Număr curse		
			Luni-Vineri	Sâmbătă	Duminică
1	Gară - Cristur Sat	22,2	12	12	-
	Gară - Bârcea Mică - Cristur Sat	24,8	2	2	-
2	Gară - Archia	18,7	28	15	15
2E	Gară - Archia - Viile Noi	16,3	4	-	-
3*	Gară - Orizont	7,4	57	31	31
	Gară - Orizont - Viile noi	13,4	2		
4	Orizont - Complex Comercial	8,2	14	14	14
5	Gară - Complex Comercial	7,6	16	16	16
6	Gară - Minerului	7,0	63	31	31
7	Mureșului - Orizont	11,5	6	4	4
9	Gară - Zona Industrială	11,6	6	-	-

Operarea serviciului de transport public, în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 5:00-23:00. Liniile 6 și 3* oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe aceste linii, în perioada 06:00-18:00, vehicule au un interval de succedare de 15 minute, în timp ce în restul intervalelor orare frecvența este de 1,2 sau 3 vehicule. Pe linia 5, serviciul asigură frecvență de 2 vehicule pe oră în intervalul 06:00-18:00 și de 1 vehicul pe oră în intervalul 18:00-22:00. Celelalte linii aferente operatorului public sunt caracterizate de frecvența maximă de 1 vehicul pe oră, existând și intervale orare în care nu circulă.

În zilele nelucrătoare pe liniile 2E și 9 nu se circulă. Ca și în cazul zilelor lucrătoare, tot liniile 6 și 3* oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, doar că intervalul de succedare este de 15 min în intervalul 08:00-09:00, de 30 de minute în intervalul 09:00-22:00 și de 60 de minute în intervalul 22:00-23:00. Pe liniile 1 și 4 sunt menținute frecvențele de circulație specifice zilelor lucrătoare. În cazul liniei 1, operarea este prevăzută doar în zilele de sâmbătă. Cea mai redusă frecvență de circulație se întâlnește în cazul liniei 7 având 4 curse pe zi în intervalele 09:00-10:00, 14:00-16:00 și 18:00-19:00.

Duminica, operarea serviciului de transport public se realizează în intervalul orar 07:00-23:00.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservește cele 9 linii de transport public atât pentru zile lucrătoare, cât și pentru zile nelucrătoare, este prezentată în figurile următoare.

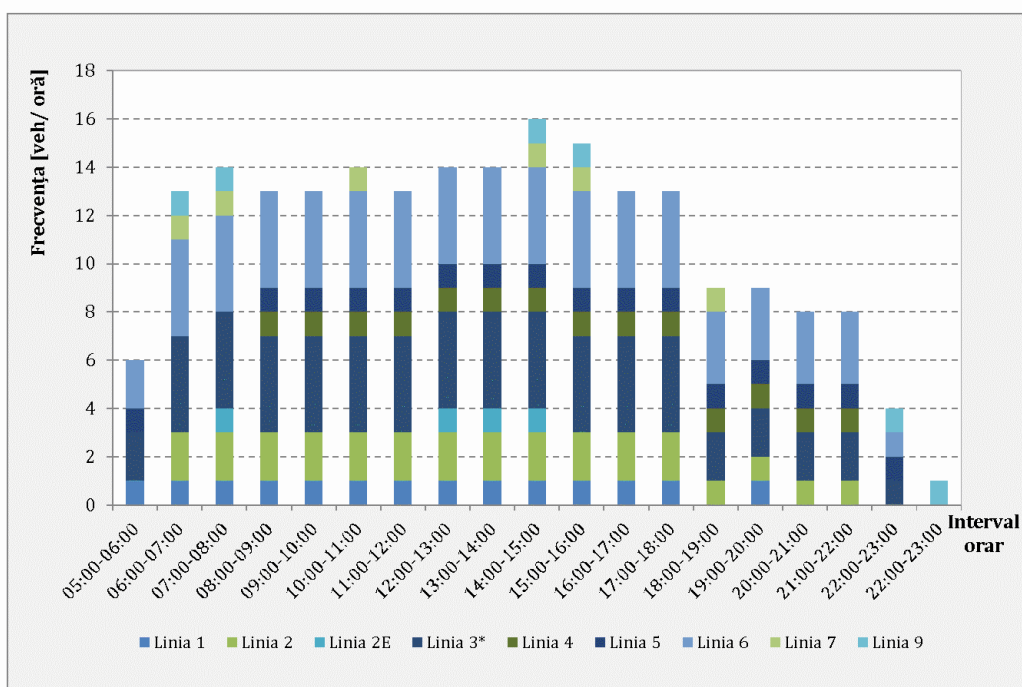


Figura 2.60. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile lucrătoare.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

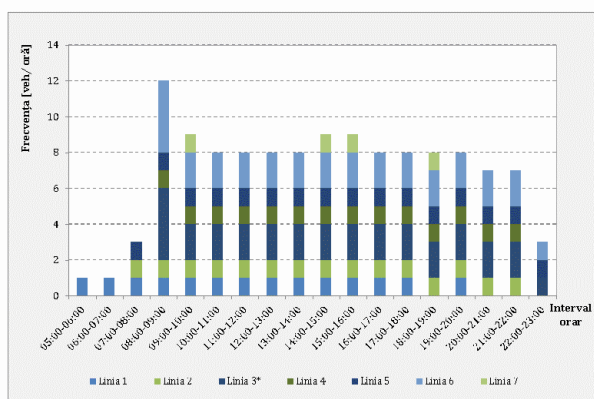


Figura 2.61. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zi nelucrătoare, sâmbătă.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

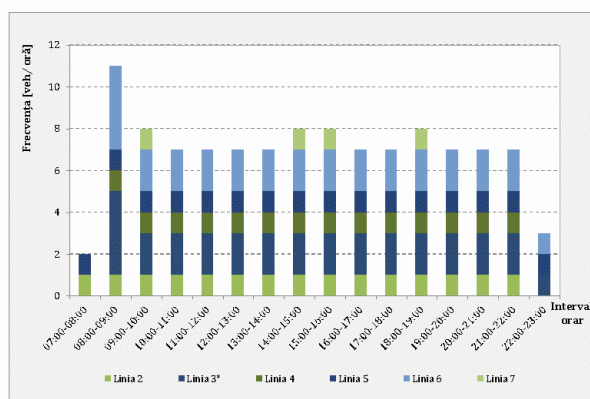


Figura 2.62. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zi nelucrătoare, duminică.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

Societatea Transport Public Local Deva S.R.L. deține un parc inventar format din 16 vehicule, dintre care 12 autobuze al căror an de fabricație este 2010, prevăzute cu podea coborâtă și rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, normă de poluare Euro 5, sisteme de climatizare vară/ iarnă funcționale și 4 midibuze al căror an de fabricație este 2015. Acestea sunt prevăzute cu podea coborâtă, ușă acces călători poziționată central, rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, normă de poluare Euro 5, sisteme de climatizare vară/ iarnă funcționale.

Numărul anual de călătorii înregistrate în perioada 2021-2022 s-a ridicat la 2.242.487 călătorii (1.073.285 călătorii în anul 2021, respectiv 1.169.202 călătorii în anul 2022)

înregistrate din vânzarea de bilete, gratuități și abonamente. Variațiile lunare ale celor 3 tipuri de legitimații în anii 2021 și 2022 sunt reprezentate în figurile 2.63-2.65. Se remarcă faptul că valoarea maximă a numărului de bilete vândute este specifică lunii septembrie 2021 (85.968 călătorii), respectiv lunii mai 2022 (96.631 călătorii), în timp ce valoarea minimă a fost înregistrată în luna ianuarie atât în anul 2021 (63.184 călătorii), cât și în anul 2022 (68.617).

Referitor la numărul de legitimații gratuite, în anul 2021 valoarea maximă a fost atinsă în luna martie (16.913 călătorii), iar cea minimă în luna decembrie (12.014 călătorii), în timp ce în anul 2022 valoarea maximă este specifică lunii octombrie (17.366 călătorii), iar cea minimă lunii ianuarie (11.367 călătorii).

În ceea ce privește abonamentele, în anul 2021 au fost vândute un număr de 8.585 abonamente, valoarea maximă fiind înregistrată în luna octombrie (1.316 abonamente), iar cea minimă în luna ianuarie (260 abonamente), în timp ce în anul 2022 numărul de abonamente vândute a crescut cu 77% ajungând la 15.238 abonamente (valoarea maximă: luna noiembrie – 1.627 abonamente; valoarea minimă: luna august – 449 abonamente).

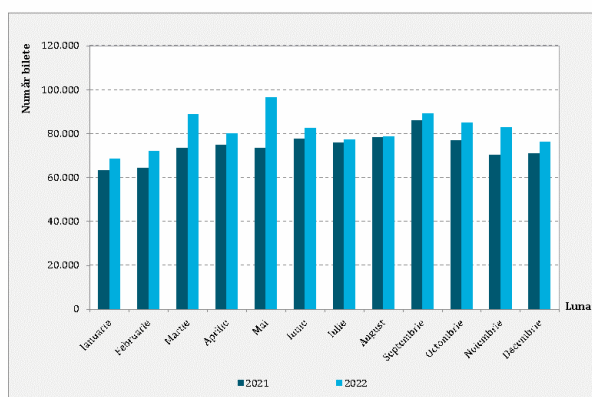


Figura 2.63. Număr lunar de bilete vândute în perioada 2021-2022. Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

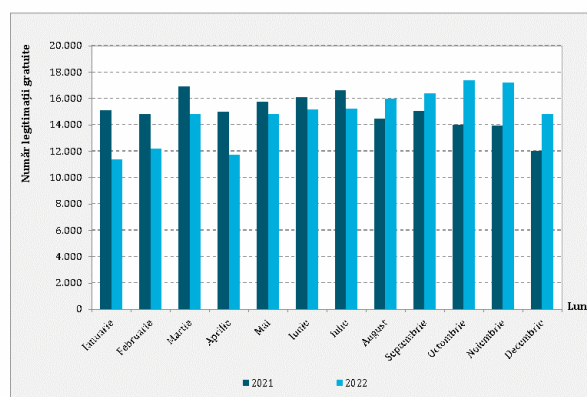


Figura 2.64. Număr lunar de legitimații gratuite vândute în perioada 2021-2022. Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

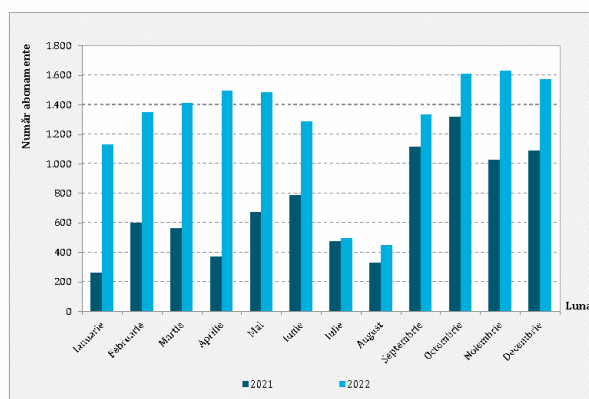


Figura 2.65. Număr lunar de abonamente vândute în perioada 2021-2022. Sursa datelor: Primăria Municipiului Deva.

Municipiul Hunedoara

Transportul public local din Municipiul Hunedoara funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 42689/42/16.07.2020, încheiat între Municipiul Hunedoara și operatorul de transport Societatea PRIM TRANSPREST S.R.L., care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a intrat în vigoare în data de 04.05.2021 și este valabil 5 ani.

Societatea PRIM TRANSPREST S.R.L. are ca principal obiect de activitate “Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători” (cod CAEN 4931). Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2018-2022 este reprezentată în figura 2.66.

Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2020 (2.354.131 lei), iar cea minimă în anul 2022 (4.143.816 lei). Activitatea din anul 2020 a fost afectată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

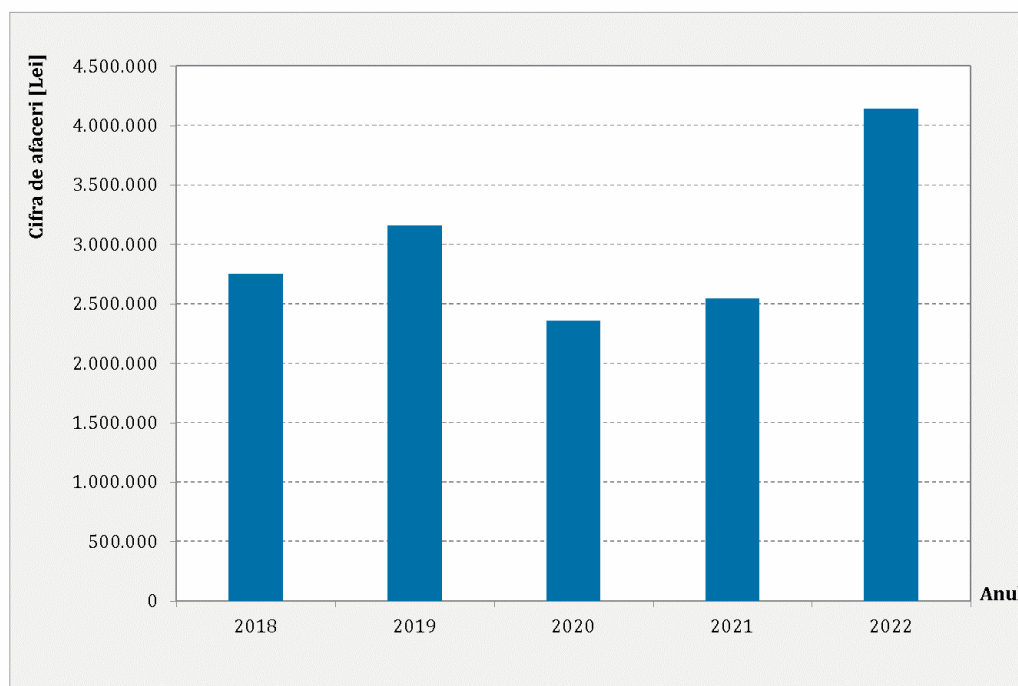


Figura 2.66. Cifra de afaceri, PRIM TRANSPREST S.R.L., 2018-2022. Sursa datelor: www.listafirme.ro.

Rețeaua de transport public din Municipiul Hunedoara este formată din 8 linii de transport cu lungimea totală (dus-întors) a traseelor de 136,7 km (tabelul 2.15).

Tabelul 2.15. Traseele liniilor de transport public.*Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.*

Linia	Denumire traseu	Lungime [km]	Număr stații
2 Magistrală	Gară - Magistrală	11,2	19
3 OM	Gară - OM	10	19
4 Chizid	Gară - Chizid	16	29
Linia 5	Gară - Draxlmaier	13,5	18
6 Peștiș	Centru - Limită Municipiu	22	14
Zlaști - Boș - Groș	Gară - Stână (Boș)	18	13
	Gară - int. Ciulpăz	30	18
Gară - Răcăștie	Gară - Răcăștie	16	11

Operarea serviciului de transport public este realizată în intervalul orar 05:00-24:00 atât în zilele lucrătoare, cât și în cele nelucrătoare.

Linia 6 Peștiș oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe această linie, în zilele lucrătoare vehiculele au un interval de succedare de 30 minute în perioada 06:00-18:00, în timp ce în restul intervalelor orare (05:00-06:00 și 18:00-21:00) frecvența este de 1 vehicul pe oră. Sâmbăta se menține frecvența de circulație specifică zilelor lucrătoare în intervalul 05:00-13:00, urmând ca până la 22:00 frecvența să fie de 1 vehicul pe oră. Duminica, în intervalul 06:00-19:00 circulă un vehicul pe oră.

Linia 3 OM circulă de luni până sâmbătă cu o frecvență de 2 vehicule pe oră în intervalul 07:00-13:00 și 1 vehicul pe oră în intervalele 06:00-07:00 și 13:00-21:00. Duminica, operarea serviciului de transport public se realizează în intervalul orar 08:00-19:00 cu o frecvență de 1 vehicul pe oră.

Cea mai redusă frecvență de circulație se întâlnește în cazul liniei 5 având 3 curse pe zi (luni-duminică) la orele la care se realizează schimburile la unitățile economice, 06:00-07:00, 14:00-15:00 și 22:00-23:00.

Pe linia Zlaști – Boș – Groș, din totalul de 12 curse pe zi lucrătoare, 4 circulă până la Stână, iar restul de 8 până la intrare Ciulpăz, frecvența fiind de 1 vehicul. În zilele nelucrătoare, frecvența se reduce la jumătate (2 curse până la Stână și 4 curse până la intrare Ciulpăz).

Celelalte linii aferente operatorului public sunt caracterizate de frecvența maximă de 1 vehicul pe oră, existând și intervale orare în care nu circulă.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservește cele 7 linii de transport public atât pentru zile lucrătoare, cât și pentru zile nelucrătoare, este prezentată în figura următoare.

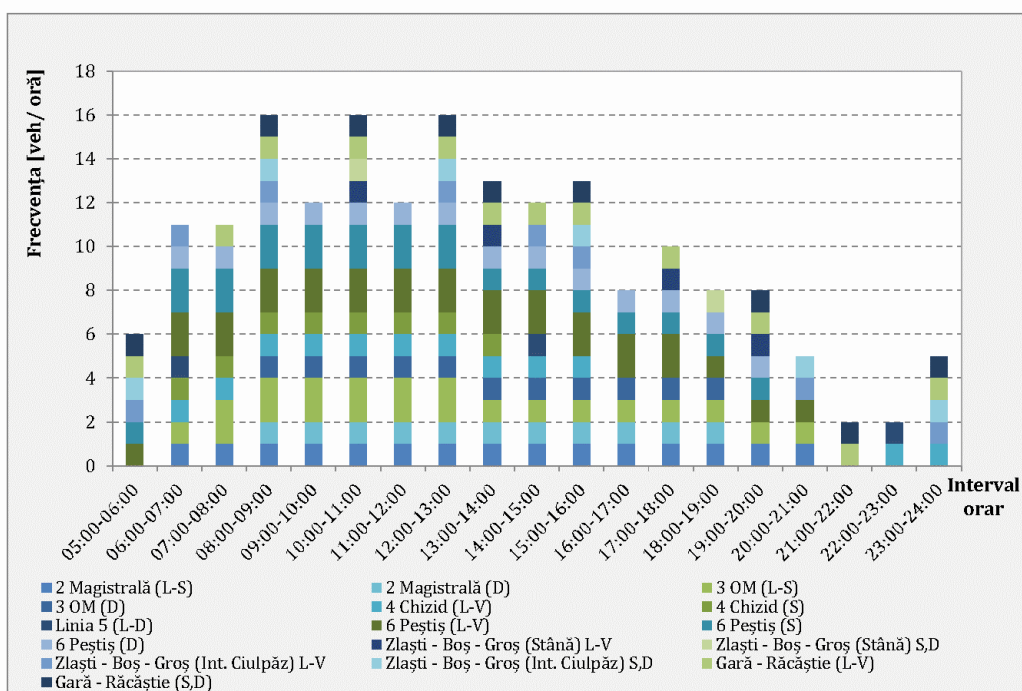


Figura 2.67. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile lucrătoare.

Sursa datelor: S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L.

Operarea serviciului de transport public de către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L., este realizată cu un parc format din 12 autobuze și 4 microbuze, cu capacități care variază între 19 și 162 locuri (figura 2.68).

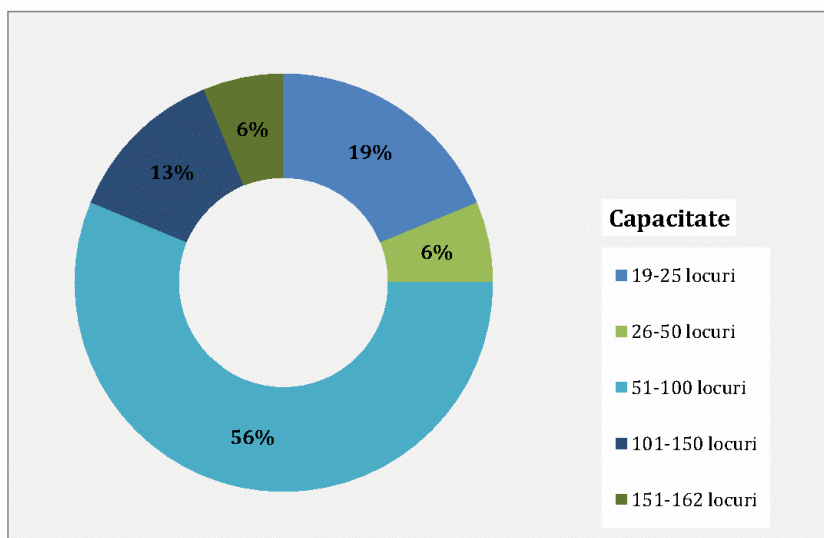


Figura 2.68. Structura parcului de vehicule după capacitate.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Mentținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normală de funcționare atrage după sine sporirea costurilor de mentenanță.

Mijloacele de transport au vechime cuprinsă între 10 și 27 ani, având depășită durata normală de funcționare de 8 ani⁴ (figura 2.69).

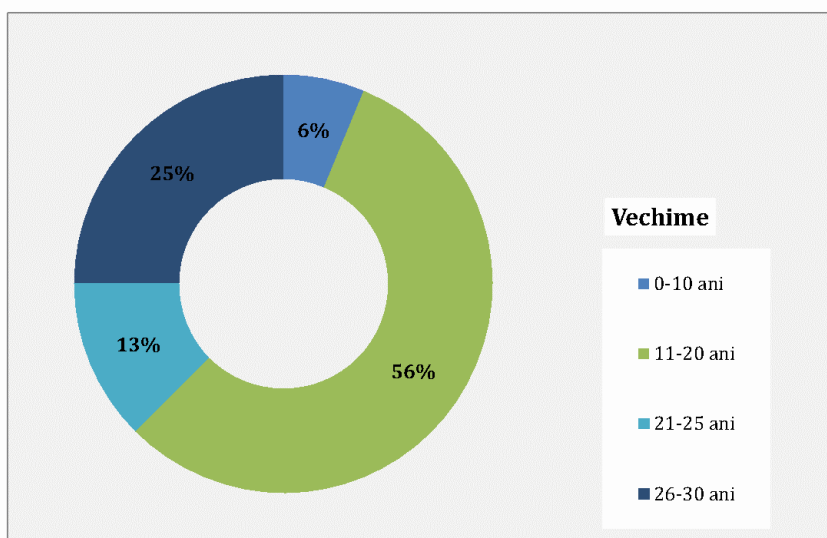


Figura 2.69. Structura parcului de vehicule după vechime.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Impactul asupra mediului este exprimat prin norma de depoluare în care se încadrează vehiculul. Din totalul parcului de vehicule 25% se încadrează în normele de depoluare Euro 4 și Euro 5, iar restul se încadrează în normele Euro 2 și Euro 3 (figura 2.70).

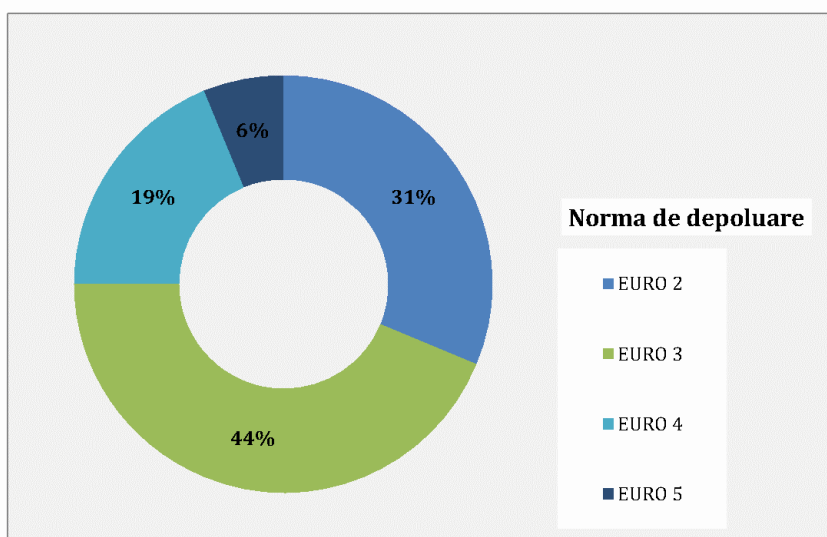


Figura 2.70. Structura parcului de vehicule după norma de depoluare.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

⁴ Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.

Numărul anual de călătorii înregistrate în perioada 2021-2022 s-a ridicat la 2.819.737 călătorii (1.308.180 călătorii în anul 2021, respectiv 1.511.557 călătorii în anul 2022). La nivel lunar, în anul 2022 numărul maxim de călătorii s-a înregistrat în luna noiembrie (137.277 călătorii), iar cel minim în luna iulie (113.835 călătorii), figura 2.71.

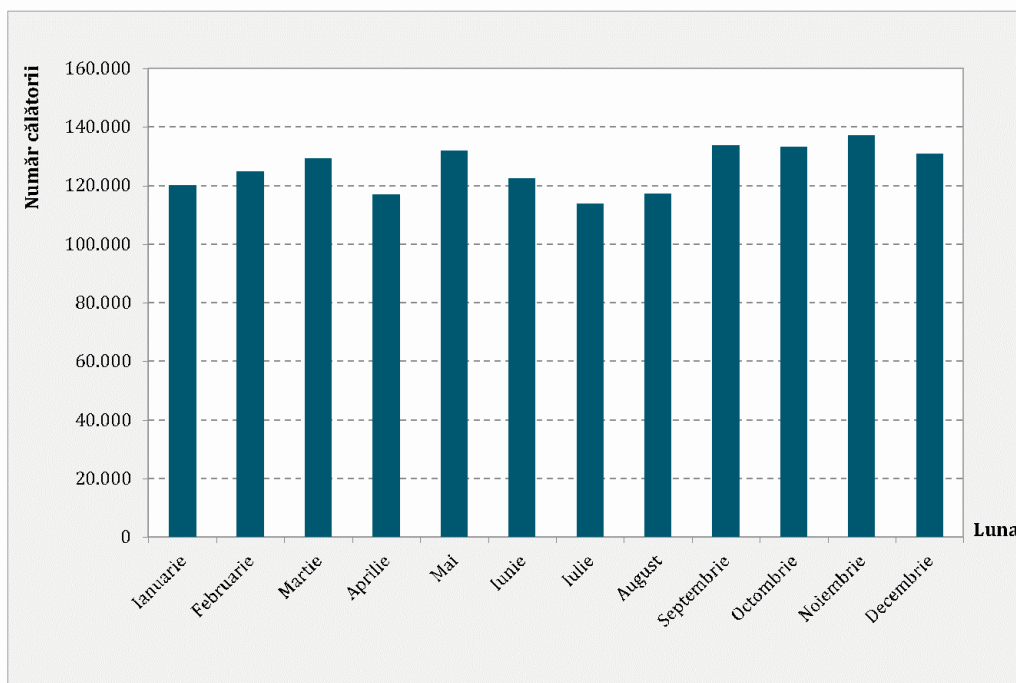


Figura 2.71. Număr lunar de călătorii, anul 2022.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Referitor la numărul de abonamente pentru elevi înregistrate în perioada septembrie 2022 – martie 2023, din figura 2.48 se constată creșterea progresivă până în luna noiembrie, urmată de o scădere în luna decembrie când a fost înregistrată ce mai mică valoare (301 abonamente), și din nou de creșteri, valoarea maximă fiind atinsă în luna februarie (359 abonamente), figura 2.72.

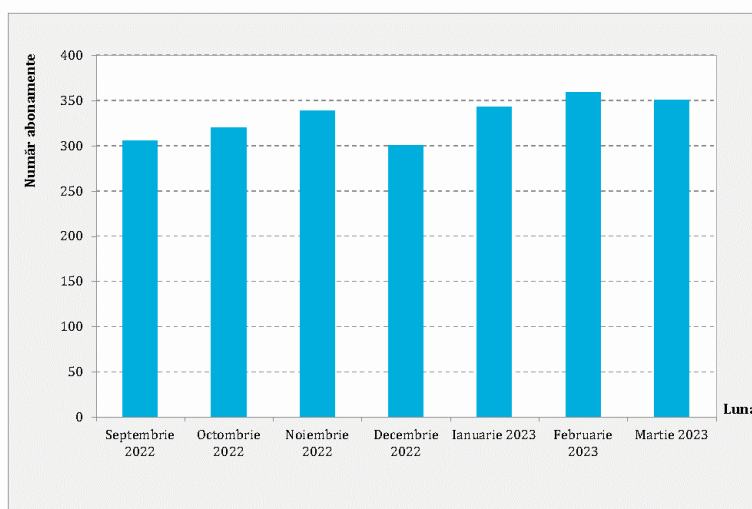


Figura 2.72. Număr abonamente în perioada septembrie 2022 – martie 2023. Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Orașul Călan

Transportul public local din Orașul Călan funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 227/22/23.06.2022, încheiat între Orașul Călan și operatorul de transport Inter Dani Trans S.R.L., care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a intrat în vigoare anul 2022 și este valabil 5 ani.

Societatea Inter Dani Trans S.R.L. are ca principal obiect de activitate "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători" (cod CAEN 4931). Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2018-2022 este reprezentată în figura 2.73. Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2019 (1.871.575 lei), iar cea minimă în anul 2021 (1.376.966 lei).

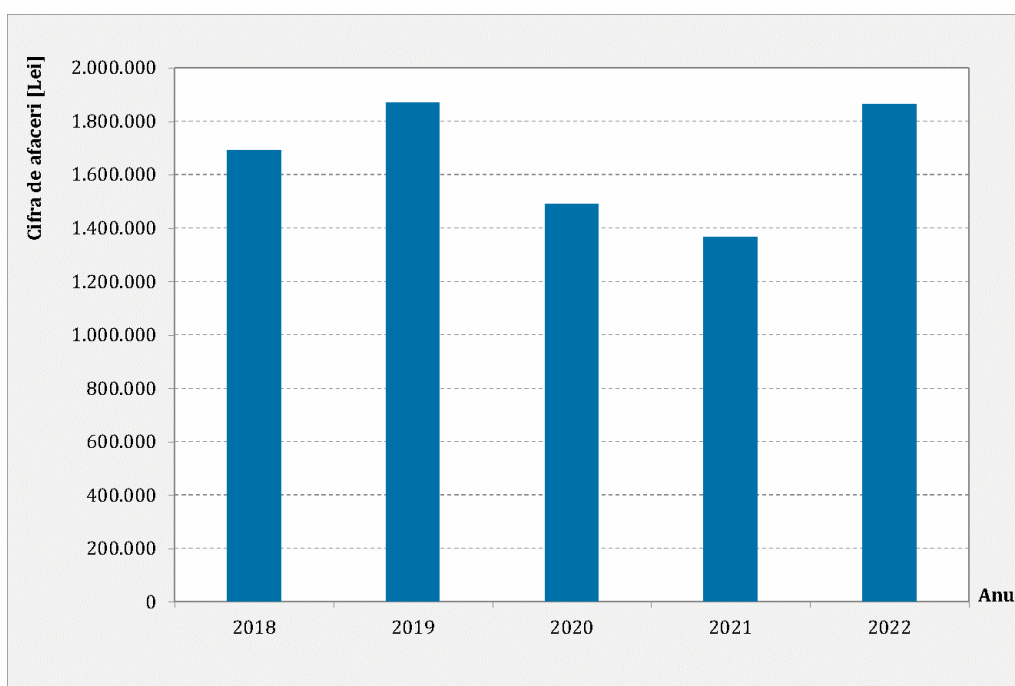


Figura 2.73. Cifra de afaceri, Inter Dani Trans S.R.L., 2018-2022. Sursa datelor: www.listafirme.ro.

Rețeaua de transport public din Orașul Călan este formată din 2 linii de transport cu lungimea totală (dus-întors) a traseelor de 14 km (tabelul 2.16).

Tabelul 2.16. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: HCL nr. 53/31.05.2022.

Linia	Denumire traseu	Lungime [km]	Număr stații
1	Orașul Nou – Orașul Vechi	6	8
2	Orașul Nou – Valea Sângiorgiului	8	4

Operarea serviciului de transport public este realizată în intervalul orar 06:00-23:30. Linia 1 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe această linie, intervalul de succedare la orele de vârf (06:30-07:30, 15:00-16:00) este de 15 minute, iar în restul zilei de 30 minute. Linia 2 circulă doar la orele 05:40 și 16:30.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservește cele 2 linii de transport public este prezentată în figura următoare.

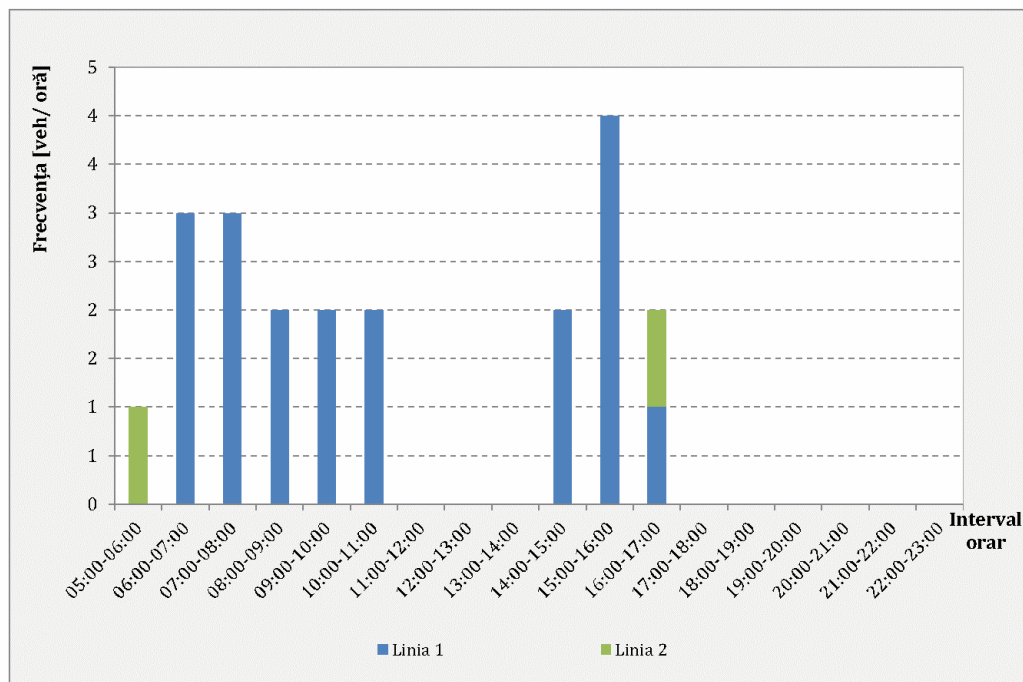


Figura 2.74. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz.

Sursa datelor: HCL nr. 53/ 31.05.2022.

Conform HCL nr. 22/2022, parcul auto utilizat pentru prestarea serviciului de transport cuprinde un număr de 2 autobuze M2, 16+1 locuri, an fabricație 2003, Euro 3.

Prin HCL nr. 53/ 31.05.2022 au fost stabilite trifele maxime la 3 lei/ bilet pentru traseul 1 și 6 lei/ bilet pentru traseul 2. Biletele de călătorie pot fi utilizate în zona tarifară corespunzătoare sau în orice zonă tarifară inferioară, pe orice mijloc de transport, în perioada de valabilitate calculată din momentul validării. Abonamentele de călătorie reprezintă 85% din prețul unui bilet de călătorie, înmulțit cu 2 călătorii pe zi și cu numărul zilelor lucrătoare din acea lună.

2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea/ destinația în Județul Hunedoara. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Hunedoara, având operatori privați.



Conform Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Hunedoara valabil, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deservesc cererea de transport generată/ atrasă de Județul Hunedoara este de 634, acestea fiind distribuite pe 82 trasee (tabelul 2.17).

Tabelul 2.17. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/zi	Capacitate transport [locuri], minim
1	001	Brad	Gura Barza	Groșuri	32	1	23
2	002	Brad	Gura Barza	Stănița	23	1	23
3	003	Brad	Crișcior	Zdrapți	11	3	23/10
		Brad - Crișcior - Zdrapți - Circulă pe perioada cursurilor școlare				1	
4	004	Brad	Ribița	Uibărești	11	2	10
5	005	Brad	Crișan	Dumbrava	19	2	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
6	006	Brad	Rișculița	Obârșa	20	4	23
7	007	Brad	Tomești	Căzănești	37	1	10
				-	23	1	
		Brad	Vața de Jos (prin Tomești)	-	29	2	
		Circulă pe perioada cursurilor școlare			2		
8	008	Brad	-	Dealul Mare	20	2	23
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
9	009	Deva	Ormindea	Hărțăgani	42	4	23
		Circulă prin Barbura			48	1	
10	010	Deva	Vălișoara	Brad	37	12	23
11	011	Deva	Hărău	Banpotoc	22	2	23
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				1	
12	012	Deva	-	Simeria	15	32	23/10
13	013	Deva	Simeria	Călan	27	16	23/10
14	014	Deva	Simeria	Orăștie	27	6	23
15	015	Deva	Turdaș	Pricaz	33	3	10
16	016	Deva	Orăștie	Geoagiu Băi	46	3	10
17	017	Deva	Sântuhalm	Hunedoara	18	68	23/10
18	018	Orăștie	-	Sibișelul Nou	20	2	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
19	019	Orăștie	-	Costești	24	9	23/10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	



Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/zi	Capacitate transport [locuri], minim
20	020	Orăștie	Pișchinți	Romoșel	26	3	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
		Orăștie	Pișchinți	-	13	3	
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
21	021	Orăștie	-	Geoagiu Băi	24	4	23
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
		Circulă în lunile iunie, iulie, august				1	
		Orăștie	Sanatoriu TBC	-	16	2	
22	022	Orăștie	-	Aurel Vlaicu	12	2	10
23	023	Deva	Boholt	Toplița Mureșului	14	3	10
24	024	Deva	Măgura	Săcărâmb	36	1	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
		Deva	Hondol	-	24	5	
25	025	Deva	Certej	Vărmaga	35	2	10
26	026	Deva	-	Târnava	22	5	10
27	027	Deva	-	Leșnic	16	5	10
		Circulă până în Feregi			47	2	
28	028	Deva	-	Panc	44	4	10
29	029	Deva	Fintoag	Lăpugiu de Sus	66	2	10
		Deva	-	Lăpugiu de Sus	56		
		Nu circulă prin Fintoag					
30	030	Deva	-	Zam	54	2	23
31	031	Simeria	Rapolțel	Boiu	22	1	10
			Raportu Mare		18	5	
32	032	Simeria	-	Geoagiu	20	1	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
33	033	Simeria	-	Hărău	16	4	10
34	034	Orăștie	-	Poiana	38	2	10
			Mada		58	1	
35	035	Orăștie	Jeledinți	Dâncu Mare	32	4	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
36	036	Hunedoara	Călan	Hațeg	34	6	10
37	037	Hunedoara	Nădăștia de Sus	Călan	20	1	10
		Circulă numai prin Nădăștia de Jos			16	2	
		Hunedoara	-	Călan	14	11	



Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/zi	Capacitate transport [locuri], minim
38	038	Hunedoara	Călan	Boșorod	23	1	23
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				1	
39	039	Hunedoara	-	Ocolișu Mic	30	1	10
40	040	Călan	Boșorod	Ocolișu Mic	16	2	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
		Călan	Boșorod	-	9	3	
41	041	Călan	Bățălar	Covragiu	23	1	10
42	042	Hațeg	Breteia Română	Vâlcele	20	1	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
43	043	Hunedoara	-	Nandru	15	4	10
44	044	Hunedoara	-	Mânerău	6	2	10
45	045	Petroșani	Hațeg	Deva	90	12	10
		Traseu rapid de conectare a orașelor					
46	046	Lupeni	Petroșani	Deva	111	1	10
47	047	Petroșani	-	Hațeg	47	2	10
48	048	Petroșani	-	Uricani	28	84	10
49	049	Lupeni	-	Buta	21	7	10
50	050	Petroșani	-	Aninoasa-Vale	17	15	10
				Aninoasa	16	9	
51	051	Petroșani	Petrila	Lonea	9	91	10
52	052	Petroșani	Cimpa	Răscoala-Pod Gura Răscoala	13	4	10
				-	11	29	
53	053	Petroșani	-	Jieț	14	5	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
54	054	Jieț	Maleia	Petroșani	7	5	10
55	055	Hunedoara	Ghelari	Bunila	33	2	10
				-	22	6	
56	056	Hunedoara	-	Cinciș Sat	10	8	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				1	
57	057	Hațeg	Paroș	Cârnic	27	3	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	23
58	058	Hațeg	Bucium Orlea	Balomir	10	5	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				2	
59	059	Hațeg	-	Coroiești	18	4	10
60	060	Hațeg	Federi	Uric	62	1	10



Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/zi	Capacitate transport [locuri], minim
			-		24	1	
61	061	Hațeg	-	Râu de Mori	20	5	10
62	062	Hațeg	-	Ohaba-Sibișel	31	1	10
63	063	Hațeg	Ciula Mare	Răchitova	35	4	10
64	064	Călan	Hațeg	Poieni	50	1	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
65	065	Deva	Dobra	Stânțești	41	1	10
66	066	Deva	Dobra	Bătrâna	50	1	10
67	067	Brad	-	Bulzeștii de Sus	30	1	10
68	068	Brad	Ormindea	Hărtașani	29	1	10
69	069	Brad	Șesuri	Curechiu	24	2	23
70	070	Brad	București	Merișor	16	2	10
71	071	Deva	Fornădia	Sulighete	18	1	10
72	072	Deva	Valea Lungă	Visca	48	1	10
				-	38	1	
73	073	Deva	-	Cherghes	21	2	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
74	074	Deva	-	Bârcea Mare	11	2	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare				1	
75	075	Simeria	Tâmpa	Petreni	10	1	10
		Circulă pe perioada cursurilor școlare					
76	076	Hunedoara	Călan	Orăștie	44	1	10
77	077	Hunedoara	Ciulpăz	Cerbăl	23	1	10
78	078	Hunedoara	-	Mănăstirea Prislop	25	3	10
79	079	Hunedoara	Hășdău	Lunca Cernii	44	1	10
				-	31	1	
80	080	Hunedoara	-	Teliucu Superior	11	2	10
81	081	Hunedoara	Lelese	Runcu Mare	49	1	10
				-	34	1	
82	082	Hațeg	-	Zeicani	27	1	10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt:

- Petroșani – Petrila – Lonea (91 curse);
- Petroșani – Uricani (84 curse);
- Deva – Sântuhalm - Hunedoara (68 curse).

Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe aceste trasee în zilele lucrătoare este prezentată grafic în figurile 2.75 – 2.77. Se observă că pe traseul Petroșani – Petrila – Lonea în intervalul 06:00-19:00 mijloacele de transport public circulă la interval de 10 minute, iar pe traseul Petroșani-Uricani, același interval de succedare se aplică în perioada 07:00-17:00. Pe traseul Deva – Sântuhalm - Hunedoara în intervalul 06:00-21:00 frecvența este de 4 vehicule pe oră.

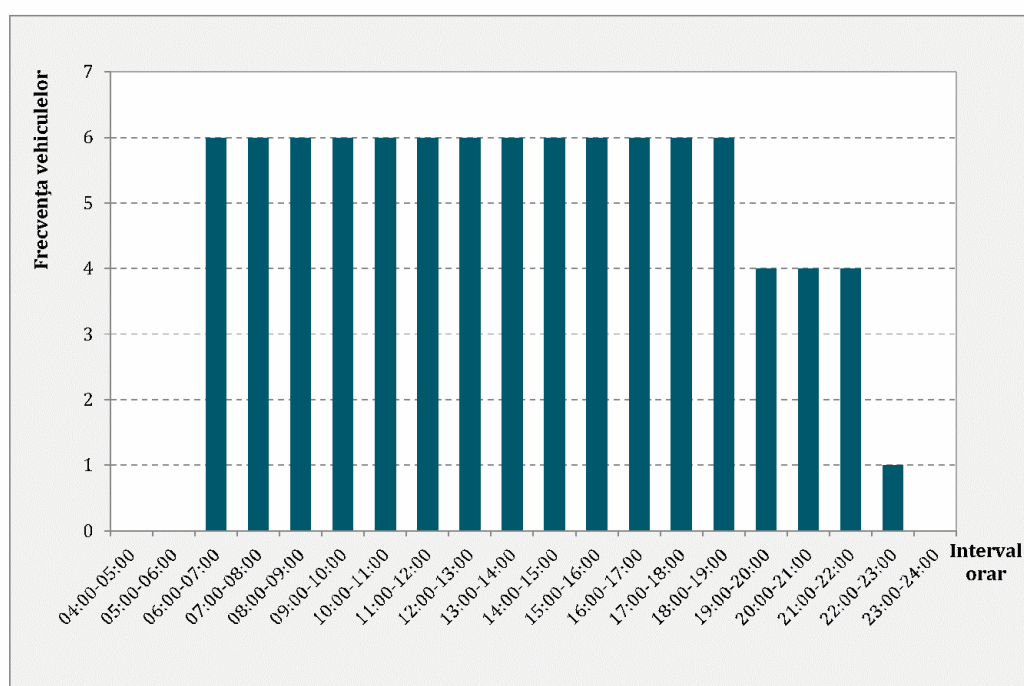


Figura 2.75. Frecvența de circulație, traseul Petroșani – Petrila – Lonea.

Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

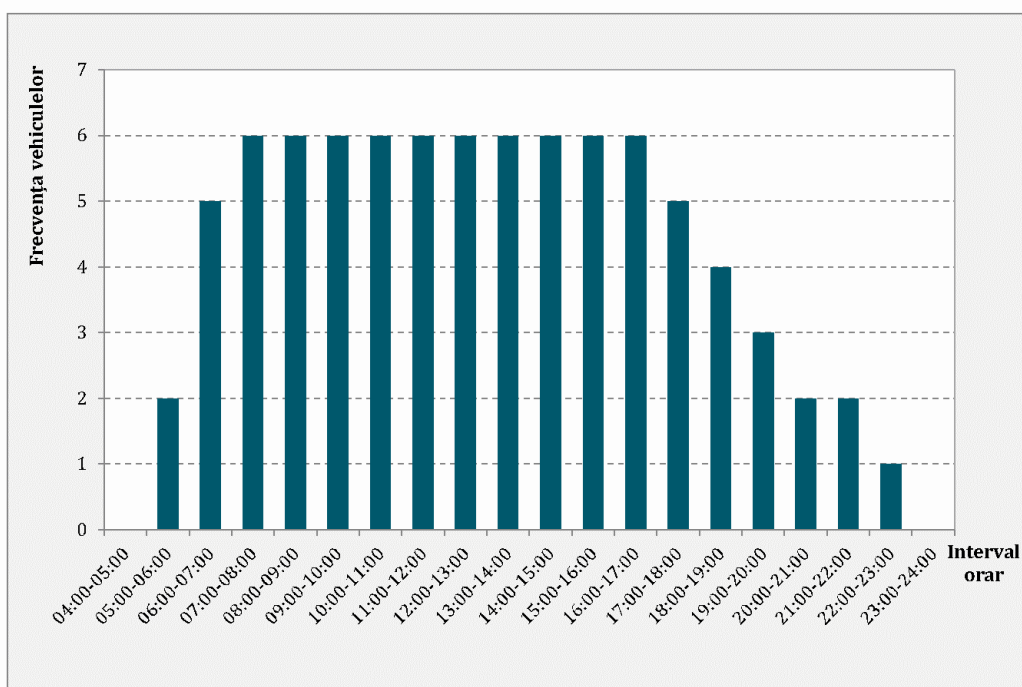


Figura 2.76. Frecvența de circulație, traseul Petroșani – Uricani.

Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

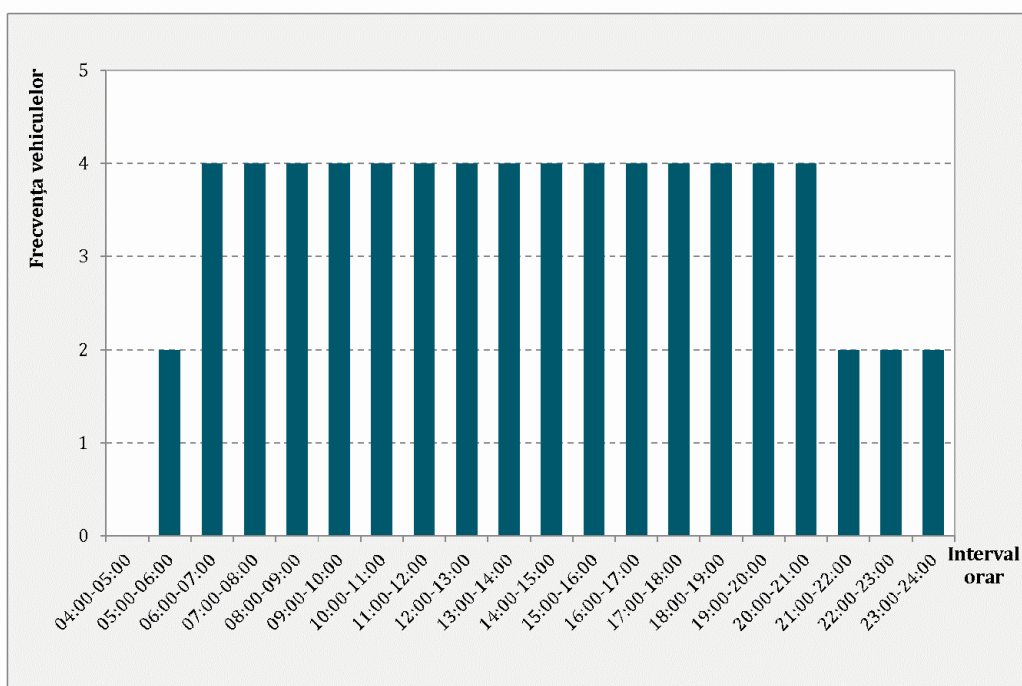


Figura 2.77. Frecvența de circulație, traseul Deva – Sântuhalm - Hunedoara.

Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

Distribuția numărului de trasee cu originea/ destinația la nivelul polilor de transport reprezentați de zonele urbane este evidențiată în figura 2.78.

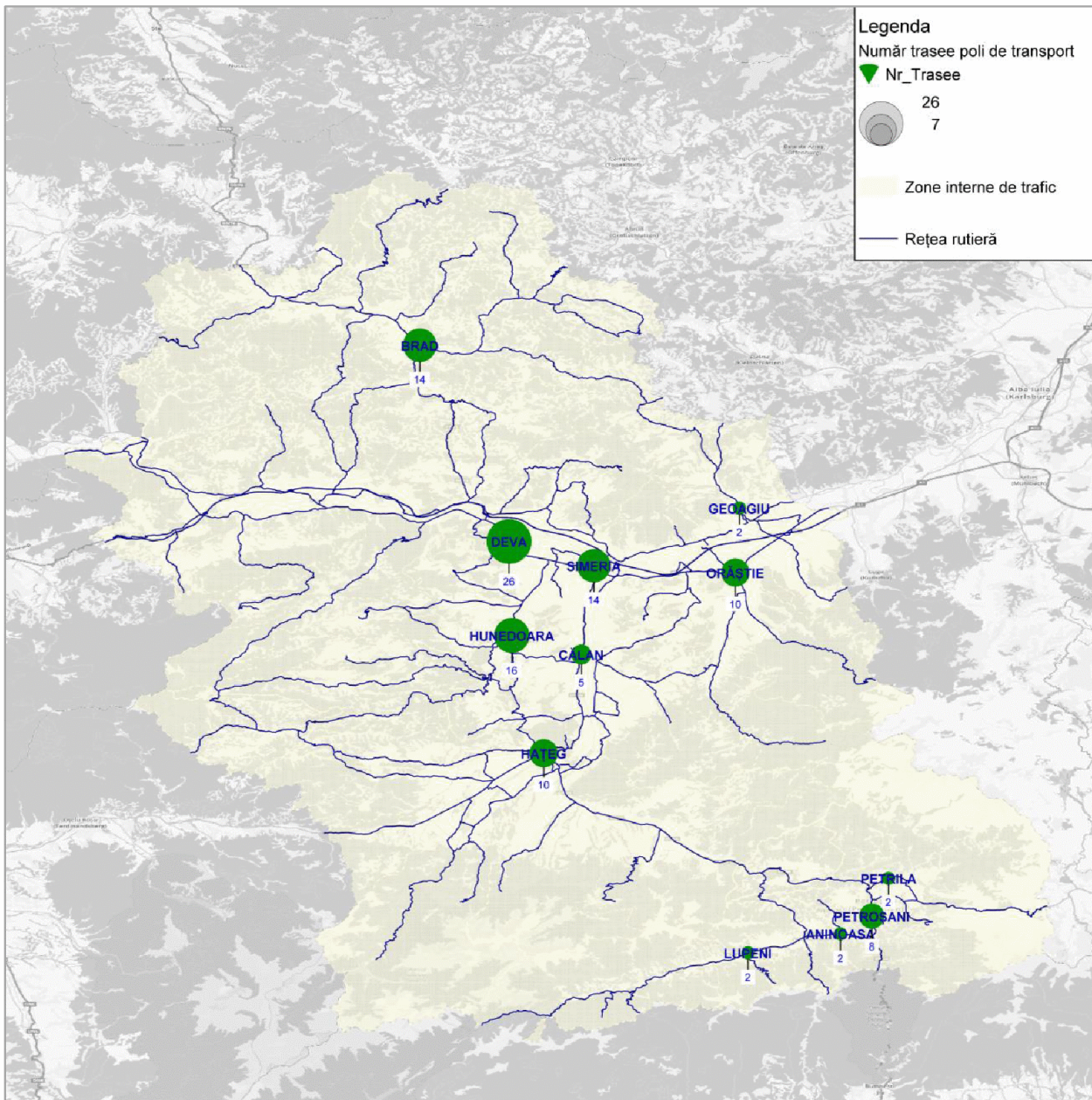


Figura 2.78. Poli de transport la nivel județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Hunedoara.

În situația actuală în zonele urbane din Județul Hunedoara nu sunt funcționale terminale de transport public amenajate astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor. Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) modern.

În lipsa unor terminale intermodale de călători amplasate la periferia zonelor urbane, vehiculele de transport public județean au stații intermediare și urmează trasee care se suprapun peste traseele de transport public urban. Efectele externe produse de circulația acestor vehicule (care sunt în număr considerabil) sunt suportate de locuitorii zonelor



urbane. Diminuarea acestei disfuncții se poate realiza prin creșterea ofertei de transport public și operarea cu mijloace de transport ecologice. O astfel de soluție va permite integrarea tarifară a serviciului de transport public, contribuind la creșterea atractivității acestui mod de transport, cu rezultate în reducerea numărului de autoturisme care utilizează rețeaua stradală și implicit în diminuarea efectelor externe (poluare atmosferică, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră).

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de ARR, în localitățile din Județul Hunedoara sunt prevăzute zilnic 34 curse (localitate de Origine sau de destinație a traseelor) – tabelele 2.18 – 2.21.

Tabelul 2.18. Trasee de transport public interjudețean – Originea/ Destinația în Municipiul Deva. Sursa datelor: ARR.

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Deva	Alba Iulia	2
Deva	Bistrița	1
Deva	Câmpeni	1
Deva	Cluj-Napoca	3
Deva	Oradea	2
Deva	Râmnicu Vâlcea	1
Deva	Reșița	1
Deva	Timișoara	2
București	Deva	2
Oradea	Deva	1
Iași	Deva	1
Târgu Jiu	Deva	1
Slatina	Deva	1
Total		19

Tabelul 2.19. Trasee de transport public interjudețean – Originea în Municipiul Brad. Sursa datelor: ARR.

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Brad	Cluj-Napoca	1
Brad	Timișoara	2
Total		3



Tabelul 2.20. Trasee de transport public interjudețean –
Originea în Municipiul Hunedoara. Sursa datelor: ARR.

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Hunedoara	București	1
Hunedoara	Cluj-Napoca	1
Hunedoara	Craiova	1
Hunedoara	Drobeta-Turnu Severin	1
Hunedoara	Târgu Mureș	1
Hunedoara	Tmișoara	1
Total		6

Tabelul 2.21. Trasee de transport public interjudețean –
Originea/ Destinația în Municipiul Petroșani. Sursa datelor: ARR.

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Petroșani	Craiova	1
București	Petroșani	2
Horezu	Petroșani	1
Râmnicu Vâlcea	Petroșani	2
Total		6

Disfuncția majoră asociată acestui mod de transport este dată de lipsa intermodalității. Cu excepția municipiilor Deva și Hunedoara, unde în zona stațiilor de cale ferată funcționează autogări și puncte terminus ale transportului public local, în situația actuală nu este realizată integrarea cu sistemul de transport public local. Ca și în cazul sistemului de transport public județean, trebuie menționat faptul că în situația actuală nu sunt funcționale terminale de transport amenajate astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor. Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unor terminale de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) moderne.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

La nivelul arealului de studiu transportul public în regim de taxi funcționează în localitățile urbane Deva, Brad, Hunedoara, Lupeni, Orăștie, Petroșani, Vulcan, Călăn, Geoagiu, Petrița, Simeria și localitățile rurale Certeju și Crișcior. În Municipiul Deva serviciul este gestionat de *Compartimentul monitorizare și control activități transport public local*, care funcționează în cadrul Primăriei. Conform HCL nr. 182/ 2014 și HCL nr. 447/2018, pe raza Municipiului Deva sunt autorizate să funcționeze 27 stații de taxi, cu o capacitate de 114 de autovehicule (tabelul 2.22). Pentru efectuarea transportului în regim de taxi sunt emise 261 autorizații.



Tabelul 2.22. Stații taxi în Municipiul Deva. Sursa datelor: HCL nr. 182/2014 și HCL 447/2018.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	B-dul Decebal	Catedrală	2
2		Operă	14
3		Parcarea de la Deva Mall - reamplasare în locul stației de autobuz	4
4	Piața Gării	Gară	10
5	Piața Victoriei	Transilvania	7
6	B-dul 22 Decembrie	Reamplasare în fața Policlinicii Municipiului Deva	7
7		Miorița	10
8		Dacia Service	4
9	Str. Dorobanților	Lângă magazinul de covoare, fosta reprezentanță Peugeot	3
10	Str. Mihai Eminescu	Astoria	7
11		Trident	6
12		Intersecția cu Str. Bejan	3
13		Inspectoratul de Poliție al Județului Hunedoara	2
14	Str. Bejan	Orizont	3
15	Str. Mărăști	Vis-à-vis de Sala Sporturilor	6
16	B-dul Mihail Kogălniceanu	Complex Comercial	2
17	Str. Avram Iancu	Vis-à-vis de Prefectura Județului Hunedoara	3
18	B-dul 1 Decembrie	Vis-à-vis de reprezentanța Nissan	2
19		Agenția Județeană de Ocuparea Forței de Muncă Deva	2
20	Str. Ion Creangă	-	2
21	Str. Horia	Cartier Viile Noi - în fața imobilelor cu nr. 177 și 179	2
22		Vis-à-vis de magazinul alimentară	3
23		Complex Baia Sărată Deva	2
24	Blocurile sociale - Zăvoi - Archia	În fața blocului nr. 6	2
25	Sat Cristur	În fața Căminului Cultural	2
26	Str. Sântuhalm	Pe lateralul Școlii Generale	2
27	Str. Nicolae Grigorescu	Vis-à-vis de imobilul nr. 5	2
Total			114

În Municipiul Brad transportul public în regim de taxi este gestionat de *Compartimentul pentru autorizare, monitorizare, control transport public local și transport în regim de taxi*,



care funcționează în cadrul Primăriei. Potrivit datelor furnizate, pe raza Municipiului Brad sunt autorizate să funcționeze 12 stații de taxi, cu o capacitate de 35 de autovehicule (tabelul 2.23). Pe raza municipiului sunt emise 35 autorizații.

Tabelul 2.23. Stații taxi în Municipiul Brad. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Str. Republicii	În fața blocului 18-24	5
2		În fața blocului 1	2
3		Optica	3
4		Parcare centrală - Monumentul latinității	3
5		Finanțe	3
6	Str. Independenței	-	2
7	Str. Libertății	Parcare bloc D1	4
8	Str. Dacilor	În fața blocului 8	3
9	Intersecția Str. Cuza Vodă cu Str. Moșilor	Poștă	2
10	Intersecția Str. Minerilor cu Str. Cuza Vodă	Zona parc	3
11	Str. 1 Mai	Zona Policlinicii	2
12	Piața agroalimentară	-	3
Total			35

Serviciul de transport public în regim de taxi din Municipiul Hunedoara este gestionat de Direcția Dezvoltare Durabilă, Birou pentru Monitorizarea Serviciilor Publice, care funcționează în cadrul Primăriei Municipiului Hunedoara. Potrivit datelor furnizate, pe raza localității sunt autorizate să funcționeze 15 stații de taxi, cu o capacitate de 125 de autovehicule (tabelul 2.24). Pe raza municipiului sunt emise 242 autorizații.

Tabelul 2.24. Stații taxi în Municipiul Hunedoara. Sursa datelor: Primăria Municipiului Hunedoara.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Piața Libertății	Centru vechi	9
2	Piața Gării	Intersecție cu B-dul Traian	15
3	-	Stadionul Michael Klein	12
4	-	Complex Păltiniș	10
5	Str. Viorele	-	10
6	B-dul Dacia, nr. 16-18	-	8
7	B-dul Dacia, bl. E3	-	4
8	Str. Mureșului, nr. 4-10	-	8



Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
9	Str. Mihai Viteazu	Complex Dunărea	7
10	Str. Pinilor, nr. 1	Vis-à-vis de Penny	7
11	B-dul Republicii, nr. 1	Parcare	4
12	-	Piața Obor	12
13	-	Policlinică - Spital	4
14	Str. Ciprian Porumbescu	-	10
15	Str. Ștrandului, nr. 1	-	5
Total			125

În Municipiul Lupeni, este autorizată să funcționeze o stație de taxi, cu o capacitate de 5 autovehicule, amplasată în fața magazinului Profi. Pentru efectuarea transportului în regim de taxi sunt emise 14 autorizații, iar pentru efectuarea transportului în regim de închiriere sunt emise 2 autorizații.

În Municipiul Orăștie sunt autorizate să funcționeze 7 stații de taxi, cu o capacitate de 47 autovehicule (tabelul 2.25). Pentru efectuarea transportului în regim de taxi sunt emise 77 autorizații.

Tabelul 2.25. Stații taxi în Municipiul Orăștie. Sursa datelor: Primăria Municipiului Orăștie.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Str. Gării	Gară	12
2	Str. Grădiștei	Autogară	12
3	Piața Victoriei	Zona grupului statuar	4
4		Zonă grup sanitar	3
5	Str. Unirii	Zona bloc 5	6
6	Str. Armatei	Zona magazin Palia	6
7	Str. Pricazului	Zona Sală de Sport	4
Total			47

În Municipiul Petroșani transportul public în regim de taxi este gestionat de *Compartimentul Transport Public Local, Salubritate și Iluminat Public*, care funcționează în cadrul Primăriei Municipiului Petroșani. Potrivit datelor furnizate, pe raza Municipiului Petroșani sunt autorizate să funcționeze 12 stații de taxi, cu o capacitate de 78 de autovehicule (tabelul 2.26). Pe raza municipiului sunt emise 160 autorizații.

Conform HCL nr. 82/ 2020, nivelul minim al tarifelor practicate de transportatorii autorizați este de 1,1 lei/km, iar cel maxim de 4,0 lei/km. Prin Regulamentul de organizare, funcționare



și autorizare a activității de transport în regim de taxi în municipiul Petroșani este stabilit faptul că atribuirea licențelor de taxi ține seama de următoarele criterii:

- vechimea autovehiculului de la data fabricației;
- clasificarea autovehiculului conform normelor de poluare Euro;
- volumul portbagajului util și echiparea cu instalație pentru aer condiționat;
- vechimea în ani de când transportatorul desfășoară autorizat activitatea de transport respectivă;
- gradul de protecție a pasagerului/ pasagerilor, respectiv existența airbagurilor pentru pasagerul din față/ pasagerii din spate;
- efortul investițional al transportatorului autorizat, definit de modul de deținere, în proprietate sau în temeiul unui contract de leasing, a autovehiculelor pe tipuri;
- posibilitatea asigurării reale a prezenței autovehiculului în activitate de minimum 8 ore pe zi lucrătoare;
- dotări suplimentare ale autovehiculului (GPS de monitorizare, dispozitivul fix de înregistrare a precizărilor făcute de client, perete despărțitor între conducătorul auto și clienți, dispozitiv de plată prin intermediul cardului bancar).

Autovehiculele a căror vechime depășește 5 ani, nu pot participa la procedura de atribuire autorizării taxi.

Tabelul 2.26. Stații taxi în Municipiul Petroșani. Sursa datelor: Primăria Municipiului Petroșani.

Nr. crt.	Denumire stație	Reper	Număr locuri
1	Gară CFR	-	8
2	Pasarelă Piața Victoriei	Situată pe DN 66	5
3	Piața Victoriei	Situată pe DN 66	10
4	Poștă veche	Situată pe b-dul 1 Decembrie 1918	6
5	Piața Agro	Situată pe str. Avram Iancu	10
6	Aeroport	Situată pe DN 66	6
7	Dacia	Situată pe DN 66	7
8	Parângul	Situată pe DN 66	7
9	Upsrom	Situată pe DN 66	3
10	Spital	pe b-dul 1 Decembrie 1918	5
11	Hotel Onix	pe b-dul 1 Decembrie 1918	6
12	Piața Victoriei	Situată pe DN 66 (sens Petrila)	5
Total			78

În Municipiul Vulcan, sunt autorizate să funcționeze 12 stații de taxi, cu o capacitate de 25 de autovehicule (tabelul 2.27). Pentru operatorii serviciului de transport în regim de taxi sunt emise 62 de autorizații.

Tabelul 2.27. Stații taxi în Municipiul Vulcan. Sursa datelor: Primăria Municipiului Vulcan.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	B-dul Mihai Viteazu	Între bloc E3 și bloc F8	Locuri de staționare pentru toate taxiurile
2		Bloc D1	2
3		Complex Europa	2
4		Poștă	2
5		Complex Pro-Europa	2
6		Bloc B45	2
7	Str. Nicolae Titulescu	Stație liceu	2
8	Str. Traian	Bloc 23	4
9	Str. Romană	Market Succes	2
10	-	Lampa "Brazi"	3
11	Cartier Sohodol	Biserică	2
12	Str. Șt. O. Iosif	Bloc 6	2
Total			25

În Orașul Călan, este autorizată să funcționeze o singură stație de taxi. Pe raza localității sunt emise 12 autorizații.

În Orașul Geoagiu, sunt autorizate să funcționeze 2 stații de taxi, cu o capacitate de 4 de autovehicule (tabelul 2.28). Pentru operatorii serviciului de transport în regim de taxi este emisă o singură autorizație.

Tabelul 2.28. Stații taxi în Orașul Geoagiu. Sursa datelor: Primăria Orașului Geoagiu.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Localitatea Geoagiu, Str. Calea Romanilor	Lângă Casa de Cultură	2
2	Localitatea Geoagiu-Băi, Str. Germisara	Lângă Casa de Cultură	2
Total			4

În Orașul Petrila serviciul este gestionat de *Compartimentul Corp Control Comercial și Autorizare Transport Local*, care funcționează în cadrul Primăriei Orașului Petrila. Conform datelor furnizate, pe raza Orașului Petrila sunt autorizate să funcționeze 14 stații de taxi, cu



o capacitate de 55 de autovehicule (tabelul 2.29). Pentru efectuarea transportului în regim de taxi sunt emise 58 autorizații.

Tabelul 2.29. Stații taxi în Orașul Petrila. Sursa datelor: Primăria Orașului Petrila.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Str. Minei	În fața blocului 33, sens spre Petroșani	4
2	-	Zona Casei de Cultură "Ladislau Schmidth"	4
3	-	Parcul Copiilor	9
4	-	Parcare Penny Market	9
5	-	Complex Asistență Socială Petrila	5
6	-	Zona Liceu Constantin Brâncuși	4
7	-	Piața Lonea	2
8	-	Complex Lonea - Școala Ana Colda	3
9	Pod Colonia Cimpa	S.C. Miruna S.R.L.	3
10	-	Cămin Bătrâni Brăteanu	2
11	-	Taia Centrul de Afaceri	1
12	Str. Republicii	În fața Parcului Copiilor, sens de mers spre Cimpa	3
13	Cap Linie Petrila	Sens spre Cimpa	5
14	-	Platou zona spațiu de joacă copii Jieț	1
Total			55

În Orașul Simeria, sunt autorizate să funcționeze 4 stații de taxi, cu o capacitate de 22 de autovehicule (tabelul 2.30). Pentru operatorii serviciului de transport în regim de taxi sunt emise 33 autorizații.

Tabelul 2.30. Stații taxi în Orașul Simeria. Sursa datelor: Primăria Orașului Simeria.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri
1	Între Str. Teilor și Cloșca	Vis-à-vis de blocul 19	2
2	Str. Victoriei	În zona din fața Stația C.F. Simeria	16
3	-	Lângă gardul Parcului Dendrologiv	2
4	Str. Avram Iancu	În fața Parcului de Afaceri Simeria	2
Total			22



În Comuna Certeju, este autorizată să funcționeze o stație de taxi amplasată pe DJ 761 aflată în Centrul civic al localității. Pentru efectuarea transportului în regim de taxi este emisă o singură autorizație de taxi.

În Comuna Crișcior, sunt autorizate să funcționeze 4 stații de taxi, cu o capacitate de 12 de autovehicule (tabelul 2.31). Pentru operatorii serviciului de transport în regim de taxi sunt emise 13 autorizații.

Tabelul 2.31. Stații taxi în Comuna Crișcior. Sursa datelor: Primăria Comunei Crișcior.

Nr. crt.	Denumire stație	Reper	Număr locuri
1	Zdrapți	DN 74	2
2	Crișcior	DN 74 la intersecția cu DJ 741	2
3		DN 74 în Gurabarza față în față cu clădirea SMS	4
4		DN 74 lângă blocul M 40, nr. 75	4
Total			12

2.3.5. Transport feroviar

Transport feroviar de călători deservește teritoriul administrativ al județului Hunedoara prin linia magistrală 200 Brașov - Podu Olt - Sibiu - Vințu de Jos - Simeria - Deva - Ilia - Săvârșin - Radna - Arad - Curtici (470 km) și liniile secundare 202 Simeria - Petroșani - Târgu Jiu - Cărbunești - Filiași, 207 Simeria - Hunedoara și 212 Ilia - Lugoj (figura 2.79).

Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR - SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Timișoara.

În total, rețeaua feroviară are o lungime de 289 km. Pe o lungime de aproximativ 75% din total, aceasta este electrificată.

În prezent, se află în proces de modernizare sectorul de cale ferată Gurasada - Simeria care face parte din Tronsonul Arad (Km 614) - Simeria și care include următoarele intervenții:

- realizare pod peste râul Mureș, pe variantă nouă de traseu, km 493+432, în lungime de 370 m (3.765 tone), cu 5 deschideri;
- realizare pod peste râul Mureș, pe variantă nouă de traseu, km 494+913, în lungime de 420 m (4.165 tone), cu 6 deschideri;
- realizare pod peste râul Mureș, pe variantă nouă de traseu, km 497+140, în lungime de 470 m (4.567 tone), cu 7 deschideri;
- realizare pasaj superior Gurasada, în lungime de 375 m, cu 14 deschideri.

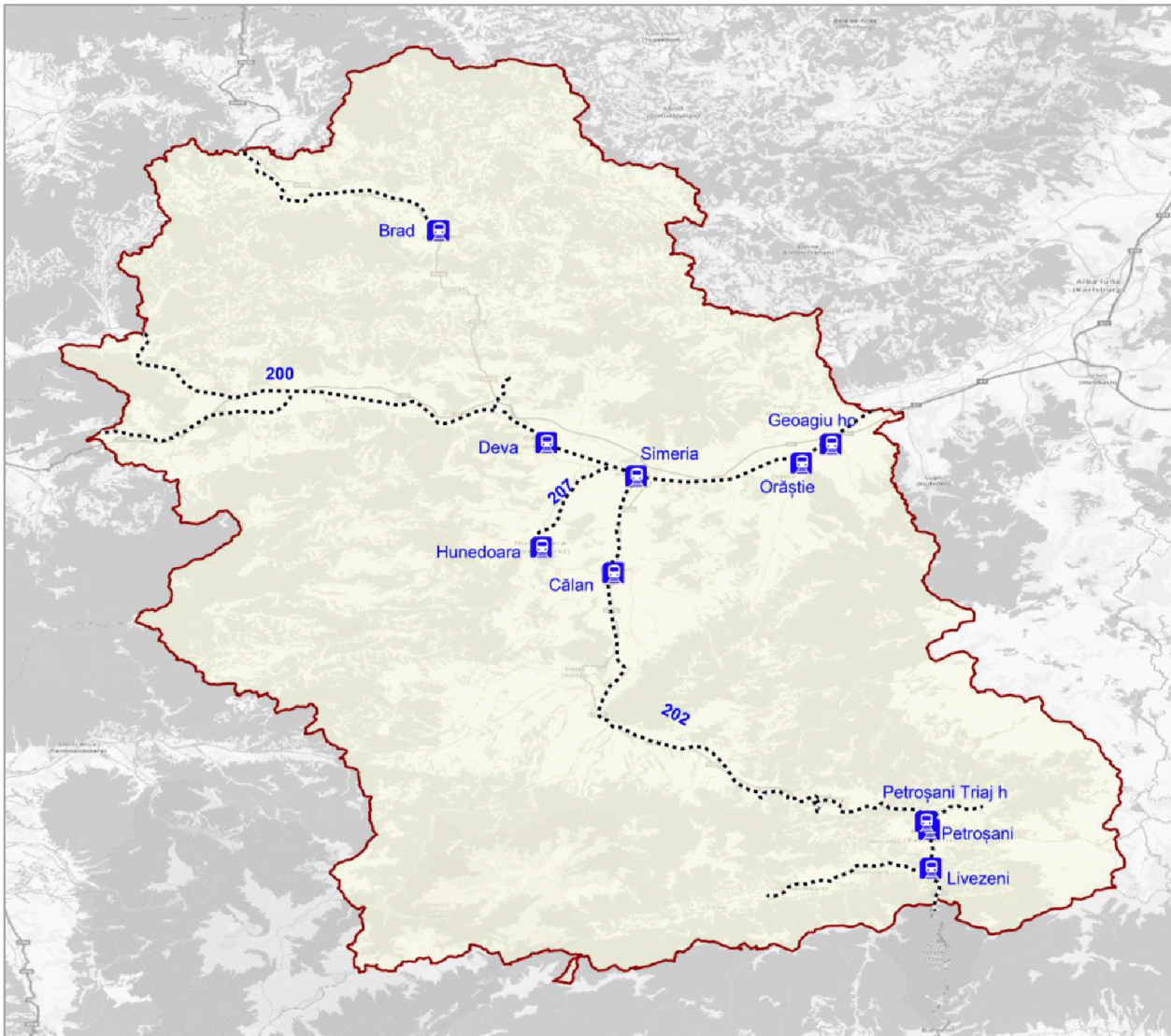


Figura 2.79. Harta rețelei feroviare, județul Hunedoara.

Proiectul include și linia CF 214, variantă nouă de traseu spre Hunedoara, cu linie simplă de cale ferată în lungime de 3.031 m.

Obiectivele contractului privind modernizarea tronsonului feroviar Gurasada-Simeria sunt:

- modernizarea a 40,83 km de infrastructură și suprastructură feroviară (linie dublă);
- sectoare noi de linie simplă: lini 214 spre Hunedoara (3.031 ml), linia 227 spre Brad (1.621 ml) și linia 216 spre Lugoj (3.500 ml);
- lucrări civile în 9 stații de cale ferată (inclusiv halte comerciale/puncte de oprire);
- modernizarea a 7 treceri la nivel;
- 17 poduri noi (dintre care 3 peste râul Mureș, cu deschideri între 50 și 110 m lungime);



- 27 de podețe din elemente prefabricate;
- 4 pasaje superioare (Deva, Mintia, Ilia, Gurasada);
- 3 pasaje inferioare (Săulești și Ilia);
- lucrări de electrificare și energoalimentare;
- lucrări de implementare a sistemului de siguranță a traficului ERTMS (ETCS nivel 2+GSM-R).

În cadrul acestui proiect este cuprinsă și reabilitarea stației de cale ferată Simeria care prevede următoarele îmbunătățiri:

- un lift în legătură cu holul central, cu stații la subsol, parter și etajul I;
- un nou tunel pietonal de subtraversare și acces la peroanele liniilor ferate 2 – 3 și 4 – 5 conectat la clădirea de călători prin subsolul acesteia;
- modernizarea peronului din fața clădirii pe o lungime de 270 de metri și a celor dintre liniile 2 și 3 și dintre liniile 4 și 5, pe o lungime de 400 de metri.

Potrivit Documentului de Referință al Rețelei C.F.R., Anexa 34a, versiunea 12.1.1, stațiile amplasate la nivelul teritoriului de analiză au următoarele caracteristici:

- Deva: stație de grad I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri;
- Brad: stație de grad III, amplasată pe secție de circulație neinteroperabilă, deschisă traficului de călători;
- Orăștie: stație de grad III, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri;
- Petroșani: stație de grad I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri;
- Livezeni: stație de grad II, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri;
- Călan: stație de grad Hm, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători;
- Simeria: stație de grad I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri.

Conform mersului de tren în vigoare, în decursul unei zile 152 trenuri au punct de oprire în stațiile din localitățile urbane ale județului (plecări/ sosiri) astfel:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| ▪ Stația Deva: 33 trenuri | ▪ Stația Livezeni: 9 trenuri |
| ▪ Stația Brad: 4 trenuri | ▪ Stația Călan: 13 trenuri |
| ▪ Stația Orăștie: 16 trenuri | ▪ Stația Geoagiu hc: 6 trenuri |

- Stația Petroșani: 20 trenuri
- Stația Simeria: 45 trenuri
- Stația Petroșani Triaj h: 6 trenuri

În figurile de mai jos sunt prezentate distribuțiile orare (sosiri/ plecări) ale ofertei de transport din stațiile de cale ferată amplasate în zonele urbane din județul Hunedoara.

Figura 2.80. Oferta de transport - stația Deva.
Sursa datelor: CFR Călători.

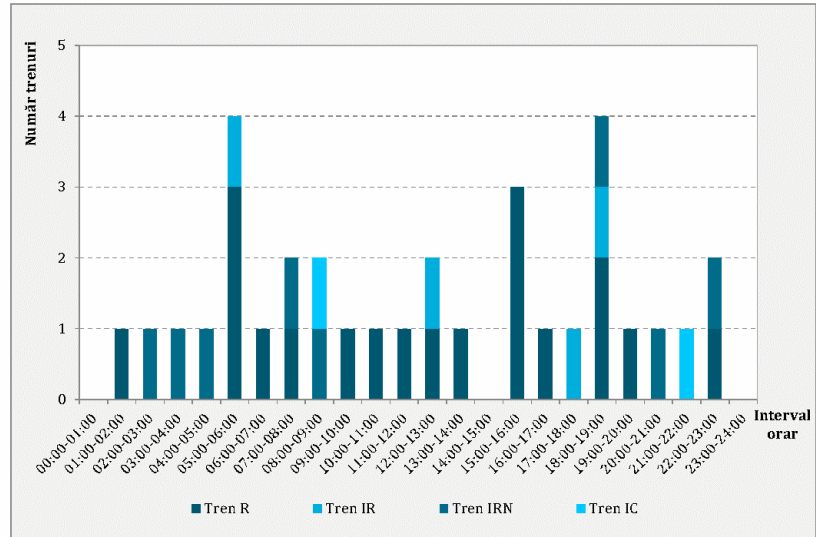


Figura 2.81. Oferta de transport - stația Brad.
Sursa datelor: CFR Călători.

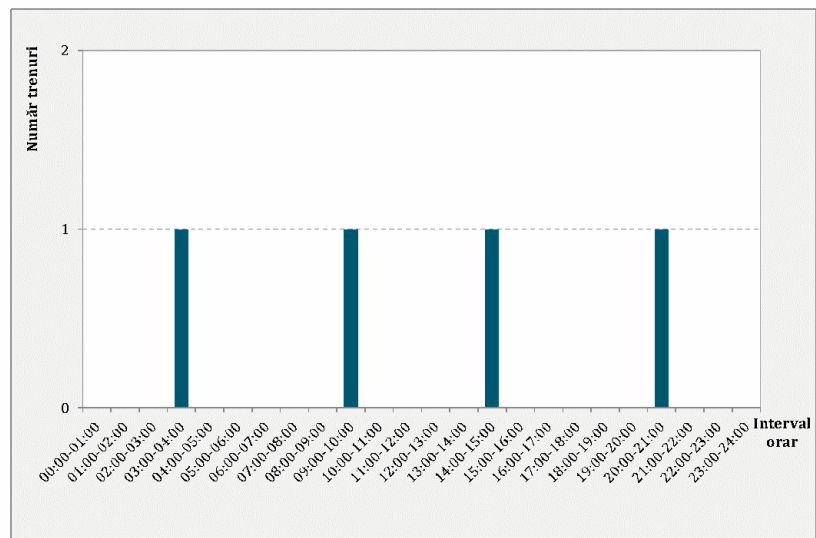


Figura 2.82. Oferta de transport - stația Orăștie.
Sursa datelor: CFR Călători.

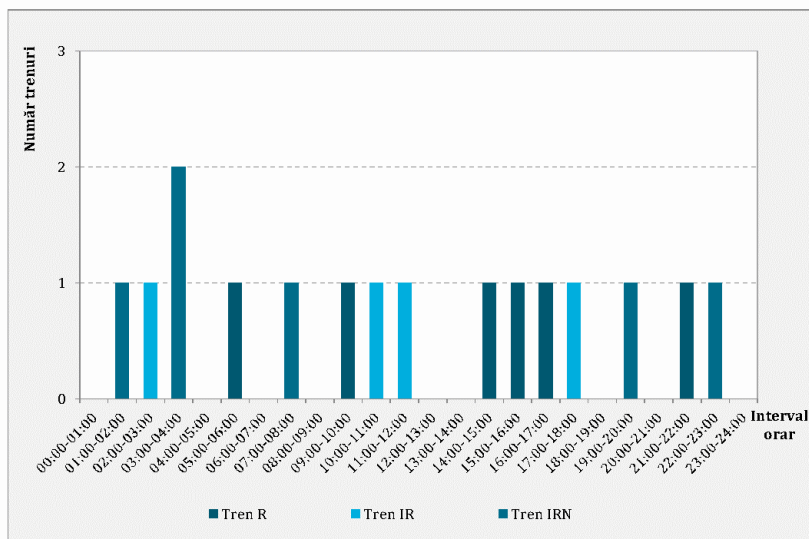


Figura 2.83. Oferta de transport - stația Petroșani.
Sursa datelor: CFR Călători.

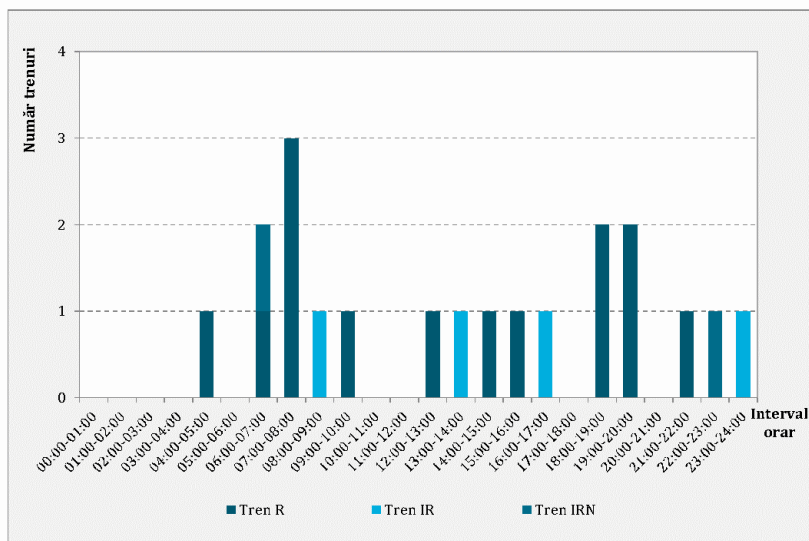


Figura 2.84. Oferta de transport - stația Petroșani Triaj h.
Sursa datelor: CFR Călători.

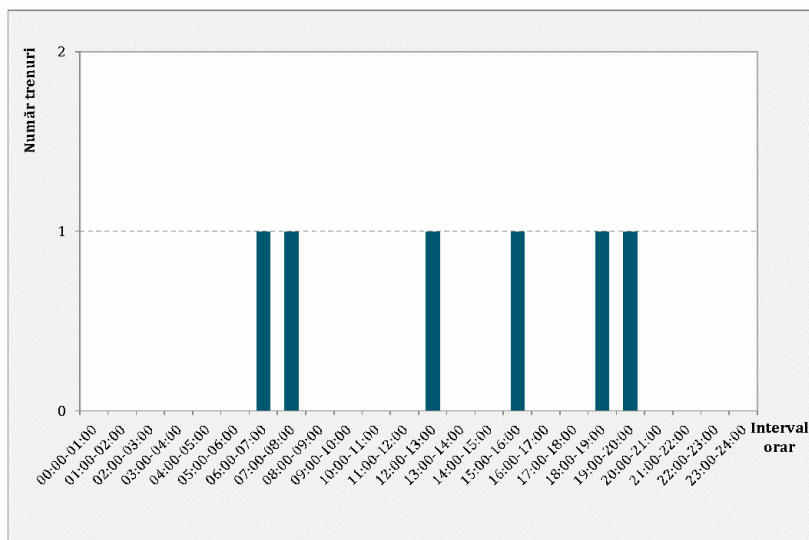


Figura 2.85. Oferta de transport - stația Livezeni.
Sursa datelor: CFR Călători.

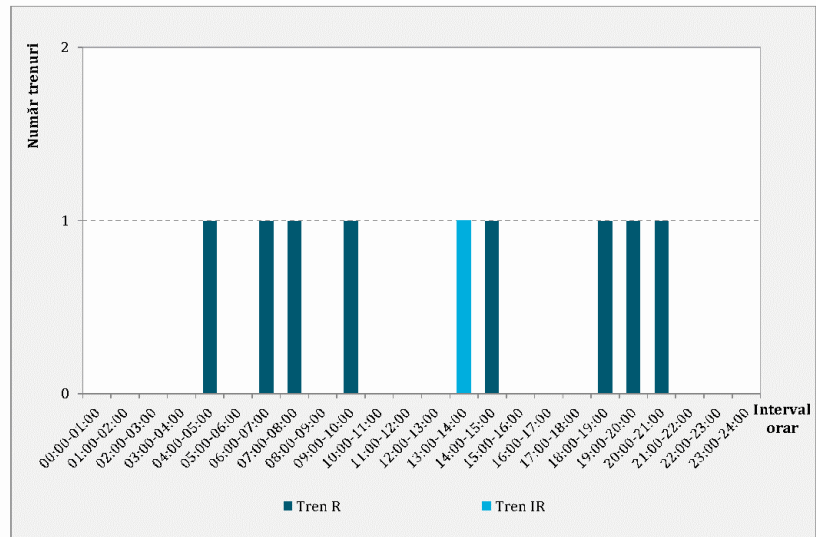


Figura 2.86. Oferta de transport - stația Călan.
Sursa datelor: CFR Călători.

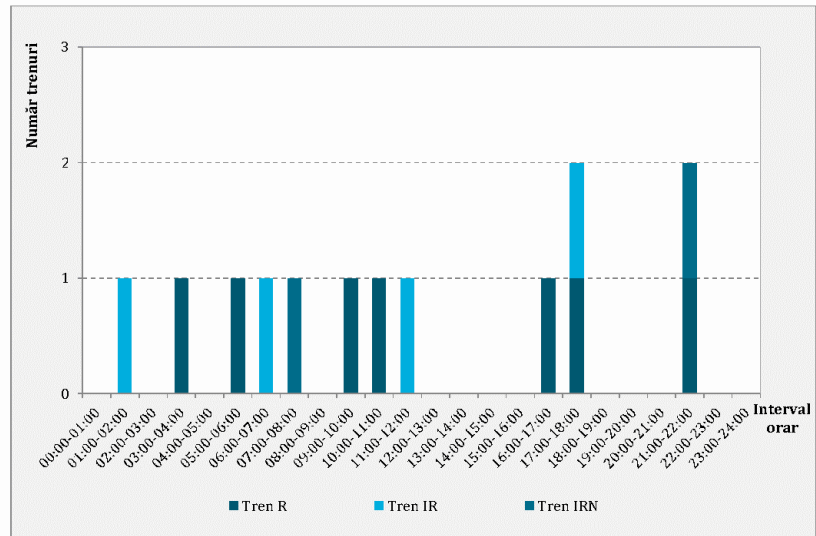


Figura 2.87. Oferta de transport - stația Geoagiu hc.
Sursa datelor: CFR Călători.

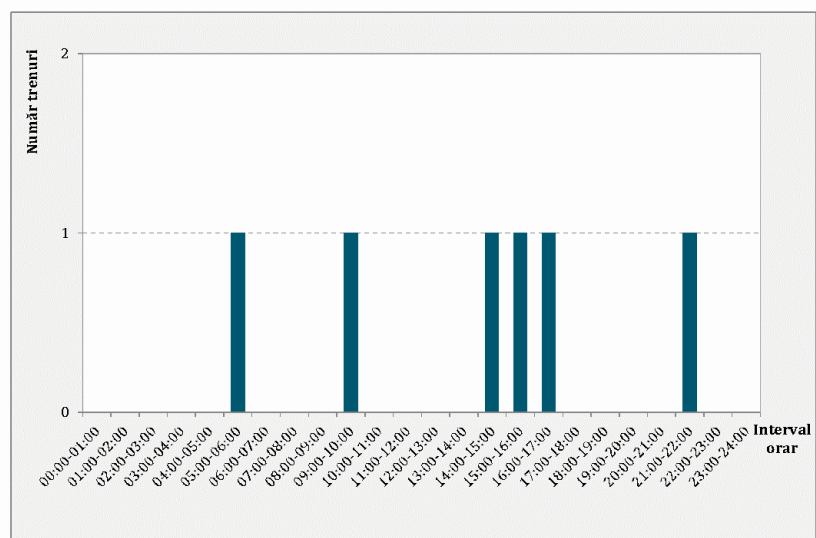
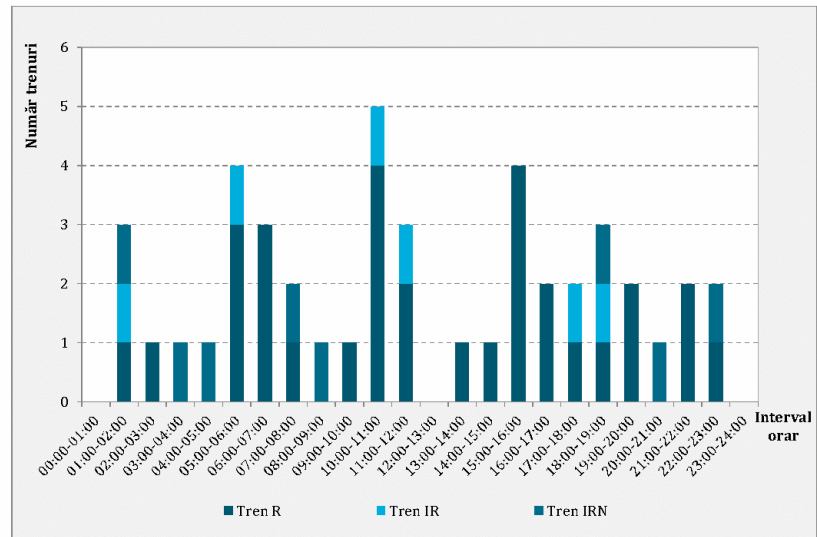


Figura 2.88. Oferta de transport - stația Simeria.
Sursa datelor: CFR Călători.



Trenurile care circulă pe rutele din județ sunt atât Regio (R) – care asigură legăturile preponderent la nivel local deoarece opresc în majoritatea stațiilor și haltelor de pe parcurs, cât și InterRegio (IR) – acestea opresc în general în stațiile mari și mijlocii și au viteza medie de circulație mai mare decât trenurile Regio. Există, de asemenea, trasee de noapte (IRN), care au și vagoane de tip cușetă.

Potrivit datelor prezentate în Master Planul General de Transport al României, cele mai mari valori de trafic sunt înregistrate pe sectorul Orăștie – Simeria – Deva, între 3.501 și 9.000 călători. Pe relația Simeria – Petroșani se înregistrează între 1.001 și 5.500 călători pe zi. În restul cazurilor, transportul feroviar atrage mai puțin de 1.000 de călători pe zi (figura 2.89).

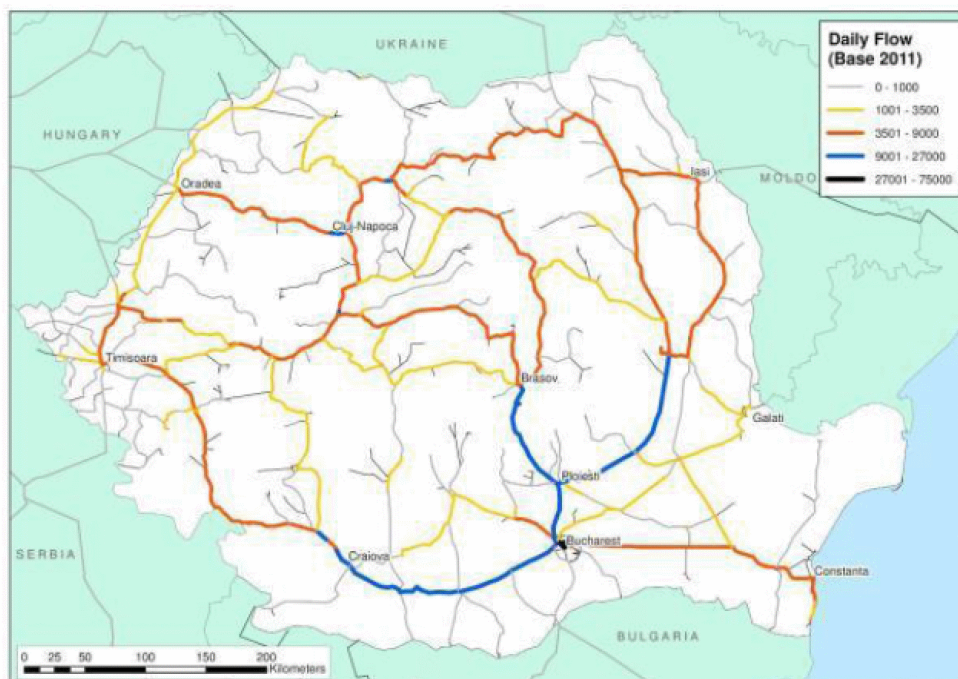


Figura 2.89. Fluxuri de călători – transport feroviar. Sursa datelor: MPGT.

Studiul privind introducerea trenurilor metropolitane la nivelul municipiilor reședință de județ din România, realizat în cadrul Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, care a fost elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în anul 2020, indică situarea Municipiului Deva pe locul 29 (15,2 puncte) în lista prioritizată la nivel național, în care se regăsesc 41 de municipii. Prioritizarea s-a realizat în cadrul unei analize multicriteriale, care a ținut seama de următoarele criterii:

1. Populație/km rute – 20%
2. Cifra de afaceri – 10%
3. Numărul agenților economici – 10%
4. Numărul angajaților – 10%
5. Potențialul universitar – 10%
6. Potențial de deservire aeroport – 5%
7. Apartenența aeroportului la rețeaua TEN-T - 5 %
8. Potențial de deservire turistică – 10%
9. Potențial de desconggestionare/câștig de timp – 10%
10. Viteza comercială feroviară – 10%

În cazul județului Hunedoara, pentru dezvoltarea trenului metropolitan în jurul Municipiului Deva identificat arealul delimitat de stațiile Ilia, Hunedoara, Călan, Orăștie (figura 2.90).

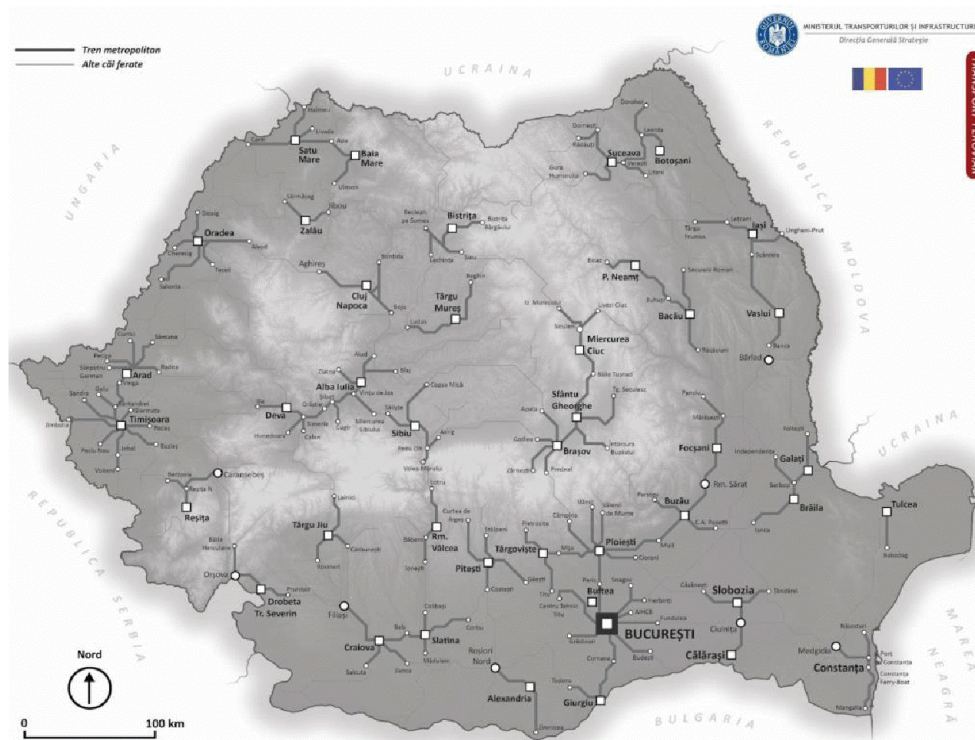


Figura 2.90. Tren metropolitan – rute posibile.

Sursa datelor: Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.



Trenul metropolitan reprezintă un exemplu de bună practică în ceea ce privește multimodalitatea transportului de pasageri, în care se utilizează un transport de masă prietenos cu mediul înconjurător, la care transportul rutier constituie complementaritatea pentru sistemul de transport în scop de navetă.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului public sunt:

- *racordarea teritoriului la rețeaua feroviară Trans Europeană de Transport TEN-T principală; estimări privind circulația cu viteză ridicată ca urmare a modernizării infrastructurii;*
- *susținerea utilizării transportului public local de către autoritățile publice locale prin acordarea de facilități pentru diferite categorii sociale (pensionari, elevi etc);*
- *vechimea mijloacelor de transport public local/ județean și încadrarea motoarelor autobuzelor în norme de depoluare reduse - cu consecințe negative asupra confortului resimțit de călători și cu impact negativ asupra mediului;*
- *lipsa unui sistem de tarifare integrat, care să prezinte accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;*
- *deficiențe în asigurarea accesibilității, siguranței și securității pentru toate categoriile de utilizatori (sisteme de informare în stații și în mijloacele de transport, sisteme de supraveghere video în stații, sistem de facilitare a accesului pentru persoanele cu mobilitate redusă etc);*
- *existența unor stații intermediare pentru transportul județean neamenajate corespunzător, ridicând probleme de siguranța circulației;*
- *deficiențe în asigurarea intermodalității la nivel local, în lipsa unor terminale intermodale pentru călători.*

2.4. Transport de marfă

Transportul de marfă în teritoriul de analiză se realizează pe cale rutieră și feroviară. La nivelul rețelei majore de circulație a județului Hunedoara autostrada A1 și drumurile europene/ naționale E68/ DN7 și E79/ DN 66 sunt cele care atrag valori importante ale fluxurilor formate din vehicule de marfă. Conform datelor de trafic, la nivelul unei zile medii din an autostrada A1 este utilizată de peste 3.500 atovehicule de marfă pe sens, din care aproximativ 60% sunt vehicule grele.

La nivelul orașelor au fost stabilite traseele de marfă pentru care este permis accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată (M.T.M.A.) mai mare de 7,5 tone, acestea fiind reglementate de Consiliile Locale prin următoarele Hotărâri: Municipiul Deva: HCL nr. 133/2010; Municipiul Brad: HCL nr. 69/2014; Municipiul Hunedoara: HCL nr. 201/2013; Municipiul Lupeni: HCL nr. 79/2007; Municipiul Petroșani: HCL nr. 95/2012; Municipiul

Vulcan: HCL nr. 28/2007; Orașul Călan: HCL nr. 30/2013; Orașul Simeria: HCL nr. 3/2022 și HCL nr. 36/2022.

În cazul celorlalte localități nu este reglementat transportul de marfă.

Traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfă la nivel județean sunt reprezentate în figura următoare.

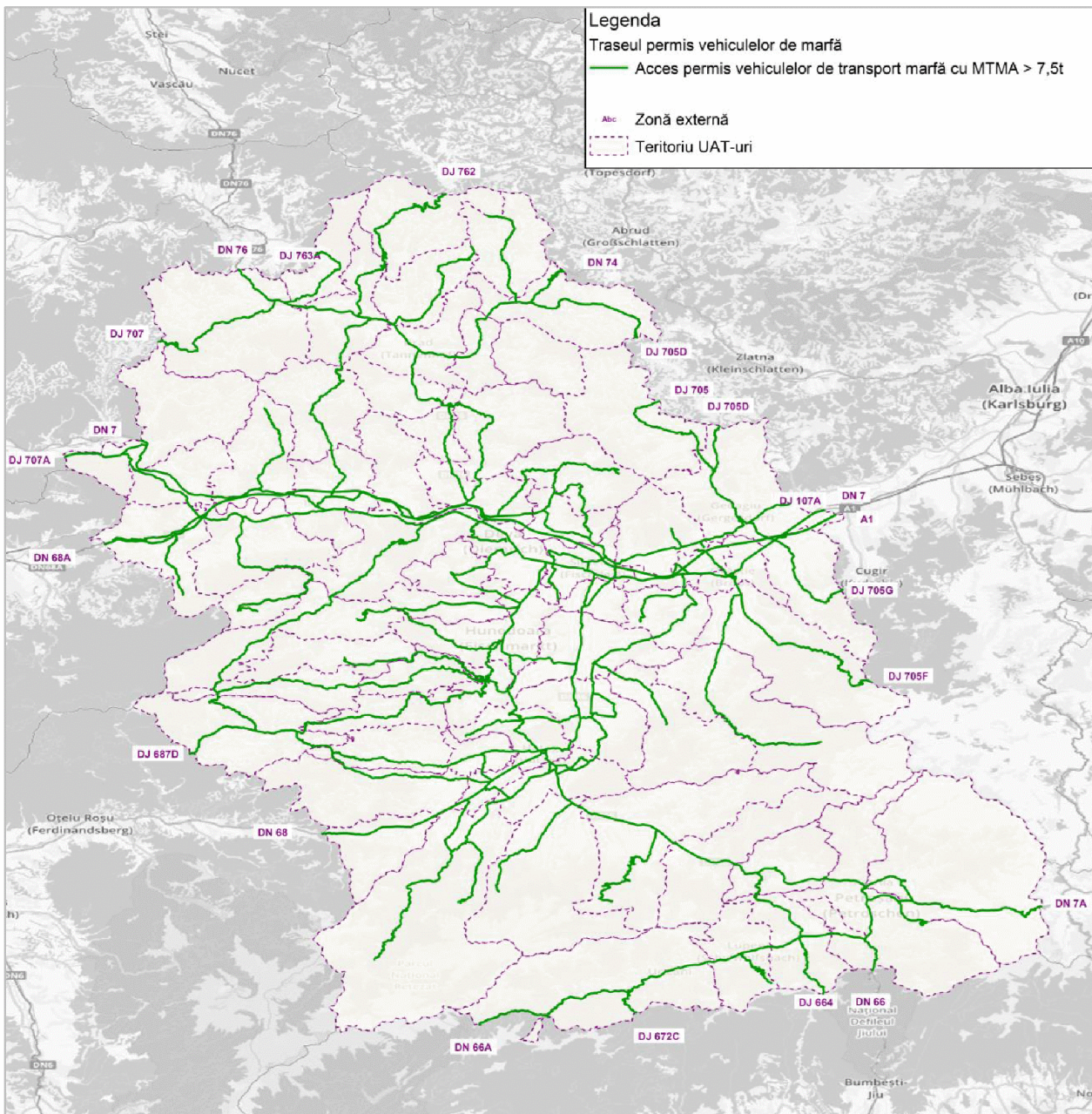


Figura 2.91. Trasee utilizate de vehiculele de marfă.

Pentru Municipiul Deva, Orașul Simeria și Municipiul Orăștie traficul de tranzit pe relația est-vest este preluat de autostrada A1. Deși există autostrada cu rol de variantă ocolitoare, legăturile acesteia cu zonele industriale sunt ineficiente, în special pentru Municipiul Deva și

Orașul Simeria. Nodul de legătură între autostrada A1 și rețeaua de drumuri naționale și județene este amplasat la nord de Municipiul Deva (în localitatea Șoimuș), ceea ce face ca traficul greu din zona de sud să utilizeze în continuare DN 7 prin interiorul celor două localități, ceea ce duce la încărcarea creșterea volumelor de trafic, cu impact nociv asupra factorilor de mediu și asupra calității vieții populației. De altfel, toate localitățile traversate de drumul european E79 sunt afectate de prezența traficului de tranzit.

La nivelul județului funcționează 4 centre logistice (figura 2.92).

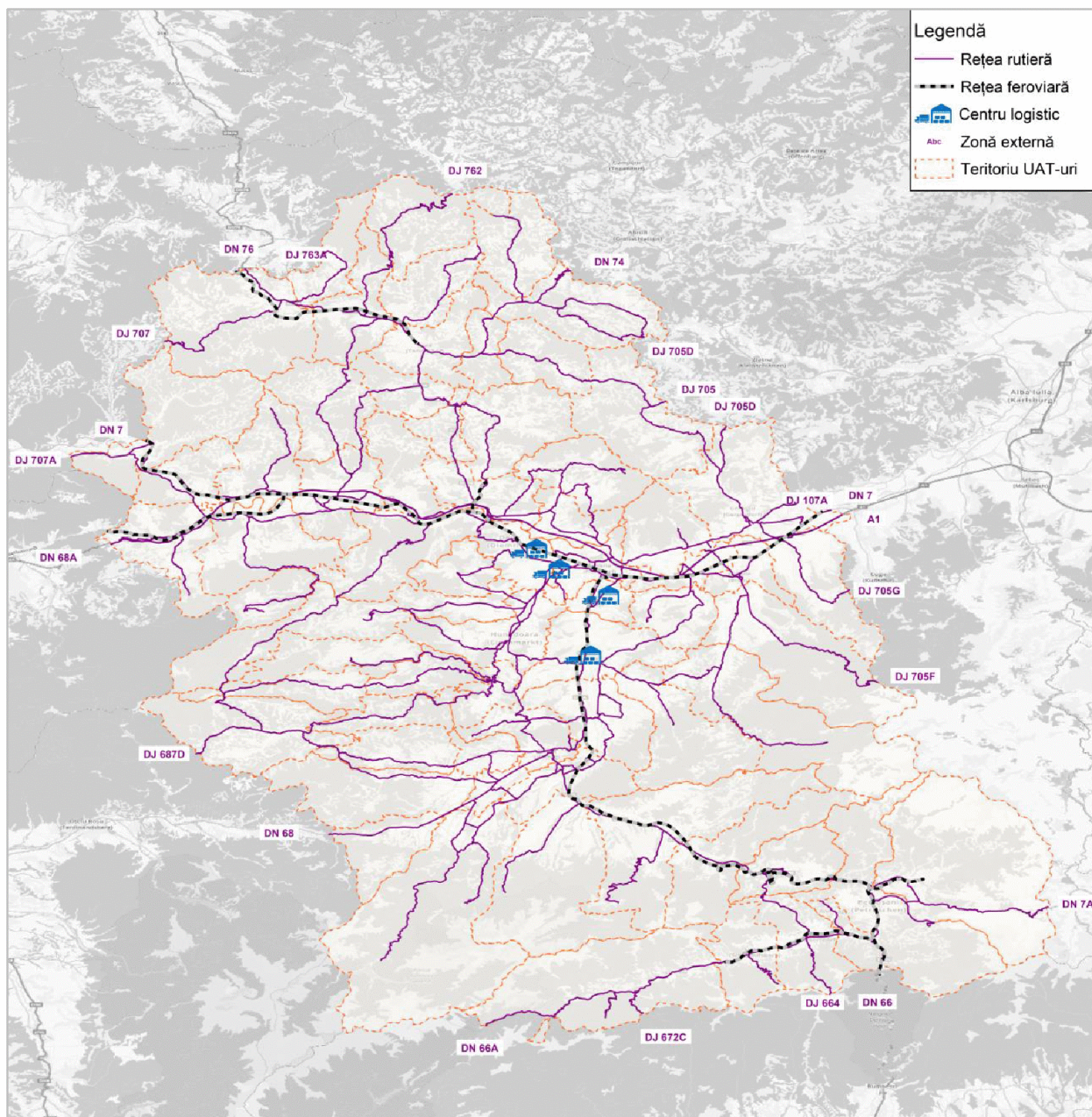


Figura 2.92. Amplasarea în teritoriu a centrelor logistice din județul Hunedoara.

După cum se observă, centrele logistice au acces la rețeaua rutieră. Două sunt amplasate în Municipiul Deva - unul în zona industrială cu acces din Str. Depozitelor (DJ 700B) și unul în

localitatea componentă Sântuhalm cu acces din DJ 687, unul în Orașul Călan - cu acces din Str. Furnalistului și unul în Comuna Băcia - cu acces din DN 66 Se observă ca aceste centre sunt conectate doar la rețeaua rutieră, nu și la cea feroviară, ceea ce constituie disfuncție majoră în asigurarea intermodalității.

În ceea ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cele mai apropiate terminale multimodale de județul Hunedoara sunt amplasate la Craiova, județul Dolj (nefuncțional) și Glogovăț (Vladimirescu), județul Arad (funcțional). Din figura 2.93, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este slab utilizată.

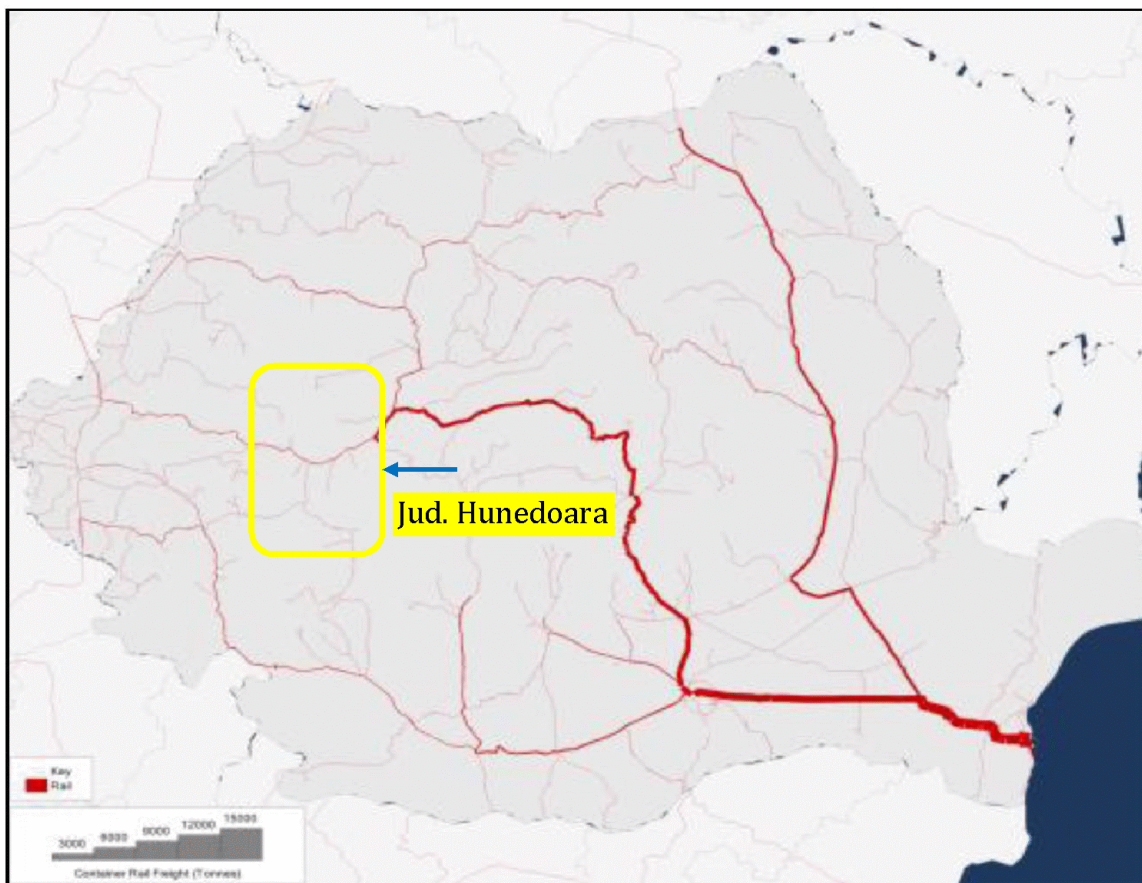


Figura 2.93. Fluxul de transport feroviar de containere, tone. Sursa: MPGT, 2016.

Conform bazei de date *citadini.ro*, în care se găsesc informații privind activitatea de transport de marfă exprimată prin numărul trenurilor de marfă, care au tranzitat anual stațiile din județul Hunedoara, se observă că doar 11 dintre cele 14 localități urbane din județ (Deva, Brad, Hunedoara, Lupeni, Orăștie, Petroșani, Vulcan, Călan, Geoagiu și Simeria) au înregistrat valori în perioada 2015-2019.

Distribuția anuală a numărului de trenuri pe fiecare localitate este prezentată în figura 2.94. Se remarcă faptul că în anul 2016 în Orașul Simeria s-a înregistrat numărul maxim de trenuri

(53.619), în timp ce municipiile Deva, Brad și Hunedoara nu au înregistrat valori în anii: 2015 - Deva, 2016 și 2019 - Brad și 2018 și 2019 - Hunedoara.

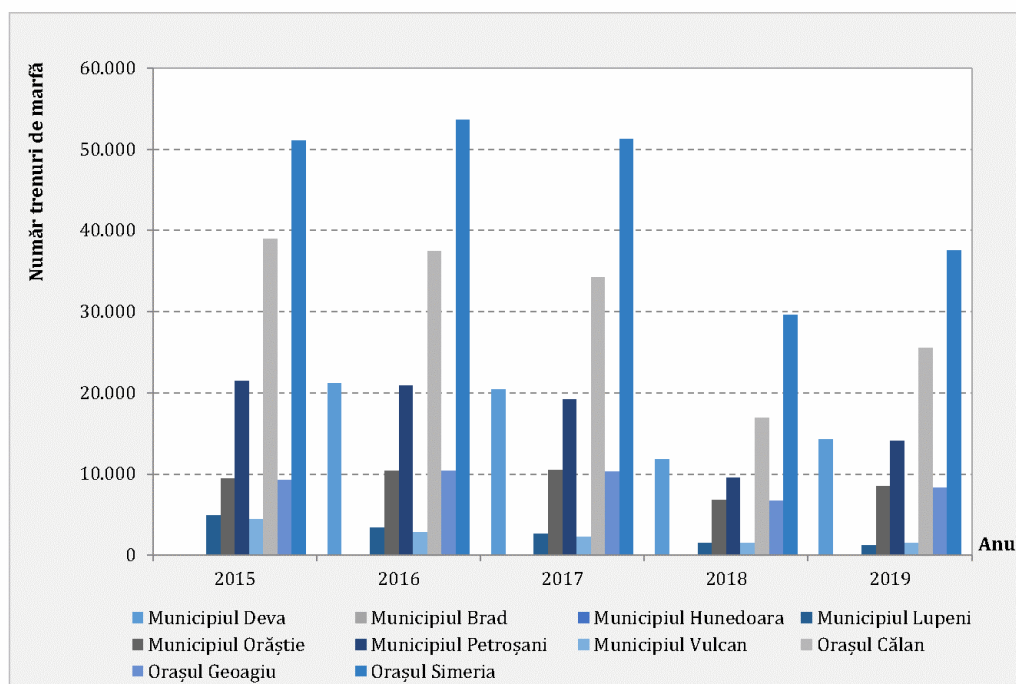


Figura 2.94. Numărul trenurilor de marfă – localități urbane din Județul Hunedoara.

Sursa datelor: www.citadini.ro.

La nivel local, în zonele urbane incluse în arealul de studiu nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană. Impunerea unor astfel de reglementări, care să includă și mențiuni privind norma de depoluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ – unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv și sustenabil.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului de marfă sunt:

- prezența reglementărilor privind accesul vehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 7,5 tone pe străzile din zona urbană;
- lipsa reglementărilor privind logistica urbană;
- lipsa arterelor ocolitoare, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;
- nivel redus de utilizare a transportului feroviar de marfă;
- intensitatea redusă a fluxurilor intermodale;
- accesibilitatea redusă a spațiilor logistice la rețeaua feroviară.



2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care localitatea ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.

Localitățile, în special cele în care se efectuează frecvent călătoriile pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- spații pietonale generoase;
- marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;
- siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);
- accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);
- amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;
- parcuri pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement).

Rețelele de transport rutier din zonele urbane sunt prevăzute cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În ultimii 5 ani aceste elemente de infrastructură au primit o atenție deosebită, trotuarele de pe arterele principale fiind reabilite odată cu infrastructura carosabilă în 5 localități urbane și 4 localități rurale din județul Hunedoara, conform tabelului 2.32.

Tabelul 2.32. Trotuare reabilite în ultimii 5 ani. Sursa datelor: Primării UAT-uri din județul Hunedoara.

UAT	Trotuare reabilite în ultimii 5 ani	Suprafață/ Lungime
Municipiul Deva	Str. Aleea Păcii - Cartier Gojdu	576 mp
	Str. Hortensiei	324 mp



UAT	Trotuare reabilitate în ultimii 5 ani	Suprafață/ Lungime
	Str. Valea Cernei - Sântuhalm	2276 mp
	Str. Aleea Romanilor	47 mp
	Str. Inocențiu Micu Klein	297 mp
	Str. Bucovina, sat Cristur	1320 mp
	B-dul Decebal - zona Palat Administrativ	73 mp
	Str. Mihai Viteazu	89 mp
	Str. Aleea Jupiter	235 mp
	B-dul Mihail Kogălniceanu	30 mp
	Str. Aleea Muncii	60 mp
	Str. Coziei	511 mp
	B-dul 22 Decembrie pe partea stângă de la B-dul Nicolae Bălcescu până la Dacia Service	1172 mp
	Executate lucrări de reparații/ întreținere trotuare pe străzile: Dorobanților, Aleea Panseluțelor, B-dul Nicolae Bălcescu, A. Endre, A. Salcânilor, Aleea Romanilor, Cioclovina, M. Eminescu, Str. Cloșca, Calea Zarandului	-
Municipiul Lupeni	În cadrul proiectului Modernizare străzi, drumuri și trotuare în Municipiul Lupeni finanțat prin PNDL au fost modernizate trotuarele situate pe Str. Tudor Vladimirescu și B-dul Păcii (zona cuprinsă între Stația Peco Baril - SC Universal Edil)	-
Municipiul Orăștie	Lucrări de întreținere și reparații carosabil și trotuare pe străzile: Andrei Șaguna, Gheorghe Lazăr, Decebal, Avram Iancu	-
Municipiul Vulcan	Str. Nicolae Titulescu	1400 m/ sens
	B-dul Mihai Viteazu	2000 m/ sens
	Str. Traian	1500 m
	Str. Aleea Muncii	1000 m
	Str. Teodora Lucaciu	500 m
	Str. Crividia	1750 m
Orașul Petrila	Trotuarele au fost reabilitate prin proiectul Reparații și modernizare străzi, trotuare și parcuri în cartierele 8 Martie, 22 Decembrie, Tudor Vladimirescu, Minei, Al. Sahia, Orașul Petrila, județ Hunedoara, finanțat prin PNDL	-
Comuna Crișcior	Str. Monumentului	500 m
	Str. Viitorului	300 m
	Str. Luncii	200 m
	Str. Liliacului	200 m
Comuna Dobra	Trotuare reabilitate în localitatea Lăpușnic	1,6 km



UAT	Trotuare reabilitate în ultimii 5 ani	Suprafață/ Lungime
Comuna Pui	Trotuare în sat Pui	-
	Trotuar în sat Râu Bărbat	-
Comuna Turdaș	În comună au fost reabilitate trotuare pe o lungime de 4,5 km	4,5 km

Astfel, în situația actuală, în orașele din arealul de studiu întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare, respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate. Cu toate eforturile depuse pentru modernizarea infrastructurii pietonale, în continuare există sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare sau care lipsesc.

În toate localitățile urbane s-au identificat zone în care există accesibilizarea trecerilor de pietoni prin montarea de borduri coborâte, care permit deplasarea facilă inclusiv pentru persoanele cu probleme de mobilitate, însă în niciun oraș astfel de amenajări nu sunt realizate la nivelul întregii rețele rutiere. Prin urmare, în etapa de propuneri se vor avea în vedere măsuri de accesibilizarea a spațiilor pietonale pentru a putea îndeplini nevoile tuturor utilizatorilor. O altă disfuncție a infrastructurii pietonale este dată de prezența obstacolelor care limitează accesul utilizatorilor (stâlpi, mobilier urban, extensii ale unităților comerciale). De asemenea, în majoritatea cazurilor se identifică prezența autovehiculelor parcate pe trotuar, care îngreunează deplasarea pietonală.

Îmbunătățirea calității infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populației către acest mod de transport, în detrimentul utilizării autovehiculelor personale, în special pentru deplasările pe distanțe scurte. Infrastructura pietonală și cadrul aferent acesteia (mobilier urban, spații verzi etc) reprezintă unele dintre componentele infrastructurii care influențează calitatea vieții. În zonele urbane analizate se regăsesc astfel de amenajări, dar și zone în care sunt necesare intervenții.

În orașele în care rețeaua feroviară are impact de segregare a teritoriului, prin izolarea unor cariere de locuințe/ zone industrial/ zone de servicii (Petroșani, Deva, Simeria, Călan), disfuncția rețelei rutiere dată de accesibilitatea scăzută a teritoriului determinată prin prisma numărului redus al trecerilor peste calea ferată se menține și în cazul infrastructurii pietonale.

Există traversări al căror acces către calea ferată este amenajat (treceri de pietoni, scări de acces), însă zona de traversare a infrastructurii feroviare nu este prevăzută cu sisteme care să asigure siguranța pietonilor. În majoritatea cazurilor, deficiențele sunt date de lipsa unor zone delimitate exclusiv pentru traficul pietonal, care să asigure deplasarea în condiții de siguranță. Adesea, se produce intersectarea fluxurilor de autovehicule cu cele de pietoni și biciclete, generând probleme de siguranța circulației.



Aceste deficiențe ale rețelei pietonale pot fi corectate prin amenajarea corespunzătoare a legăturilor pietonale care traversează rețeaua feroviară, prin acoperirea trecerilor la nivel cu calea ferată și montarea de echipamente de semnalizare a circulației.

Spații cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip “shared-space”) sunt amenajate în zonele centrale ale localităților.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare statistică a accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, cât și pietonii - “traversare neregulamentară pietoni” și “pietoni pe partea carosabilă”, care prin angajarea în traversare prin locuri neamenajate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă îmbunătățirea sistemului de management al traficului (sistem de semnalizare și reglementare a circulației), se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice). În situația actuală, la nivelul arealului de studiu sunt amenajate piste pentru biciclete în: Municipiul Deva (Str. Zarandului, B-dul Iuliu Maniu, B-dul Decebal, B-dul Dacia), Municipiul Hunedoara (B-dul Republicii, B-dul Dacia, B-dul Traian), Municipiul Orăștie (Tronson Str. Pricazului), Municipiul Petroșani (Parc Central Carol Schreter - Str. Avram Iancu colț cu Str. Nicolae Bălcescu, Str. 1 Decembrie 1918 (DN 66) sens giratoriu zona Viaduct - Str. 1 Decembrie 1918 (DN 66) colț cu Str. 1 Iunie), Municipiul Vulcan (B-dul Mihai Viteazu, Str. Nicolae Titulescu, Str. Traian), Orașul Călan (între Orașul Vechi și Orașul Nou).

În prezent, se află în execuție proiectul *Construirea traseului pentru bicicliști pe B-dul Decebal, B-dul 22 Decembrie și zona adiacentă* la nivelul Municipiului Deva prin care se vor realiza 3.200 ml piste de biciclete.

La nivel rural, 4 comune au făcut demersuri pentru dezvoltarea infrastructurii de piste pentru biciclete, și anume:

- Comuna Bătrana:
 - Amenajare pistă pentru biciclete în Comuna Bătrana, județul Hunedoara. Sursa de finanțare: PNRR;
 - Amenajare pistă pentru biciclete în Satul Bătrana, județul Hunedoara. Sursa de finanțare: AFM;
- Comuna Bunila:
 - Amenajare pistă pentru biciclete în satul Vadul Dobrii (1,8 km). Sursa de finanțare: PNRR;



- Amenajare pistă pentru biciclete în satul Cernișoara Florese (Stadiu SF). Sursa de finanțare: AFM;
- Comuna Orăștioara de Sus:
 - Pistă de biciclete cu lungimea totală de aproximativ 2 km (Contract de finanțare semnat);
- Comuna Vața de Jos:
 - Piste de biciclete în Zona Vața de Sus (În curs de finalizare contract de lucrări și proiect tehnic).

Pistele existente reprezintă segmente izolate, care în general nu formează o rețea continuă, care să deservească obiectivele socio - economice și cartierele cu densitate ridicată de locuire.

Pentru orientarea cetățenilor spre o mobilitate urbană durabilă se recomandă amenajarea de facilități pentru deplasarea în condiții de siguranță cu bicicleta, sub forma unor rețele, care să deservească principalele obiective de interes la nivel local (unuități de învățământ, zone de petrecere a timpului liber, zone comerciale) amplasate în localitățile analizate și pe drumurile de legătură dintre acestea.

În situația actuală există cerere pentru acest mod de transport, circulația bicicletelor desfășurându-se pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, sau pe zone neamenajate, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic.

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii reprezintă 7% din numărul total de victime ale accidentelor înregistrate în Județul Hunedoara. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea infrastructurii specifice și dezvoltarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă derularea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pieton, bicicleta).

Benzile/ pistele dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor existente în baza de date a Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a

Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2021 în Județul Hunedoara erau înmatriculate 80 vehicule electrice și 782 cu propulsie hibridă.

În situația actuală, la nivelul teritoriului de analiză sunt funcționale stații de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor în majoritatea zoenelor urbane (figura 2.95). Aceste elemente ale infrastructurii de electromobilitate se regăsesc în număr mai mare în municipiile Deva și Hunedoara. De asemenea, în prezent UAT-urile, atât cele din mediul urban, cât și comunele au în implementare proiecte care includ instalarea de stații de reîncărcare pentru autovehicule.

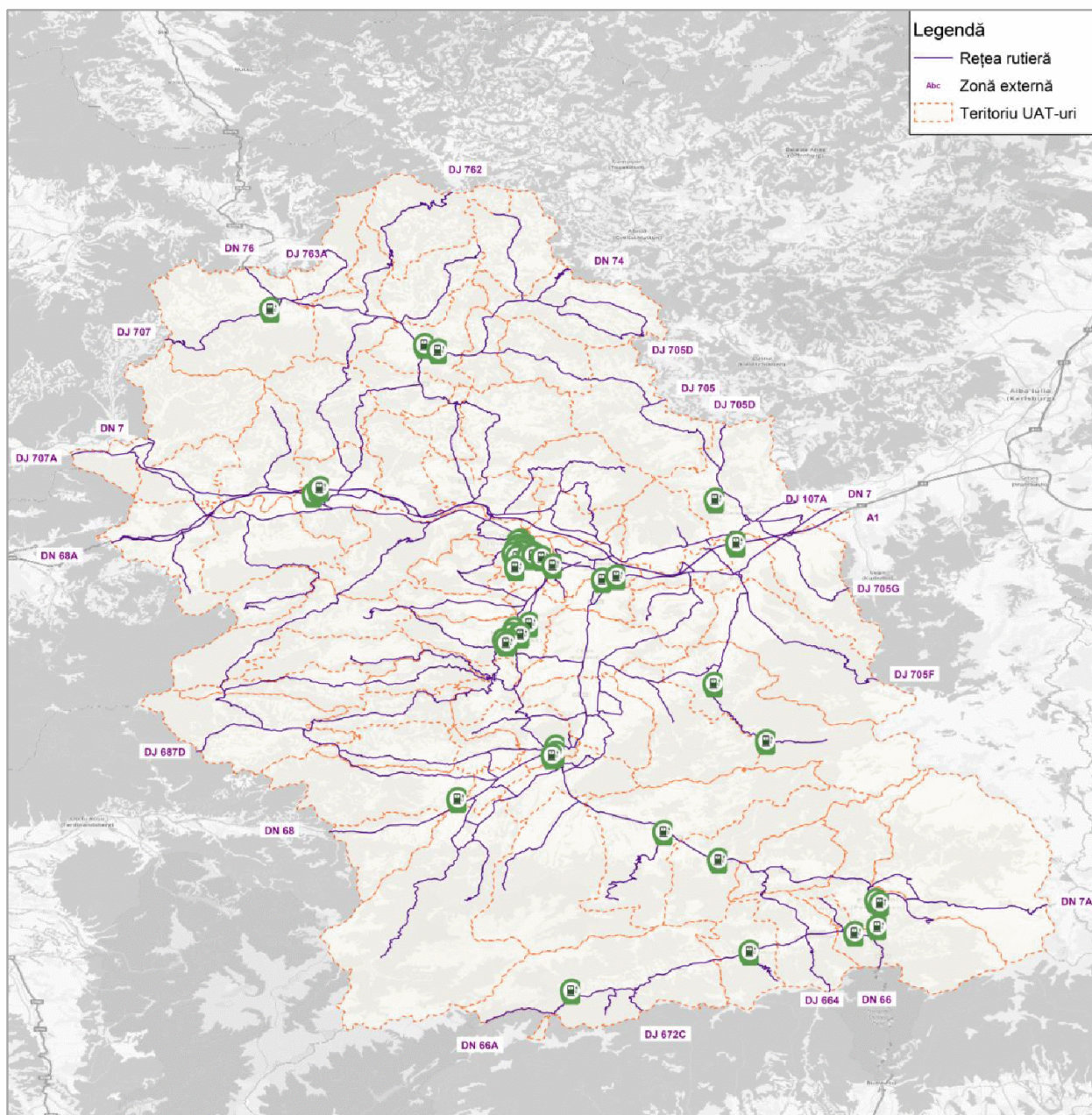


Figura 2.95. Localizarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electice, Județul Hunedoara.

Sursa datelor: www.plugshare.com.



În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei sistemelor alternative de mobilitate sunt:

- *existența unei rețele bogate de trotuare aflate în stare bună (multe dintre acestea au fost reabilitate odată cu infrastructura rutieră, în special pe arterele importante) în mediul urban;*
- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.);*
- *utilizarea unor treceri la nivel cu calea ferată neamenajate corespunzător din punct de vedere al siguranței pietonilor;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *lipsa trotuarelor și amenajărilor pentru deplasărilor pietonale în zonele rurale, de-a lungul rețelei de drumuri naționale și județene;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "traversare neregulamentară pietoni", "neacordare prioritate pietoni", "pietoni pe partea carosabilă", "abateri bicicliști";*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluența circulației și siguranța participanților la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale:

- reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate;
- reglementări prin semaforizare.

Dispozitivele de control al traficului ajută participanții la trafic să evalueze o situație necunoscută, să recunoască și să înțeleagă mesajul de reglementare a circulației, respectiv să identifice cu ușurință traseul pe care doresc să-l parcurgă. În mod ideal, sensul mesajului sau simbolul care apar pe un indicator trebuie să fie evidente pentru conducătorul auto



dintr-o privire, astfel încât atenția lui să nu fie distrasă de la alte activități, precum cea de conducere.

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului.

Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componenta de organizare a parcărilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii, generând probleme de siguranța circulației.

În situația actuală Municipiul Deva deține un sistem de management al traficului pus în funcțiune în anul 2013. Acesta conține: 1 centru integrat de comandă și monitorizare dotat și integrat; 21 intersecții sincrone-adaptiv; 23 intersecții semaforizate; 318 semafoare în zona de acțiune; 1 rețea de comunicații metropoilitană; 15,1 km rețea de comunicații. Intersecțiile rutiere sunt semaforizate conform celor mai noi standarde și în conformitate cu legislația rutieră în vigoare. La fiecare intersecție semaforizată, au fost prevăzuți senzori de trafic, aceștia detectând automat vehiculele care se apropie și pe cele care părăsesc intersecția și își adaptează, în funcție de parametrii de trafic, fazele semafoarelor, astfel încât să asigure o fluență optimă a traficului rutier. De asemenea, pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație la nivelul rețelei majore de transport de la nivelul UAT Municipiul Deva, a fost realizată amenajarea intersecției dintre DN 7 și DJ 687 sub forma unui sens giratoriu.

În Municipiul Hunedoara prin proiectele „Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Est”, „Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul Central”, „Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Vest” aflate în implementare s-au realizate elemente de management al traficului pentru intersecțiile din arealele proiectelor. Aceste proiecte includ și implementarea de sisteme integrate de management transport cu două componente principale (managementul flotei și informare în timp real a pasagerilor prin dispecerat și componenta de taxare a călătoriilor efectuate cu transportul public).

În zona Valea Jiului prin proiectele „Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului - Componenta 1” și „Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului - Componenta 2” sunt prevăzute sisteme de managementul flotei și informare în timp real a pasagerilor prin dispecerat și componenta de taxare a călătoriilor efectuate cu transportul public.

Municipiul Lupeni a demarat implementarea unui sistem de management al traficului prin implementarea proiectului „Sistem automat pentru administrarea parcărilor în Municipiul Lupeni, județul Hunedoara”.



Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. La nivelul rețelelor stradale din zonele urbane se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h, în special în jurul unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.

În etapa de propuneri, atât în zonele urbane, cât și în comune se va avea în vedere dezvoltarea de soluții de calmare a traficului, în special în zonele aglomerate tranzitate de drumuri cu funcțiuni de tranzit (drumuri naționale, drumuri județene).

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliile Locale ale unităților administrativ-teritoriale au atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei managementului traficului sunt:

- *existența zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;*
- *inexistența unor sisteme integrate care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor, cu excepția Municipiului Deva;*
- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing); în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului;*
- *inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real; în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului.*

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (i) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (ii) densitatea pietonilor, (iii) parcare a autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (iv) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public. Astfel, au fost identificate drept zone cu nivel ridicat de complexitate zonele centrale ale municipiilor și orașelor din Județul Hunedoara. Pentru teritoriul Valea Jiului se consideră reprezentativă zona centrală din Municipiul Petroșani.



În Municipiul Deva, centrul civic a cărui axă este reprezentată de B-dul Decebal reprezintă zonă de complexitate ridicată a mobilității. În interiorul zonei centrale se regăsesc funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip socio-economic și administrativ, funcționând ca un pol de transport. Aceasta se continuă cu centrul vechi, care a fost recent modernizat printr-un proiect care a avut ca obiectiv general prioritizarea deplasărilor peitonale.

În Municipiul Brad, zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității reprezintă zona centrală dezvoltată în jurul axei rutiere Str. Republicii – Str. Avram Iancu, tronson cuprins între Str. Independenței și Str. Iazului. Zona este construcțional mixtă, formată din clădiri de locuit și alte construcții complementare locuirii ori clădiri de cultură, administrație, comerț și servicii.

Zona de complexitate ridicată prezintă un puternic caracter cultural și istoric, concentrând numeroase obiective de patrimoniu încadrate în Lista monumentelor istorice din Județul Hunedoara – Ministerul Culturii, publicată în Monitorul Oficial al României. Aceasta include obiectivele Centrul istoric al orașului – cod HD-II-s-B-03263, Ansamblul urban „Str. Independenței” – cod HD-II-a-B-03263.05, Biblioteca municipală „Gheorghe Pârvu” - HD-II-m-B-03266, Sediul Societății „Mica”, azi Casa de Cultură - HD-II-m-B-03267, Ansamblul urban „Str. Republicii” - HD-II-a-B-03263.03. În situația actuală, în decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominat de autovehicule în staționare sau în mișcare.

Municipiul Hunedoara cuprinde o zonă de complexitate ridicată reprezentată de zona centrală. Aceasta este adiacentă Castelului Corvinilor, parțial în interiorul Centrului Civic Hunedoara și cuprinde numeroase funcțiuni complexe de interes public, zone rezidențiale și funcțiuni complementare. Morfologia zonei reprezintă rezultatul în timp a schimbărilor prin care a trecut orașul, ce și-au lăsat amprenta la nivelul tramei, parcelarului, fondului construit și spațiului public. Piața Libertății reprezintă (pe lângă Castelul Corvinilor și patrimoniul industrial), unul dintre cele mai importante repere istorice și cu valoare arhitecturală și urbanistică ale orașului.

Accesul în centrul Municipiului Hunedoara se realizează cu ajutorul mijloacelor de transport public - autobuze, sau cu automobilul personal. Zona centrală va beneficia de modernizări prin investiții în curs de implementare, asupra infrastructurii carosabile, în modificarea profilelor stradale către zona Castelului, în favoarea deplasărilor nemotorizate, de conectarea cu zonele cu locuințe colective din centrul și nordul municipiului printr-o rețea de piste de biciclete, de mobilier urban atractiv și de modernizări asupra stațiilor de transport public din Piața Libertății. Principala disfuncție este data de prezența intensă a autovehicule reprezentând atât trafic local, cât și de transit (înregistrat în lipsa unei variante de ocolire).

Zona centrală din Municipiul Petroșani este o zonă mixtă în care se suprapun funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip administrație, comerț, recreațional, funcționând ca un pol de transport pentru întreg teritoriul Valea Jiului. Complexitatea ridicată din punct de vedere al mobilității este dată de atractivitatea însemnată, atât pentru deplasările pietonale și cu



bicicleta, cât și pentru cele realizate cu autovehicule personale. Deseori devine o zonă în care circulația se desfășoară cu dificultate, fluxurile de pietoni intersectându-se cu cele de autovehicule.

Secțiunea din Str. 1 Decembrie 1918 situată între Str. Mihai Viteazul și Piața Victoriei atrage fluxuri importante de pietoni, care sunt incomodate de vehiculele grele de marfă aflate în tranzit pe Str. General Vasile Milea – Str. Cloșca (DN 7A), arteră ce secționează zona pietonală prin centrul ei. Acest aspect reclamă acordarea unei atenții deosebite din punct de vedere al mobilității.

În zona centrală se regăsesc obiective cu valență istorică și culturală încadrate în lista Monumentelor istorice din județul Hunedoara⁵: HD-II-a-B-03407, Centrul istoric al orașului (Str. Mihai Viteazul, Str. 1 Decembrie 1918 – între Piața Victoriei și Centrul Civic, Str. Dragalina, Str. Timișoarei); HD-II-m-B-03408, Dispensarul „Principele Mircea”, azi Casa de cultură a studenților, Str. 1 Decembrie 1918 Nr. 62; HD-II-m-B-03409, Primul sediu al S.A.R. Petroșani, azi Muzeul Minier, Str. Bălcescu Nicolae Nr. 2; HD-II-m-B-03414, Cazinoul Funcționarilor, azi Teatrul „I.D. Sârbu”, Str. Mihai Viteazul Nr. 2.

În viitor se recomandă valorificarea potențialului acestei zone prin amenajări și reglementări de utilizare a spațiului public care să aducă în centru atenției cetățeanul și să reducă impactul negativ al activității de transport asupra mediului.

Referitor la Municipiul Orăștie, conform PMUD aprobat în anul 2022, zona centrală a fost încadrată drept zonă de complexitate ridicată a mobilității. În acest areal sunt localizate instituții de importanță locală și județeană, cum ar fi: Cetatea Orăștie, Catedrala Ortodoxă Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril, Piața Victoriei, Muzeul de Etnografie și Artă Populară, Primăria Mun. Orăștie, Casa de cultură Alexandru Grozuta, Judecătoria Municipiului Orăștie, Biblioteca Municipală dar și imobile rezidențiale și alte dotări aferente locuirii. Zona prezintă importanță și interes crescut la nivelul orașului nu doar pentru funcțiunile și dotările localizate, ci și datorită valorii arhitecturale a clădirilor și imaginea urbană de ansamblu. Această zonă este considerată o zonă complexă din punct de vedere al potențialului urbanistic, arhitectural dar și din punct de vedere al mobilității și al accesibilității, aici avându-și destinația numeroase fluxuri în cadrul municipiului. De asemenea, este și zona cea mai vizitată de turiști și cea mai utilizată pentru zonele comerciale de către locuitori.

Principalele disfuncții specifice situației actuale, conform PMUD al Municipiului Orăștie sunt: Utilizarea zonei centrale sub formă de transit, ca urmare a faptului că DJ 705A secționează centrul istoric pe direcția est-vest; Insuficiența locurilor de parcare; Prezența autovehiculelor parcate pe trotuare îngreunează deplasările nemotorizate și afectează imaginea urbană a clădirilor cu valoare arhitecturală; Lipsa unor trasee pietonale bine definite specific zonelor centrale ale orașelor; Lipsa infrastructurii velo-dedicate; Lipsa spațiilor verzi de aliniament.

⁵ Ministerul Culturii, Lista Monumentelor Istorice din județul Hunedoara, Monitorul Oficial al României, Partea I, Nr. 113 Bis/ 15.02.2016.



În Orașul Simeria zona centrală este caracterizată de culoare de tranzit regulate, definite de spații verzi de aliniament, spații pietonale generoase, aglomerare de servicii și două spații publice de dimensiune medie, ce animează zona. Imaginea urbană industrială este prezentă în această zonă, prin prezența numeroaselor hale din domeniul CFR. În cadrul PMUD al Orașului Simeria sunt identificate o serie de disfuncții ale mobilității din zona centrală, precum: lipsa unei politici de parcare în zona centrală, planul tarifar nefiind unul eficient; lipsa unor spații pietonale coerente; valorile ridicate de trafic în aceste zone contribuie la scăderea calitatii mediului urban, spațiul public fiind ocupat de autoturisme, în deplasare sau staționare, care au efecte negative asupra locuitorilor (pietonilor) din punct de vedere al zgomotului, poluării aerului și poluării vizuale; nu există infrastructură velo, atât pentru deplasările est-vest, cât și pentru deplasările nord-sud; spații urbane degradate sau neamenajate, neatractive pentru turiști sau pentru petrecerea timpului liber de către locuitori; zona de circulații nu este deloc prietenoasă cu pietonii, având treceri de pietoni cu lungimi foarte mari, trotuare foarte înguste pe alocuri; lipsa transportului public.

În Orașul Hațeg, în cadrul zonei centrale, se regăsesc următoarele funcțiuni principale: Primăria, poșta, judecătoria, Poliția Locală, AJOFM, OCPI, Jandarmeria, instituții financiar-bancare, magazine, pensiuni, unitățile de învățământ, Spitalul orașenesc, biserici, parcuri, muzee. Toate aceste funcțiuni necesită o planificare adecvată a mobilității, întrucât densitatea lor în zona centrală se suprapune cu concentrarea populației din punct de vedere rezidențial, în unitățile de locuințe colective adiacente. Prin PMUD al Orașului Hațeg se propun o serie de măsuri pentru această zonă

Optimizarea configurației infrastructurii rutiere din zonă;

- *Management-ul parcarilor, staționării temporare și punctelor de pick-up / drop-off pentru spital și unitățile de învățământ;*
- *Management-ul integrat și inteligent al traficului;*
- *Asigurarea calității spațiului public pietonal și crearea de zone sigure, atractive pentru cetățeni, inclusiv printr-o bună semaforizare și prin vizibilitatea elementelor de signalistică urbană (incluzând pe cele informative către principalele obiective turistice și culturale, dar și administrative);*
- *Dezvoltarea unui sistem alternativ de transport nepoluant care să permită accesul rapid, sigur și facil către destinațiile antemenționate utilizând bicicleta.*

În situația actuală zona centrală, inima *Centrul istoric al orașului*, se constată că este o importantă arteră de tranzit pentru autovehicule. Va trebui să se schimbe această caracteristică prin valorificarea potențialului spațiilor publice adiacente, insuficient exploatate sub aspectul coeziunii membrilor comunității. Zona centrală va trebui amenajată astfel încât să predomină spațiile de interacțiune socială, prin realocarea spațiului disponibil pentru o folosire echitabilă pentru toți utilizatorii, prioritizarea transportului pietonal și cu bicicleta, conturând un coridor de mobilitate nemotorizată care să accesibilizeze obiectivele patrimoniului cultural.



3. MODELUL DE TRANSPORT

Modelarea transporturilor constituie o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor și mărfurilor în cadrul sistemului de transport. Aceasta are rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacționa în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructură și servicii de operare.

Aplicațiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

- *previzionarea fluxurilor de trafic;*
- *testarea diferitelor scenarii privind organizarea circulației, configurația rețelei de transport, dezvoltarea socio-economică a zonei, utilizarea teritoriului, politici de dezvoltare;*
- *planificarea proiectelor, propunerea traseelor pentru coridoarele de transport;*
- *reglementarea utilizării teritoriului;*
- *identificarea comportamentului utilizatorilor sistemelor de transport;*
- *luarea deciziilor la nivel local, regional, internațional privind politicile de transport;*
- *estimarea fluxurilor de trafic în absența unor date.*

În cadrul PMUD pentru arealul de studiu, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia au fost testate scenariile de evoluție socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a rețelei de transport, la orizontul de analiză 2029.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localitățile de rang 0 și I. Potrivit Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, în cadrul arealului de analiză localitățile sunt de rang II (Municipiul Deva,



Municipiul Brad, Municipiul Hunedoara, Municipiul Orăștie, Municipiul Petroșani) și de rang III (Municipiul Lupeni, Municipiul Vulcan, Orașul Aninoasa, Orașul Călan, Orașul Geoagiu, Orașul Hațeg, Orașul Petrița, Orașul Simeria și Orașul Uricani).

Deși realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanțiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ținând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele și direcțiile de acțiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD pentru arealul de studiu s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcție de capacitățile operaționale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

- *Modele macroscopice unimodale*, în care este luat în considerare un singur mod de transport, iar prognoza cererii de transport este de natură exogenă;
- *Modele macroscopice multimodale*, în care sunt luate în considerare mai multe moduri de transport, iar prognoza cererii este de natură exogenă; interacțiunile modelate sunt limitate la competiția pentru utilizarea unei rețele comune;
- *Modele macroscopice în patru pași*, în care atât cererea de transport, cât și alegerea între modurile alternative este de natură endogenă. Modificărilor care apar în funcțiunile de utilizarea teritoriului le sunt asociate modele exogene;
- *Modele macroscopice integrate - transport și utilizarea teritoriului*, care, suplimentar față de modelele în patru pași, iau în considerare feedback-ul dintre sistemul de transport și utilizarea teritoriului. Modificările care apar în funcțiunile de utilizare a teritoriului sunt de natură exogenă;
- *Modele microscopice*, care permit simularea fiecărui vehicul, pe baza caracteristicilor infrastructurii de transport, a nivelului de congestie și a comportamentului psihologic al conducătorului auto.

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influențată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acuratețe și nivelul de detaliere a rezultatelor așteptate, disponibilitatea datelor și a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD pentru arealul de studiu include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru pași):

- *decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;*
- *destinația deplasării;*
- *modul de transport folosit;*
- *itinerariul străbătut într-un interval de timp de referință.*



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru arealul de studiu este conceput având anul de bază 2022, următorul orizont de analiză fiind anul 2029. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) și la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomandările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu "*The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014*". Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului administrativ aferent Județului Hunedoara.

Rezultatele obținute prin modelare au fost folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanțele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători și mărfuri, durate de deplasare la nivelul rețelei, fluxuri de transport (relații origine-destinație), ponderea modală a deplasărilor, emsii de substanțe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO₂) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate și diferențiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferențiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcție de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanța vitezei și frecvenței de deplasare și nu numai.

Cererea de transport este *derivată*, nefiind un scop în sine. Cu excepția deplasărilor efectuate pentru recreere, indivizii călătoresc cu scopul satisfacerii diferitelor nevoi (serviciu, școală, cumpărături, sănătate etc.).

Pentru a înțelege și evalua cererea de transport, este necesar a înțelege modul în care facilitățile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spațiu, atât în context urban, cât și regional. Un sistem de transport performant mărește oportunitățile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puține conexiuni sau foarte congestionat reduce opțiunile și limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spațiu. Spațialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea și oferta de transport.

Cererea și oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza și previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anumit motiv, pe un anumit itinerariu și într-o anumită perioadă a zilei, în situația în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport.



Având în vedere caracteristicile cererii de transport menționate, pentru a putea identifica particularitățile specifice arealului de studiu, este necesară cunoașterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind volumele de trafic

Volumele și structura fluxurilor de trafic specifice sistemului de transport care face obiectul studiului reprezintă elemente de ieșire în cadrul unui model de transport. Calibrarea și validarea unui astfel de model necesită cunoașterea unui set de date caracteristice cererii de transport *ex-post*, cu privire la acești parametri, cât mai reprezentative din punct de vedere al eșantionului considerat și al preciziei de înregistrare.

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii *ex-post*. În funcție de amplasarea observatorilor față de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale:

- *metode intruzive* – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare;
- *metode neintruzive* – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanță.

În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost utilizate datele de trafic culese cu ocazia recensământului general al circulației rutiere efectuat de CNAIR/ CESTRIN/ CJ Hunedoara în anul 2022. Acesta s-a desfășurat în conformitate cu *Instrucțiunile pentru efectuarea înregistrării circulației rutiere pe drumurile publice indicativ AND 557-2022*, act publicat în Monitorul Oficial al României ce constă în efectuarea de înregistrări ale traficului în 10 zile din același an, acoperind toate zilele săptămânii, distribuite astfel:

- *șapte zile în lunile cu trafic mediu* (aprilie, mai, octombrie, noiembrie);
- *trei zile în lunile cu trafic maxim* (iulie, august), conform calendarului de mai jos.

Tabelul 3.1. Date măsurare trafic.









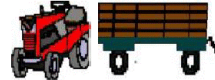
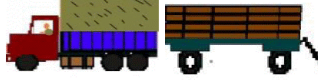


Nr. Crt.	Data	Ziua din săptămână	Drumuri de interes național		Drumuri de interes județean și comunal	
			Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar	Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar
1	4 aprilie	Luni	8	8-12; 14-18	14	6-20
2	12 aprilie	Marți	8	8-12; 14-18	14	6-20
3	11 mai	Miercuri	24	6-6	24	6-6
4	22 mai	Duminică	8	8-12; 14-18	14	6-20
5	22 iulie	Vineri	8	8-12; 14-18	14	6-20
6	7 august	Duminică	8	8-12; 14-18	14	6-20



Nr. Crt.	Data	Ziua din săptămână	Drumuri de interes național		Drumuri de interes județean și comunal	
			Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar	Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar
7	20 august	Sâmbătă	8	8-12;14-18	14	6-20
8	6 octombrie	Joi	8	8-12; 14-18	14	6-20
9	19 octombrie	Miercuri	8	8-12; 14-18	14	6-20
10	10 noiembrie	Joi	8	8-12; 14-18	14	6-20

Contorizarea traficului s-a realizat pe categoriile de vehicule menționate în tabelul următor.

Tabelul 3.2. Categoriile de vehicule contorizate.

Nr. crt.	Categorie	
1.	Biciclete și motocicletele	
2.	Autoturisme	
3.	Microbuze cu max. 8+1 locuri	
4.	Autocamionete și autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	
5.	Autocamioane și derivate cu 2 axe	
6.	Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe	
7.	Autovehicule articulate (tip TIR) și alte autovehicule cu peste 4 axe	
8.	Autobuze, autocare, microbuze cu peste 8+1 locuri	
9.	Tractoare cu/fără remorcă	
10.	Autocamioane și derivate cu MTMA > 3,5 tone cu remorci	
11.	Autoturisme, autovehicule cu MTMA ≤ 3,5 tone cu remorcă	
12.	Vehicule cu tracțiune animală	

3.2.2. Anchete Origine - Destinație

În scopul colectării unor date relevante necesare pentru estimarea valorilor de trafic de tranzit, precum și pentru calibrarea și validarea modelului de transport, au fost desfășurate anchete privind originea și destinația deplasărilor.

Astfel, cu ajutorul autorităților locale îndrituite în acest sens, în aceste puncte au fost oprite unele dintre vehiculele din componența fluxului de trafic, iar operatorii de interviu au consemnat informații rezultate din observarea directă și din răspunsurile date de conducătorii intervievați, asupra următoarelor aspecte:

- *locul înmatriculării vehiculului* (în România sau în străinătate);
- *tipul vehiculului* (conform categoriilor specificate în tabelul 3.1);
- *gradul de încărcare al vehiculului* (exprimat în procente din total masă utilă maximă autorizată - în cazul vehiculelor de marfă - și exprimat în număr călători din total locuri disponibile în vehicul, inclusiv conducătorul auto - în cazul autoturismelor și vehiculelor de transport persoane);
- *originea călătoriei;*
- *destinația călătoriei;*
- *scopul călătoriei.*

Un aspect important din punct de vedere al mobilității urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor. Potrivit datelor culese cu ocazia desfășurării anchetelor Origine - Destinație, proporția autoturismelor care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura următoare.

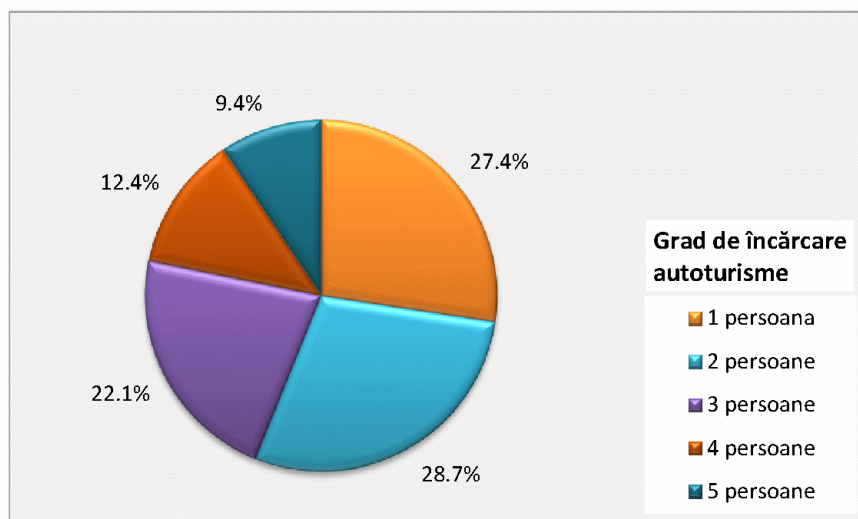


Figura 3.2. Gradul de încărcare al autoturismelor.

În decursul unei zile medii din an, autovehiculele surprinse în trafic în posturile de anchetă Origine-Destinație sunt utilizate în proporție de 32,5% pentru deplasări în scop de afaceri și navetă (serviciu, educație) și în proporție de 13,6% pentru activități recreative/ turism (figura 3.3).

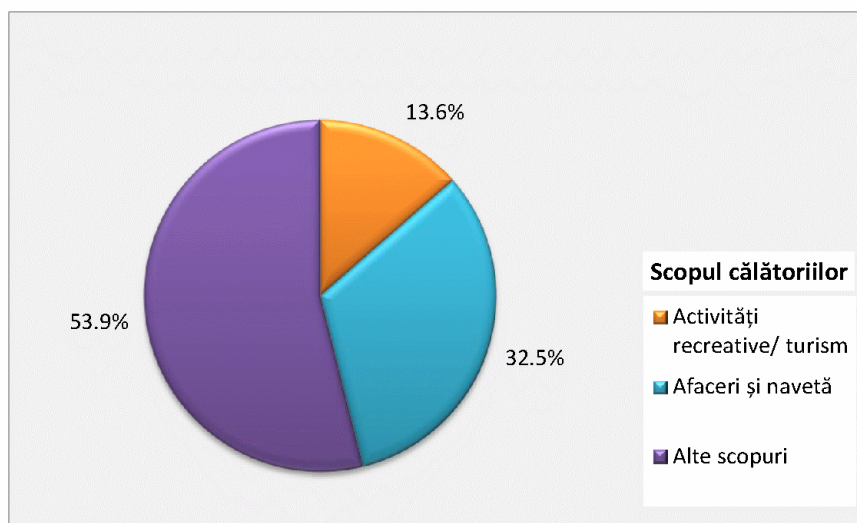


Figura 3.3. Scopurile călătoriilor.

Având disponibile informațiile referitoare la mărimea întregul flux de vehicule (ca număr și structură) și la mărimea eșantionului pe care s-au aplicat anchetele Origine – Destinație, a fost posibil a extrapola informațiile referitoare la originea, destinația și scopul călătoriilor la întreg fluxul de vehicule care a tranzitat cele patru puncte de anchetă.

3.2.3. Date privind timpii de parcurs

Pentru calibrarea rețelelor de transport, formalizate prin grafuri cu arce și noduri, din cadrul modelelor de transport, este necesar a cunoaște vitezele medii de deplasare ale autovehiculelor pentru diferite segmente ale rețelor de transport modelate, precum și lungimile acestora.

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat au fost realizate înregistrări ale distanțelor și duratelor medii de deplasare pe diferite rute ale rețelei, în cazul deplasării cu autoturismul.

La nivelul întregului județe au fost analizate 28 de trasee, care leagă toate zonele urbane de centrul administrativ – Municipiul Deva. Totodată, traseele exprimă legăturile dintre zonele urbane și extremitățile drumurilor naționale și județene.

Cele 5 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt descrise în tabelul 3.3 și reprezentate grafic în figura 3.4.



Tabelul 3.3. Date privind timpii de parcurs.

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
1	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Brad, Intersecție DN 76 - DN 74	DN 76	0:36:00	36,7	61,17
2	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Hunedoara, Intersecție DJ 687 - DJ 687]	DJ 687	0:18:00	16,1	53,67
3	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Lupeni, Intersecție DN 66A - DJ 664A	DN 66, DN 66A	1:41:00	107	63,56
4	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Orăștie, Intersecție DN 7 - DJ 705A	DN 7	0:23:00	23,7	61,83
5	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Petroșani, Intersecție DN 66 - DN 7A	DN 66	1:17:00	87,1	67,87
6	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Vulcan, Intersecție B-dul Mihai Viteazul (DN 66A) - B-dul Nicolae Titulescu	DN 66, DN 66A	1:31:00	98,5	64,95
7	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Aninoasa, Intersecție DN 66A - DJ 666B	DN 66, DN 66A	1:28:00	95,5	65,11
8	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Călan, Intersecție DN 66 - DJ 687	DN 66	0:23:00	24,1	62,87
9	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Geoagiu, Intersecție DJ 107A - DJ 705	DN 7, A1, DJ 705	0:30:00	38,7	77,40
10	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Hațeg, Intersecție DN 66 - DN 68	DN 66	0:37:00	40,1	65,03
11	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Petrila, Intersecție str. Republicii (DJ 709K) - Str. Jiului	DN 66, DJ 709K	1:19:00	87,9	66,76



Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
12	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Simeria, Intersecție DN 7 - DJ 700A	DN 7	0:08:00	8,1	60,75
13	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Uricani, Str. Principala nr.200	DN 66, DN 66A	1:49:00	114	62,75
14	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Limita de Vest a jud. (DN 7)	DN 7, A1, DN 7	0:38:00	51,1	80,68
15	Brad, Intersecție DN 76 - DN 74	Limita de Nord Est a jud. (DN 74)	DN 74	0:36:00	28,4	47,33
16	Brad, Intersecție DN 76 - DN 75	Limita de Nord Vest a jud. (DN 76)	DN 76	0:20:00	23,7	71,10
17	Orăștie, Intersecție DN 7 - DJ 705A	Limita de Est a jud. (A1)	DN 7, A1	0:11:00	13,8	75,27
18	Orăștie, Intersecție DN 7 - DJ 705A	Limita de Est a jud. (DN 7)	DN 7	0:11:00	12,1	66,00
19	Petroșani, Intersecție DN 66 - DN 7A	Limita de Sud a jud. (DN 66)	DN 66	0:12	10,3	51,50
20	Vulcan, Intersecție B-dul Mihai Viteazul (DN 66A) - B-dul. Nicolae Titulescu	Limita de Sud a jud. (DJ 664)	DJ 664	0:22:00	12,6	34,36
21	Aninoasa, Intersecție DN 66A - DJ 666B	Limita de Sud a jud. (DN 66)	DN 66A, DN 66	0:08:00	6,9	51,75
22	Geoagiu, Intersecție DJ 107A - DJ 705	Limita de Est a jud. (DJ 107A)	DJ 705, DJ 107A	0:07:00	6,7	57,43
23	Geoagiu Intersecție DJ 107A - DJ 705	Limita de Est a jud. (DN 7)	DJ 705, DN7	0:10:00	11,2	67,20
24	Geoagiu Intersecție DJ 107A - DJ 705	Limita de Est a jud. (A1)	DJ 705, A1	0:11:00	12,8	69,82
25	Hațeg, Intersecție DN 66 - DN 68	Limita de Sud Vest a jud. (DN 68)	DN 68	0:23:00	26,8	69,91
26	Petrila, Intersecție str. Republicii (DJ 709K) - Str. Jiului	Limita de Sud Est a jud. (DN 7A)	DJ 709K, DJ 709H, DN 7A	0:35:00	23,8	40,80
27	Uricani, Str. Principala nr.200	Limita de Sud Vest a jud. (DN 66A)	DN 66A	0:32:00	26,1	48,94



Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
28	Deva, Intersecție Calea Zarandului (DN 7) - B-dul Nicolae Bălcescu (DJ 708E)	Limita de Vest a jud. (DN 68A)	DN 7, A1, DN 68A	0:34:00	50,7	89,47

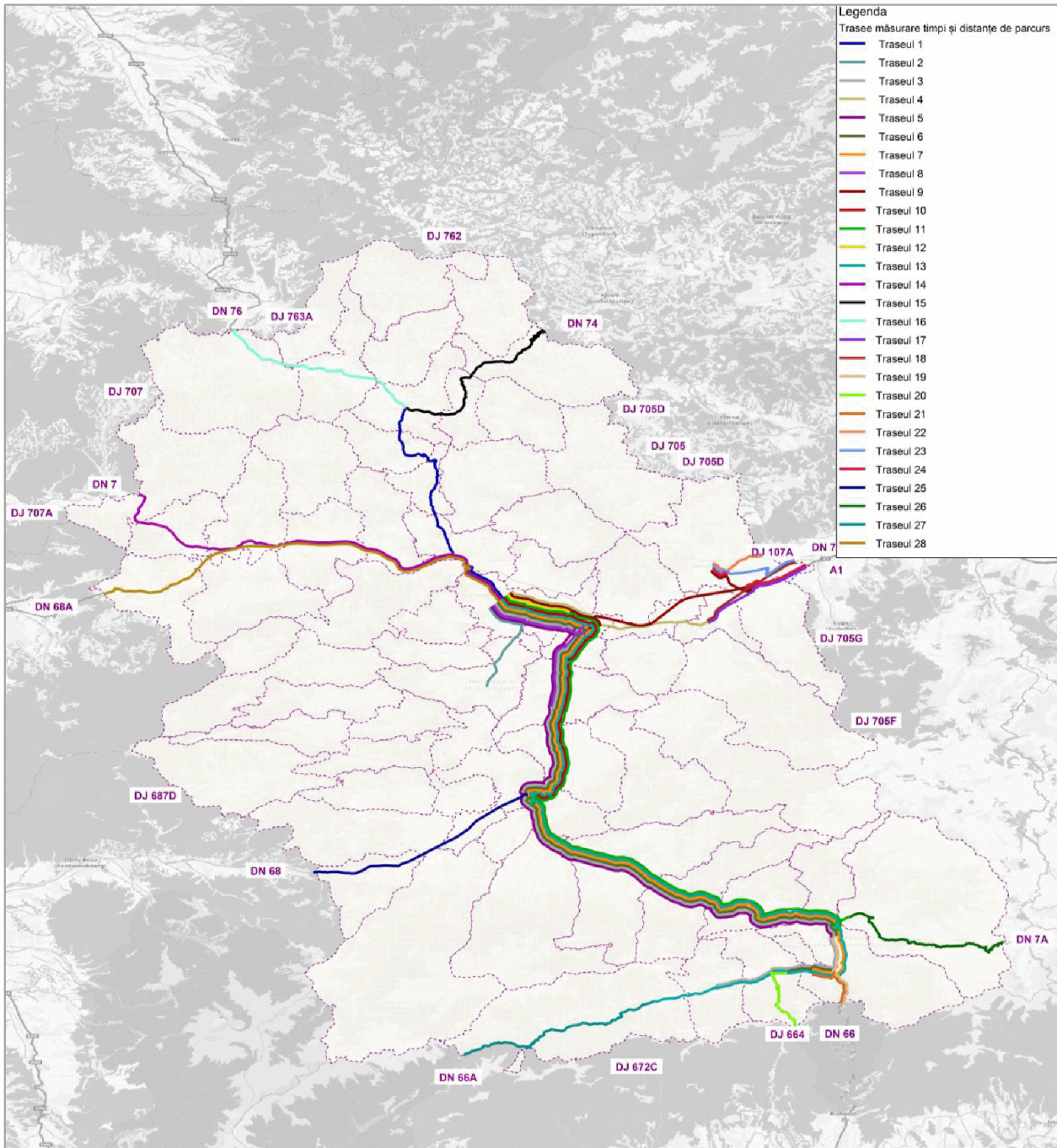


Figura 3.4. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.

3.2.4. Date privind comportamentul de deplasare

Comportamentul de deplasare al indivizilor este influențat de o serie de factori de natură socio-economică și demografică, precum: vârsta, venitul, deținerea permisului de conducere, deținerea de vehicule, etc..

Obținerea unor informații pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor în gospodării, în cadrul cărora se culeg informații cu privire la caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile membrilor acestora cu privire la deplasările pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviu este structurat în trei părți principale referitoare la:

- *Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, nivelul veniturilor etc.;*
- *Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;*
- *Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore. Informațiile includ originea deplasării, destinația deplasării, ora de plecare și ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasării, etc.*

Cu ocazia acestui studiu, anchetele privind comportamentul de mobilitate s-au realizat online pe un eșantion de 1,12% din numărul total de locuitori înregistrați în arealul de studiu (361657 locuitori, conform Recensământului populației și locuințelor 2021).

Detalierea anchetelor cu privire la comportamentul de mobilitate în acord cu metodologia specifică acestui tip de anchetă sociologică, a avut ca subiecți persoanele cu vârsta de peste 5 ani. Structura pe clase de vârstă a persoanelor respondente este prezentată în figura 3.5.

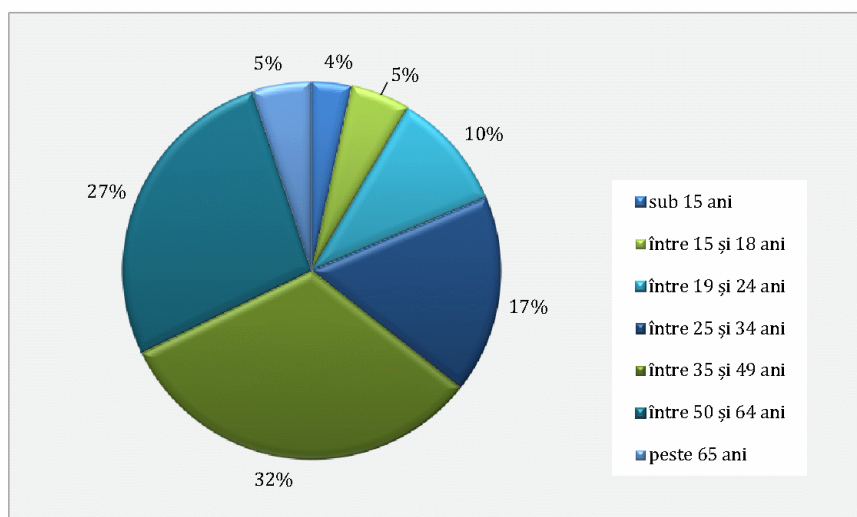


Figura 3.5. Distribuția pe clase de vârstă a persoanelor anchetate.

Un alt factor de natură socio-economică, care influențează mobilitatea (număr de deplasări, alegerea modului de transport) este disponibilitatea unui vehicul personal. În setul de întrebări destinate clarificării situației socio-economice a gospodăriilor s-a regăsit și cea legată de numărul de autovehicule deținute la nivel de gospodărie. În urma prelucrării datelor culese, rezultă că în medie o gospodărie din arealul de studiu deține 0,95 autoturisme. Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor din Județul Hunedoara realizează 1,4 călătorii.

Pe lângă factorii analizați, decizia de efectuare a unei călătorii și modul de transport ales sunt influențate și de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenților să estimeze durata deplasării de la reședință până la cea mai apropiată stație de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eșantion este de 9 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 40 minute.

Din totalul călătoriilor 60% au durate mai mici de 30 minute. Distribuția numărului de călătorii pe intervale ale duratei călătoriei este reprezentată în figura 3.6. Cu excepția celor care depășesc 30 minute, frecvența cea mai ridicată o au călătoriile a căror durată este cuprinsă în intervalul 11-15 de minute. Acestea reprezintă 15% din totalul călătoriilor.

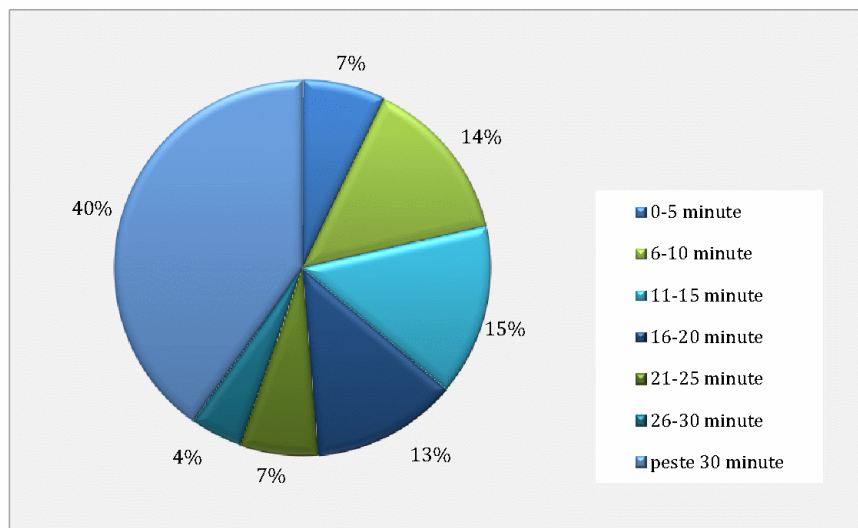


Figura 3.6. Distribuția călătoriilor după durată.

În cadrul anchetei au fost indicate 7 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv:

- *Serviciu;*
- *Interes de serviciu;*
- *Educație;*
- *Ducere / aducere copii la / de la școală;*
- *Cumpărături;*
- *Recreere (plimbări, vizită, agrement);*
- *Întoarcere la domiciliu;*

- *Altul.*

Proporția călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 3.7. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (32% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (28% din călătorii).

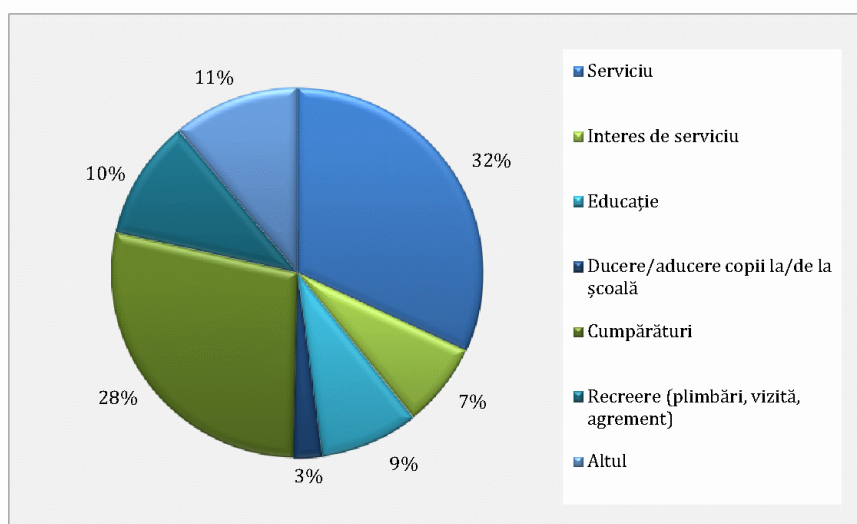


Figura 3.7. Distribuția călătoriilor după scop.

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetățenilor la nivelul unei localități este distribuția modală a călătoriilor. În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite principalele moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal; Bicicleta; Motocicleta; Autoturism (șofer); Autoturism (pasager); Transport public/ Maxi-taxi/ Taxi; Tren; Autobuz (serviciu)*. Distribuția călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.8.

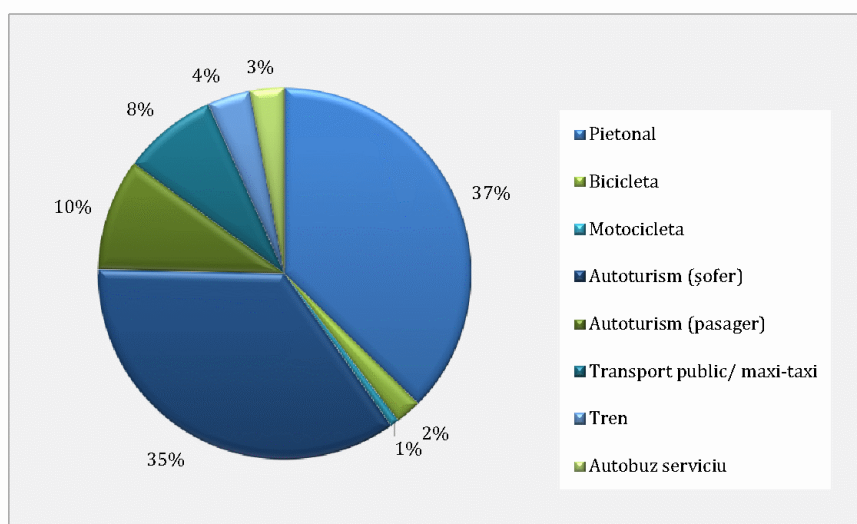


Figura 3.8. Distribuția modală a călătoriilor.



Principalul mod de deplasare (ca proporție din totalul călătoriilor), care apare în preferințele cetățenilor este cel pietonal. Amplasarea reședințelor în raport cu localizarea activităților socio-economice, administrative, comerciale și de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul zonelor principale în care sunt împărțite teritoriile intravilane ale localităților, fapt care se demonstrează prin ponderea ridicată a utilizării acestui mod de transport, de aproximativ 37%.

Autoturismul este folosit pentru aproximativ 35% din totalul deplasărilor realizate, atunci când este considerată situația în care se călătorește în calitate de conducător auto, respectiv pentru aproximativ 10% din totalul deplasărilor în cazul în care respondentul este pasager.

La nivel teritoriului de analiză, 8% din totalul deplasărilor zilnice sunt atrase de transportul public. După deplasările realizate pe jos, cu autovehiculul personal sau cu transportul public, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 2% din totalul deplasărilor zilnice.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea rețelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Rețeaua de transport modelată la nivelul PMUD al Județului Hunedoara conține rețeaua de drumuri publice, configurația și tipul de control al intersecțiilor și rețeaua de transport public.

Modelarea rețelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecărei străzi, a funcționalității în rețea și a reglementărilor de circulație.

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumurile europene, naționale și județene care interacționează cu teritoriul de analiză.

În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe). Astfel, rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoare de tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de circulație. Rețeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore.

Graful rețelei de transport, la elaborarea căruia s-a ținut cont de aspectele tehnice și funcționale menționate mai jos este prezentat în figura următoare.

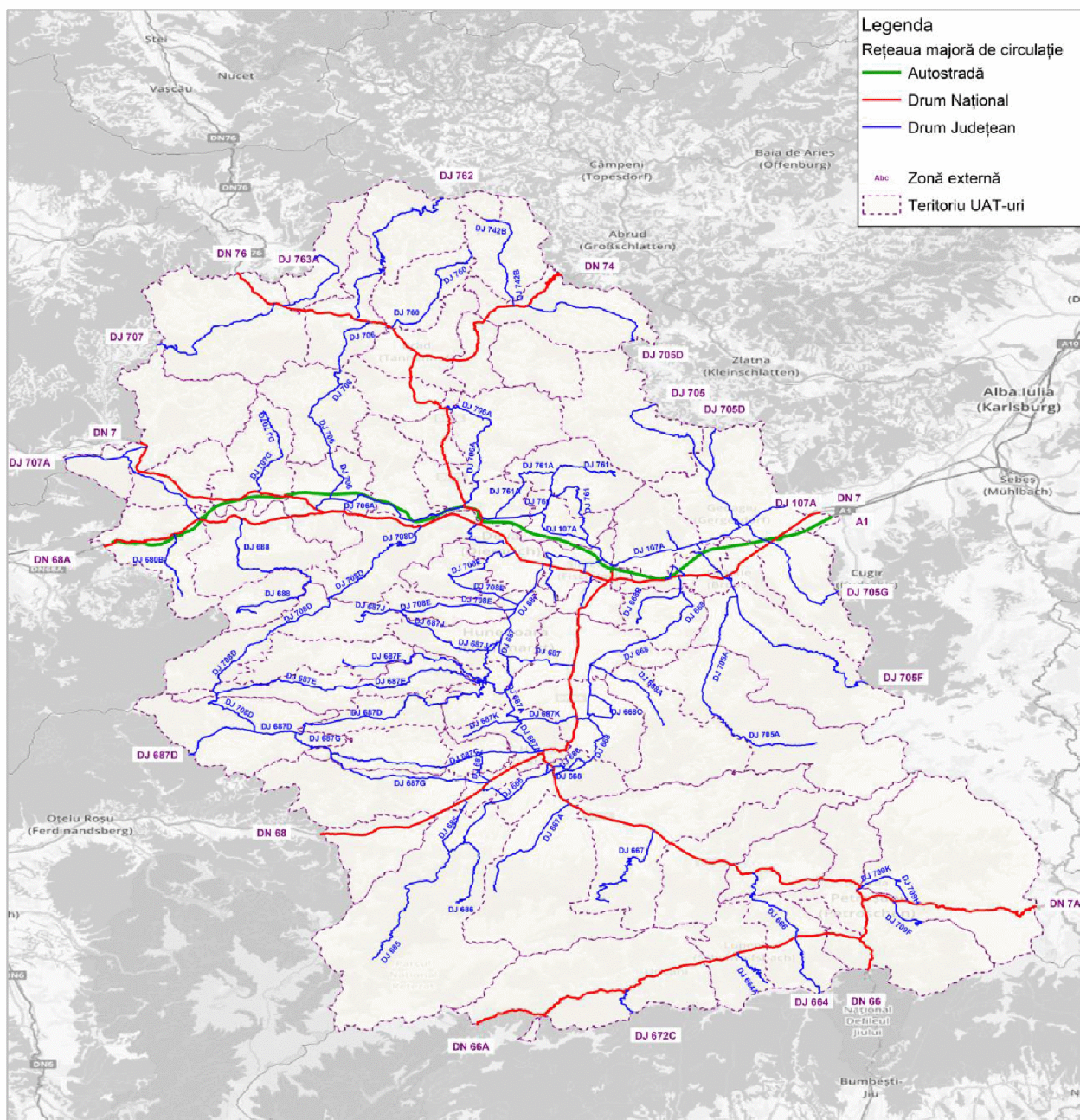


Figura 3.9. Graful rețelei din zona de analiză.

Caracteristicile rețelei, precum capacitatea de circulație, numărul de benzi/ sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existența parcurilor laterale, regimurile de circulație (sens unic, dublu sens), interdicțiile de virare, tipul de control al intersecțiilor au fost introduse pe fiecare element de infrastructură pe baza datelor culese din teren și a specificațiilor tehnice corespunzătoare categoriilor de străzi conform normativelor în vigoare.

În cadrul modelului de transport aferent prezentului Plan de mobilitate urbană durabilă, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor*”. Variația

capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.10. Se observă reducerea substanțială a capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții succesive aflate la distanță de până la 500 m.

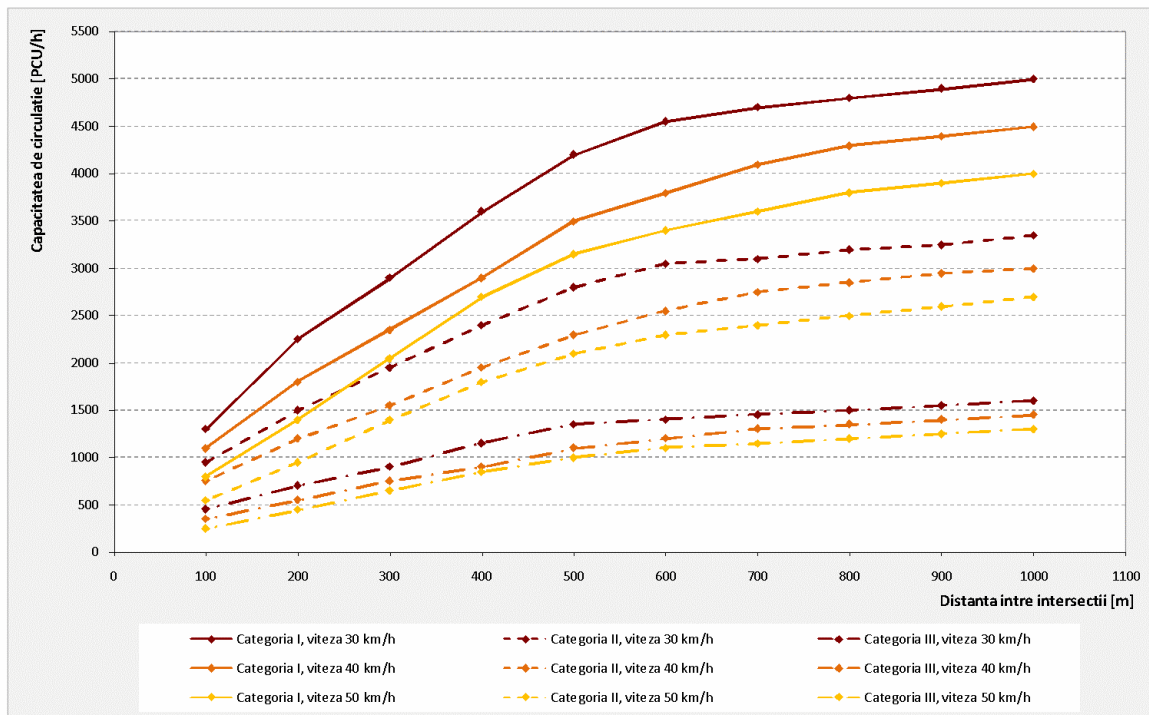


Figura 3.10. Variația capacității de circulație a străzilor.

Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secțiune a infrastructurii de transport (drum/ stradă/ bandă de circulație/ intersecție/ secție de circulație feroviară) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulație a străzilor este determinată în raport cu:

- viteza de proiectare;
- elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief;
- distanța dintre două intersecții consecutive;
- modul de organizare și dirijare a circulației;
- accesul lateral;
- existența parcarilor laterale (paralel sau în unghi).

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacității de circulație în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (engl. PCU – Private Car Unit). Această caracteristică a rețelei de transport prezintă importanță deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii și în cea de control al traficului. În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un



element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obținerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001¹* și *OMT 49/1998²*. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motocicletele au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ținut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în același timp constrângerile generate de datele disponibile, pornind de la sistemul de zonificare / reglementările urbanistice considerate în Planul de Amenajarea a Teritoriului Județean pentru arealul de studiu.

Astfel, în cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărțit în 93 zone de trafic, 69 zone interne în arealul de analiză și 24 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de autostrada, drumurile naționale și județene care penetrează acest teritoriu. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.11.

Fiecare zonă de trafic are asociat un punct de localizare numit centroid de zonă în care este concentrat întregul nivel de activitate al zonei pe care acesta o reprezintă. Centroidul de zonă poate fi identificat ca centrul de greutate al suprafeței asociate și prezintă următoarele particularități:

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizați în centroizi;*
- *distanța dintre două zone reprezintă distanța dintre centroizii asociați zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o rețea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

¹Standard SR 7348 din 2001 - "Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație".

²Ordinul Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la "Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane" publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998".



Figura 3.11. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.

La nivelul anului de bază matricele de cerere au fost constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete și completate cu informații extrase din modelul național (Master Planul General de Transport al României). Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele privind mobilitatea populației, prin extrapolarea acestora la populația totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Călătoriile de penetrație și de tranzit au fost extrase din anchetele origine-destinație și din modelul național de transport. Din agregarea matricelor astfel obținute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru pași".

În scopul conturării laturii teoretice a modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD al Județului Hunedoara.

3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor

Generarea deplasărilor reprezintă prima etapă a modelului de transport în patru pași de estimare a cererii de transport. În această etapă se estimează numărul de deplasări generate (O_i) și atrase (D_j) de fiecare zonă, într-un interval de referință dat.

Deplasările care au ca scop în origine sau în destinație, reședința, deseori sunt desemnate ca deplasări cu *scop principal*, iar toate celelalte deplasări cu alte scopuri, în origine sau destinație, sunt numite *deplasări secundare*. Caracterizarea unei deplasări ca un cuplu de scopuri permite, în același timp, identificarea cu o precizie mai mare a variabilelor sistemului de activități la care se face referire. O mare parte a modelelor de generare utilizate în practică sunt descriptive, deoarece pe de o parte, pentru deplasările așa-zis *sistematice* sau "în migrație alternantă" (domiciliu – loc de muncă și invers), efectuarea deplasării nu implică de fapt o alegere și deoarece, pe de altă parte, pentru motivele (scopurile) pentru care există opțiuni, alegerea este influențată de multe alte variabile, dificil de cuantificat (figura 3.12).



Figura 3.12. Deplasări generate - atrase.

În general, modelul pentru călătoriile produse într-o zonă, indiferent de destinația acestora, este influențat de următorii factori:

- *caracteristicile populației: venit, structură familială, deținerea de autovehicule, etc.;*
- *caracteristicile teritoriului: modul de utilizare al zonelor, prețul terenurilor, densitatea rezidențială, rata de urbanizare, etc.;*
- *accesibilitatea: calitatea rețelei stradale și rutiere, densitatea rețelei stradale și rutiere, etc.*

Pentru determinarea numărului de deplasări generate și atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt *numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ etc.* Forma funcțională a acestui model este dată în relația 3.1:

$$N_{\text{dep_generate / atrase}} = a_0 + \sum_i a_i \cdot X_i \text{ [deplasari/ora]} \quad (3.1)$$



în care:

- X_i reprezintă variabilele independente specifice unei zone (numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ);
- $a_0, a_1, a_2, \dots, a_i$ sunt coeficienți ai modelului.

Calibrarea numărului de deplasări generate și atrase de zonele de trafic a fost făcută utilizând date și informații rezultate din anchetele în gospodărie.

3.4.2. Distribuția pe destinații

Modelele de repartiție pe destinații sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinațiilor, rezultând astfel matricea origine - destinație. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitațional, generat prin analogie cu *Legea atracției gravitaționale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătoriile pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinație (celulă din matricea O-D) pe baza potențialelor de generare și atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone e trafic.

Pentru repartiția pe destinații a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitațional a cărui expresie este de forma:

$$t_{ij} = g_i \cdot a_j \cdot f(d_{ij}) \quad (3.2)$$

unde:

- $g_i = \sum_j t_{ij}$ reprezintă volumul cererii "generate" de zona i ;
- $a_j = \sum_i t_{ij}$ reprezintă volumul cererii "atrase" de zona j ;
- $f(d_{ij})$ este funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i și j .

Funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura și sub denumirile de "funcție de impedanță" sau "funcție de rezistență la deplasare" utilizată în această aplicație a fost o funcție putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanța dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuție s-a făcut cu ajutorul informațiilor din cadrul anchetelor în gospodărie (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinație cu distanța, timpul și costurile deplasării între zonele de origine și destinație.

3.4.3. Alegerea modală

Prin intermediul modelelor de alegere modală se obține proporția din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o anumită zonă de origine se efectuează către o zonă de destinație, pentru un anumit motiv, când se utilizează un anumit mod de transport.

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private – individuale și cele publice – colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca șofer, cu autobuzul sau o combinație de diferite mijloace.

Factorii care influențează alegerea modului de transport și constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărțiți în trei grupe:

- după caracteristicile utilizatorului: posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile și structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la școală); densitatea rezidențială a zonei de domiciliu;
- după caracteristicile deplasărilor: scopul călătoriei – pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularității serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârșit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea – deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;
- după caracteristicile alternativelor de transport și a utilităților fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii: atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în așteptarea acestuia precum și deplasarea pentru accesul la stația de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvența serviciului public și gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate și comoditate; regularitate; securitate și siguranță a deplasării.

Ultima categorie de atribute influențează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferință declarată obținute din anchetele de trafic.

Modelul multinomial Logit estimează probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determină cu relația:

$$P_k = \frac{e^{-\beta C_{ij}^k}}{\sum_m e^{-\beta C_{ij}^m}} [\%] \quad (3.3)$$

$$\text{în care: } C_{ij}^k = \sum_p \varphi_{kp} \cdot x_{kp} \text{ [u.m.]} \quad (3.4)$$

unde:

- C_{ij}^k reprezintă costul generalizat pentru efectuarea deplasării utilizând modul de transport k ;
- φ_{kp} este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasării;
- x_{kp} sunt componente ale costului generalizat al deplasării;
- k reprezintă autovehicul personal, mijlocul de transport în comun, etc.;
- β este coeficient al modelului.

Modelul a fost calibrat utilizând informațiile din cadrul anchetelor în gospodării. Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât și modul de transport public disponibil, cu autobuze. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, sunt introduse vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

- *Transport de persoane:* privat (autoturisme); public (autobuze);
- *Transport de marfă:* vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă.

3.4.4. Distribuția pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru pași" presupune stabilirea unui echilibru între cererea și oferta de transport. Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.23):

- *capacitatea de transport;*
- *timpul de călătorie;*
- *costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.*

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din matricea modală $O - D$, se urmărește:

- *analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;*
- *estimarea raportului debit/capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;*
- *estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche $O - D$.*

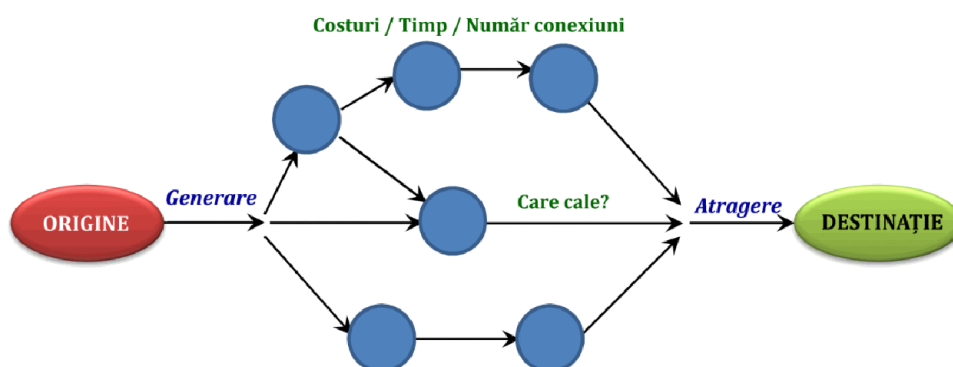


Figura 3.13. Principiul de afectare a călătorilor.

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoașterea unui set minim de date de intrare:

- caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale $O - D$;
- matricele modale $O - D$ corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;
- principiile de afectare a cererii de transport adoptate.

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenți de deplasare în rețea, distanțe, costuri monetare, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc.

Calibrarea valorilor de trafic s-a realizat pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

Prin afectarea cererii de transport, obținută prin procedeele descrise mai sus, pe rețeaua actuală de transport modelată, au fost obținute configurațiile fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, corespunzătoare situației curente.

În cele ce urmează sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga rețea modelată, pentru categoriile de vehicule: *autoturisme*; *vehicule ușoare de marfă*; *vehicule grele de marfă*; *vehicule etalon - autoturism*; atât la **nivel de medie zilnică anuală (MZA)** (figurile 3.14 - 3.17), cât și la nivelul **orei de vârf de trafic** (figurile 3.18 - 3.21).

Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configurații asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulație. Străzile/ drumurile cu funcțiune locală, care alimentează cartierele de locuințe preiau volume de trafic substanțial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lățimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

Axa rețelei rutiere care asigură legătura pe direcția sud-nord (DN 66 - DN 7 - DN 76) și care preia traficul de tranzit, este formată din sectoare de infrastructură care atrag la nivelul unei



zile medii anuale valori maxime de aproximativ 7.400 autovehicule etalon/ sens, pe sectorul cuprins Hațeg – Simeria. Acestea reprezintă atât deplasări locale, a căror origine și destinație se află în localități din Județul Hunedoara, cât și deplasările de penetrație și de tranzit. Pe direcția est-vest, artera principală de circulație este autostrada A1, utilizatăe la nivelul unei zile medii anuale de aproximativ 15.000 autovehicule etalon/ sens. În Valea Jiului, DN 66A preia valori de trafic zilnice de aproximativ 7.000 autovehicule etalon/ sens.

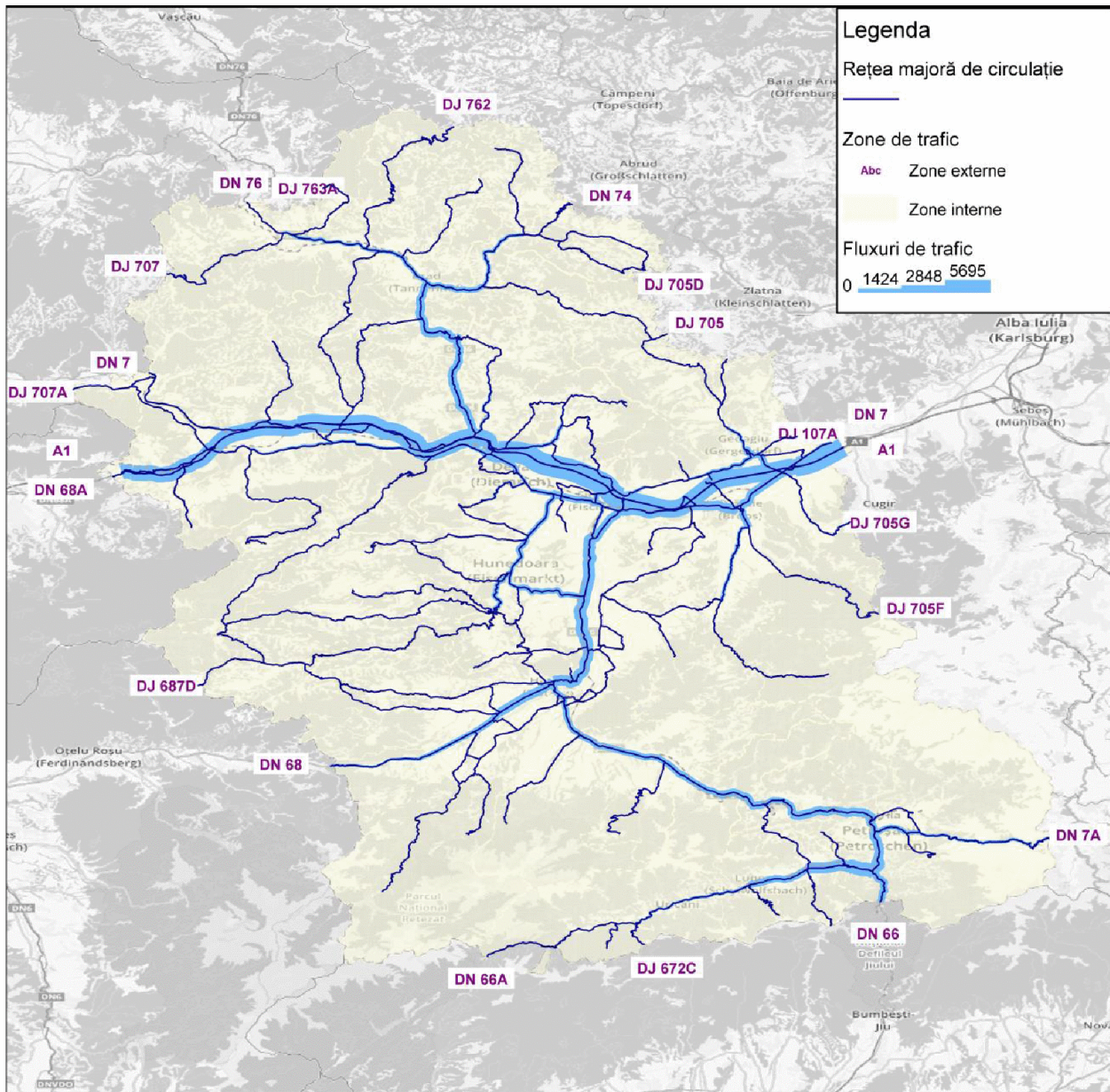


Figura 3.14. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2022.

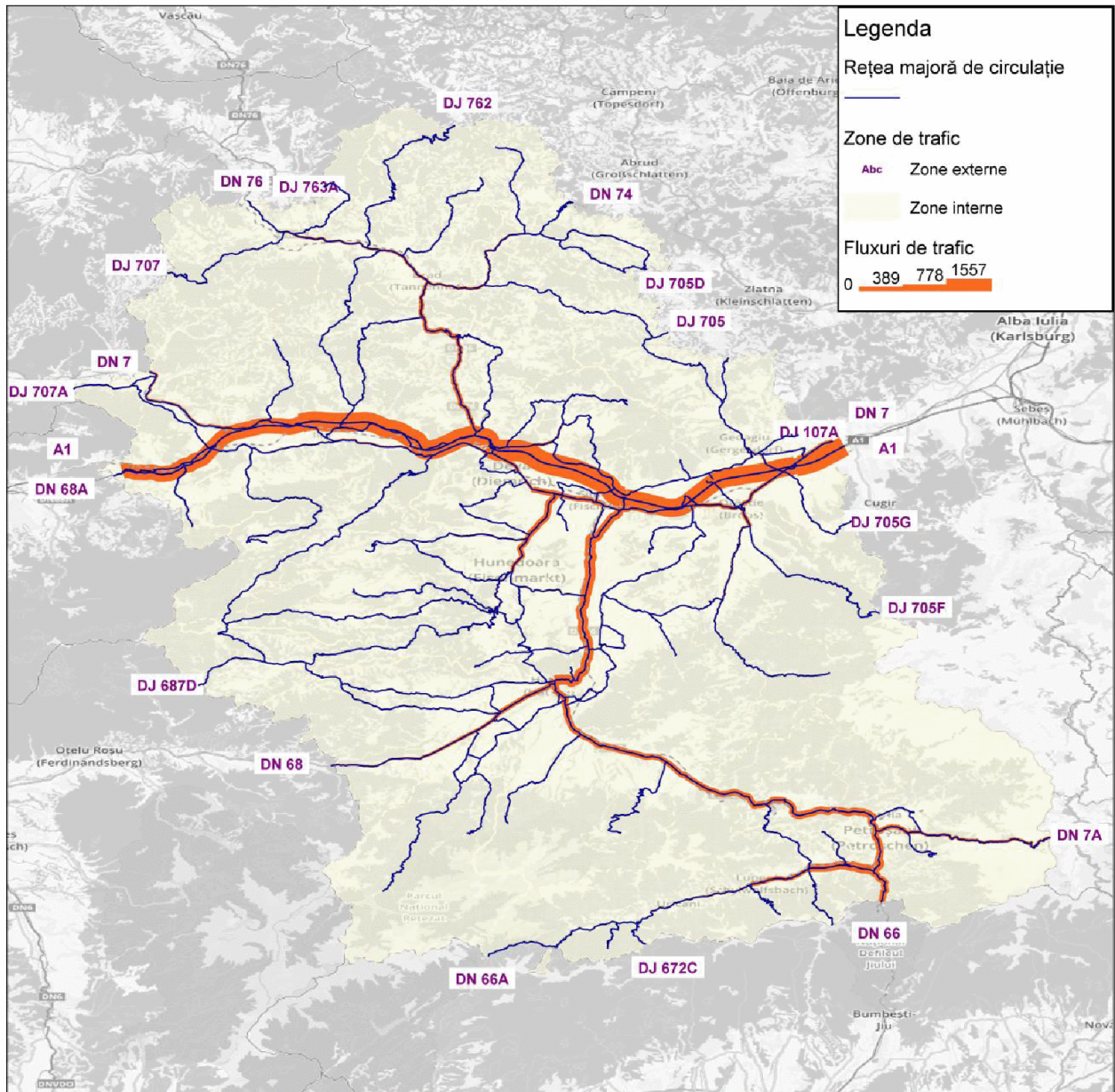


Figura 3.15. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA 2022.

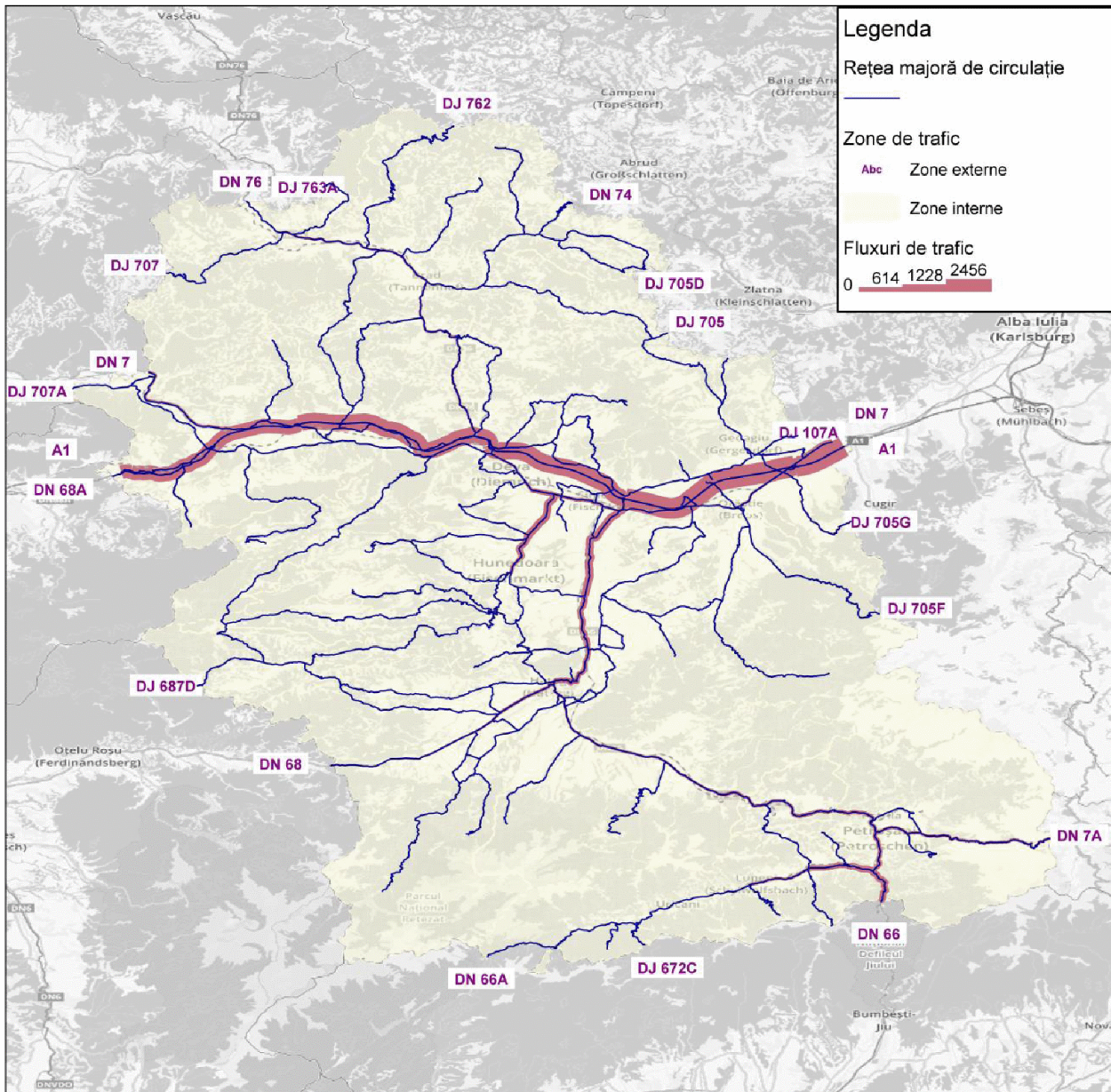


Figura 3.16. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, MZA 2022.

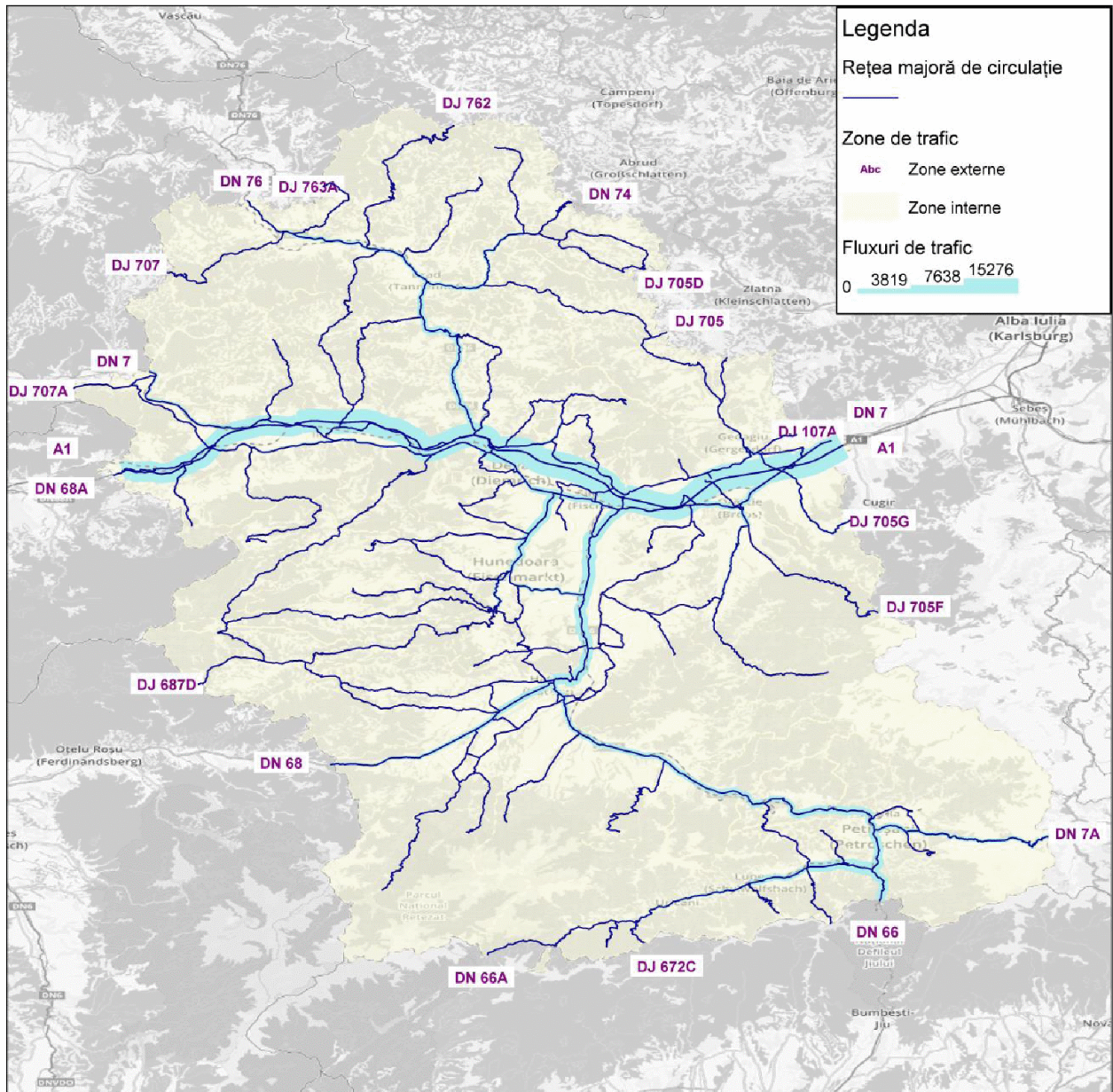


Figura 3.17. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, MZA 2022.

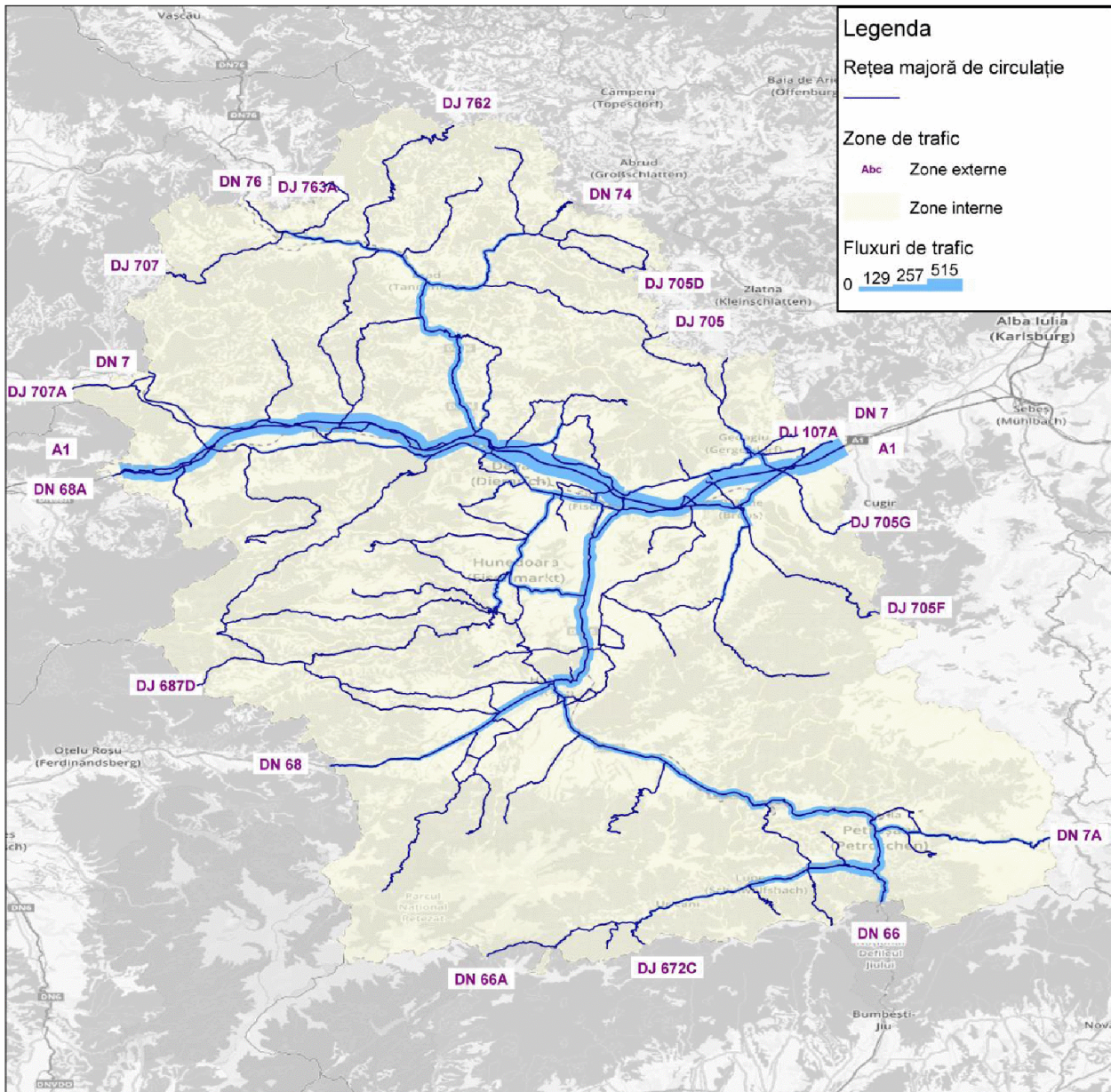


Figura 3.18. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2022.

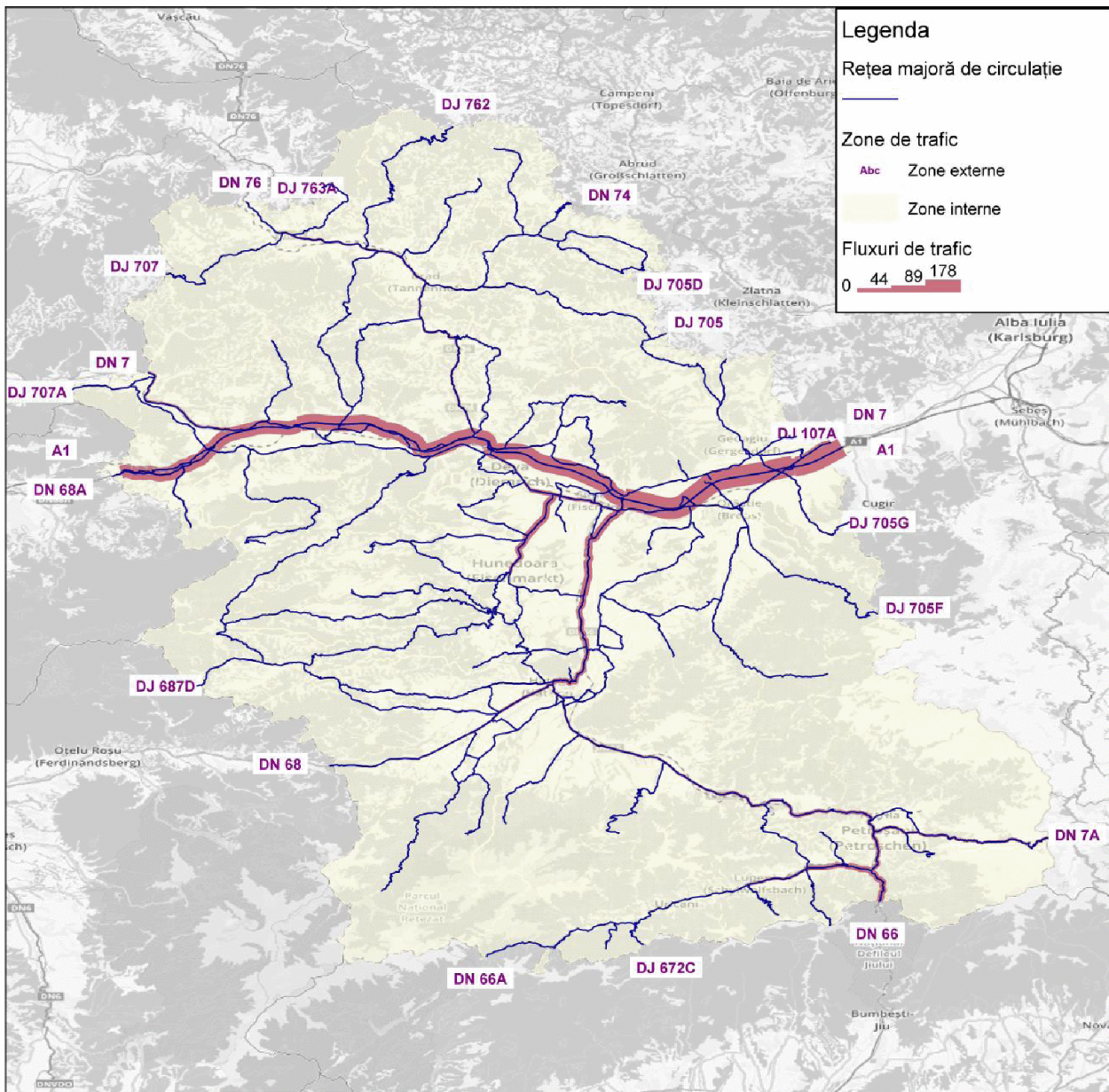


Figura 3.20. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, ora de vârf de trafic, 2022.

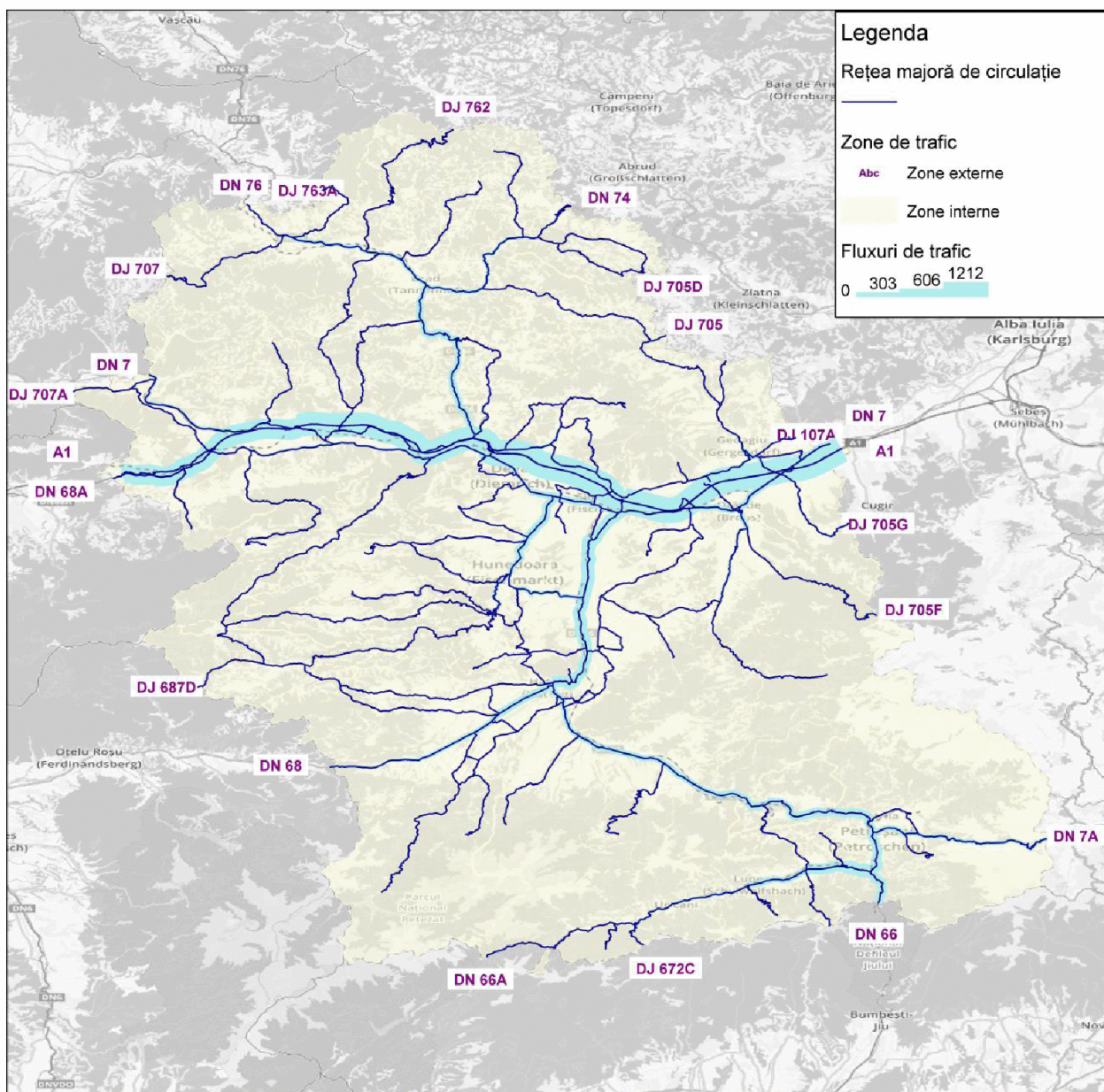


Figura 3.21. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, ora de vârf de trafic, 2022.

3.5. Calibrarea și validarea datelor

Concordanța dintre datele de trafic obținute în urma modelării fizico-matematice și datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidențiată de rezultatul funcției *GEH Statistic* (de la numele descoperitorului acesteia, *Geoffrey E. Havers*), funcție statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970. Expresia acestei funcții este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}} \quad (3.5)$$

în care:

- *M* sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;
- *C* sunt valorile de trafic măsurate.

Interpretarea rezultatelor obținute în urma aplicării funcției GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

- *GEH* < 5 – indică o bună reprezentare a realității prin intermediul modelării. Conform Manualului de Proiectare a Drumurilor și Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au *GEH* < 5;
- $5 < GEH < 10$ – recomandă investigații în cadrul proiectului;
- *GEH* > 10 – indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.

Prin compararea valorilor de trafic măsurate și modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule ușoare de marfă și vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat s-au obținut valori ale funcției GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurilor, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.4).

Tabelul 3.4. Rezultatele testului de concordanță GEH între valorile modelate și cele măsurate.

Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
26J107A02	230	47	54	232	36	45	0,13	1,71	1,28
26J107A02	230	47	54	233	41	49	0,20	0,90	0,70
26J668A01	346	83	28	352	88	30	0,32	0,54	0,37
26J668A01	346	83	28	353	86	30	0,37	0,33	0,37
26J668X02	344	38	33	325	35	26	1,04	0,50	1,29
26J668X02	344	38	33	326	34	30	0,98	0,67	0,53
26J668X03	110	26	8	100	24	6	0,98	0,40	0,76
26J668X03	110	26	8	104	19	2	0,58	1,48	2,68
26J685X01	288	38	25	293	37	26	0,29	0,16	0,20
26J685X01	288	38	25	294	37	25	0,35	0,16	0,00
26J686C01	267	49	13	216	27	19	3,28	3,57	1,50
26J686C01	267	49	13	216	27	19	3,28	3,57	1,50



Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
26J686X02	212	19	38	216	27	19	0,27	1,67	3,56
26J686X02	212	19	38	216	27	19	0,27	1,67	3,56
26J687C01	339	27	14	327	25	14	0,66	0,39	0,00
26J687C01	339	27	14	334	27	18	0,27	0,00	1,00
26J687E01	1167	118	106	1222	127	120	1,59	0,81	1,32
26J687E01	1167	118	106	1218	126	122	1,48	0,72	1,50
26J687F01	344	65	90	364	53	73	1,06	1,56	1,88
26J687F01	344	65	90	364	51	72	1,06	1,84	2,00
26J687F02	227	18	24	204	30	42	1,57	2,45	3,13
26J687F02	227	18	24	206	29	41	1,43	2,27	2,98
26J687G01	155	16	13	169	23	18	1,10	1,59	1,27
26J687G01	155	16	13	170	21	18	1,18	1,16	1,27
26J687G02	141	30	24	97	10	8	4,03	4,47	4,00
26J687G02	141	30	24	97	11	8	4,03	4,20	4,00
26J687M01	111	55	32	165	54	35	4,60	0,14	0,52
26J687M01	111	55	32	164	54	35	4,52	0,14	0,52
26J687X01-1	1163	453	1008	1066	423	903	2,91	1,43	3,40
26J687X01-1	1163	453	1008	1068	428	866	2,84	1,19	4,64
26J687X02	1548	132	152	1503	122	146	1,15	0,89	0,49
26J687X02	1548	132	152	1479	118	179	1,77	1,25	2,10
26J700A01	1445	160	120	1472	189	122	0,71	2,20	0,18
26J700A01	1445	160	120	1524	183	133	2,05	1,76	1,16
26J705A01	959	145	71	957	145	75	0,06	0,00	0,47
26J705A01	959	145	71	960	145	75	0,03	0,00	0,47
26J705D02	114	14	28	115	14	28	0,09	0,00	0,00
26J705D02	114	14	28	115	14	28	0,09	0,00	0,00
26J705F01	280	57	14	285	58	15	0,30	0,13	0,26
26J705F01	280	57	14	286	57	14	0,36	0,00	0,00
26J705J01	128	22	87	118	20	81	0,90	0,44	0,65
26J705J01	128	22	87	119	22	82	0,81	0,00	0,54
26J705X01	1821	175	92	1792	166	99	0,68	0,69	0,72
26J705X01	1821	175	92	1811	166	89	0,23	0,69	0,32



Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
26J705X02	218	12	29	228	13	30	0,67	0,28	0,18
26J705X02	218	12	29	230	13	31	0,80	0,28	0,37
26J706A01	197	21	70	175	20	61	1,61	0,22	1,11
26J706A01	197	21	70	178	21	65	1,39	0,00	0,61
26J706A02	718	61	125	732	62	123	0,52	0,13	0,18
26J706A02	718	61	125	734	62	124	0,59	0,13	0,09
26J706A03	136	20	11	132	20	11	0,35	0,00	0,00
26J706A03	136	20	11	131	19	11	0,43	0,23	0,00
26J706X01	143	31	9	161	28	11	1,46	0,55	0,63
26J706X01	143	31	9	163	28	12	1,62	0,55	0,93
26J706X02	189	26	20	163	28	12	1,96	0,38	2,00
26J706X02	189	26	20	161	28	11	2,12	0,38	2,29
26J707F01	132	26	11	169	34	20	3,02	1,46	2,29
26J707F01	132	26	11	130	23	11	0,17	0,61	0,00
26J707G01	155	39	31	166	40	31	0,87	0,16	0,00
26J707G01	155	39	31	167	40	31	0,95	0,16	0,00
26J707X01	386	57	104	385	57	105	0,05	0,00	0,10
26J707X01	386	57	104	384	57	105	0,10	0,00	0,10
26J708E02	438	122	75	456	136	97	0,85	1,23	2,37
26J708E02	438	122	75	456	137	90	0,85	1,32	1,65
26J709H01	287	52	16	317	47	12	1,73	0,71	1,07
26J709H01	287	52	16	317	45	12	1,73	1,01	1,07
26J742B01	201	27	17	197	27	17	0,28	0,00	0,00
26J742B01	201	27	17	197	28	16	0,28	0,19	0,25
26J761X01	1603	332	224	1670	330	231	1,66	0,11	0,46
26J761X01	1603	332	224	1661	322	224	1,44	0,55	0,00
26J761X02	1208	135	82	1086	149	86	3,60	1,17	0,44
26J761X02	1208	135	82	1087	150	86	3,57	1,26	0,44
3A01X07	5046	1386	2234	5069	1394	2234	0,32	0,21	0,00
3A01X08	5046	1386	2234	5059	1392	2243	0,18	0,16	0,19
3N66X01	2293	519	464	2288	528	464	0,10	0,39	0,00
3N66X01	2293	519	464	2294	527	462	0,02	0,35	0,09

Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
3N68X04	2194	342	385	2314	348	374	2,53	0,32	0,56
3N68X04	2194	342	385	2312	351	369	2,49	0,48	0,82
3N76X03	1261	229	291	1277	228	290	0,45	0,07	0,06
3N76X03	1261	229	291	1279	231	293	0,51	0,13	0,12

*A- autoturisme, VM1 – Vehicule ușoare de marfă, VM2 – Vehicule grele de marfă

O altă modalitate de evaluare a concordanței dintre datele măsurate și cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe rețea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile 3.22 – 3.24, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate.

Așa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori de peste 0,9, ceea ce demonstrează o foarte bună concordanță între șirurile de date măsurate și cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relațiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcție de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic).

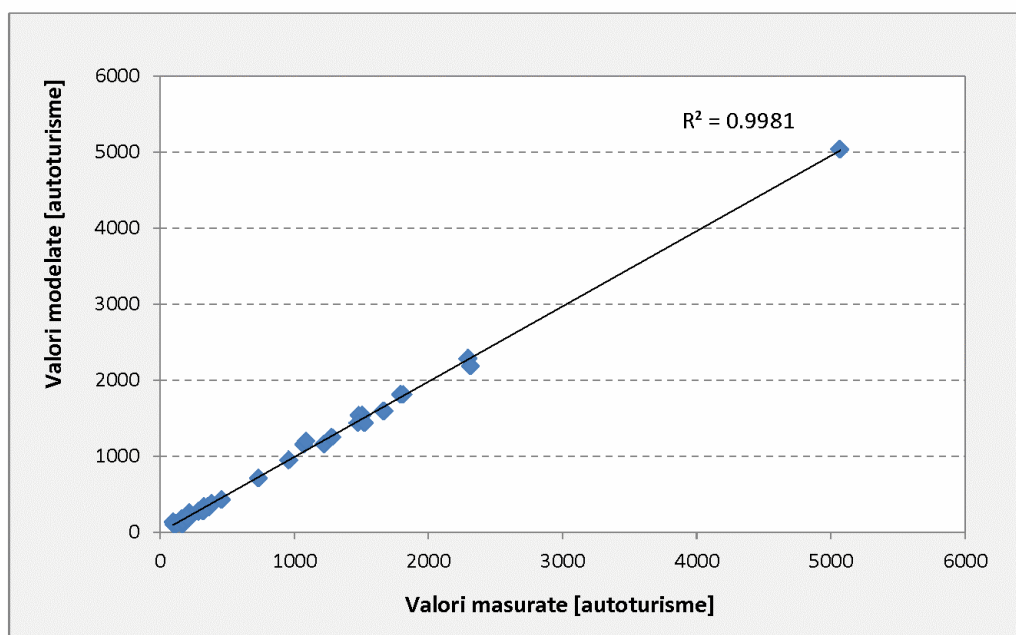


Figura 3.22. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.

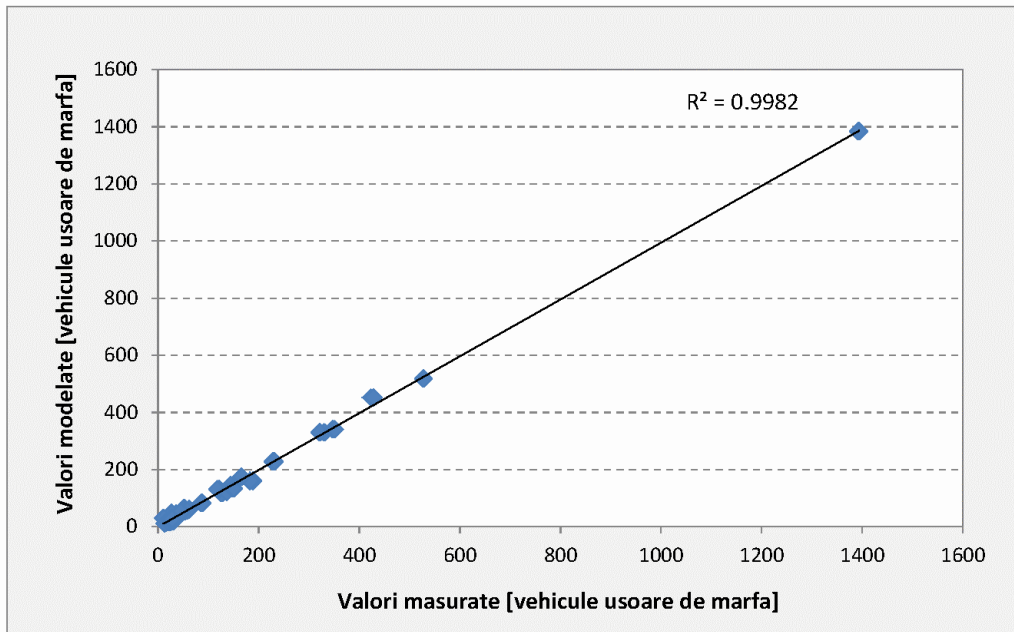


Figura 3.23. Rezultatele analizei afectării, autovehicule ușoare de marfă.

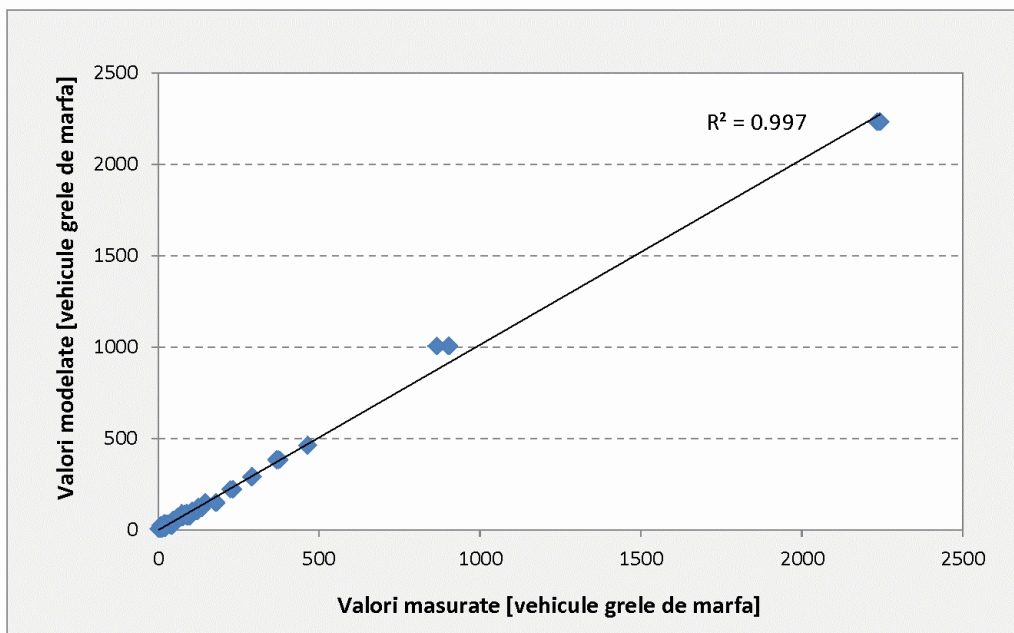


Figura 3.24. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.

Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în 62 posturi de anchetă amplasate pe drumurile județene și naționale. Acestea sunt amplasate în puncte diferite ale rețelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de validare (40 posturi).

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obțin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza și oferta de transport materializată prin rețeaua de transport prognozată la același orizont de timp (figura 3.25).

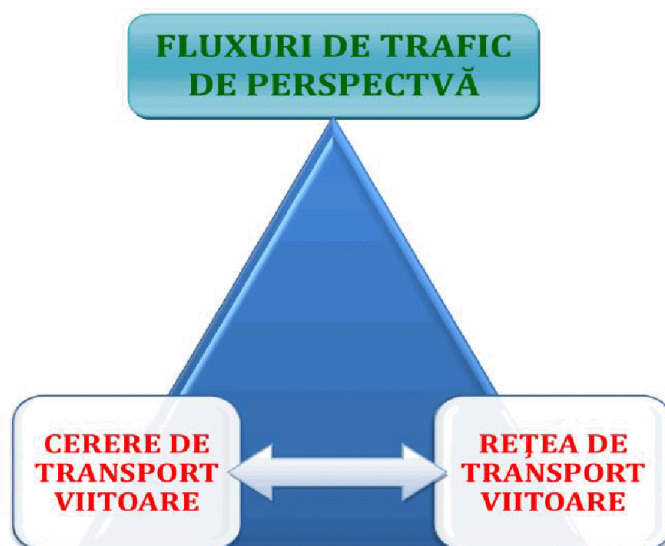


Figura 3.25. Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului plan de mobilitate este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2029.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrări manuale sau automate, fie aplicând modele matematice. Având la dispoziție un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum și prognoza principalilor indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici și de utilizare a teritoriului (figura 3.26). Prognoza principalilor parametri socio-economici și demografici cu influență semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituțiile specializate (Comisia Națională de Statistică și Prognoză, Institutul Național de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendințe de evoluție.

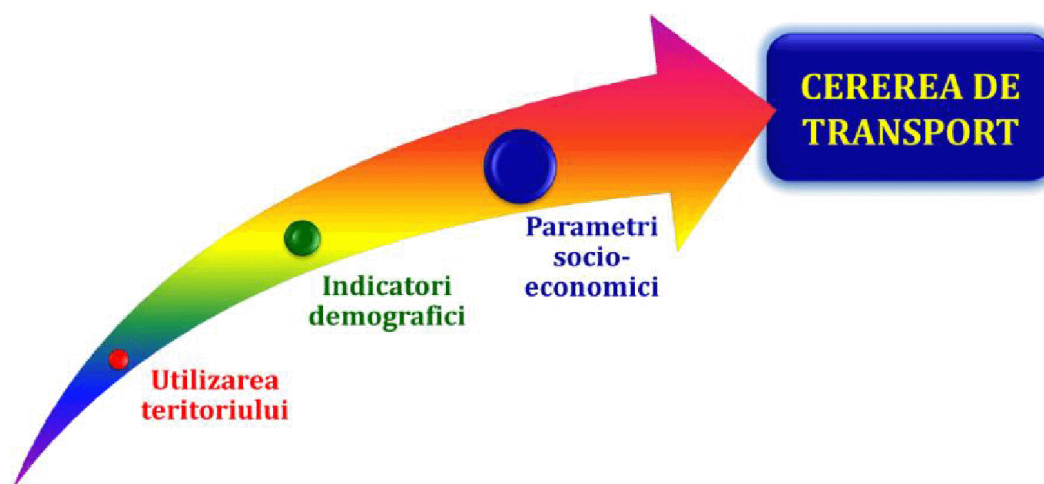


Figura 3.26. Prognoza cererii de transport – proces.

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendința de evoluție a principalilor indicatori socio-economici și demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor și bunurilor: *produsul intern brut, numărul de locuitori, indicele de motorizare, parcursul mediu anual al vehiculelor.*

▪ **Produsul Intern Brut (PIB) județean**

Periodic, Comisia Națională de Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu și lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naționale, sectoriale și regionale, precum și pe baza tendințelor din economia națională și cea mondială.

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendințe de evoluție pe termen lung și mediu ale PIB-ului național și ale celui aferent județului Hunedoara.

Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu („Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022-2026”) prevede evoluția PIB-ului numai până în anul 2026. Având la bază aceste date, s-a estimat tendința de evoluție a indicatorului analizat până în anul 2029, rezultând valorile reprezentate grafic în figura 3.27. Pe baza datelor prognozate s-a determinat valoarea coeficientului global de variație a indicatorului PIB județean în perioada 2022-2029, de 1,69.

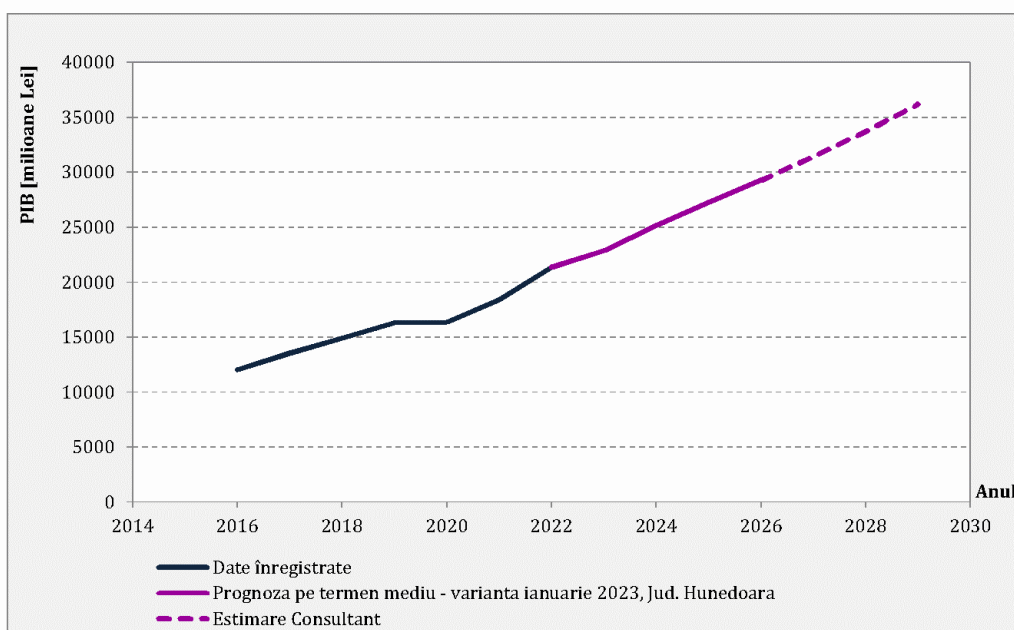


Figura 3.27. Proгноza PIB al județului Hunedoara. Sursa: Comisia Națională de Strategie și Proгноză.

■ Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat

Studiile de specialitate indică faptul că între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuție în timp, mod de transport utilizat) și caracteristicile populației rezidente într-un areal de studiu (numărul de locuitori, vârsta, venit) există o stânsă corelație. În acest sens, pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere și estimarea evoluției numărului de locuitori rezidenți la nivelul celor 6 localități urbane din arealul de studiu.

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.28.

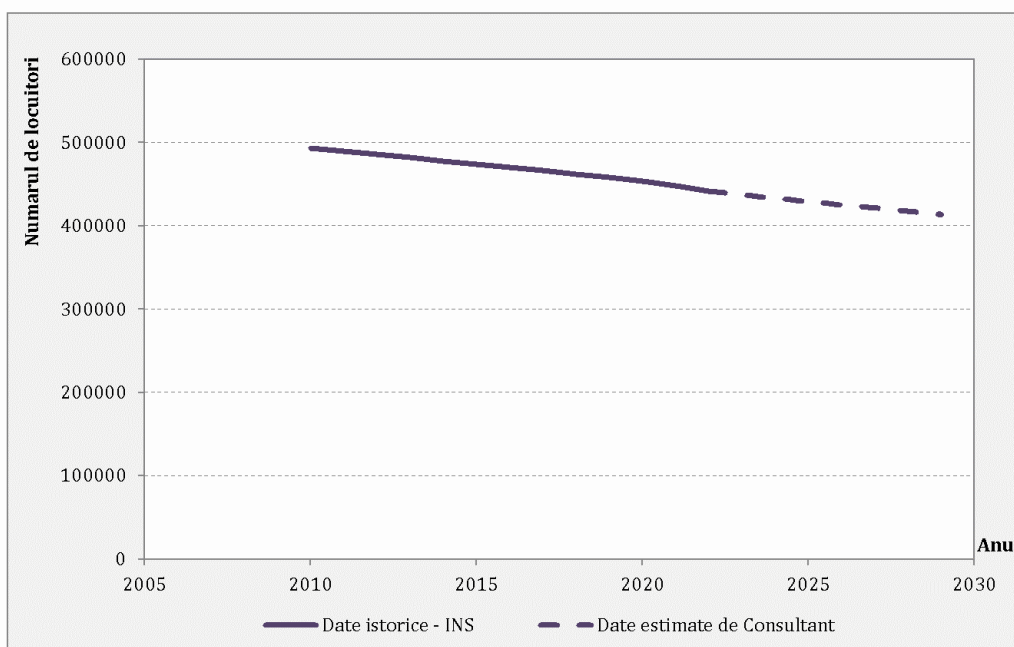


Figura 3.28. Proгноza numărului de locuitori – Județul Hunedoara.

În acest sens, s-a avut în vedere estimarea evoluției numărului de locuitori rezidenți la nivelul arealului de studiu. Astfel, având ca bază numărul de locuitori înregistrați în arealul de studiu în anul 2022 (441.458 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line) s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2029: 413.691 locuitori.

În concluzie, tendința de variație a numărului de locuitori din Județul Hunedoara este una descrescătoare.

▪ *Indicele de motorizare la nivelul arealului studiat*

Indicele de motorizare constituie unul dintre factorii care influențează direct numărul de deplasări generate la nivelul unei zone de studiu.

Valorile acestui indicator sunt strâns corelate cu cele ale PIB. Având în vedere prognoza PIB județean tratată mai sus (figura 3.27) și politica internațională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2029.

Plecând de la valoarea indicelui de motorizare de 361 autoturisme / 1000 locuitori în anul 2022, în anul 2029 este estimată o valoare medie de 422 autoturisme / 1000 locuitori (figura 3.29).

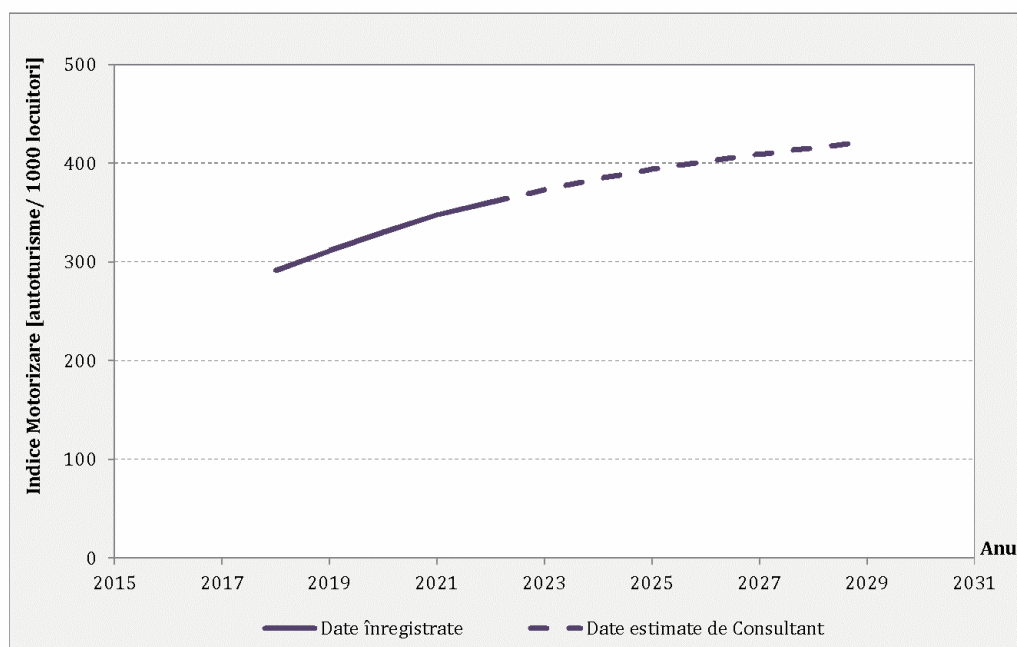


Figura 3.29. Prognoza indicelui de motorizare – Județul Hunedoara.

■ *Parcursul mediu anual al vehiculelor la nivel național*

CNAIR-CESTRIN contorizează vehiculele care utilizează drumurile publice la interval de 5 ani. În cadrul acestui studiu, pentru estimarea nevoii de mobilitate viitoare s-au considerat coeficienții de variație a traficului pentru perioada 2022-2029.

Plecând de la valorile măsurate în anul 2015, CNAIR – CESTRIN a realizat estimări ale coeficienților de evoluție a traficului de pasageri și mărfuri până la orizontul de prognoză 2045 (figura 3.30).

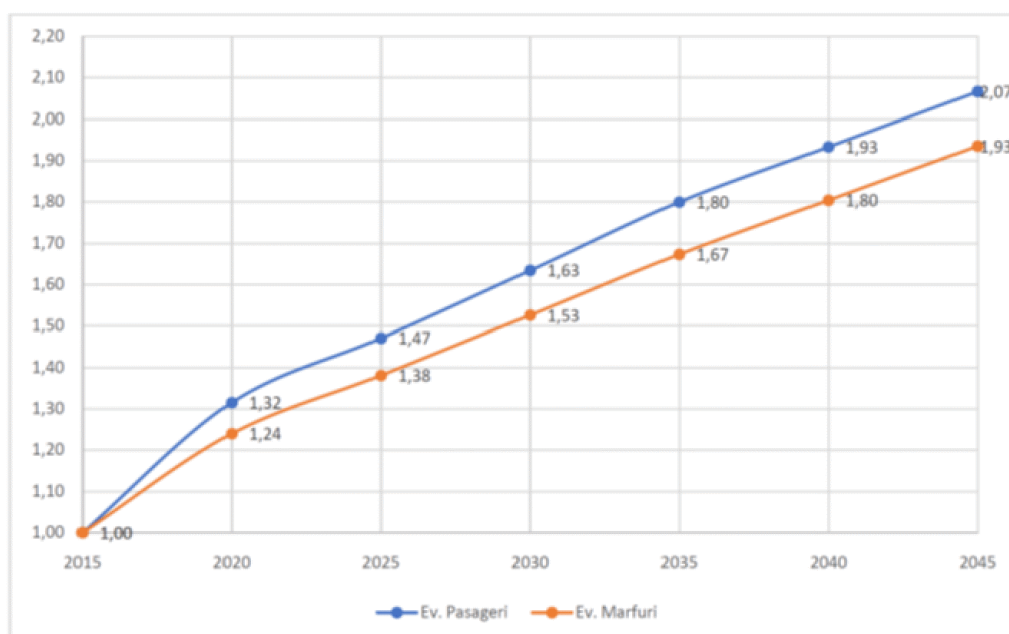


Figura 3.30. Coeficienții de variație a traficului. (Sursa: CNADNR – CESTRIN, 2018).

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici și demografici descriși anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane și mărfuri la nivelul anului 2029.

Scenariul de mobilitate de referință specific perioadei de analiză 2029, denumit în continuare scenariul "A face minim", evidențiază rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală, după cum urmează:

UAT Județul Hunedoara:

- Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 1

Proiectul vizează îndeplinirea următoarelor activități specifice:

- Înființare depou în municipiul Vulcan;



- Dotări ITS;
- Achiziție 8 autobuze electrice cu lungimea de 8-10 m;
- Înființare stație de capăt la Uricani – Valea de Brazi (2 bucăți);
- Înființare stație de încărcare Petrila (Primărie), inclusiv montare stații încărcare automobile electrice (2 stații de încărcare autobuze electrice, 2 stații de încărcare autovehicule electrice);
- Înființare și modernizare stații de călători: 75 de stații de călători din care: 17 stații în Municipiul Lupeni, 9 stații în Orașul Uricani, 11 stații în Municipiul Vulcan, 16 stații în Municipiul Petroșani, 22 stații în Orașul Petrila;
- Amenajare sistem de informare călători în 33 de stații dotate cu copertină;
- Montare automate emiteri carduri / tichete de călătorie în 16 stații dotate cu copertină;
- Reabilitare 4 tronsoane de drumuri în Vulcan, Lupeni și Petroșani (Vulcan centura: 2,2 km, Vulcan drum acces depou: 0,35 km, Lupeni: 0,633 km, Petroșani: 3,276 km).

Valoare totală a proiectului este de 46.435.578,81. Pentru implementarea proiectului s-a obținut finanțare nerambursabilă în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2. – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Termen finalizare proiect: 2023.

Responsabil implementare: UAT Județul Hunedoara.

■ Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 2

Proiectul vizează îndeplinirea următoarelor activități specifice:

- Extindere depou cu parte de dotări (18 stații de încărcare autobuze electrice);
- Sistem ITS;
- Trasee secundare: Petrila Jieț, Aninoasa-Petroșani, Valea de Brazi-Cheile Butii (stații de încărcare autobuze electrice: 2 stații în localitatea Aninoasa, 1 stație în localitatea Jieț, 1 stație în localitatea Uricani);
- Înființare stație de încărcare/ întoarcere Petrila – Jieț;
- Înființare stație de încărcare în Aninoasa;
- Achiziție 18 autobuze electrice cu lungimea de 8-10 m;
- Înființare și modernizare stații de călători: 38 de stații de călători din care: 3 stații în Orașul Petrila, 11 stații în Orașul Uricani, 24 stații în Orașul Aninoasa;
- Amenajare sistem de informare călători în 14 de stații dotate cu copertină și 4 stații marcate cu stâlp și panou de informare;



- Montare automate emitere carduri / tichete de călătorie în 4 stații;
- Reabilitare drum de acces la stația de încărcare din Aninoasa: 0,43 km.

Valoare totală a proiectului este de 45.707.455,98 lei. Pentru implementarea proiectului s-a obținut finanțare nerambursabilă în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2. – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Termen finalizare proiect: 2023.

Responsabil implementare: UAT Județul Hunedoara.

Prin implementarea proiectelor “Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 1” și “Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 2” se va realiza infrastructura necesară dezvoltării serviciului de transport public între cele 6 localități din Valea Jiului pe următoarele trasee:

- Traseul 1 (38,5 km) - traseul principal, asigură legătura integrală între localitățile Uricani, Lupeni, Vulcan, Petroșani și Petrila;
- Traseul 2 (10,6 km) - traseu secundar, asigură legătura între localitățile Aninoasa și Petroșani;
- Traseul 3 (3,7 km) - traseu secundar, asigură legătura între localitățile Petrila (zona minei) și Jiet;
- Traseul 4 (11,15 km) - traseu secundar, asigură legătura între localitățile care aparțin de UAT Uricani, respectiv Valea de Brazi și Cheile Buții.

- Modernizare Culoare Trafic Mureș Nord: DN 7 (Gelmar) – Geoagiu-Băi – Bobâlna – Rapoltu mare – Uroi – Chmindia – Hărău – Bârsău – Soimus – Brănișca – DN 7 (Ilia)
Valoarea proiectului: 161.419.460 Lei
- Modernizare DJ 741: Crișcior – București – Almașu Mic de Munte, km 12+450-18+050
Valoarea proiectului: 36.811.190,10 Lei
- Modernizare DJ 672C: limita Județului Gorj – Valea de Pești – DN 66A, km 40+776-50+309
Valoarea proiectului: 47.678.960 Lei
- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara DJ 685: Cârnești (DN 68) – Ostrov – Clopotiva – Gura Zlata – Baraj Retezat – Cabana Rotundă, km 0+000- km 32+873 și DJ 687G: Totești (DN 68) – Hătăgel – Densuș – Stei – DJ 687D, km 0+000 – km 15+200
Valoarea proiectului: 73.540.030 Lei



- Modernizare DJ 705A: Orăștie – Costești – Sarmizegetusa Regia, km 2+200-19+465
Valoarea proiectului: 71.220.016 Lei
- Modernizare DJ 687 Sântuhalm – Hunedoara – Călan km 0+000 – 7+590
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 532.144,23 Lei

UAT Municipiul Deva:

- Modernizarea sistemului de transport public local prin reabilitarea infrastructurii aferente

Proiectul constă în dezvoltarea rețelei de transport public local în Municipiul Deva și satele aparținătoare permite adresarea cererii de transport atât la nivelul localităților, cât și a întregului areal vizat, asigurând o mobilitate crescută a populației cu implicații asupra calității vieții, inclusiv al gradului de dezvoltare economică al arealului deservit, implementarea unui sistem integrat de e-ticketing conduce la implementarea unui sistem de tarifare care să răspundă nevoilor existente, atât la nivel local, cât și la nivelul arealului deservit, pe tipuri de categorii de călători, dar și gestiunea eficientă a veniturilor și costurilor aferente operării serviciului de transport public, dotarea autobuzelor cu sistem de numărare călători va conduce la un management optim al activității de transport public, atât în ceea ce privește gestiunea veniturilor, cât și eficientizarea activității de transport public de călători, prin analiza în timp real a cererii de transport pe fiecare traseu, pe diferite intervale orare, crearea facilităților de info călători în stații și montarea de automate emiteri bilete și carduri va conduce la o accesibilitate și atractivitate crescute ale sistemului de transport public de călători, înființarea sistemului de management al flotei asigură premisele unei activități eficiente de transport public de călători.

Indicatorii proiectului sunt:

- Reducerea deplasărilor prin utilizarea transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului;
- Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră;
- Creșterea estimată a numărului de pasageri;
- Depouri/ autobaze pentru transportul public urban construite - 1;
- Stații de transport public construite/ modernizate/ reabilitate - 113;
- Sisteme de e-ticketing create/ modernizate/ existente - 1;
- Lungimea/ suprafața traseelor/ zonelor pietonale/ semi-pietonale construite/ modernizate/ estinse - 3,9 km;
- Lungimea infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) utilizate prioritar de transportul public de călători în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport construite/ reabilitate/ modernizate - 2,175 km;



- Suprafața infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) utilizate prioritar de transportul public de călători în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport construite/ reabilitate/ modernizate;

Sursa de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională

Valoarea proiectului: 46.735.264,83 Lei

■ Modernizarea sistemului de transport public local prin achiziționarea de vehicule ecologice

Proiectul constă în dezvoltarea rețelei de transport public local în Municipiul Deva și satele aparținătoare permite adresarea cererii de transport, atât la nivelul localităților, cât și a întregului areal vizat, asigurând o mobilitate crescută a populației, cu implicații asupra calității vieții, inclusiv al gradului de dezvoltare economică al arealului deservit, achiziția de autobuze ecologice va conduce la reducerea emisiilor de CO₂ și a emisiilor poluante, îmbunătățind astfel calitatea aerului, dotarea autobuzelor cu sistem de numărare călători va conduce la un management optim al activității de transport public, atât în ceea ce privește gestiunea veniturilor, cât și eficientizarea activității de transport public de călători, prin analiza în timp real a cererii de transport pe fiecare traseu, pe diferite intervale orare;

Indicatorii proiectului sunt:

- Autobuze achiziționate - 26;
- Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO₂/an);
- Creșterea estimată a numărului de pasageri;
- Stații de reîncărcare electrică achiziționate/ instalate/ construite pentru autobuzele alimentate electric - 33;
- Reducerea deplasărilor prin utilizarea transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului;

Sursa de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională

Valoarea proiectului: 44.844.638,30 Lei

■ Construirea traseului pentru bicicliști pe B-dul Decebal, B-dul 22 Decembrie și zona adiacentă

Proiectul constă în creșterea lungimii pistelor de biciclete în Municipiul Deva, creșterea gradului de utilizare a bicicletelor și a mersului pe jos, îmbunătățirea calității vieții cetățenilor din Municipiul Deva, creșterea gradului de accesibilitate a transportului nemotorizat în zona centrală a Municipiului Deva.

Indicatorii proiectului sunt:

- Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echiv CO₂/an);



- Creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează traseele/ zonele pietonale/ semipietonale construite/ modernizate/ extinse (număr persoane);
- Lungimea/ suprafața traseelor/ zonelor pietonale/ semipietonale construite/ modernizate/ extinse (km/ kmp);

Sursa de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională

Valoarea proiectului: 15.923.832,74 Lei

■ Achiziționarea de vehicule nepoluante – microbuze electrice

Proiectul constă în îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Implementarea proiectului se realizează în cadrul parteneriatului Deva – Simeria – Băcia – Hărău – Certeju de Sus – Șoimuș – Peștișu Mic – Cârjiți – Cerbăl.

Indicatorii proiectului sunt:

- Microbuze nepoluante – 14 buc.;
- Stații de reîncărcare mașini electrice – 3 buc.;

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 20.942.396,48 Lei

■ Amenajare zonă pietonală centrul istoric

Obiectivul general al proiectului vizează reducerea emisiilor de carbon în municipiul Deva prin realizarea lucrărilor de amenajare a zonei pietonale centrul istoric.

Proiectul are următoarele obiective specifice:

- Extinderea zonelor pietonale, ceea ce va conduce la îmbunătățirea condițiilor de mediu și a calității vieții cetățenilor;
- Atragerea cetățenilor către mersul pe jos prin diminuarea gradului de utilizare al autovehiculului propriu, care va conduce la îmbunătățirea traficului în această zonă;
- Un proiect implementat destinat reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat);
- Eliminarea parcărilor neregulate din aria de proiect;
- Restricționarea traficului rutier în centrul istoric.

Sursa de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională

Valoarea proiectului: 21.544.915,84 Lei



UAT Municipiul Brad:

- Modernizare DN 74, Str. Motilor, Goșa, Tărățel, Municipiul Brad, Județul Hunedoara – Faza Dali
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 12.317.886,97 Lei
- Modernizarea străzilor Primar Ioan Bocăescu și Nestor Lupei, Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizarea străzilor Lunca și Călămărești în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Extindere Strada Dacilor – DN 74 în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizare Strada Zefirului în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizare Strada Prunului, Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Pod peste Râurile Crișul Alb și Luncoi în Municipiul Brad, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.182.113,03 Lei
- Îmbunătățirea calității vieții în Municipiul Brad, Componenta – Modernizare și dotare centru cultural multifuncțional din Municipiul Brad, Componenta – Refacere și modernizare str. Independenței și str. Liceului din Municipiul Brad
Proiectul vizează acțiuni privind refacerea și modernizarea drumurilor publice inclusiv trotuare – străzile de acces la Centrul Cultural Multifuncțional: Str. Independenței și Str. Liceului, în lungime totală de 800 m, în vederea creșterii numărului de beneficiari direcți ai spațiului public reabilitat și modernizat și facilitării accesului nemotorizat (pietonal) și motorizat la Centrul Multifuncțional.
- Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice
Proiectul are ca obiectiv achiziționarea de autobuze electrice pentru deservirea arealului reprezentat de Municipiul Brad și Comuna Crișcior.
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 11.387.977,27 Lei
- Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 2.928.772,18 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Brad
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 950.000 Lei



UAT Municipiul Hunedoara:

- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara DJ 686D: Brazi (DJ 685) – Râu de Mori (DJ 686)
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.413.124,88 Lei
- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, tronson de reabilitat DJ 686: Sântamărie-Orlea (DN 66) – Cabana Râușor, km 0+000 – km 27+500
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 54.048.102,77 Lei
- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, lot 1 zona Pădureni - DJ 687D: Teliucu Inferior (DJ 687E) – Cinciș-Cerna – Toplița – Hășdău - Lunca Cernii de Jos-Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului- lim. județ Caraș-Severin, tronson km 0+000 – 15+165
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 27.833.582,90 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Teilor
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 215.397 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Spiru Haret
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 530.355,12Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Carpați
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.114.181,65 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Chizid
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 446.514,80 Lei



- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Mureșului
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.514.327,63 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Costache Negruzzi
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 393.973,63 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Timotei Cipariu
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 714.748,18 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Gheorghe Doja
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 280.040,54 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Dragoș Vodă
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 220.380,22 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Doinei
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 324.846,27 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – aleea Drum Nou
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 282.212.61 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – aleea Constructorului
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 282.212.61 Lei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Crinilor
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny



Valoarea proiectului: 108.138,39 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Tudor Vladimirescu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.207.623,43 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Prunilor

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 170.194,42 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Viilor

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 681.806,35 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada George Coșbuc

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 422.358,38 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Retezat

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 299.798,65 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Parângului

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 359.906,78 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Nicolae Bălcescu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.287.314,21 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Pictor Nicolae Grigorescu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 634.555,39 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Simion Bărnuțiu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny



Valoarea proiectului: 577.839,02 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada 22 Decembrie

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 888.444,52 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada Dr. Ștefan Stincă

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 282.172,12 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – drum vicinal Pestișu Mare

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 837.559,94 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada Dumitru Merticariu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 478.762,29 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Funicularulu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 84.174,41 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Pădurii

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 567.688,37 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Petofi Sandor

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 401.895,96 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Buituri

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.258.444,50 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Pădurii



Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 932.420,16 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Primăverii

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.265.841,46 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - drum vicinal Pestișu Mare - tronson 1

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.982.889,88 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Cărpiniș

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 305.779,86 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Gabriel Bethlem

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 611.201,43 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Zorilor

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 654.849,18 Lei

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Odobescu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 377.938,56 Lei

- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Est

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional 2014-2020

Valoarea proiectului: 45.630.543,63 Lei

- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional 2014-2020

Valoarea proiectului: 45.740.363,48 Lei



- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul de Vest
Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional 2014-2020
Valoarea proiectului: 45.743.840,51 Lei
- Soluții ITS și TIC pentru transportul urban la nivelul Municipiului Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 2.929.006,50 Lei
- Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mică
Implementarea proiectului se realizează în cadrul parteneriatului între UAT Municipiul Hunedoara și UAT Comuna Teliucu Inferior.
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 11.387.977,27 Lei

UAT Municipiul Lupeni:

- Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni - LOT 1
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 16.500.000 Lei
- Elaborarea și actualizarea în format digital/ GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului - P.A.T.Z.M. + 10 stații de încărcare
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10
Valoarea proiectului: 2.304.803,88 Lei
- Sistem automat pentru administrarea parcarilor în Municipiul Lupeni, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10
Valoarea proiectului: 2.929.363,50 Lei
- Mobilitatea urbană verde - Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Municipiul Lupeni
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10
Valoarea proiectului: 8.201.218,20 Lei

UAT Municipiul Orăștie:

- Modernizare Str. Luncii, Str. General Zănescu, amenajări exterioare bl. 40 - Str. Gării, alee carosabilă de legătură între Str. Gării și Str. Unirii, amenajări exterioare bloc ANL 81-82 – Str. Pricazului, alee carosabilă în prelungirea Str. Vânătorilor, stradă de legătură între Str. Unirii și Str. Târgului asigurând acces la stadion mecanică cu



parcărilor aferente, tronson strada Crișan și stradă de legătură între Str. Gheorghe Doja și Str. Tudor Vladimirescu

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.140.815,47 Lei

▪ Modernizare străzi în Municipiul Orăștie, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 7.359.184,53 Lei

▪ Amenajare pistă de biciclete în Municipiul Orăștie

Obiectivul general este reprezentat de asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/ metropolitan. Proiectul vizează crearea unei soluții inteligente, care să asigure un acces mai ușor al persoanelor la locurile de muncă, al elevilor spre școală, dar și al oricărui cetățean către principalele puncte de interes, reducerea poluării și a consumului de energie, decongestionarea traficului precum și îmbunătățirea siguranței.

Obiectivul specific reprezintă dezvoltarea mobilității urbane durabile prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea autoturismelor la o mobilitate bazată pe utilizarea bicicletei mijloc de deplasare, sisteme de transport de înaltă calitate și eficiență, reducând astfel utilizarea autoturismelor în paralel cu creșterea gradului de utilizare a unor mijloace de deplasare nepoluante. Lungimea pistei de biciclete ce se dorește a se realiza prin prezentul proiect este de 4,41 km și face parte dintr-o rețea integrată care va asigura accesibilitatea locuitorilor la diverse puncte de interes local. Va face legătura între străzile Târgului și Unirii - Tronson 5 și Armatei – Tronson 1.

Indicatorii de proiect prin intermediul cărora se măsoară stadiul de îndeplinire a jaloanelor/ țintelor sunt: pistă de biciclete cu o lățime de minim 2,4 m în mediul urban în lungime de 4,41 km.

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 5.166.767,47 Lei

▪ Sisteme inteligente de management urban, în Municipiul Orăștie

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 2.929.006,5 Lei

UAT Municipiul Petroșani

▪ Modernizare străzi Bucegi, Cârjei, Mureșului, Depoului, Transilvaniei din Municipiul Petroșani

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 4.435.185,78 Lei



- Reabilitare strada General Vasile Milea și strada Maleia din Municipiul Petroșani
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.794.690,19 Lei
- Modernizare strada Slătinoara din Municipiul Petroșani
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 6.268.167,99 Lei
- Modernizare strada Șoimilor din municipiul Petroșani
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.501.956,04 Lei
- Modernizare străzi: Str. 1 Mai, Str. Cerbului, Str. Voevodului, Str. Salcânilor; Str. Căprioarei, Str. Măgurii, Str. Doinei, Str. Mărășești, Str. Uzinei, Str. Poienilor, Str. Pomilor, Str. A. Vlaicu, Str. Circa Pompieri, Str. Mioritei, Str. Jiului, Str. Sarmizegetusa
- Realizarea transportului public electric local în Municipiul Petroșani și spre Comuna Bănița
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 21.686.364.13 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Petroșani
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 1.519.219,51 Lei

UAT Municipiul Vulcan:

- Reabilitare infrastructură rutieră în Colonia de Jos, SMIS 143863
Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional 2014-2020
Valoarea proiectului: 3.995.616,75 Lei
- Modernizare străzi și alei pietonale Str. Romană și accesul străzii Platoului
Proiectul constă în reabilitarea străzilor și trotuarelor în lungime de 822,71 m, respectiv 1019,17 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.863.001,42 Lei
- Reabilitare drumuri Colonia Tărănească Sohodol, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
Proiectul constă în reabilitarea străzilor și trotuarelor în lungime de 529 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.567.967,76 Lei



- Modernizare Str. Morii, Str. Grivitei, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
Proiectul constă în reabilitarea străzilor în lungime de 1213 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.441.113,37 Lei
- Modernizare Str. Vasile Alecsandri, Str. Pinului din Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
Proiectul constă în reabilitarea străzilor în lungime de 750 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.180.755,28 Lei
- Modernizare Str. Coroești, Str. Șocănească, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
Proiectul constă în reabilitarea străzilor în lungime de 709 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.932.829,48 Lei
- Modernizare Str. Abatorului, Str. Paroșeni, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
Proiectul constă în reabilitarea străzilor în lungime de 2257 m.
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 3.514.332,69 Lei
- Mobilitatea urbană verde - dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Municipiul Vulcan
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 8.201.218,2 Lei

UAT Orașul Aninoasa:

- Reabilitare poduri și podete în Orașul Aninoasa, Județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 13.500.000 Lei
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivelul Orașului Aninoasa, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 6.209.493,78 Lei
- Sistem inteligent de management urban Aninoasa
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 3.807.708,45 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Aninoasa



Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 377. 259,06 Lei

UAT Orașul Geoagiu:

- Reabilitare și modernizare drumuri din interiorul localității, sat Gelmar, Orașul Geoagiu, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 3.349.761,54 Lei

- Asigurarea de sistem ITS pentru Orașul Geoagiu, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 3.752.643,13 Lei

UAT Orașul Hateg:

- Modernizare străzi în Orașul Hateg, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.747.527,07 Lei

- Modernizare drumuri în Zona Centrală a Orașului Hateg, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 3.752.472,93 Lei

- Digitalizarea Orașului Hateg, prin dezvoltarea infrastructurii ITS/ alte infrastructuri TIC

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 2.929.006,50 Lei

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Hateg

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 1.491.440 Lei

UAT Orașul Petrila:

- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa I

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional

- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa II

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional

- Reabilitare străzi de interes local în orașul Petrila – Etapa III

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional



- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa IV
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 3.118.665,62 Lei
- Amenajare acces bloc social, strada Republicii, Oraș Petrila, Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.014.889,99 Lei
- Modernizare infrastructură rutieră în Orașul Petrila
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 8.344.531,16 Lei
- Reconstrucție punte pietonală distrusă de inundații peste Jiul de Est, la Petrila strada Taia/ Muncii, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.520.683,47 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Petrila
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 1.496.468,91 Lei
- Construire pod de legătură centura Petrila, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 7.025.062,88 lei

UAT Orașul Simeria:

- Modernizare Str. 1 Decembrie și amenajarea intersecției str. 1 Decembrie cu Șos. Națională (DN 7), Orașul Simeria, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 10.656.284,14 Lei
- Achiziționare sisteme inteligente de management urban/ local
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 2.926.006,50 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Simeria
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 741.426,48 Lei

UAT Orașul Uricani:

- Modernizare drumuri vicinale din Orașul Uricani, Valea de Brazi și Câmpu lui Neag



Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 13.500.000 Lei

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Uricani

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 379.216,73 Lei

UAT Comuna Băcia:

- Modernizare DJ 668D, km 0+150-km 4+130, Comuna Băcia, județul Hunedoara;

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 8.615.873,64 Lei

- Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Băcia, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 1.314.638,73 Lei

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Băcia, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 565.817,30 Lei

UAT Comuna Baia de Criș:

- Modernizare drumuri și străzi în satele Baia de Criș, Baldovin, Căraci, Cărăstău, Lunca, Rișculița și Tebea, Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 3.000.000 Lei

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 374.961,45 Lei

UAT Comuna Băița:

- Construire pod în sat Lunca și construire pod în sat Hârtăgani, Comuna Băița, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 1.515.094,68 Lei

- Modernizare drumuri în sat Peștera, Comuna Băița, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny



Valoarea proiectului: 2.651.513,09 Lei

- Modernizare drum comunal DC 23 Fizeș – Barbura, Comuna Băița, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 2.953.284,33 Lei

UAT Comuna Balșa:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Balșa, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

- Amenajare pistă pentru biciclete în localitatea Balșa, Comuna Balșa, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoarea proiectului: 1.795.858,75 Lei

UAT Comuna Bănița:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bănița, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Baru:

- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local - DC 70A și străzile în localitatea Petroș - Zona Valea Streiului, Comuna Baru, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Dezvoltare Locală II

- Construire pistă biciclete în Comuna Baru, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

- Achiziția de vehicule nepoluante pentru Comuna Baru, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

- Dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică în Comuna Baru, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Baru, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 923.502,47 Lei



UAT Comuna Bătrana:

- Modernizare DC 121A Răchitaua – Fața Rosie, km 0+000 – km 8+380, Comuna Bătrana, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.000.000 Lei

UAT Comuna Beriu:

- Modernizare străzi în Comuna Beriu, etapa a-II-a
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 7.017.039,27 Lei
- Modernizare DC 54 Sibîșel-Cucuiș, Comuna Beriu, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.637.887,085 Lei
- Refacere podeț în Căstău, Comuna Beriu
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.471.737,17 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Beriu, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 186.159,90 Lei

UAT Comuna Blăjeni:

- Modernizare drumuri vicinale și drumuri de interes local în Comuna Blăjeni, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Blăjeni, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 186.110,10 Lei

UAT Comuna Boșorod:

- Digitalizarea Primăriei Comunei Boșorod, județul Hunedoara, prin dezvoltarea infrastructurii TIC – Include amplasarea a două stații de încărcare
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 1.133.466,93 Lei



UAT Comuna Brănișca:

- Modernizare străzi în satele Boz, Târnavă și Târnavița și construire poduri peste Valea Bozului
Valoarea proiectului: 6.428.449,57 Lei
- Reabilitare DC 147: Cănești - Furcșoara, km 8+840 – km 12+740, județul Hunedoara
Valoarea proiectului: 11.204.183,44 Lei
- Dezvoltarea infrastructurii ITS/TIC în Comuna Brănișca, județ Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 1.605.000 Lei

UAT Comuna Bretea Română:

- Modernizare străzi și ulițe în localitățile Vâlcele, Bățalar, Bretea Română și Vâlcelele Bune, Comuna Bretea Română
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.000.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Bretea Română, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 932.150 Lei

UAT Comuna Buceș:

- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Buceș, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Construire drumuri de exploatație agricolă în Comuna Buceș, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Agenția pentru Finanțarea Investițiilor Rurale

UAT Comuna București:

- Modernizare DC 18 București - Șesuri, Comuna București, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 8.424.546,81 Lei



UAT Comuna Bulzești de Sus:

- Modernizare DC 5E - DJ 762 (km 22+400) - Rusești, km 0+000 - km 2+000, Comuna Bulzești de Sus, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 1.236.614,24 Lei
- Modernizare DC 5A – DJ 762 -Stănculești, km 0+000-km 1+800, Comuna Bulzești de Sus, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 2.763.385,76 Lei

UAT Comuna Bunila:

- Modernizare DC 111-Bunila-Alun în Comuna Bunila, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.000.000 Lei
- Amenajare pistă pentru biciclete în satul Vadu Dobrii, Comuna Bunila, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 1.400.856,10 Lei
- Amplasare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Bunila, satele Bunila și Cernișoara Florese – 2 bucăți
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

UAT Comuna Burjuc:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Burjuc, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 7.376.640,08 Lei

UAT Comuna Cârjiți:

- Modernizare DC 125A Almașu Sec (limita DJ 708E – Archia), Comuna Cârjiți, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Bugetul local



UAT Comuna Cerbăl:

- Modernizare DC 115A sat Ulm, DC 121 sat Arănieș, DC 118 sat Merișoru de Munte, străzi în sat Cerbăl, Comuna Cerbăl
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.000.000 Lei
- Introducerea unui sistem de transport alternativ amenajare piste pentru biciclete, Comuna Cerbăl, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoarea proiectului: 1.441.071,20 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Cerbăl, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 362.150 Lei

UAT Comuna Crișcior:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Crișcior, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 11.494.232,90 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Crișcior, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 754.045,88 Lei

UAT Comuna Densuș:

- Reabilitare și modernizare drumuri comunale în Comuna Densuș, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Densuș, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 377.259,06 Lei

UAT Comuna Dobra:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dobra, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu



Valoarea proiectului: 377.002,71 Lei

UAT Comuna General Berthelot:

- Reabilitare drumuri comunale DC 96 și DC 97 în Comuna General Berthelot, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna General Berthelot, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 189.460,50 Lei

UAT Comuna Ghelari:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Ghelari, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 941.432 Lei

UAT Comuna Gurasada:

- Modernizare drumuri, străzi și ulițe de interes local în Comuna Gurasada, județul Hunedoara
Sursa finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 6.835.959,45 Lei
- Amenajare pistă pentru biciclete în satul Ulieș, Comuna Gurasada, județul Hunedoara
Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoare proiect: 1.772.070,70 Lei

UAT Comuna Hărău:

- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Hărău, județul Hunedoara
Sursa finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Hărău, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 376.894,06 Lei



UAT Comuna Lăpuțiu de Jos:

- Modernizare rețelei stradale în localitățile Fintoag, Grind, Lăpuțiu de Jos, Lăpuțiu de Sus, Lăsău, Ohaba și Teiu din Comuna Lăpuțiu de Jos, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 6.676.545,71 Lei

UAT Comuna Lelese:

- Modernizarea drumurilor de interes local în Comuna Lelese, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.000.000 Lei
- Asfaltare drum de legătură Runcu Mare – Hunedoara și Lelese - Hunedoara

UAT Comuna Lunca Cernii de Jos:

- Modernizare drum comunal și drumuri vicinale în Comuna Lunca Cernii de Jos, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Orăștioara de Sus:

- Modernizare infrastructură rutieră în Comuna Orăștioara de Sus, localitatea Bucium și localitatea Orăștioara de Sus
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Orăștioara de Sus, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 189.921,30 Lei

UAT Comuna Pestișu Mic:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Pestișu de Sus, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 362.150 Lei



UAT Comuna Pui:

- Modernizare DC 65 și ulițe Ponor
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.006.151,40 Lei
- Modernizare uliță centru sat Pui, ulițe în satul Râu Bărbat și ulițe în satul Hobîța, Comuna Pui, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 4.493.848,60 Lei

UAT Comuna Răchitova:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Răchitova, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 3.884.587,83 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Răchitova, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 188.660,21 Lei

UAT Comuna Rapoltu Mare:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Rapoltu Mare, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Râu de Mori:

- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local, Comuna Râu de Mori
Stadiu proiect: 90% realizat
- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 8.891.424,53 Lei
- Dezvoltarea infrastructurii prin modernizare străzi în localitatea Suseni, zona de agrement Râușor, Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 908.575,47 Lei



- Achiziția unui microbuz nepoluant utilizat în scopuri comunitare pentru Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara

Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoare proiect: 1.464.503,25 Lei

UAT Comuna Ribita:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Ribita județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Romos:

- Reabilitare drum comunal DC 48B (Drum comunal ce face legatura DN7-Halta Geoagiu spre Cugir prin sat Romos-Romoșel, limita județ Alba)

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

- Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Romos

Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoare proiect: 1.294.620,87 Lei

UAT Comuna Sălașu de Sus:

- Modernizare străzi în satele Coroiești, Râu Mic, Râu Alb, Peștera, Comuna Sălașu de Sus, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

- Amenajare pistă pentru biciclete între obiectivele turistice: Poteca Tematică Muzica Naturii din satul Peștera și Cetatea Medievală Mălăiești din satul Mălăiești, Comuna Sălașu de Sus

Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

Valoare proiect: 1.770.214,25 Lei

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sălașu de Sus, județul Hunedoara

Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu

Valoarea proiectului: 739.991,98 Lei



UAT Comuna Sântămăria-Orlea:

- Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în localitățile Bucium-Orlea și Balomir, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 6.614.558,45 Lei
- Reabilitare și modernizare DC 63B în localitatea Subcetate, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 3.053.101,52 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 932.150 Lei

UAT Comuna Sarmizegetusa:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sarmizegetusa, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 375.236,65 Lei

UAT Comuna Șoimuș:

- Modernizare drumuri comunale în Comuna Șoimuș, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Teliucu Inferior:

- Reabilitare și modernizare drumuri comunale, Comuna Teliucu Inferior, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 7.717.492,42 Lei

UAT Comuna Tomești:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Tomești, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu



Valoarea proiectului: 747.150 Lei

UAT Comuna Toplița:

- Modernizare drumuri comunale și vicinale din Comuna Toplița, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 5.312.614,40 Lei
- Modernizarea drumurilor vicinale din satul Toplița, astfel: drum vicinal Canton – Biserică – Pompil – Valea Tăului, drum vicinal Toplița – Ruda zona Bodeasa, drum vicinal Valea Tăului – Biserică, drum vicinal fam. Văcaru, Comuna Toplița, județul Hunedoara
- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Toplița: drum vicinal Moara – Droblea (Valari) și DC 109A Toplița – Goleș - Mladin
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

UAT Comuna Totești:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Totești, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului 9.476.470,3 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Totești, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 565.817,30 Lei

UAT Comuna Vălișoara:

- Modernizare drumuri în Comuna Vălișoara, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei

UAT Comuna Vața de Jos:

- Achiziționarea și punerea în funcțiune a unor elemente de mobilier urban inteligent și a unui sistem de supraveghere a domeniului public în Comuna Vața de Jos
Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoare proiect: 622.531,04 Lei
- Amenajare piste pentru biciclete, Comuna Vața de Jos, județul Hunedoara
Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
Valoare proiect: 1.572.876,49 Lei



- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/ metropolitan
Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/ local)
Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vața de Jos, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 755.583,33 Lei

UAT Comuna Vețel:

- Modernizare străzi și drumuri în localitatea Mintia, Comuna Vețel, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vețel, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 739.991,98 Lei

UAT Comuna Vorta:

- Modernizare drumuri de interes local, etapa I, în Comuna Vorta, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny
Valoarea proiectului: 9.800.000 Lei
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vorta, județul Hunedoara
Sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu
Valoarea proiectului: 558.153,55 Lei

UAT Comuna Zam:

- Modernizare rețea de drumuri de interes local, Comuna Zam, județul Hunedoara
- Amenajare pistă pentru biciclete între Căminul Cultural Tămășești – Biserica Ortodoxă Tămășești și Căminul Cultural Godinești – Biserica Ortodoxă Godinești, Comuna Zam, județul Hunedoara
- Îmbrăcăminți bituminose ușoare pe DC 163: Zam – Almaș – Săliște, km 0+000-km 11+800

Luând în calcul proiectele menționate mai sus, au fost obținute configurații ale fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, la nivelul anului 2029, scenariul "A face minim"(AFM). Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) și pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.31 și 3.32. Implementarea proiectelor care compun scenariile "A face minim" va conduce la creșterea conectivității și accesibilității teritoriului de analiză prin intermediul transportului public, însă se remarcă menținerea trendului crescător pentru transportul cu autovehicule personale, ceea ce nu asigură îndreptarea către mobilitate durabilă (tabelul 3.5).

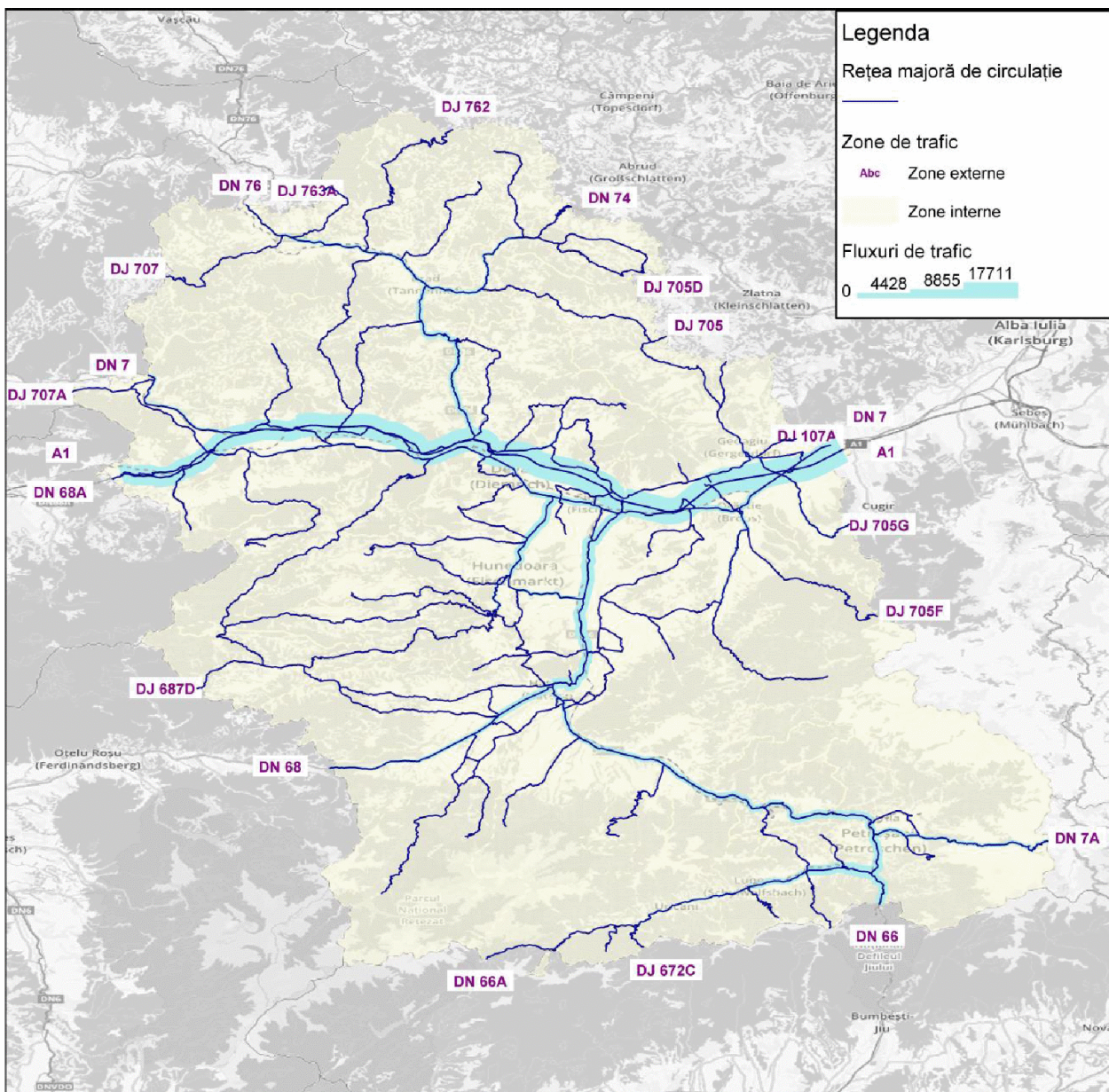


Figura 3.31. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul AFM_MZA, 2029.

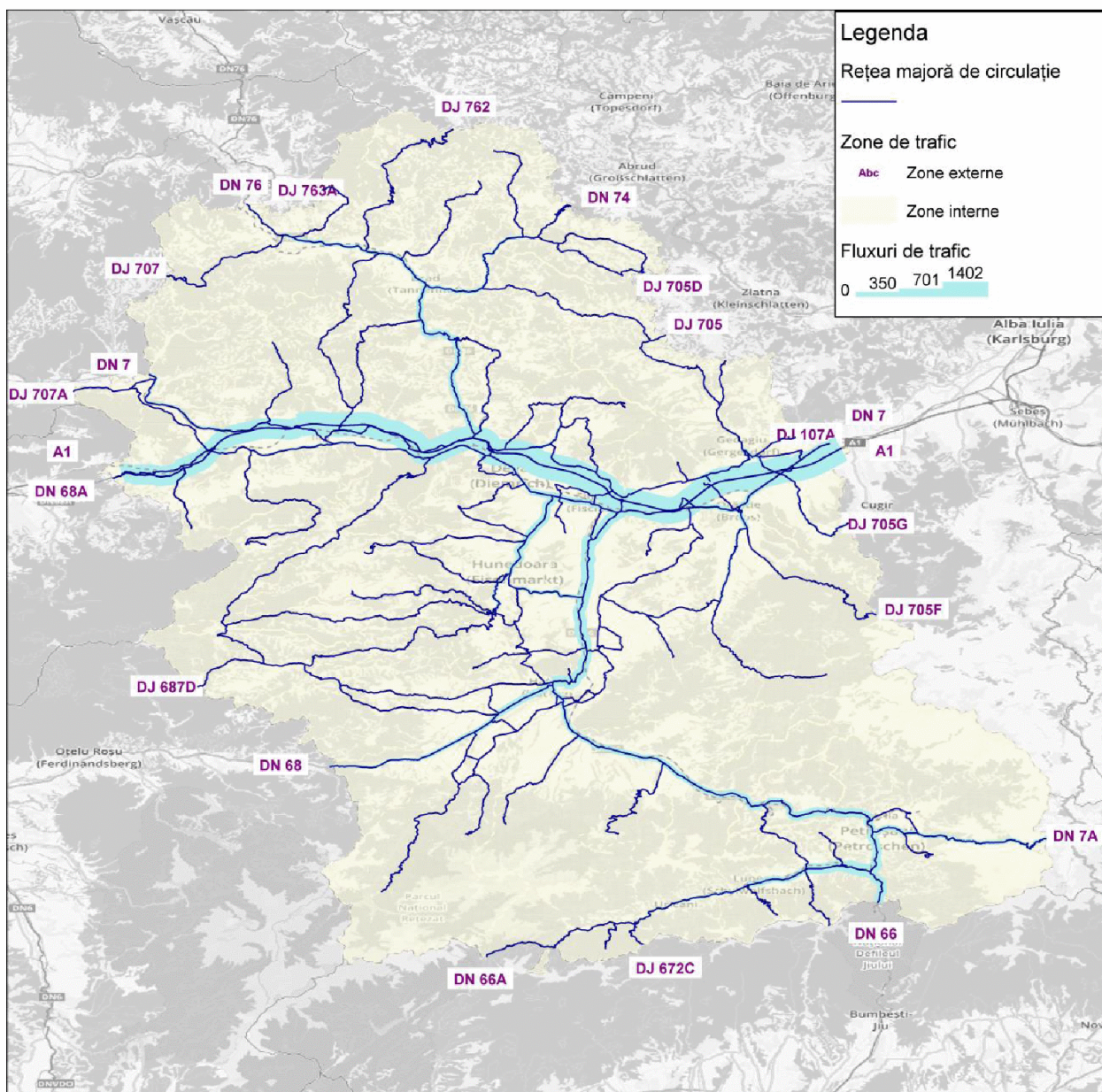


Figura 3.32. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM - ora de vârf de trafic, 2029.

Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii rețele analizate, pornind de la anul de bază 2022, în anul 2029 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 13,5%.

Tabelul 3.5. Evoluția activității de transport, 2022-2029.

Indicator	Scenariul de bază, 2022	Scenariul "A face minim" 2029
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	2.392.660	2.715.380
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate - bicicleta și pietonal) [%]	47,0	42,1



Indicatorul „Utilizarea transportului privat” ține seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât și de interacțiunea acesteia cu rețeaua de transport (lungimea călătoriilor, influențată de condițiile de desfășurare a circulației). Acesta reprezintă produsul dintre valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al rețelei și lungimea segmentului respectiv.

În concluzie, realizarea numai a intervențiilor angajate (scenariul "A face minim") conduce la creșterea valorilor de trafic care utilizează rețeaua rutieră din zona se analiză.

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale rețelei de transport. Odată calibrat și validat pentru anul de bază, modelul de transport reprezintă un instrument util în evaluarea impactului diferitelor modificări, atât la nivelul ofertei de transport, cât și la nivelul cererii de transport.

Specificațiile referitoare la acest capitol în *Anexa 14. Document Cadru verificare_SIDU_PMUD* aferentă Ghidului solicitantului de finanțare - Mobilitate urbană sustenabilă din cadrul PR vest 2021-2027, recomandă analiza simulărilor realizate în cadrul scenariului "A nu face nimic" (ANFN) 2029, care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 și oferta de transport aferentă anului de bază 2022, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare. Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală și la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile 3.33 și 3.34. Problemele în zonele cu gâtuirii ale fluxurilor de trafic la nivelul orelor de vârf de trafic (pe arterele de intrare în zonele urbane și pe străzile din interiorul acestora) se vor accentua.

Mentținerea ofertei de transport în starea actuală până în anul 2029, va conduce la înregistrarea unui impact negativ al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu situația anului de bază 2022. Se va produce o creștere susținută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice, însoțită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulație, pe de o parte și viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creșterea accentuată a emisiilor de noxe și de CO₂ pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

Sporirea prezenței în trafic a autoturismelor va îngreuna desfășurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienței economice (creșterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine și cel de destinație) și asupra calității aerului (deplasarea cu viteză redusă și opririle/ demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe și de CO₂).

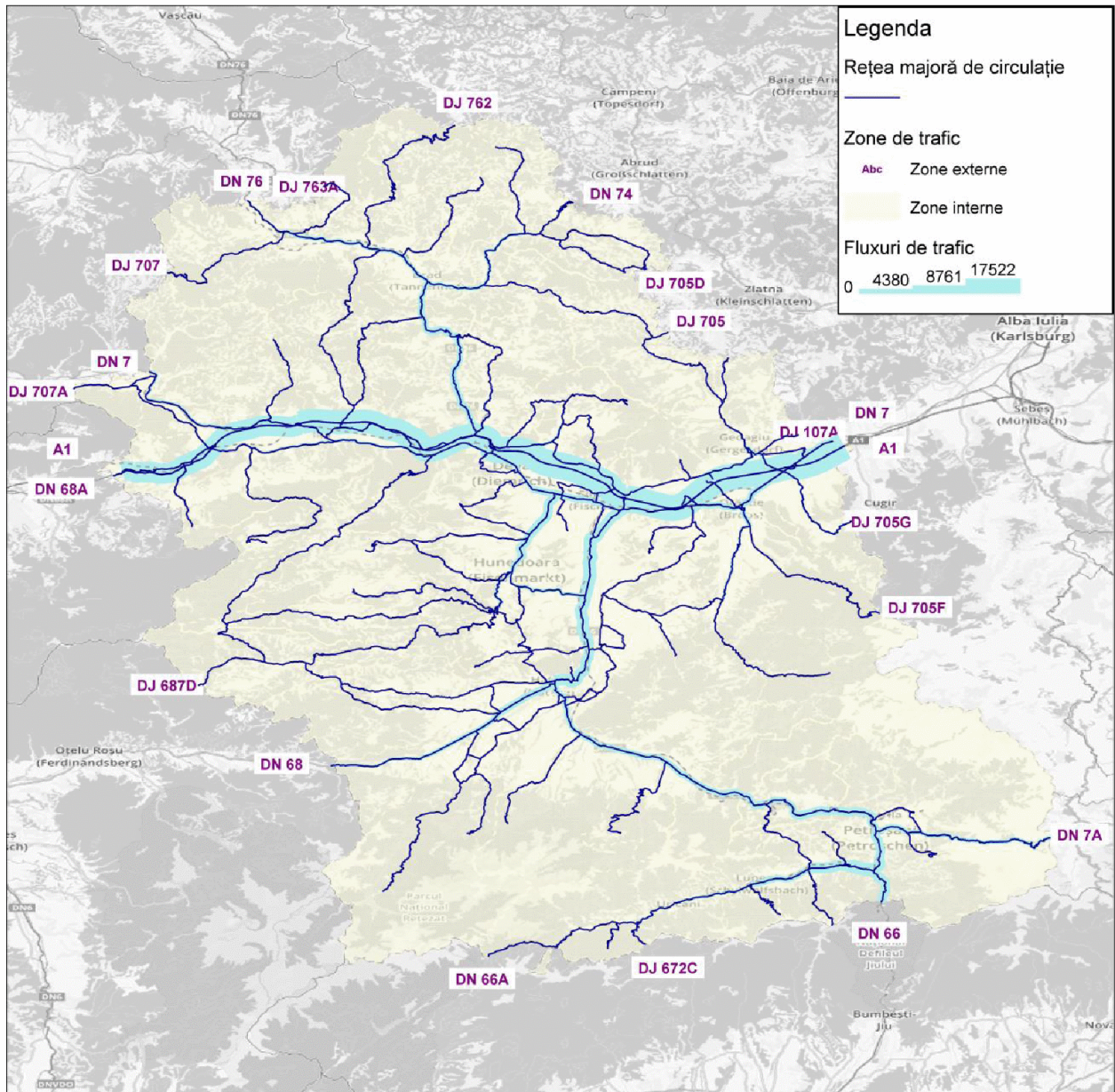


Figura 3.33. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul ANFN_MZA, 2029.

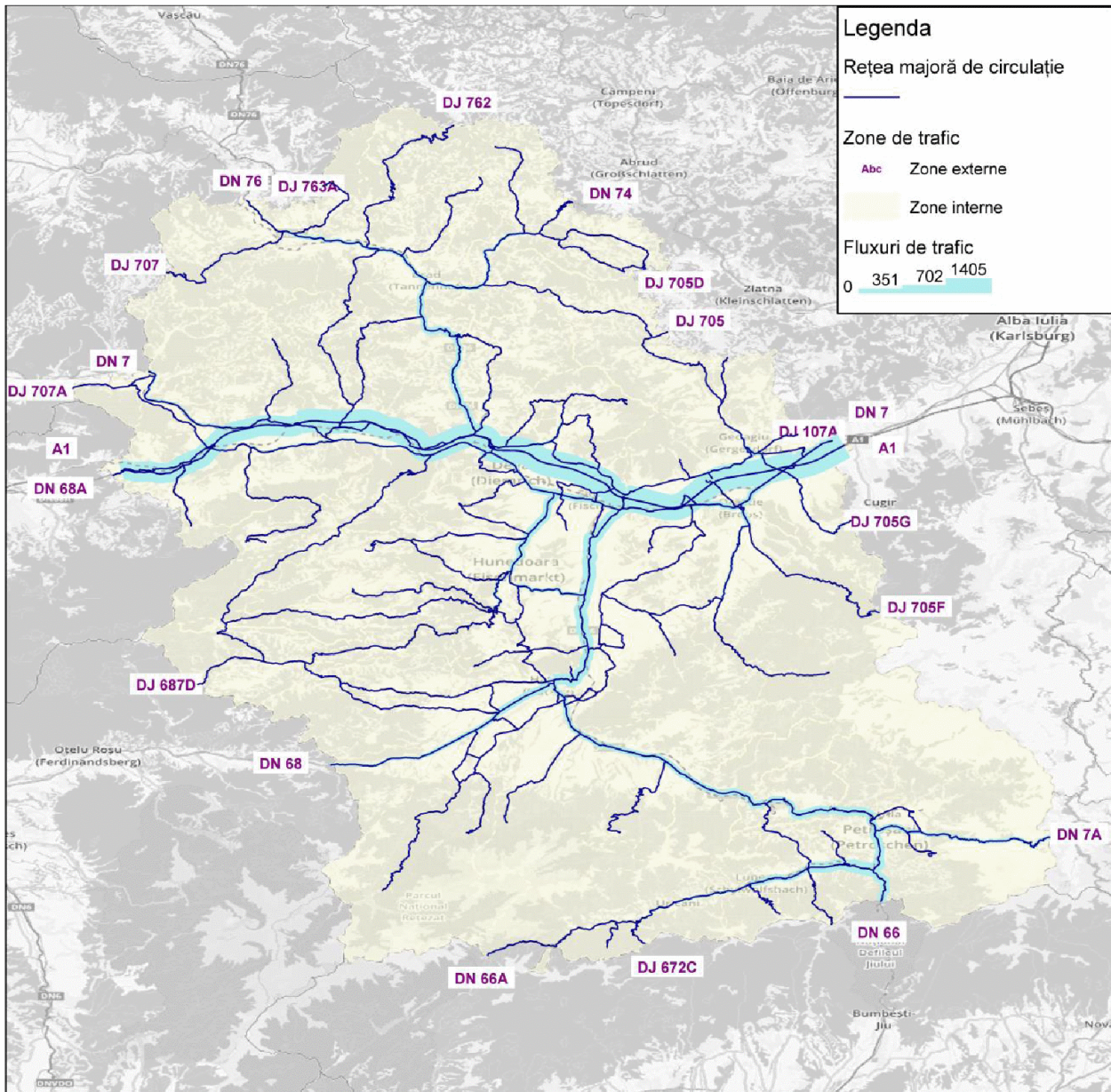


Figura 3.34. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_ ora de vârf de trafic, 2029.



4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Ca urmare a creșterii continue în ultimele două decenii a numărului de autovehicule proprietate privată, tendința de evoluție înregistrată la nivel global, care s-a manifestat și în România prin creșterea indicelui de motorizare de la 63 de autovehicule / 1000 locuitori în 1991 la 357 de autovehicule / 1000 locuitori în anul 2022, astăzi în secolul XXI, ne confruntăm cu situația în care sectorul transporturilor este puternic responsabil pentru probleme de sănătate ale locuitorilor din mediul urban provocate de substanțele poluante existente în atmosferă, de zgomot și accidente rutiere. Prin utilizarea intensivă a infrastructurilor, sectorul transporturilor este o componentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății. Acest lucru apare cu precădere la nivelul economiei globale, în care oportunitățile economice sunt strâns legate de mobilitatea persoanelor, bunurilor și informațiilor.

Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcționare a celor două elemente cu care se află în interacțiune este evaluată în etapa de analiză a situației actuale și de identificare a disfuncționalităților. Rezultatele acestei etape stau la baza stabilirii într-un mod rațional și transparent a obiectivelor privind evoluția viitoare a mobilității. Criteriile cheie utilizate pentru caracterizarea situației actuale sunt cele prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceste criterii care descriu calitatea vieții în mediul urban sunt grupate în patru categorii principale:

- Eficiența economică (influențată de manifestarea fenomenului de congestie);
- Impactul asupra mediului:
 - *Emisii de substanțe poluante;*
 - *Zgomot;*
 - *Consum de energie; Emisii de CO₂;*
- Nivelul de accesibilitate;
- Siguranța circulației.

Evaluarea impactului pe care îl are activitatea de transport asupra societății este realizată prin intermediul unei serii de indicatori asociați acestor criterii, a căror cuantificare



monetară în economie reprezintă costuri externe, suportate de societate în ansamblu. Valorile monetare ale acestor categorii de costuri externe sunt particulare fiecărui stat, fiind influențate de disponibilitatea de plată a cetățenilor față de serviciul care face obiectul analizei și de produsul intern brut pe cap de locuitor.

În acest capitol este analizat impactul mobilității din arealul de studiu (la nivelul anului de bază – 2022 și la nivelul orizontului de prognoză 2029, ipoteza de evoluție specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce privește atât cererea de transport, cât și oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 și 5). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficiența economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare între diferite puncte de origine – destinație. La rândul său, această variabilă este influențată de condițiile de desfășurare a circulației, exprimate prin valoarea raportului dintre volumele de trafic care solicită un element al rețelei și capacitatea de circulație a acestuia.

Fluxul de trafic reprezintă rezultatul interacțiunii dintre vehicule, conducătorii acestora și infrastructura de transport (cale de rulare, sisteme de semnalizare, dispozitive de control al traficului). Traficul este caracterizat de trei variabile: *viteză*, *debit (volum)* și *densitate*.

Diagramele fluxurilor de trafic reprezintă instrumentul care oferă informații cu privire la capacitatea necesară infrastructurilor rutiere sau la modificările care se produc din punct de vedere al desfășurării circulației atunci când se aplică noi reglementări de circulație la nivelul rețelei de transport analizate. Acestea exprimă relaționările grafice dintre următoarele perechi de parametri:

- flux de trafic – densitate;
- viteză – interval de urmărire între vehicule;
- timp de parcurs – flux de trafic;
- flux de trafic – viteză.

Diagrama flux de trafic – viteză de deplasare oferă informații despre valoarea optimă a vitezei de deplasare, cea pentru care rețeaua de transport asigură înregistrarea debitului maxim de vehicule. Creșterea fluxului de trafic atrage după sine creșterea densității traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacțiunea dintre vehicule. Capacitatea este atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulație sau ale densității traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule.

Reprezentarea curbelor de variație ale perechilor de parametri menționate mai sus se regăsește în figura 4.1.

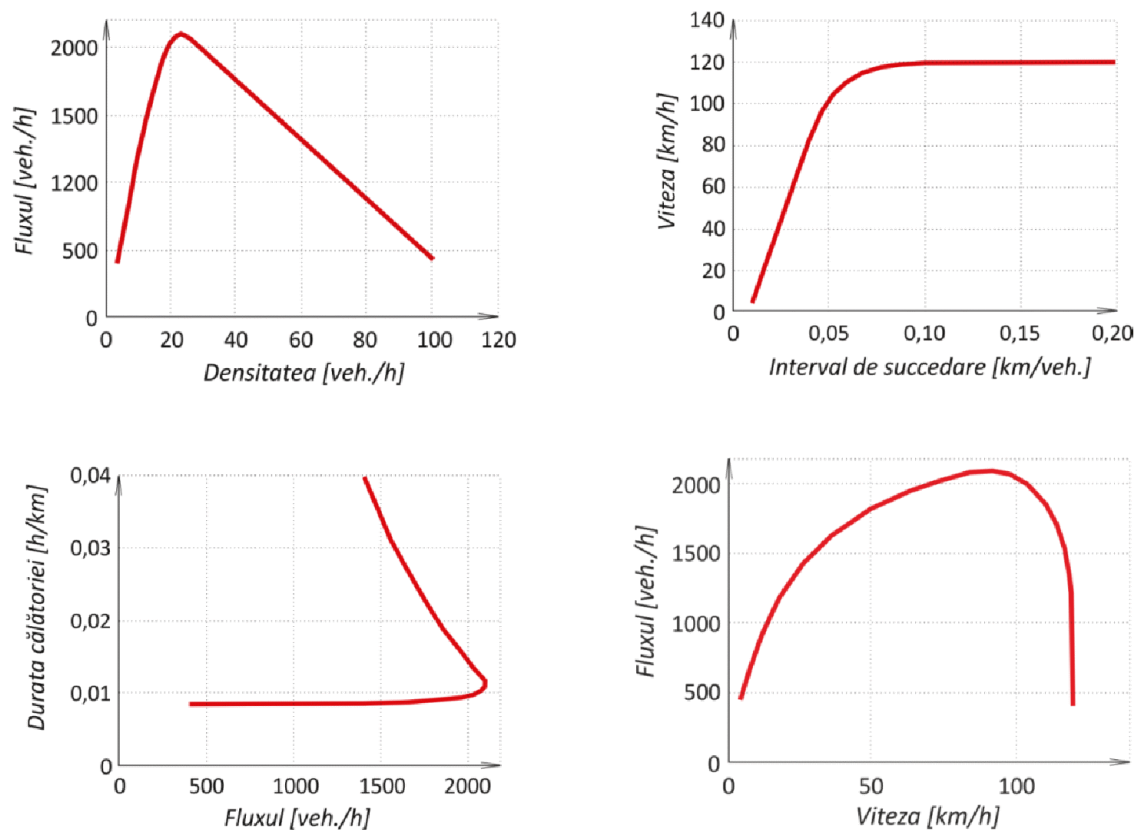


Figura 4.1. Diagramele fluxurilor de trafic¹.

Gradul de utilizare a capacității se determină pe baza valorilor raportului dintre volumul de trafic (v) și capacitatea disponibilă (c). În funcție de aceste valori, în literatura de specialitate sunt stabilite cinci clase, așa cum sunt prezentate în tabelul 4.1. În cazul în care volumul de trafic depășește capacitatea disponibilă, se manifestă congestia, ale cărei costuri reprezintă costuri externe activității de transport.

Tabelul 4.1. Clasele privind gradul de utilizare a capacității de circulație.

Condiții de circulație	Raport Debit / Capacitate
Clasa 1	$< 0,25$
Clasa 2	$0,25 \leq v/c < 0,5$
Clasa 3	$0,5 \leq v/c < 0,75$
Clasa 4	$0,75 \leq v/c < 1$
Clasa 5	$v/c \geq 1$



Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor¹ precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

Valorile medii ale costurilor cu congestia, la nivelul statelor membre EU28 în anul 2010 sunt prezentate în tabelul 4.2.

Tabelul 4.2. Costuri asociate congestiei la nivelul EU28, în anul 2010.

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
	Autovehicul ușor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9
Drumuri principale			1,8	268,5	344,4
Alte drumuri			4,7	303,0	460,9
Urban		Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
Rural		Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5

¹ European Commission, Staff working paper IMPACT ASSESSMENT, *Accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011.



Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6	178,4
		Drumuri principale	2,7	409,8	525,6
		Alte drumuri	7,2	462,5	703,5
	Urban	Străzi principale	1,8	141,1	219,9
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
	Rural	Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
	Autobuz	Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9
Drumuri principale			2,3	353,3	453,1
Alte drumuri			6,2	398,7	606,4
Urban		Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
Rural		Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua rutieră din zona de analiză este conținută în categoriile de infrastructură din tabelul de mai sus.

La nivelul rețelei se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcate în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcare a vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației.

În tabelul 4.3 sunt determinate efectele economice (componenta de costuri) ale congestiei manifestate pentru întreaga rețea rutieră considerată în decursul unei zile medii din an, la nivelul celor două scenarii analizate. Pentru cuantificarea acestora, pe fiecare arc al rețelei stradale s-a determinat gradul de utilizare a capacității de circulație, care a fost încadrat în

una din clasele menționate în tabelul 4.1. Produsul dintre valorile costurilor cu congestia specifice fiecărei clase (tabelul 4.2) și volumele de trafic pe categorii de vehicule înregistrate pe sectorul de infrastructură analizat (rezultat al modelului de transport) reprezintă costul cu congestia aferent fiecărui elementului de infrastructură.

Se observă că nivelul orizontului de prognoză considerat efectele pozitive aduse de implementarea proiectelor angajate nu compensează impactul negativ generat de creșterea cererii de transport, înregistrându-se creșterea costurilor generate de congestie în județul Hunedoara. În anul 2029 valoarea acestui indicator este de 4,5 ori mai mare decât valoarea specifică anului de bază 2022.

Tabelul 4.3. Costurile congestiei, MZA (valori medii zilnice anuale).

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Autoturisme	14.932	64.492
Autovehicule ușoare de marfă	6.328	29.592
Autovehicule grele de marfă	11.901	55.682
TOTAL [EUR]	33.160	149.766

Creșterea costurilor de congestie în perioada 2022-2029 este generată atât de fluxurile de tranzit, în special autoturisme, cât și de cele locale formate de asemenea din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenții substanțiale în facilități pentru deplasările nemotorizate și acțiuni complementare de promovare a transportului public va câștiga tot mai mulți utilizatori. În anul 2029, transportul individual cu autoturismul constituie principala componentă generatoare de costuri cu congestia. Aceste costuri afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări.

Atractivitatea redusă a sistemului de transport public local și lipsa infrastructurii pentru biciclete susțin utilizarea transportului individual cu autoturismul pentru deplasări pe distanțe scurte și medii, pentru care s-ar preta utilizarea serviciilor de transport public și cu bicicleta.

În rezumat, principalele probleme pertinente, prioritizate, care afectează eficiența economică a sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;
- afectarea conectivității rețelelor stradale de către rețeaua de transport feroviar, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere (în special în cazul localităților



Deva, Petroșani, Simeria, Călan); existența unor treceri la nivel cu calea ferată, ceea ce generează timpi de așteptare crescuți și risc crescut de producere a accidentelor;

- ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelelor stradale;
- drumuri județene cu îmbrăcăminte din piatră sau pământ pe o lungime de 350 km (27% din lungimea totală a rețelei);
- drumuri comunale nemodernizate pe o lungime ce reprezintă 65% din totalul rețelei;
- lipsa variantelor de ocolire; cu excepția municipiilor Deva și Orăștie și a Orașului Simeria, pentru care autostrada A1 are rol de variantă de ocolire preluând traficul de tranzit, în cazul altor zone urbane nu există variante de ocolire;
- lipsa unor politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zonele centrale ale localităților;
- inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real; în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului;
- lipsa reglementărilor privind logistica urbană;
- slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor.

Sistemul de transport, prin componentele sale, infrastructură, tehnologii de operare și mijloace de transport, este un sistem tehnic mare, a cărui eficiență este dată de funcționarea interdependentă a tuturor componentelor.

Având în vedere particularitățile privind eficiența economică a sistemului de transport desprinse din analizele realizate mai sus, evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al criteriului *Eficiență economică* se va realiza prin prisma indicatorului:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an.

Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.4.

Tabelul 4.4. Indicator de eficiență economică.

Indicator	Scenariul de bază, 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Durata medie a deplasării, min	110,0	119,0

4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării. Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directe pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu "Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic".

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (categorii de vehicule, tip de combustibil, vechime) la nivelul anului 2022 pentru Județul Hunedoara au fost extrase din baza de date publicată de către Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor.

Referitor la tipurile de vehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 200.108 vehicule înregistrate în anul 2022, 159.343 sunt autoturisme. Numărul de vehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 40.765 vehicule) este prezentat în diagrama din figura alăturată.

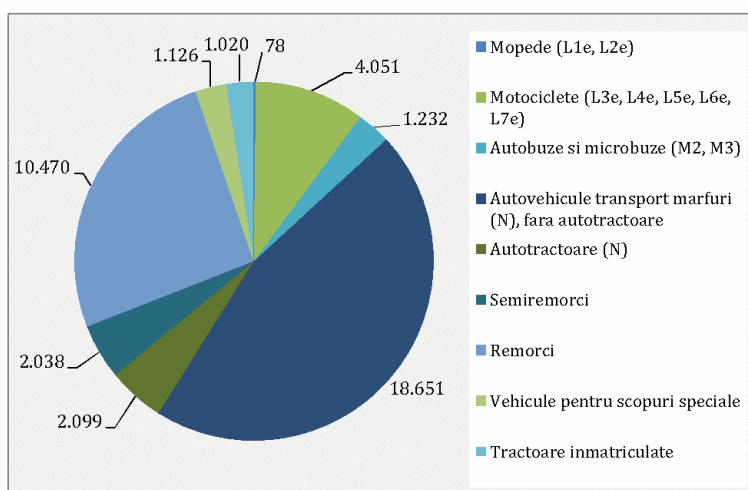


Figura 4.2. Vehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2022. Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.

Conform datelor publicate, autovehiculele alimentate cu motorină reprezintă 53,8% din numărul total de autovehicule. În cazul autoturismelor, motorina reprezintă combustibilul utilizat pentru 49,3% din totalul mijloacelor de transport încadrate în această categorie.

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2022, 86% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 6% de cel mult 5 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 4.3.

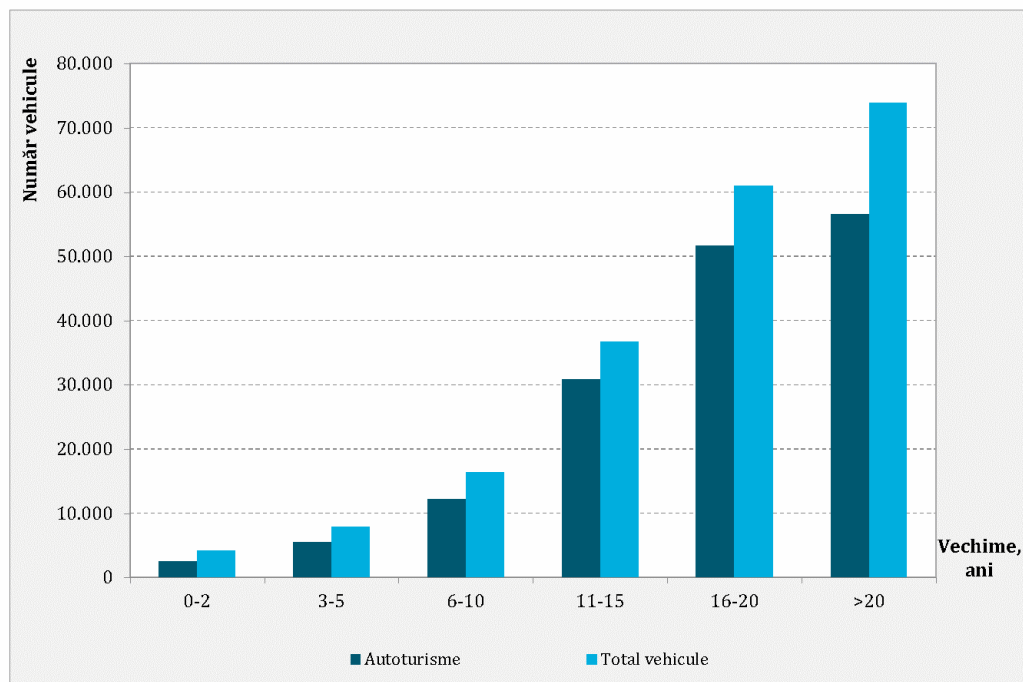


Figura 4.3. Structura parcului de vehicule în funcție de anul de fabricație, 2022.
Sursele datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.

4.2.1. Emisii de substanțe poluante

Calitatea aerului este un factor important în asigurarea dezvoltării durabile a unui oraș. Având în vedere că emisiile de substanțe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât și asupra sănătății populației, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenție deosebită.

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu², substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre substanțele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

² European Environment Agency – EEA, Strategia AEM 2009–2013, *Programul de lucru multianual*, 2009.



- NO₂: expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților în respirație. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacțiilor dintre NO₂ și alte substanțe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- PM_{2.5} și PM₁₀: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 μm, respectiv 10 μm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizați pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanțe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace. Inspirația în concentrații mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată³, care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, publicate de Agenția Europeană de Mediu (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook*, ediția 2019). Astfel, ținând cont de particularitățile parcului de autovehicule și de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantitățile de emisii la nivelul întregii rețele, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2022, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2029.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5.

Tabelul 4.5. Emisii de substanțe poluante, MZA.

Factor de emisie	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2022	Scenariul „A face minim”, 2029
NO ₂	5657,54	6073,64
PM	106,12	120,95
HC	485,35	552,91
CO	4306,18	5095,63

³ MITRAN Gabriela - *Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban* - Teză de doctorat, Universitatea din Pitești, 2012.



Se obțin creșteri semnificative ale emisiilor de substanțe poluante cuprinse între 7,4% (pentru oxizii de azot) și 18,3% (pentru monoxidul de carbon). Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la aceste substanțe poluante sunt reprezentate de copiii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene.

4.2.2. Zgomot

În ultima perioadă, creșterea gradului de urbanizare și a mobilității populației, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creșterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanță tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceștia resimt un disconfort, ci contribuie la apariția deficiențelor de sănătate, la reducerea productivității muncii și la ineficiența timpului alocat activităților de recreere.

Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit și neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însușiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB], și frecvența, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensității zgomotului este logaritmică. O conversație normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deși diferența dintre conversația normală și strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- *Costurile de stres:* zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale și economice, precum restricții ale activităților recreaționale și de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconveniențe fizice (dureri), etc;
- *Costurile de sănătate:* zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacții de stres precum modificarea ritmului cardiac, creșterea tensiunii arteriale și tulburări hormonale, creșterea riscului apariției de boli cardiovasculare și reducerea calității somnului.

Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influențat de următorii factori cheie:

- Perioada din zi în care se produce: tulburările cauzate de zgomot în timpul nopții vor avea un impact mai mare față de cele din timpul zilei;



- Densitatea populației din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot vor avea impact numai asupra celor care îl pot auzi;
- Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.

În tabelul 4.6 sunt prezentate valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier și feroviar de călători și de mărfuri, valori specifice României, exprimate în [EuroCent/veh*km].

Tabelul 4.6. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, Conform Master Planul General de Transport al României.

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
Rutier	Autoturism	Zi	0,35	0,05	0,005
		Noapte	0,63	0,10	0,01
	Motocicletă	Zi	0,70	0,11	0,01
		Noapte	1,27	0,20	0,02
	Autobuz	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul ușor de marfă	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul greu de marfă	Zi	3,20	0,50	0,06
		Noapte	5,83	0,91	0,10
Feroviar	Tren transport călători	Zi	10,78	9,40	1,17
		Noapte	35,56	15,68	1,96
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85

Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura și volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al rețelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2022 și la nivelul orizontului de prognoză 2029, scenariul "A face minim", s-au obținut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unități monetare [EUR] (tabelul 4.7).

Tabelul 4.7. Efectele traficului mediu zilnic asupra mediului - zgomot.

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2022	Scenariul „A face minim”, 2029
Autoturisme	1.292	1.466
Autovehicule ușoare de marfă	1.479	1.718
Autovehicule grele de marfă	3.408	3.987
Total	6.179	7.171

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt estimate intensități ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori însemnate de trafic, reprezentând sectoarele stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene.

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2029 conduce la creșterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul rețelei considerate cu 16%. Atât în anul de bază, cât și în cel de prognoză autovehiculele de marfă reprezintă categoria de mijloace de transport cu impact major din punct de vedere al zgomotului, situându-se pe primul loc în clasamentul privind costurile cu poluarea fonică. În lipsa variantelor de ocolire, aceste efecte negative sunt resimțite de un număr mare de locuitori ai zonelor urbane.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creșterea temperaturilor, topirea ghețarilor, secetele și inundațiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă și pentru generațiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acționa urgent.

Modelarea fenomenelor climatice și a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a prețului carbonului.

Efectele transporturilor care influențează schimbările climatice și încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO₂). Cantitatea de CO₂ deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic.



Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona de studiu pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS⁴ (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor, pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2022, cât și în scenariul "A face minim" 2029 sunt prezentate în tabelele 4.8 - 4.10.

Tabelul 4.8. Emisii de GES, MZA.

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Autoturisme	269.486	254.163
Autovehicule ușoare de marfă	78.072	77.568
Autovehicule grele de marfă	510.223	596.455
Total	857.780	928.186

Tabelul 4.9. Emisii de GES, MZA, 2022.

Emisiile totale GES (tCO₂e)	857.78							
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2022</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tram vai
Emisii GES (tCO₂e)	269.49	78.07	123.14	387.09	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2022</i>								
Date de intrare								
Anul evaluării	2022							
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tram vai
Kilometri parcurși de vehicule	2392660	512868	230279	409384	0			
Viteze medii								
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	29.20	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tram vai
Urbană	40%	40%	40%	40%	40%			
Suburbană	20%	20%	20%	20%	20%			
Rurală	20%	20%	20%	20%	20%			
Autostradă	20%	20%	20%	20%	20%			
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

⁴ JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – Asistență comună pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene.



Tabelul 4.10. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim” 2029.

Emisiile totale GES (tCO₂e)	928.19									
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2029</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO₂e)	254.16	77.57	143.95	452.50	0.00	0.00	0.00	0.00		
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2029</i>										
Date de intrare										
Anul evaluării	2029									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	2715380	595735	269396	478926	0					
Viteze medii										
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	29.30	Urbană								
	50	Suburbană								
	75	Rurală								
	100	Autostradă								
Utilizarea categoriilor de drumuri										
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
		Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană		40%	40%	40%	40%	40%				
Suburbană		20%	20%	20%	20%	20%				
Rurală		20%	20%	20%	20%	20%				
Autostradă		20%	20%	20%	20%	20%				
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehiculele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

În rezumat, principalele probleme pertinente, prioritizate, care determină creșterea impactului negativ al activității de transport asupra mediului (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- vechimea mijloacelor de transport public local/ județean și încadrarea motoarelor autobuzelor în norme de depoluare reduse - cu consecințe negative asupra confortului resimțit de călători și cu impact negativ asupra mediului;
- lipsa reglementărilor privind logistica urbană;
- lipsa arterelor ocolitoare, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;



- *inexistența unor sisteme integrate care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor, cu excepția Municipiului Deva;*
- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing); în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului;*
- *inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real; în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

Pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO₂, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Acești indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.11.

Tabelul 4.11. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.

Indicator		Scenariul de bază 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	5657,54	6073,64
	PM	106,12	120,95
	HC	485,35	552,91
	CO	4306,18	5095,63
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		313,09	338,79

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametri tehnici și calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate și de tehnologiile de exploatare (orarii de circulație, în special) în cazul transportului public indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală). În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilității, dintre care poate fi menționată⁵:

"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de întreprins, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport. Reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea cetățenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, național".

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcționează sub forma unui lanț, numit "lanțul mobilității" (figura 4.4). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanțului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

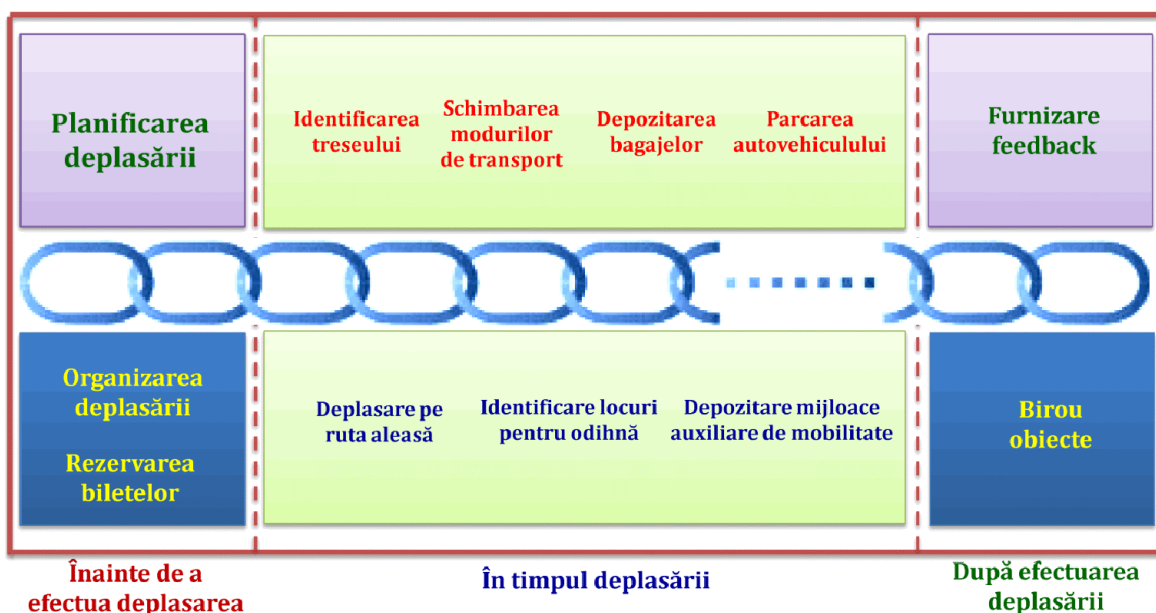


Figura 4.4. Lanțul mobilității⁶.

Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcționalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonei

⁵ European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan, Final report, 2013.*

⁶ ISEMOA (*Improving seamless energy-efficient mobility chains for all*) Project Brochure, 2013.



centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetățeni, în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2022 și în scenariul "A face minim" – orizontul 2029. Impactul scenariului "A face minim" (AFM) față de situația anului de bază a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face minim" față de situația de bază. Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = [(\text{Val_AFM} - \text{Val_Baza}) / \text{Val_Baza}] * 100 [\%]$$

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarei zone:

→ **Municipiul Deva** – reședința administrativă a Județului Hunedoara.

La nivelul teritoriului sunt concentrate principalele obiective socio-administrative și economice, care atrag fluxuri importante de trafic la nivel județean.

Zonele pentru care municipiul reședință de județ prezintă accesibilitate scăzută sunt situate în extremitățile de sud și vest ale teritoriului administrativ (figura 4.5). În partea de sud se identifică localitățile din Valea Jiului – Petrila, Petroșani, Aninoasa, Vulcan, Lupeni, Uricani, care concentrează aproximativ 30% din numărul total de locuitori ai Județului Hunedoara. Legătura dintre arealul Valea Jiului și Municipiul Deva este asigurată componenta axei nord-sud, DN 66 – DN 7.

În zona de vest, accesibilitate redusă se înregistrează pentru Comuna Lunca Cernii de Jos, cu acces din DJ 687D.

Din figura 4.6 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare față de Municipiul Deva va crește, în special față de zonele din jumătatea sudică a teritoriului. Această creștere a duratelor de deplasare este generată de creșterea fluxurilor de trafic pe DN 66 (reprezentând atât trafic local, cât și trafic de tranzit și penetrație). Creșterea duratelor de deplasare pentru o parte importantă a călătoriilor efectuate la nivelul rețelei de transport analizate demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" (orizontul 2029) nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din Județul Hunedoara.

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public le reprezintă stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport public este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: persoane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și

acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. Mijloacele de transport care asigură serviciul de transport public județean și infrastructura aferentă sistemului de transport public nu sunt prevăzute cu facilități care să permită accesul persoanelor cu dizabilități.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în interiorul zonelor locuite transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, infrastructura specifică acestui mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, neexistând trotuare amenajate, care să asigure legătura între cartierele de locuințe și obiectivele de interes local (unități de învățământ, zone comerciale, zone administrative).

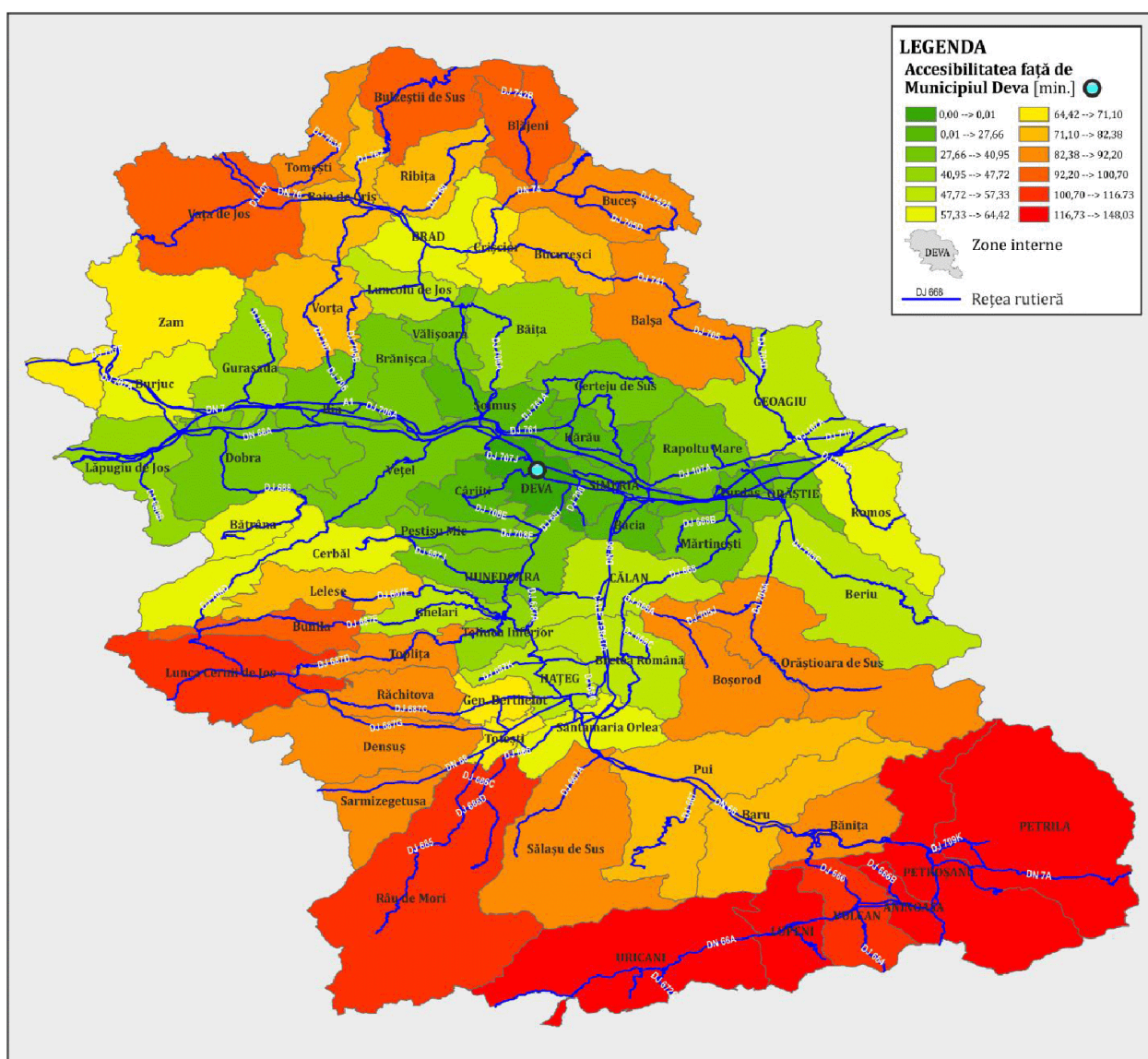


Figura 4.5. Accesibilitatea Municipiul Deva în scenariul de bază 2022.

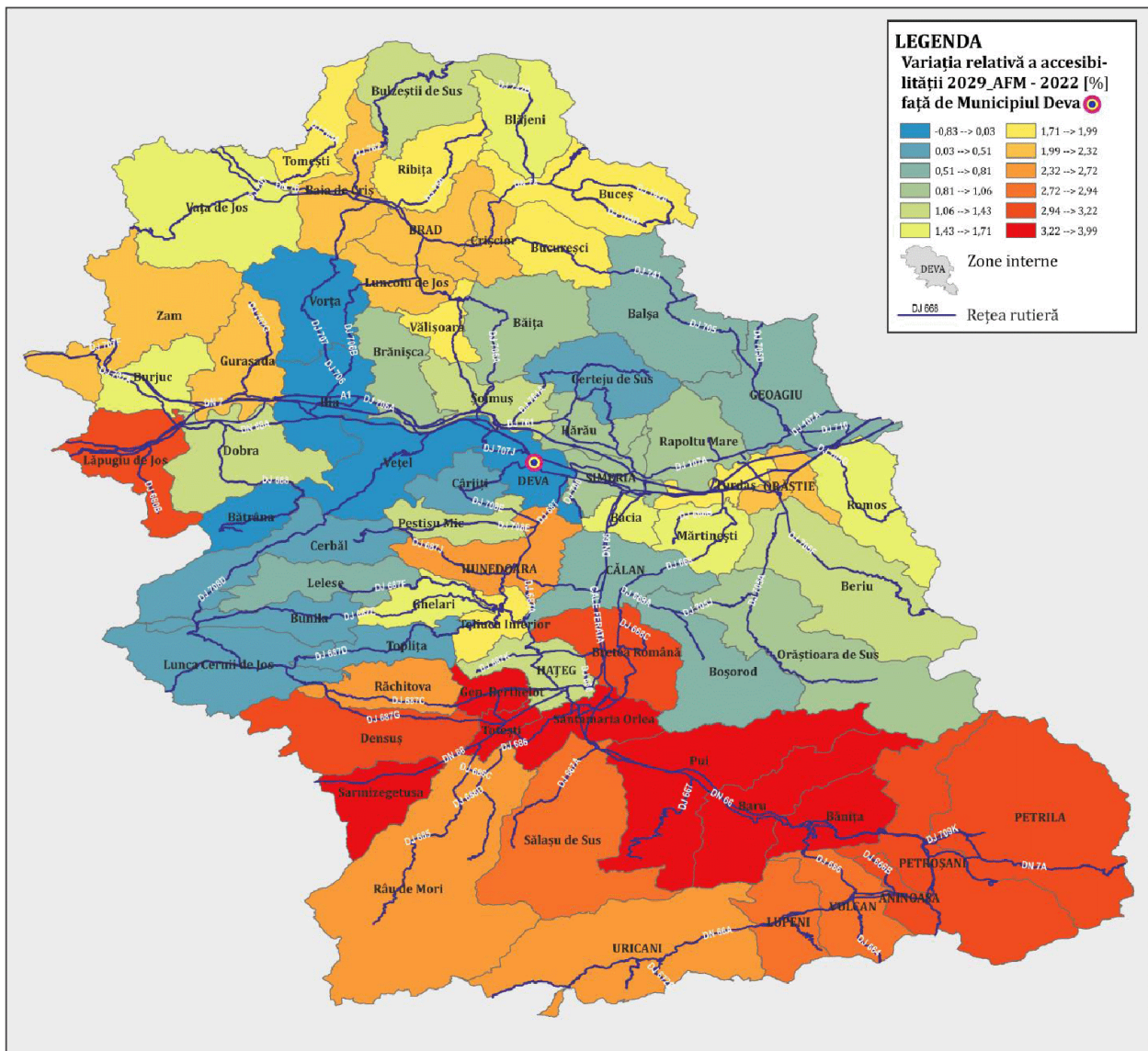


Figura 4.6. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2029 vs. Anul de bază 2022, față de Municipiul Deva.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează accesibilitatea sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");
- accesibilitate redusă a Autostrăzii A1 pentru Municipiul Deva și localitățile din zona funcțională aflate pe malul stâng al Râului Mureș;
- accesibilitate redusă între Municipiul Deva și localitățile din zona funcțională situate pe malul drept al Râului Mureș (Hărău, Certeju de Sus, Bârsău);



- relațiile de trafic de medie distanță, Oraștie-Simeria-Deva sau Deva-Ilia se realizează practic tot pe DN 7 ca și înainte de realizarea Autostrăzii A1, suprapunându-se peste traficul interior din aceste localități;
- lipsa trotuarelor și amenajărilor pentru deplasărilor pietonale în zonele rurale, de-a lungul rețelei de drumuri naționale și județene;
- slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor;
- inexistența unor sisteme integrate care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor, cu excepția Municipiului Deva;
- lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing); în acest sens sunt în implementare în municipiile Deva, Hunedoara și Valea Jiului;
- deficiențe în asigurarea intermodalității la nivel local, în lipsa unor terminale intermodale pentru călători.

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;
- Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Valorile duratei medii de deplasare specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

Tabelul 4.12. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.

Indicator	Scenariul de bază, 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Municipiul Deva, min	74,5	81,0
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	50,0

4.4. Siguranță

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban, în

aceste tragedii în anul 2021, la nivelul statelor EU-27 și-au pierdut viața 19.900 persoane⁷. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe locul 1 în funcție de valoarea raportului dintre numărul de morți înregistrați la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 92, în condițiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre este de 45, iar valoarea minimă corespunzătoare Suediei este de 20 (figura 4.7).

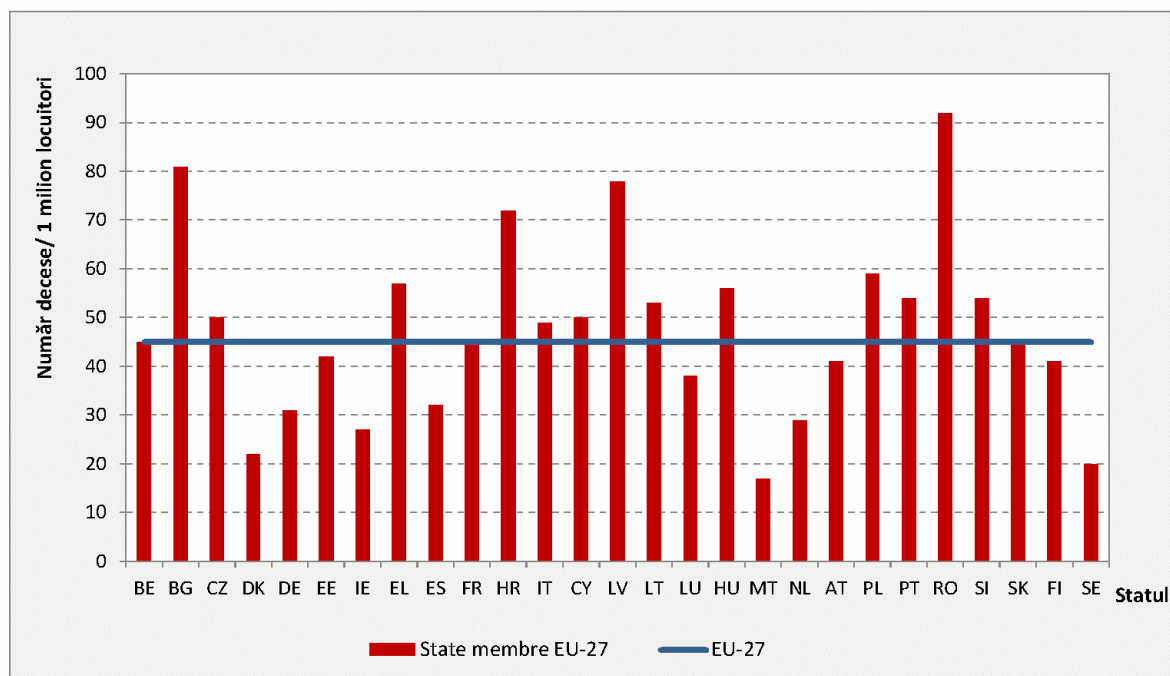


Figura 4.7. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 27, anul 2021.

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranța circulației în orașele din România este faptul că 65% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

Revenind la principiul care guvernează PMUD "*Planificare pentru oameni!*", caracterizarea situației existente la nivelul anului 2021 privind siguranța locuitorilor orașelor din România indică faptul că din totalul celor 1.779 persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere, 583 sunt pietoni.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacității de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci și de sistemul de asigurări care activează în domeniu și de disponibilitatea de plată a cetățenilor pentru siguranță, fapt care atrage după sine diferențe semnificative ale costurilor cu accidentele în

⁷https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf

funcție de țara în care sunt produse. În tabelul 4.13 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora.

Tabelul 4.13. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România.

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierdere a vieții	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire ușoară	7.114	10.400

Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, la nivelul anului 2010 sunt reprezentate grafic în figurile 4.8 - 4.10.

Analizând datele reprezentate în graficele de mai jos se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcție de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

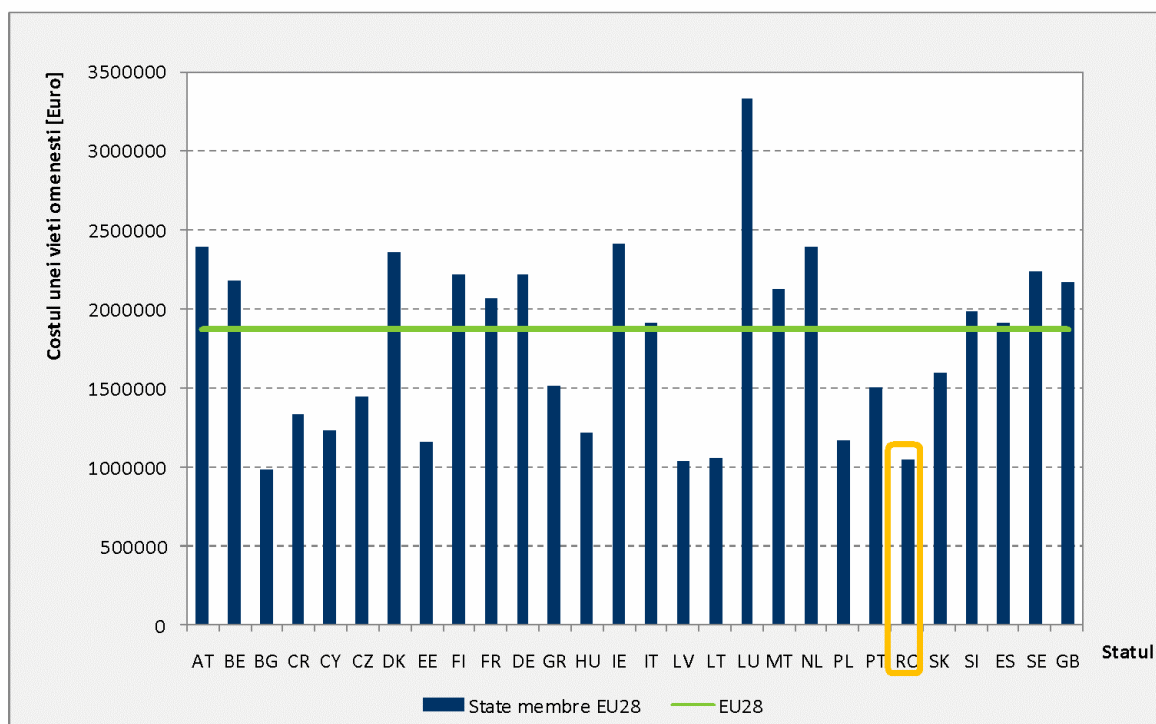


Figura 4.8. Costul echivalent pierderii unei vieți omenești, statele membre EU 28, anul 2010.

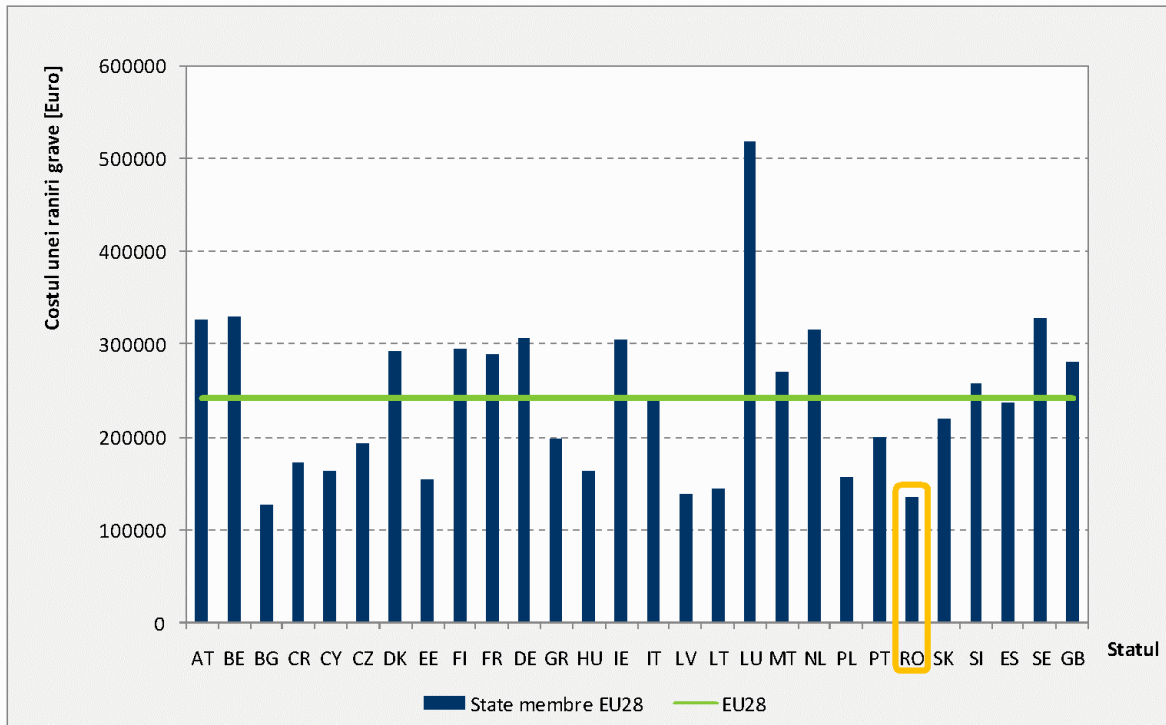


Figura 4.9. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.

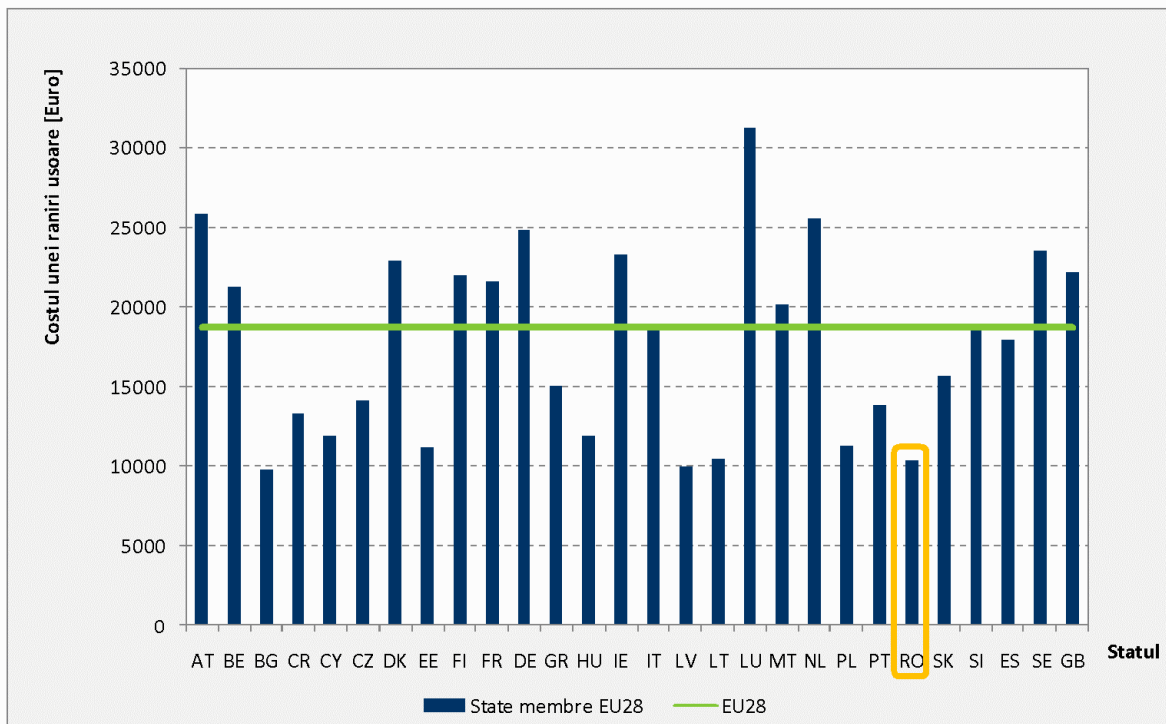


Figura 4.10. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.

Conform datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara, în acest județ în anul 2022 au fost înregistrate 497 accidente, în care au fost rănite 590 persoane și 29

persoane au decedat. Variația numărului total de accidente și a victimelor acestora în perioada 2018-2022 este prezentată în tabelul 4.14.

Tabelul 4.14. Accidente înregistrate în Județul Hunedoara, în perioada 2018-2022.

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morți	Răniți grav	Răniți ușor
2018	611	917	46	245	626
2019	653	869	54	255	560
2020	387	486	27	117	342
2021	510	605	32	58	515
2022	497	619	29	78	512

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morți, răniți grav, răniți ușor) au fost calculate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul rețelei rutiere a Județului Hunedoara în anul 2022. Aceste costuri se ridică la aproximativ 29 milioane Euro (tabelul 4.15).

Tabelul 4.15. Costul cu accidentele, Județul Hunedoara, 2022.

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	29	78	512	617
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2022 [EUR]	18.443.188	6.861.114	3.642.368	28.946.670

Problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem integrat de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situația prognozată în scenariul "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel județean, Inspectoratul de Poliție Județean Hunedoara reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație. Poliția Locală sprijină unitățile structurilor teritoriale ale Poliției Române în luarea măsurilor pentru asigurarea fluenței și siguranței traficului. Atribuțiile acestui serviciu sunt canalizate către identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.



În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează siguranța sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "traversare neregulamentară pietoni", "neacordare prioritate pietoni", "pietoni pe partea carosabilă", "abateri bicicliști";*
- *inexistența unor sisteme integrate care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor, cu excepția Municipiului Deva;*
- *există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

- *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile intensității traficului specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.16.

Tabelul 4.16. Indicator - evaluare siguranță.

Indicator	Scenariul de bază, 2022	Scenariul "A face minim", 2029
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	2.392.660	2.715.380

4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate⁸, relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a

⁸ *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.



circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din arealul de studiu au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

- *alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană, activități în aer liber;*
- *infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);*
- *degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, în special din zona centrală, în care întâlnim numeroase monumente istorice;*
- *degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.*

Recent, la nivelul unităților administrativ-teritoriale din arealul de studiu au fost realizate intervenții notabile în domeniul mobilității urbane durabile: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente; amenajarea de locuri de parcare; modernizarea sistemelor de transport public local. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacțiune cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcări și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieții în unitățile administrativ-teritoriale din arealul de studiu, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *lipsa unor politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zonele centrale ale localităților;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare);*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "traversare neregulamentară pietoni", "neacordare prioritate pietoni", "pietoni pe partea carosabilă", "abateri bicicliști";*



- *deficiențe în asigurarea intermodalității la nivel local, în lipsa unor terminale intermodale pentru călători.*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum și din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisiile de noxe, zgomot, emisiile de gaze cu efect de seră, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 47% din totalul deplasărilor zilnice.

Pentru îmbunătățirea calității vieții sunt necesare măsuri complementare celor implementate de curând, care să contracareze disfuncțiile menționate în capitolele anterioare, având ca scop principal orientarea către mijloace de transport prietenoase cu mediul. Se impune continuarea procesului de îmbunătățirea sistemului de transport public ecologic, dezvoltarea de facilități pentru deplasările nemotorizate (piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete) și aplicarea unei politici de parcare agresive, care să prevadă sancționarea parcării neregulamentare și tarifarea diferențiată pe zone, cu valori ridicate în zonele centrale ale localităților.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a unui teritoriu are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unei unități administrativ-teritoriale performante, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii de dezvoltare spațială adoptată.

Județul Hunedoara 2029: sistem de transport accesibil pentru locuitori și turiști, sigur și durabil, care contribuie la atingerea unui nivel ridicat al calității vieții la nivelul tuturor localităților.

Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport și mobilitate din Județul Hunedoara la orizontul anului 2029 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esențiale:

- ✓ Sistemul de transport și mobilitate va fi viabil, durabil și accesibil;
- ✓ Sistemul de transport și mobilitate va sprijini dezvoltarea și economia locală;
- ✓ Sistemul de transport și mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor din Județul Hunedoara;
- ✓ Sistemul de transport și mobilitate va conduce la creșterea gradului de siguranță a locuitorilor și turiștilor din Județul Hunedoara;

- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va contribui la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din Județul Hunedoara.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor și mobilității din Județul Hunedoara s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

“Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.

În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.”

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii sunt: *Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Siguranță și securitate, Protejarea Mediului, Calitatea vieții.*

Accesibilitatea reprezintă ușurința cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Modul în care localitățile facilitează accesul prin sistemele de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării integrate și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții. Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din Județul Hunedoara să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Dezvoltarea economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în Județul Hunedoara. Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

Siguranța reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răniri sau pierderi de vieți omenești, respectiv pagube materiale). Prin Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero” publicat recent, Uniunea Europeană și-a reafirmat ambițiosul obiectiv pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese până în 2050 („Viziunea zero”). Suplimentar, s-a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, față de nivelul de referință din 2020. Atingerea acestor ținte asumate la nivelul statelor membre este posibilă prin transpunerea obiectivelor la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

Protejarea mediului se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Județului Hunedoara și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

Calitatea vieții se referă la calitatea mediului locuit, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului și a serviciilor de transport, siguranța cetățenilor, calitatea aerului, eficiența economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare a mobilității va fi posibilă prin aplicarea acestora și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localităților, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul "A face minim", așa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanțarea PMUD al Județului Hunedoara este determinată eliminând aceste costuri.

Proiectele angajate definesc scenariul de referință "A face minim" la nivelul orizontului de analiză 2029, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul "A nu face nimic", în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizont de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2022 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "A face ceva" 2029. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

* Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)

Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)

Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)

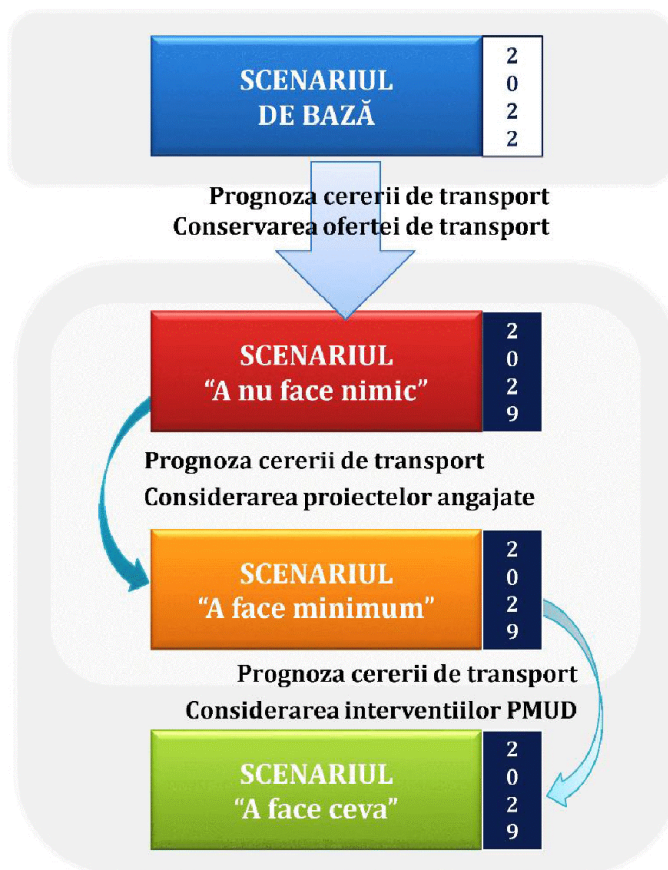


Figura 5.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Județului Hunedoara*.

Conform specificațiilor referitoare la acest capitol în *Anexa 14_Document Cadru verificare_SIDU_PMUD* aferentă Ghidului solicitantului de finanțare - Mobilitate urbană sustenabilă din cadrul PR vest 2021-2027, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru localitățile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, în Județul Hunedoara nu se regăsesc localități rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

Tabelul 5.1. Descrierea scenariilor.

Scenariul "A face minim" - AFM	
Descriere	Scenariul de mobilitate de referință "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2029. În cadrul acestuia este evidențiat rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).

UAT Județul Hunedoara:

- Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 1
- Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 2
- Modernizare Culoare Trafic Mureș Nord: DN 7 (Gelmar) – Geoagiu-Băi – Bobâlna – Rapoltu mare – Uroi – Chmindia – Hărău – Bârsău – Șoimuș – Brănișca – DN 7 (Iliia)
- Modernizare DJ 741: Crișcior – București – Almașu Mic de Munte, km 12+450-18+050
- Modernizare DJ 672C: limita Județului Gorj – Valea de Pești – DN 66A, km 40+776-50+309
- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara DJ 685: Cârnești (DN 68) – Ostrov – Clopotiva – Gura Zlata – Baraj Retezat – Cabana Rotundă, km 0+000- km 32+873 și DJ 687G: Totești (DN 68) – Hățăgel – Densuș – Ștei – DJ 687D, km 0+000 – km 15+200
- Modernizare DJ 705A: Orăștie – Costești – Sarmizegetusa Regia, km 2+200-19+465
- Modernizare DJ 687 Sântuhalm – Hunedoara – Călan km 0+000 – 7+590
- Sursa de finanțare: Programul Național de Investiții Anghel Saligny

UAT Municipiul Deva:

- Modernizarea sistemului de transport public local prin reabilitarea infrastructurii aferente
- Modernizarea sistemului de transport public local prin achiziționarea de vehicule ecologice
- Construirea traseului pentru bicicliști pe B-dul Decebal, B-dul 22 Decembrie și zona adiacentă
- Achiziționarea de vehicule nepoluante – microbuze electrice
- Amenajare zonă pietonală centrul istoric

UAT Municipiul Brad:

- Modernizare DN 74, Str. Moților, Goșa, Țărățel, Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizarea străzilor Primar Ioan Bocăescu și Nestor Lupei, Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizarea străzilor Lunca și Călămărești în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Extindere Strada Dacilor – DN 74 în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizare Strada Zefirului în Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Modernizare Strada Prunului, Municipiul Brad, Județul Hunedoara
- Pod peste Râurile Crișul Alb și Luncoi în Municipiul Brad, județul Hunedoara
- Îmbunătățirea calității vieții în Municipiul Brad, Componenta – Modernizare și dotare centru cultural multifuncțional din Municipiul Brad, Componenta – Refacere și modernizare str. Independenței și str. Liceului din Municipiul Brad
- Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice
- Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Brad

UAT Municipiul Hunedoara:

- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara DJ 686D: Brazi (DJ 685) – Râu de Mori (DJ 686)
- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea



patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, tronson de reabilitat DJ 686: Sântămărie-Orlea (DN 66) – Cabana Râuşor, km 0+000 – km 27+500

- Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara, lot 1 zona Pădureni - DJ 687D: Teliucu Inferior (DJ 687E) – Cinciș-Cerna – Toplița – Hășdău - Lunca Cernii de Jos-Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului- lim. județ Caraș-Severin, tronson km 0+000 – 15+165
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Teilor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Spiru Haret
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Carpați
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Chizid
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Mureșului
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Costache Negruzzi
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Timotei Cipariu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Gheorghe Doja
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Dragoș Vodă
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Doinei
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – aleea Drum Nou
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – aleea Constructorului
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Crinilor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Tudor Vladimirescu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Prunilor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Viilor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada George Coșbuc
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – aleea Retezat
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Parângului
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Nicolae Bălcescu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Pictor Nicolae Grigorescu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Simion Bărnuțiu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada 22 Decembrie
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada Dr. Ștefan Stincă
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – drum vicinal Pestișu Mare
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara – strada Dumitru



Merticariu

- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Funicularulu
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Pădurii
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Petofi Sandor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Buituri
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Pădurii
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Primăverii
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - drum vicinal Pestiu Mare - tronson 1
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Cărpiniș
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Gabriel Bethlem
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - aleea Zorilor
- Reabilitare sistem rutier în Municipiul Hunedoara, județul Hunedoara - strada Odobescu
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic - Coridorul de Est
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central
- Modernizarea transportului în Municipiul Hunedoara, prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul de Vest
- Soluții ITS și TIC pentru transportul urban la nivelul Municipiului Hunedoara
- Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mica

UAT Municipiul Lupeni:

- Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni - LOT 1
- Elaborarea și actualizarea în format digital/ GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului - P.A.T.Z.M. + 10 stații de încărcare
- Sistem automat pentru administrarea parcărilor în Municipiul Lupeni, județul Hunedoara
- Mobilitatea urbană verde - Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Municipiul Lupeni

UAT Municipiul Orăștie:

- Modernizare Str. Luncii, Str. General Zănescu, amenajări exterioare bl. 40 - Str. Gării, alee carosabilă de legătură între Str. Gării și Str. Unirii, amenajări exterioare bloc ANL 81-82 – Str. Pricazului, alee carosabilă în prelungirea Str. Vânătorilor, stradă de legătură între Str. Unirii și Str. Târgului asigurând acces la stadion mecanică cu parcurile aferente, tronson strada Crișan și stradă de legătură între Str. Gheorghe Doja și Str. Tudor Vladimirescu
- Modernizare străzi în Municipiul Orăștie, județul Hunedoara
- Amenajare pistă de biciclete în Municipiul Orăștie
- Sisteme inteligente de management urban, în Municipiul Orăștie

UAT Municipiul Petroșani

- Modernizare străzi Bucegi, Cârjei, Mureșului, Depoului, Transilvaniei din Municipiul Petroșani
- Reabilitare strada General Vasile Milea și strada Maleia din Municipiul Petroșani
- Modernizare strada Slătinoara din Municipiul Petroșani



- Modernizare strada Șoimilor din municipiul Petroșani
- Modernizare străzi: Str. 1 Mai, Str. Cerbului, Str. Voevodului, Str. Salcânilor; Str. Căprioarei, Str. Măgurii, Str. Doinei, Str. Mărășești, Str. Uzinei, Str. Poienilor, Str. Pomilor, Str. A. Vlaicu, Str. Circa Pompieri, Str. Mioriței, Str. Jiului, Str. Sarmizegetusa
- Realizarea transportului public electric local în Municipiul Petroșani și spre Comuna Bănița
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Petroșani

UAT Municipiul Vulcan:

- Reabilitare infrastructură rutieră în Colonia de Jos, SMIS 143863
- Modernizare străzi și alei pietonale Str. Romană și accesul străzii Platoului
- Reabilitare drumuri Colonia Țărănească Sohodol, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
- Modernizare Str. Morii, Str. Griviței, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
- Modernizare Str. Vasile Alecsandri, Str. Pinului din Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
- Modernizare Str. Coroești, Str. Șocănească, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
- Modernizare Str. Abatorului, Str. Paroșeni, Municipiul Vulcan, județul Hunedoara
- Mobilitatea urbană verde - dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Municipiul Vulcan

UAT Orașul Aninoasa:

- Reabilitare poduri și podețe în Orașul Aninoasa, Județul Hunedoara
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivelul Orașului Aninoasa, județul Hunedoara
- Sistem inteligent de management urban Aninoasa
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Aninoasa

UAT Orașul Geoagiu:

- Reabilitare și modernizare drumuri din interiorul localității, sat Gelmar, Orașul Geoagiu, județul Hunedoara
- Asigurarea de sistem ITS pentru Orașul Geoagiu, județul Hunedoara

UAT Orașul Hațeg:

- Modernizare străzi în Orașul Hațeg, județul Hunedoara
- Modernizare drumuri în Zona Centrală a Orașului Hațeg, județul Hunedoara
- Digitalizarea Orașului Hațeg, prin dezvoltarea infrastructurii ITS/ alte infrastructuri TIC
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Hațeg

UAT Orașul Petrila:

- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa I
- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa II
- Reabilitare străzi de interes local în orașul Petrila – Etapa III
- Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila – Etapa IV
- Amenajare acces bloc social, strada Republicii, Oraș Petrila, Hunedoara
- Modernizare infrastructură rutieră în Orașul Petrila
- Reconstrucție punte pietonală distrusă de inundații peste Jiul de Est, la Petrila strada Taia/ Muncii, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Petrila



- Construire pod de legătură centura Petrila, județul Hunedoara

UAT Orașul Simeria:

- Modernizare Str. 1 Decembrie și amenajarea intersecției str. 1 Decembrie cu Șos. Națională (DN 7), Orașul Simeria, județul Hunedoara

- Achiziționare sisteme inteligente de management urban/ local

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Simeria

UAT Orașul Uricani:

- Modernizare drumuri vicinale din Orașul Uricani, Valea de Brazi și Câmpu lui Neag

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Orașul Uricani

UAT Comuna Băcia:

- Modernizare DJ 668D, km 0+150-km 4+130, Comuna Băcia, județul Hunedoara;

- Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Băcia, județul Hunedoara

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Băcia, județul Hunedoara

UAT Comuna Baia de Criș:

- Modernizare drumuri și străzi în satele Baia de Criș, Baldovin, Căraci, Cărăstău, Lunca, Rișculița și Tebea, Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Baia de Criș, județul Hunedoara

UAT Comuna Băița:

- Construire pod în sat Lunca și construire pod în sat Hârțăgani, Comuna Băița, județul Hunedoara

- Modernizare drumuri în sat Peștera, Comuna Băița, județul Hunedoara

- Modernizare drum comunal DC 23 Fizeș – Barbura, Comuna Băița, județul Hunedoara

UAT Comuna Balșa:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Balșa, județul Hunedoara

- Amenajare pistă pentru biciclete în localitatea Balșa, Comuna Balșa, județul Hunedoara

UAT Comuna Bănița:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bănița, județul Hunedoara

UAT Comuna Baru:

- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local - DC 70A și străzile în localitatea Petroș - Zona Valea Streiului, Comuna Baru, județul Hunedoara

- Construire pistă biciclete în Comuna Baru, județul Hunedoara

- Achiziția de vehicule nepoluante pentru Comuna Baru, județul Hunedoara

- Dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică în Comuna Baru, județul Hunedoara

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Baru, județul Hunedoara

UAT Comuna Bătrana:

- Modernizare DC 121A Răchițaua – Fața Rosie, km 0+000 – km 8+380, Comuna Bătrana, județul Hunedoara

UAT Comuna Beriu:

- Modernizare străzi în Comuna Beriu, etapa a-II-a



- Modernizare DC 54 Sibişel-Cucuș, Comuna Beriu, județul Hunedoara
 - Refacere podeț în Căstău, Comuna Beriu
 - Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Beriu, județul Hunedoara
- UAT Comuna Blăjeni:**
- Modernizare drumuri vicinale și drumuri de interes local în Comuna Blăjeni, județul Hunedoara
 - Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Blăjeni, județul Hunedoara
- UAT Comuna Boșorod:**
- Digitalizarea Primăriei Comunei Boșorod, județul Hunedoara, prin dezvoltarea infrastructurii TIC – Include amplasarea a două stații de încărcare
- UAT Comuna Brănișca:**
- Modernizare străzi în satele Boz, Târnavă și Târnavița și construire poduri peste Valea Bozului
 - Reabilitare DC 147: Cănești - Furcșoara, km 8+840 – km 12+740, județul Hunedoara
 - Dezvoltarea infrastructurii ITS/TIC în Comuna Brănișca, județul Hunedoara
- UAT Comuna Bretea Română:**
- Modernizare străzi și ulițe în localitățile Vâlcele, Bățălar, Bretea Română și Vâlcelele Bune, Comuna Bretea Română
 - Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Bretea Română, județul Hunedoara
- UAT Comuna Buceș:**
- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Buceș, județul Hunedoara
 - Construire drumuri de exploatație agricolă în Comuna Buceș, județul Hunedoara
- UAT Comuna București:**
- Modernizare DC 18 București - Șesuri, Comuna București, județul Hunedoara
- UAT Comuna Bulzeștii de Sus:**
- Modernizare DC 5E - DJ 762 (km 22+400) - Rusești, km 0+000 - km 2+000, Comuna Bulzeștii de Sus, județul Hunedoara
 - Modernizare DC 5A – DJ 762 -Stănculești, km 0+000-km 1+800, Comuna Bulzeștii de Sus, județul Hunedoara
- UAT Comuna Bunila:**
- Modernizare DC 111-Bunila-Alun în Comuna Bunila, județul Hunedoara
 - Amenajare pistă pentru biciclete în satul Vadu Dobrii, Comuna Bunila, județul Hunedoara
 - Amplasare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Bunila, satele Bunila și Cernișoara Florese – 2 bucăți
- UAT Comuna Burjuc:**
- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Burjuc, județul Hunedoara
- UAT Comuna Cârjiți:**
- Modernizare DC 125A Almașu Sec (limita DJ 708E – Archia), Comuna Cârjiți, județul Hunedoara
- UAT Comuna Cerbăl:**
- Modernizare DC 115A sat Ulm, DC 121 sat Arănieș, DC 118 sat Merișoru de Munte, străzi în



sat Cerbăl, Comuna Cerbăl

- *Introducerea unui sistem de transport alternativ amenajare piste pentru biciclete, Comuna Cerbăl, județul Hunedoara*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Cerbăl, județul Hunedoara*

UAT Comuna Crișcior:

- *Modernizare drumuri de interes local în Comuna Crișcior, județul Hunedoara*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Crișcior, județul Hunedoara*

UAT Comuna Densuș:

- *Reabilitare și modernizare drumuri comunale în Comuna Densuș, județul Hunedoara*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Densuș, județul Hunedoara*

UAT Comuna Dobra:

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dobra, județul Hunedoara*

UAT Comuna General Berthelot:

- *Reabilitare drumuri comunale DC 96 și DC 97 în Comuna General Berthelot, județul Hunedoara*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna General Berthelot, județul Hunedoara*

UAT Comuna Ghelari:

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Ghelari, județul Hunedoara*

UAT Comuna Gurasada:

- *Modernizare drumuri, străzi și ulițe de interes local în Comuna Gurasada, județul Hunedoara*

- *Amenajare pistă pentru biciclete în satul Ulieș, Comuna Gurasada, județul Hunedoara*

UAT Comuna Hărău:

- *Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Hărău, județul Hunedoara*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Hărău, județul Hunedoara*

UAT Comuna Lăpușiu de Jos:

- *Modernizare rețelei stradale în localitățile Fintoag, Grind, Lăpușiu de Jos, Lăpușiu de Sus, Lăsău, Ohaba și Teiu din Comuna Lăpușiu de Jos, județul Hunedoara*

UAT Comuna Lelese:

- *Modernizarea drumurilor de interes local în Comuna Lelese, județul Hunedoara*

- *Asfaltare drum de legătură Runcu Mare – Hunedoara și Lelese - Hunedoara*

UAT Comuna Lunca Cernii de Jos:

- *Modernizare drum comunal și drumuri vicinale în Comuna Lunca Cernii de Jos, județul Hunedoara*

UAT Comuna Orăștioara de Sus:

- *Modernizare infrastructură rutieră în Comuna Orăștioara de Sus, localitatea Bucium și localitatea Orăștioara de Sus*

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Orăștioara de Sus, județul Hunedoara*

UAT Comuna Pestișu Mic:

- *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Pestișu de Sus, județul Hunedoara*



UAT Comuna Pui:

- Modernizare DC 65 și ulițe Ponor
- Modernizare uliță centru sat Pui, ulițe în satul Râu Bărbat și ulițe în satul Hobița, Comuna Pui, județul Hunedoara

UAT Comuna Răchitova:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Răchitova, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Răchitova, județul Hunedoara

UAT Comuna Rapoltu Mare:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Rapoltu Mare, județul Hunedoara

UAT Comuna Râu de Mori:

- Modernizarea rețelei de drumuri de interes local, Comuna Râu de Mori
- Modernizare și reabilitare străzi în Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara
- Dezvoltarea infrastructurii prin modernizare străzi în localitatea Suseni, zona de agrement Răușor, Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara
- Achiziția unui microbuz nepoluant utilizat în scopuri comunitare pentru Comuna Râu de Mori, județul Hunedoara

UAT Comuna Ribița:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Ribița județul Hunedoara

UAT Comuna Romos:

- Reabilitare drum comunal DC 48B (Drum comunal ce face legatura DN7-Halta Geoagiu spre Cugir prin sat Romos-Romoșel, limita județ Alba)
- Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Romos

UAT Comuna Sălașu de Sus:

- Modernizare străzi în satele Coroiești, Râu Mic, Râu Alb, Peștera, Comuna Sălașu de Sus, județul Hunedoara
- Amenajare pistă pentru biciclete între obiectivele turistice: Poteca Tematică Muzica Naturii din satul Peștera și Cetatea Medievală Mălăiești din satul Mălăiești, Comuna Sălașu de Sus
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sălașu de Sus, județul Hunedoara

UAT Comuna Sântămăria-Orlea:

- Reabilitare și modernizare infrastructură rutieră în localitățile Bucium-Orlea și Balomir, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
- Reabilitare și modernizare DC 63B în localitatea Subcetate, Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sântămăria-Orlea, județul Hunedoara

UAT Comuna Sarmizegetusa:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Sarmizegetusa, județul Hunedoara

UAT Comuna Șoimuș:

- Modernizare drumuri comunale în Comuna Șoimuș, județul Hunedoara

UAT Comuna Teliucu Inferior:

- Reabilitare și modernizare drumuri comunale, Comuna Teliucu Inferior, județul Hunedoara



UAT Comuna Tomești:

- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Tomești, județul Hunedoara

UAT Comuna Toplița:

- Modernizare drumuri comunale și vicinale din Comuna Toplița, județul Hunedoara
- Modernizarea drumurilor vicinale din satul Toplița, astfel: drum vicinal Canton – Biserică – Pompil – Valea Tăului, drum vicinal Toplița – Ruda zona Bodeasa, drum vicinal Valea Tăului – Biserică, drum vicinal fam. Văcaru, Comuna Toplița, județul Hunedoara
- Modernizare drumuri comunale și vicinale în Comuna Toplița: drum vicinal Moara – Droblea (Valari) și DC 109A Toplița – Goleș - Mladin

UAT Comuna Totești:

- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Totești, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Totești, județul Hunedoara

UAT Comuna Vălișoara:

- Modernizare drumuri în Comuna Vălișoara, județul Hunedoara

UAT Comuna Vața de Jos:

- Achiziționarea și punerea în funcțiune a unor elemente de mobilier urban inteligent și a unui sistem de supraveghere a domeniului public în Comuna Vața de Jos
- Amenajare piste pentru biciclete, Comuna Vața de Jos, județul Hunedoara
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/ metropolitan
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/ local)
- Sursa finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vața de Jos, județul Hunedoara

UAT Comuna Vețel:

- Modernizare străzi și drumuri în localitatea Mintia, Comuna Vețel, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vețel, județul Hunedoara

UAT Comuna Vorța:

- Modernizare drumuri de interes local, etapa I, în Comuna Vorța, județul Hunedoara
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Vorța, județul Hunedoara

UAT Comuna Zam:

- Modernizare rețea de drumuri de interes local, Comuna Zam, județul Hunedoara
- Amenajare pistă pentru biciclete între Căminul Cultural Tămășești – Biserica Ortodoxă Tămășești și Căminul Cultural Godinești – Biserica Ortodoxă Godinești, Comuna Zam, județul Hunedoara
- Îmbrăcăminți bituminose ușoare pe DC 163: Zam – Almaș – Săliște, km 0+000-km 11+800

Scenariul "A nu face nimic" - ANFN

Descriere

În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul 2029, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2022, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.



Proiecte specifice	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază.
Scenariul "A face ceva" – AFC	
Descriere	<p>Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice stabilite: Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Siguranță și Securitate, Protejarea mediului, Calitatea vieții.</p> <p>Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim", plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara. Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".</p>
Proiecte specifice	<ul style="list-style-type: none">- Modernizare/ Reabilitare drumuri județene, inclusiv amenajarea de trotuare în interiorul localităților- TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1- Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare- Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului- Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice- Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice- Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor- Sistem e-ticketing pentru transportul public- Realizare rețea de stații de transport public "smart"- Amenajare terminale intermodale de călători- Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public- Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes- Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public- Amenajare terminale intermodale de marfă- Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene- Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă- Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara- Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara- Înființare centre pentru închiriere biciclete- Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene- Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)- Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale- Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de

reducere a impactului asupra mediului

- *Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat*
- *Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)*
- *Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației*
- *Amenajare parcări publice pe drumurile județene*
- *Amenajare parcări tip Park&Ride*
- *Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor*
- *Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)*
- *Realizare trasee turistice*
- *Actualizare planuri urbanistice generale*
- *Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale*
- *Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local*
- *Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrița, Județul Hunedoara*
- *Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara*
- *Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate*

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

→ Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

→ Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

În anul 2029 Județul Hunedoara va avea: un sistem de transport accesibil pentru locuitori și turiști, sigur și durabil, care contribuie la atingerea unui nivel ridicat al calității vieții la nivelul tuturor localităților.

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Calitatea vieții.*

→ Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se propun intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale/ rutiere, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

→ Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor

Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor strategice privind evoluția mobilității la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

→ Prioritizarea intervențiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcție de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite și pot avea unități de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura și combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiționează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială pornește de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice și identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate și ierarhizate în funcție de importanța pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD al Județului Hunedoara au fost identificate 8 criterii principale de care se ține seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociați criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unui scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. Criterii de analiză multicriterială utilizate.

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate și conectivitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se definește ca proporția elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehiculele de transport public.	Creșterea valorilor
C3	Eficiența economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregulul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C4		Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO _x , PM, HC, CO, fiecare alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO ₂ .	Reducerea valorilor

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C8	Calitatea vieții	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasărilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) și/ sau experiența consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum și din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obținându-se matricea de performanță.

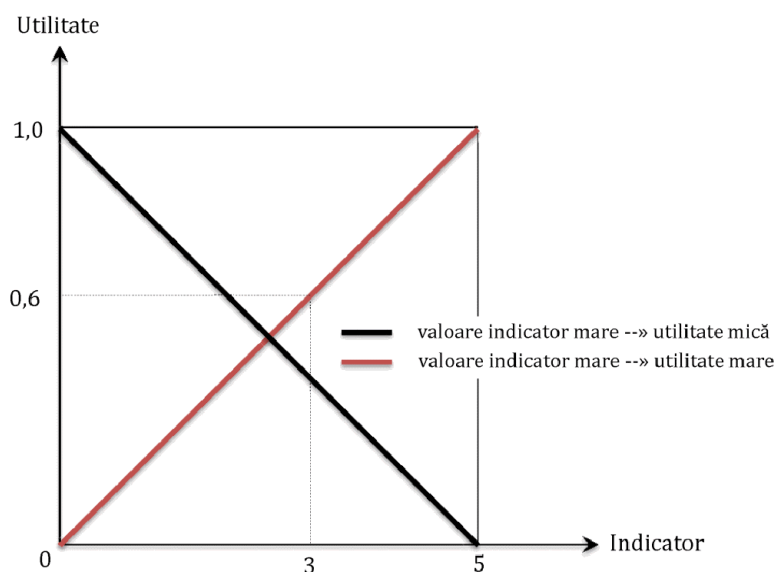


Figura 5.2. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.

Pentru stabilirea utilității asigurate de indicatorii analizați, se consideră că utilitatea este proporțională cu valorile consecințelor, deci pentru estimarea utilităților intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcție cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Județului Hunedoara. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. Ponderile alocate criteriilor de analiză.

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	Accesibilitate		Eficiență economică		Siguranță	Protejarea mediului		Calitatea vieții
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %

Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD Hunedoara.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsuri și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Județului Hunedoara până în anul 2029, luând în considerare următoarele componente:

→ Fonduri UE – PR Vest 2021-2027, Axa prioritară care vizează reducerea de CO₂, mobilitatea urbană și conectivitatea.

În perioada de programare 2021-2027 aceste obiective se încadrează în Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

→ Administrația Fondului pentru Mediu – principala instituție care asigură suportul financiar pentru realizarea proiectelor și programelor pentru protecția mediului, constituită conform principiilor europene “poluatorul plătește” și “responsabilitatea producătorului”.

→ Programul Național de Investiții “Anghel Saligny” sau similar – program multianual, finanțat de la bugetul de stat, coordonat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care are ca obiectiv general creșterea coeziunii teritoriale prin echiparea unităților administrativ-teritoriale cu dotări tehnico-edilitare și de acces la căile de comunicație, îmbunătățirea atât a condițiilor de viață cât și a standardelor de muncă pentru toți locuitorii României.

→ Planul Național de Redresare și Reziliență – are ca obiectiv general dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Acesta a fost conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

→ Alte surse: în această categorie sunt considerate alte surse de finanțare neramburasabilă precum Programul Transport 2021-2027, Programul Tranziție

Justă, Programe de cooperare teritorială (INTERREG EUROPE, URBACT III etc) sau buget de stat.

→ Bugetul Județului Hunedoara – o pondere din bugetul total anual al Județului Hunedoara cuprinsă între 3% și 7%.

Valorile bugetului total anual pentru perioada 2023-2029 sunt estimate pe baza datelor specifice Bugetului local de venituri și cheltuieli pe anul 2023, aprobat prin HCL nr. 22/ 03.02.2023.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 452,90 milioane Euro.

Tabelul 5.4. Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.

Componenta [Mil Eur] / Anul	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Programul Regional Vest 2021-2027/ post 2027	0,00	5,00	8,00	8,00	5,00	10,00	10,00
Administrația Fondului pentru Mediu	2,00	2,00	3,00	3,00	3,00	5,00	5,00
Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" sau similar	4,00	5,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Planul Național de Redresare și Reziliență	4,00	7,00	20,00	20,00	0,00	0,00	0,00
Alte surse	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	9,00	10,00
Bugetul Județului Hunedoara	1,50	3,50	20,00	20,00	20,00	50,00	50,00
Total: 452,90							

Analiza riscurilor

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității la nivelul Județului Hunedoara la orizontul 2029 are în componere, în proporție semnificativă fonduri externe nerambursabile (Programul Regional Vest 2021-2027, Administrația Fondului pentru Mediu, Programul Național de Investiții "Anghel Saligny", Planul Național de Redresare și Reziliență).

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice, infrastructură pentru sistemul de transport public, sisteme de management al traficului, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul, infrastructură pentru preluarea traficului de tranzit, infrastructură rutieră), reprezentând proiecte de bază privind orientarea spre durabilitate a mobilității în Județul Hunedoara.

Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității.

Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară dobândită de Județul Hunedoara în accesarea finanțărilor din surse similare (POR 2007-2013/ POR 2014-2020).

Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.

Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurii și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD al Județului Hunedoara va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune.

Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă. Pentru o parte din intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor.

Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în Județul Hunedoara și/ sau în orașe din România.

Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității în Județul Hunedoara, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la

punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.

Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor

Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție. Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Județului Hunedoara se înscriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilității este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total, au fost identificate 50 măsuri/ acțiuni de intervenție incluse în scenariul "A face ceva". În Anexa 1 este prezentă fiecare propunere însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care

răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Propunerile din scenariul preferat au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore - infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse. În această categorie au fost analizate 32 de intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în scenariul analizat pentru planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun pentru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la reabilitarea/ modernizarea infrastructurii rutiere, înființarea/ dezvoltarea sistemului de transport public local și dezvoltarea facilităților pentru deplasările nemotorizate - pietonale și cu bicicleta.

Dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii pentru circulația bicicletelor și asigurarea posibilităților de închiriere a mijloacelor de transport aferente acestui mod de transport nepoluant vor contribui la creșterea ponderii modale a călătoriilor efectuate cu bicicleta și renunțarea la utilizarea autoturismelor. În domeniul transportului public local se regăsesc intervenții privind dezvoltarea de infrastructură, stații "smart", achiziția de mijloace de transport ecologice și implementarea de sisteme e-ticketing. Se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu autobuze ecologice pentru transportul elevilor, acțiune care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO₂ la nivelul rețelei de transport.

Totodată, prin funcționarea unui sistem de transport public deservit de mijloace de transport moderne, caracterizate de confort și siguranță ridicate pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, se estimează manifestarea unei atractivități ridicate față de acest mod de transport.

Consistența acțiunilor specifice scenariului este dată de dezvoltarea infrastructurii rutiere (reabilitarea/ modernizarea străzilor, completarea grafului rețelei stradale, amenajarea de parcuri, realizarea de facilități pentru traficul de marfă).

Tabelul 6.1. Măsuri/ acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	5	5	4	4	4	3	3	3	0,38
	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,6	
1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)	3	0	4	1	4	4	4	3	0,34
	0,4	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) - Chitid - Boșorod - Luncani - Târșă - Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410	3	0	4	1	4	4	4	3	0,34
	0,4	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) - Govăjdia - Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500	3	0	4	2	4	4	4	3	0,32
	0,4	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.11. Reabilitare podete și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B	3	0	4	2	4	4	4	3	0,32
	0,4	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336	3	0	4	2	4	4	4	3	0,32
	0,4	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) - Cinciș Cerna - Toplița - Hășdău - Lunca Cernii de Jos - Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului - lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 - km 15+165, tronson km 2+800 - km 15+165	3	0	4	3	4	4	4	3	0,30
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) - Silvașu de Jos - Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000	3	0	4	3	4	4	4	3	0,30
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.6. Amenajare terminale intermodale de călători	5	0	5	2	4	4	4	4	0,30
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara	3	0	4	5	4	4	4	4	0,30
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara	4	0	4	4	4	4	4	4	0,30
	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete	4	0	5	3	4	4	4	4	0,30
	0,2	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației	4	0	4	2	3	4	4	2	0,30
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,4	
1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465	3	0	4	4	4	4	4	3	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara - Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575	3	0	4	4	4	4	4	3	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500	3	0	4	4	4	4	4	3	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800	3	0	4	4	4	4	4	3	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.12. Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873	3	0	4	4	4	4	4	3	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public	5	0	4	2	4	4	4	3	0,28
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride	5	0	4	1	4	4	4	2	0,26
	0,0	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700	3	0	4	5	4	4	4	3	0,26
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"	5	0	5	2	4	4	4	3	0,26
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene	4	0	5	5	3	4	4	3	0,26
	0,2	0,0	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,6	
4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale	5	0	5	3	5	0	0	0	0,24
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	1,0	1,0	0,0	
1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1	2	0	3	5	3	4	4	0	0,22
	0,6	0,0	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,0	
3.1. Amenajare terminale intermodale de marfă	4	0	4	2	4	4	4	0	0,18
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.3. Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă	5	0	5	0	4	4	4	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.2. Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene	5	0	5	1	4	4	4	0	0,16
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene	5	0	5	1	4	4	4	0	0,16
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	
7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara	3	0	4	5	4	5	5	0	0,10
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanțele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană al Județului Hunedoara au fost

identificate o serie de intervenții de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervențiile privind realizarea de studii privind dezvoltarea transportului public (multimodal) cu mijloace ecologice, încheierea de contracte de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370, precum și dezvoltarea unui serviciu de transport de tip Maas (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu). Funcționarea serviciului de transport public județean în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370 reprezintă aspecte operaționale necesare pentru implementarea unor proiecte/ măsuri propuse la nivelul arealului de studiu. De asemenea, în scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public, se propune implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes. Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervențiile de natură operațională, în domeniul transportului alternativ conțin măsuri referitoare la realizarea unor trasee turistice și a unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete).

Prin elaborarea/ actualizarea planurilor urbanistice generale/ zonale ale unităților administrativ-teritoriale se va urmări dezvoltarea integrată a teritoriului zonelor urbane în acord cu principiile mobilității urbane durabile.

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

Tabelul 6.2. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură operațională.

criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	3	5	4	0	4	4	4	4	0,50
	0,4	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice	3	4	4	0	4	4	4	4	0,48
	0,4	0,8	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate	5	5	5	0	5	5	5	5	0,40
	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	
7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local	4	0	4	0	4	4	4	4	0,38
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)	5	0	5	0	4	4	4	4	0,34
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	5	0	4	0	4	4	4	3	0,32
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	
6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale	4	0	4	1	4	4	4	3	0,32
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
6.1. Actualizare planuri urbanistice generale	4	0	4	2	4	4	4	3	0,30
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.9. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
5.6. Realizare trasee turistice	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	5	0	5	1	5	5	5	3	0,20
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public	5	0	5	1	5	5	5	3	0,20
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,6	

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	5	0	5	0	5	4	4	0	0,14
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune crearea unui departament la nivelul Consiliului Județean Hunedoara cu responsabilități în implementarea și monitorizarea PMUD (tabelul 6.3).

Tabelul 6.3. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură organizațională.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara	4	5	4	0	4	4	4	5	0,52
	0,2	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public;
- Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public;

- Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat;
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped).

Totodată, reprezentanții acestui departament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conexității și conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune.

În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport pentru persoane și bunuri, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Proiectele cu implicații la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.

Tabelul 6.4. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scară periurbană.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465
	1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara - Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575
	1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
	1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO ₂ și a

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	poluării generate de traficul rutier
	1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1
2. Transport public	2.1./ 7.3. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice
	2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
	2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public
	2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"
	2.6./ 7.4. Amenajare terminale intermodale de călători
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
5. Managementul traficului	5.3./ 7.6. Amenajare parcări tip Park&Ride
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
	7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara

6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității

Acțiunile propuse la scara localității vizează în principal creșterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensității traficului auto motorizat prin creșterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetățenilor, de educare a participanților la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier și pietonal, mijloace și stații de transport public) pentru toate categoriile de persoane.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara localității.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700
	1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575
	1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
	1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+165
	1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)
	1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000
	1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500
	1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Lunca – Târșă – Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410
	1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800
	1.11. Reabilitare podețe și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B
	1.12. Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873
	1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336
	1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
	1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
	1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1
2. Transport public	2.1./ 7.3. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice
	2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
	2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public
	2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"
	2.6./ 7.4. Amenajare terminale intermodale de călători



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)
	2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes
	2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public
3. Transport de marfă	3.1./ 7.5. Amenajare terminale intermodale de marfă
	3.2. Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene
	3.3. Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
	4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete
	4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene
	4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
	4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale
	4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
	4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat
	4.9. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
5. Managementul traficului	5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației
	5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene
	5.3./ 7.6. Amenajare parcări tip Park&Ride
	5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
	5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
	5.6. Realizare trasee turistice
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1. Actualizare planuri urbanistice generale
	6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice	7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
necesare	7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
8. Aspecte instituționale	8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
	8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate

6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenții care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acțiuni de intervenție de îmbunătățire a transportului public și dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice. Acestea vor susține creșterea accesibilității pentru utilizatorii transportului public și reducerea poluării și a emisiilor de CO₂.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul de mai jos.

Tabelul 6.6. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
2. Transport public	2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara, la nivelul orizontului de analiză 2029, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului "A face ceva", comparativ cu situația corespunzătoare scenariului "A face minim".

7.1. Eficiența economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.1).

Tabelul 7.1. Indicator de eficiență economică, 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	119,0	117,7

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul "A face ceva", se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 9,5%.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO₂, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anului 2029, scenariul "A face ceva" (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA 2029.

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	6073,64	5878,32
	PM	120,95	112,4
	HC	552,91	465,85
	CO	5095,63	4365,63
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		928,18	843,35

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul "A face minim", se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Se obțin reduceri ale emisiilor de substanțe poluante cuprinse între 3,2% pentru oxizii de azot și 15,7% pentru hidrocarburi. În cazul monoxidului de carbon reducerea este de 14,3%, iar pentru particulele materiale de 7,1%. Reducerile mai accentuate ale hidrocarburilor și monoxidului de carbon reflectă efectele propunerilor de îmbunătățire a mobilității pentru traficul local.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Județului Hunedoara pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (anexă a Ghidului solicitantului de finanțare Mobilitate Urbană Sustenabilă, Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă), pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2029 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2029 (tabelul 4.11) sunt centralizate în tabelul 7.2.

În cazul emisiilor de gaze cu efect de seră, prin implementarea propunerilor structurate în scenariul "A face ceva" se estimează reducerea cu 9,1% comparativ cu situația specifică scenariului "A face minim".

Tabelul 7.3. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva” 2029.

Emisiile totale GES (tCO₂e)	843.36									
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2029</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO₂e)	213.46	72.25	135.10	422.54	0.00	0.00	0.00	0.00		
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2029</i>										
Date de intrare										
Anul evaluării	2029									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	2351698	585622	262610	466862	0					
Viteze medii										
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	34.10	Urbană								
	60	Suburbană								
	75	Rurală								
	100	Autostradă								
Utilizarea categoriilor de drumuri										
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
		Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană		40%	40%	40%	40%	40%				
Suburbană		20%	20%	20%	20%	20%				
Rurală		20%	20%	20%	20%	20%				
Autostradă		20%	20%	20%	20%	20%				
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al Județului Hunedoara. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- *accesibilitatea sistemului de transport public;*
- *accesibilitatea sistemului de transport rutier: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;*
- *accesibilitatea între rețelele de transport local și regional de călători (terminale de transport intermodal).*

Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute

A fost propus spre analiză următorul obiectiv de natură socio-economică:

- Zona centrală;
- Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public și a stațiilor dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivul analizat, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul "A face ceva", este realizată în figurile 7.1 și 7.2.

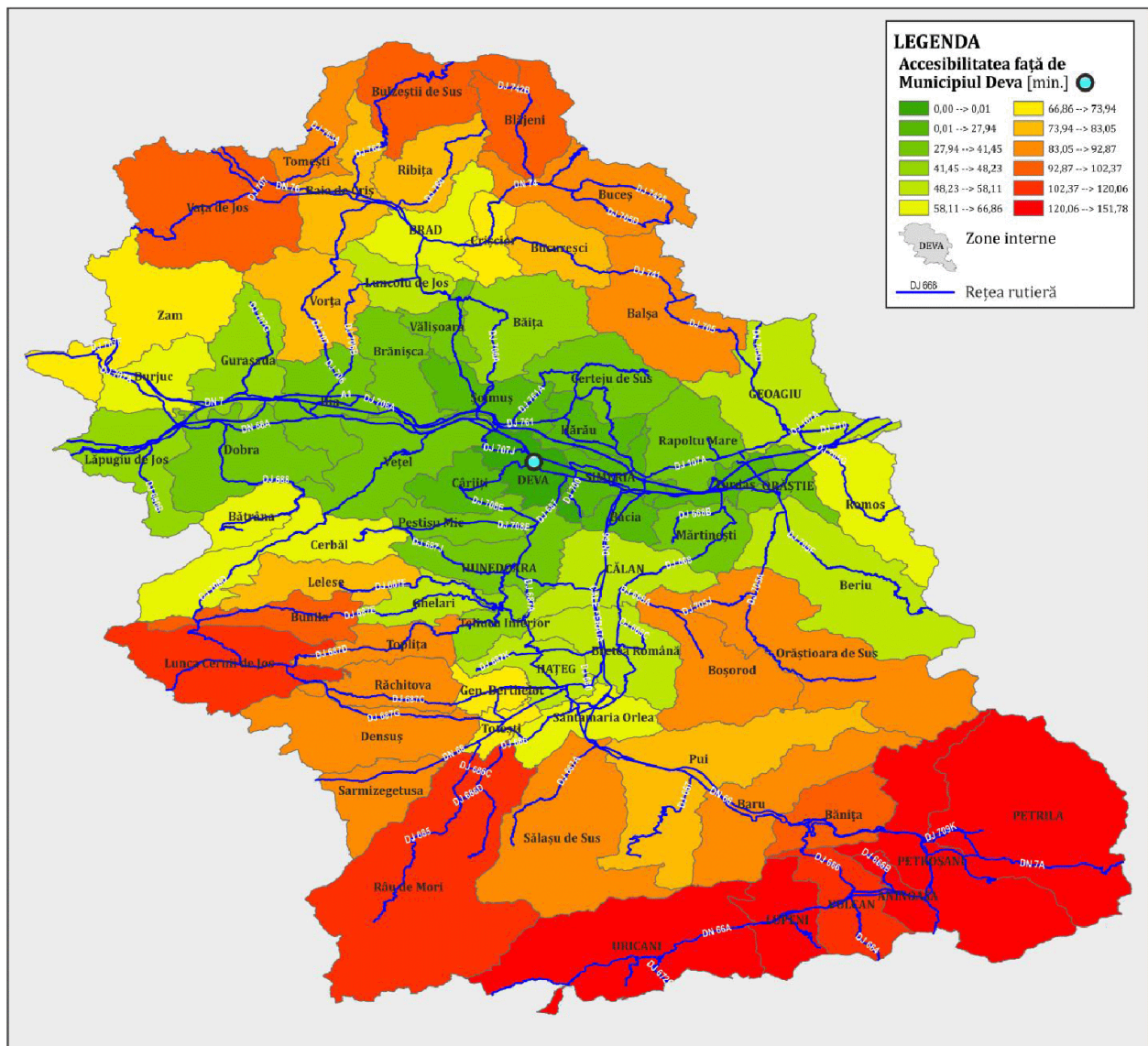


Figura 7.1. Accesibilitatea către Municipiul Deva în scenariul scenariul "A face minim" 2029.

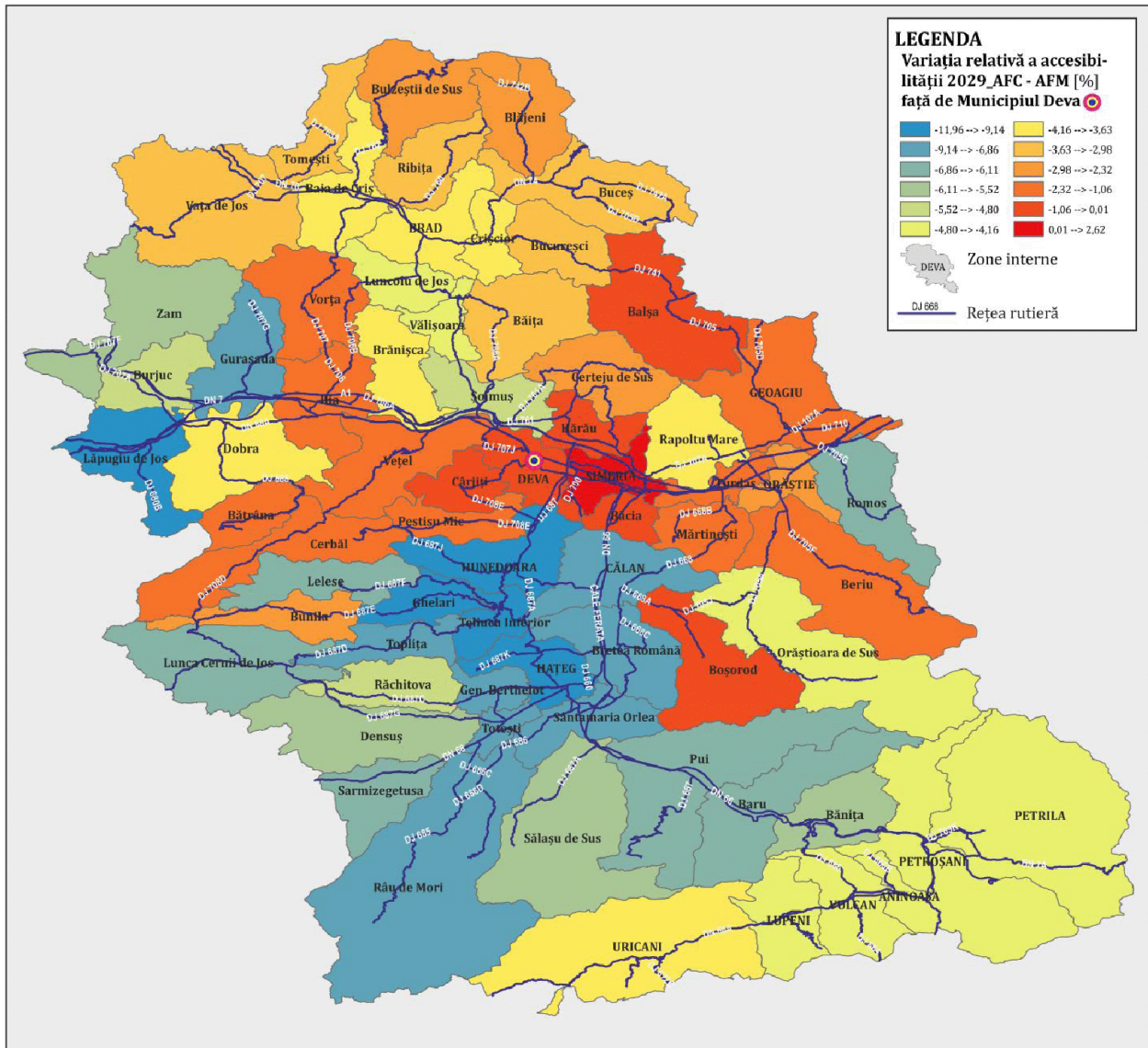


Figura 7.2. Variația relativă a accesibilității față de Municipiul Deva, scenariul AFC 2029 vs. scenariul AFM 2029.

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivul analizat, respectiv prin dezvoltarea sistemului de transport public (achiziționarea de vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă) (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	81,0	72,5
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	50,0	100,0

Se observă că în situația specifică scenariului "A face minim" se înregistrează accesibilitate redusă față de Municipiul Deva – reședința Județului Hunedoara pentru localitățile situate în zonele de sud și vest ale județului. În scenariul de referință 2029 se accentuează problemele de accesibilitate identificate la nivelul anului de bază 2022. De asemenea, se identifică reducerea accesibilității pentru localitățile situate în extremitatea de nord a teritoriului.

Prin implementarea proiectelor propuse se estimează reducerea duratelor de deplasare față de Municipiul Deva în special pentru localitățile din jumătatea sudică a teritoriului, în care se regăsesc zonele caracterizate de accesibilitate redusă în scenariul de bază 2022 și cel de referință 2029.

Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) față de situația descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" față de situația de bază, aferentă scenariului "A face minim".

Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = [(Val_AFC - Val_AFM) / Val_AFM] * 100 [\%]$$

Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ceea ce privește accesibilitatea, cunoscute prin intermediul indicatorilor menționați, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

7.4. Siguranță

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. În cadrul *Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, prin Inițiativa emblematică nr. 10 – îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor, se stabilește ca etapă principală de orientare în direcția unei mobilități reziliente "Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero". Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Având în vedere prevederile Strategiei sus menționate, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD al Județului Hunedoara. Astfel, printre intervențiile propuse

În planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an. În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizontului de prognoză 2029, pentru scenariile "A face minim" și "A face ceva".

Tabelul 7.5. Indicator - evaluare siguranță, MZA 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	2.715.380	2.351.697

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului la nivelul întregului areal de studiu cu 13,4%. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.

7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că prin funcționarea sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD (*scenariul "A face ceva"*), se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului "A face minim". Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul "A face ceva", față de scenariul "A face minim" (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. Indicator - evaluare a calității vieții 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	42,1	53,0



ETAPA a IIa

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

1.1. Cadrul de prioritzare

În partea I a studiului au fost identificate disfuncțiile sistemului de mobilitate din Județul Hunedoara în situația actuală și în scenariul de prognoză "A face minim". În scopul minimizării disfuncțiilor identificate și fructificării aspectelor pozitive, au fost elaborate propuneri de măsuri/ acțiuni structurate în scenariul "A face ceva". Evaluarea impactului acestui scenariu în raport cu indicatorii selectați drept relevanți pentru fiecare obiectiv specific a fost prezentată în Capitolul 7 din partea I.

Eșalonarea implementării propunerilor din componerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2024), mediu (2027) și lung (2029). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

→ *Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice*

S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru documentații tehnico-economice – fazele studiu de fezabilitate, documentație de avizare a lucrărilor de intervenție, proiect tehnic etc.

→ *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării P.U.M.D.*

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2023-2029 bugetul disponibil este de aproximativ 452,900 milioane Euro.

→ *Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2029.*

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 452,550 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Vest 2021-2027, Prioritatea 4 au asociate costuri de 140,138 milioane Euro.

- Durata medie de implementare a propunerilor, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România
- Inderdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocare în timp a intervențiilor propuse:

→ Perioada 2023-2024:

- 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
- 2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice
- 8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate
- 7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)
- 1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Luncani – Târșea – Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410
- 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
- 1.11. Reabilitare podețe și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B
- 1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336
- 1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale
- 1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim.

- jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+165*
- *1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000*
 - *2.6. Amenajare terminale intermodale de călători*
 - *4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara*
 - *4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara*
 - *4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete*
 - *5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației*
 - *6.1. Actualizare planuri urbanistice generale*
 - *1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465*
 - *1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575*
 - *1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500*
 - *1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800*
 - *1.12. Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873*
 - *1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier*
 - *2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public*
 - *4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*
 - *5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride*
 - *1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700*
 - *2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"*
 - *4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene*
 - *4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale*
 - *1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1*
 - *4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat*

- 2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public
- 5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene
- 4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

→ Perioada 2025-2027:

- 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
- 7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)
- 1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)
- 1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Lunca – Târșea – Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410
- 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
- 1.11. Reabilitare podețe și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B
- 1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336
- 6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale
- 1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+165
- 1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000
- 2.6. Amenajare terminale intermodale de călători
- 4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
- 4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete
- 5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației
- 6.1. Actualizare planuri urbanistice generale

- 1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465
- 1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575
- 1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500
- 1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800
- 1.12. Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873
- 1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
- 2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public
- 4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700
- 2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"
- 4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene
- 4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale
- 1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1
- 2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes
- 4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat
- 4.9. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- 5.6. Realizare trasee turistice
- 2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public
- 3.1. Amenajare terminale intermodale de marfă
- 3.3. Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă
- 5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor

- 5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)
- 3.2. Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene
- 5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene
- 4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- 7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara

→ Perioada 2028-2029:

- 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
- 7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)
- 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
- 6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale
- 2.6. Amenajare terminale intermodale de călători
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
- 4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete
- 5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației
- 6.1. Actualizare planuri urbanistice generale
- 1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465
- 1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575
- 1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500
- 1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrâna, Km 0+000 - 35+800
- 1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
- 2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public

- 4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzânești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700
- 2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"
- 4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene
- 4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale
- 1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1
- 4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat
- 5.6. Realizare trasee turistice
- 2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public
- 3.1. Amenajare terminale intermodale de marfă
- 5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene
- 4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- 7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

- Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2023-2024:
 - 2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
 - 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice
 - 8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate
 - 1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare

Realizarea Studiului privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice și a Studiului de oportunitate privind dezvoltarea transportului public

multimodal cu mijloace ecologice condiționează demararea intervențiilor privind dezvoltarea sistemului de transport public, care sunt planificate în perioada următoare. De asemenea, în această perioadă se regăsește proiectul privind *Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate*. Dezvoltarea sistemului de transport public județean și operarea serviciului în acord cu reglementările europene joacă un rol esențial în creșterea atractivității acestui mod de transport conducând la relocarea modală a călătoriilor de la transportul individual cu autoturismul la transportul public. Implementarea până la sfârșitul anului 2024 a proiectelor propuse nu constituie precondiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu și lung, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Decalarea perioadei de implementare va atrage după sine întârzieri în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

→ Proiecte care se desfășoară în perioadele 2023-2024, 2025-2027 și 2028-2029:

- 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
- 7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
- 6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale
- 2.6. Amenajare terminale intermodale de călători
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
- 4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete
- 5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației
- 6.1. Actualizare planuri urbanistice generale
- 1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465
- 1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575

- *1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500*
- *1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800*
- *1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier*
- *2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public*
- *4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*
- *5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride*
- *1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700*
- *2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"*
- *4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene*
- *4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale*
- *1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1*
- *4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat*
- *2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public*
- *2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public*
- *5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor*
- *5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)*
- *5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene*
- *4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului*

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează dezvoltarea unui departament cu responsabilități de monitorizare a implementării P.M.U.D. joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore propuse în perioada 2023-2029. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul

de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.

În această categorie se regăsesc proiecte majore, atât din punct de vedere al arealului pe care se desfășoară, cât și din punct de vedere al costurilor (7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local; 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor; 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500; 6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale; 2.6. Amenajare terminale intermodale de călători; 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara; 4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete; 5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației; 6.1. Actualizare planuri urbanistice generale; 1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465; 1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575; 1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500; 1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrâna, Km 0+000 - 35+800; 1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier; 2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public; 4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice); 5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride; 1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700; 2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"; 4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene; 4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale; 1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1; 5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene; 4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului).

Pentru proiectele de infrastructură care sunt planificate pe termen scurt și mediu, componenta considerată pe termen scurt este cea alocată demarării etapei de pregătire a documentațiilor tehnico-economice, astfel încât să fie posibilă implementarea propriu-zisă (derulare proceduri de achiziție, desfășurare lucrări de construcție etc) în intervalul 2025 – 2029.

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Județul Hunedoara. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurile și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerilor s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Rețeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Sistemele alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Intermodalitate și operațiuni logistice necesare;*
- *Aspecte instituționale.*

Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 1 (Exemplificare: 1.1 – Tematica 1 "Intervenții majore asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.

Analiza privind încadrarea în sursele de finanțare aferente Programului Regional Vest 2021-2027 s-a realizat prin raportare la Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din Județul Hunedoara, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Accesibilitatea și conectivitatea, Dezvoltare economică, Siguranță și securitate*:

- 1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)
- 1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Luncani – Târșa – Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410
- 1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500
- 1.11. Reabilitare podețe și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B
- 1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336
- 1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+165
- 1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000
- 1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465

- 1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575
- 1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500
- 1.10 Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800
- 1.12 Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873
- 1.15 Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
- 1.1 Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700
- 1.16 TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură rutieră sunt estimate la valoarea de de 204.893.550 Euro.

▪ 1.6. Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 686D tronson km 0 + 000 – 02 + 258 Brazi (DJ 685) Râu de Mori (DJ 686), prin realizarea de lucrări de consolidare.

Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 904.000 Euro.

▪ 1.9. Modernizare DJ 668A: Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Luncani – Târsa – Costești (DJ 705A), km 12+410 - km 15+410

Propunerea are ca obiectiv modernizarea DJ 668A Streisângeorgiu (DJ 668) – Chitid – Boșorod – Luncani – Târsa – Costești (DJ 705A), tronsonul km 12 + 410 – km 15 + 410. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației.

Reprezintă un proiect matur, ai cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.

Costuri estimate. 2.265.000 Euro.

- **1.4. Reabilitare DJ 687F: Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea DJ 687F Teliucu Superior (DJ 687E) – Govăjdia – Lelese, pe tronsoanele km 10 + 800 – km 13 + 410, km 14 + 000 – km 14 + 600, km 15 + 050 – km 15 + 500. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, ai cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.

Costuri estimate: 2.726.000 Euro.

- **1.11. Reabilitare podețe și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea și punerea în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 4.312.500 Euro.

- **1.13. Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336**

Propunerea are ca obiectiv modernizarea DC 20: Săliștioara - Stoineasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - km 5+336. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 4.002.000 Euro.

- **1.14. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri județene și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare**

În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere, se propune ca implementarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

- **1.5. Reabilitare DJ 687D: Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+165**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara – DJ 687D Teliucu Interior (DJ 687E) – Cinciș Cerna – Toplița – Hășdău – Lunca Cernii de Jos – Lunca Cernii de Sus – Gura Bordului – lim. jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 – km 15+165, tronson km 2+800 – km 15+ 165 prin realizarea de lucrări de consolidare. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 5.762.700 Euro.

- **1.7. Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 687A: Hășdat (DJ 687) – Silvașu de Jos – Hațeg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+ 000 - km 16+000, prin realizarea de lucrări de consolidare.

Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 6.396.000 Euro.

- **1.2. Modernizare DJ 705A: Orăștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, Km 2+200 - 19+465**

Implementarea proiectului va contribui la accesibilizarea unui areal cu o dezvoltare structurală deficitară, dar și cu un însemnat potențial economic, turistic, cultural-istoric și balnear. Se estimează înregistrarea unui impact pozitiv asupra dezvoltării economice la nivel județean, regional și național, având în vedere faptul că o infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă.

Reprezintă un proiect matur, pentru care Județul Hunedoara a obținut finanțare din surse nerambursabile (POAT) pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice.

Costuri estimate: 14.847.900 Euro.

- **1.3. Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea DJ687E Hunedoara – Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poienița Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, ai cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.

Costuri estimate: 19.581.250 Euro.

- **1.8. Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500**

Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 686 Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Râușor, km 0+000 - Km 27+500. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 20.625.000 Euro.

- **1.10. Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800**

Propunerea are ca obiectiv modernizarea DJ 688 Dobra (DN 68A) - Mihăești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.

Costuri estimate: 26.250.000 Euro.

- **1.12. Reabilitare DJ 685: Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873**

Propunerea are ca obiectiv reabilitare DJ 685 Cârnești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, ai cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.

Costuri estimate: 18.490.500 Euro.

- **1.15. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier**

Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO₂, în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul rețelei feroviare cu rol de bariere naturale în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va realiza în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Județului Hunedoara și ținând cont de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere și integrarea în peisajul natural specific zonei traversate. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la modernizarea infrastructurii rutiere.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

- **1.1. Modernizare DJ 707: lim. jud. Arad – Căzănești – Vața de Jos, km 22+700 – km 35+700**

Implementarea proiectului va contribui la accesibilizarea unui areal cu o dezvoltare structurală deficitară, dar și cu un însemnat potențial economic, turistic, cultural-istoric și balnear. Se estimează înregistrarea unui impact pozitiv asupra dezvoltării economice la nivel județean, regional și național, având în vedere faptul că o infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă. Reprezintă un proiect matur, ai cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.

Costuri estimate: 31.200.000 Euro.

- **1.16. TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1**

Proiectul are ca obiectiv îmbunătățirea accesibilității către rețeaua TEN-T Core, prin realizarea drumului TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1. Intervențiile propuse includ și realizarea unui pod peste Râul Cerna și pod/ pasaj peste CF. Pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice a fost semnat un acord de parteneriat între CJ Hunedoara și CNAIR.

Costuri estimate: 45.000.000 Euro.

Reprezentarea grafică a propunerilor 1.1 – 1.13 prezentate mai sus este realizată în figura următoare. Sectoarele de infrastructură propuse pentru modernizare deservește zone care în prezent sunt caracterizate de accesibilitate scăzută. Prin implementarea proiectelor propuse se estimează creșterea conectivității la rețeaua majoră de circulație și îmbunătățirea accesibilității zonelor cu potențial turistic.

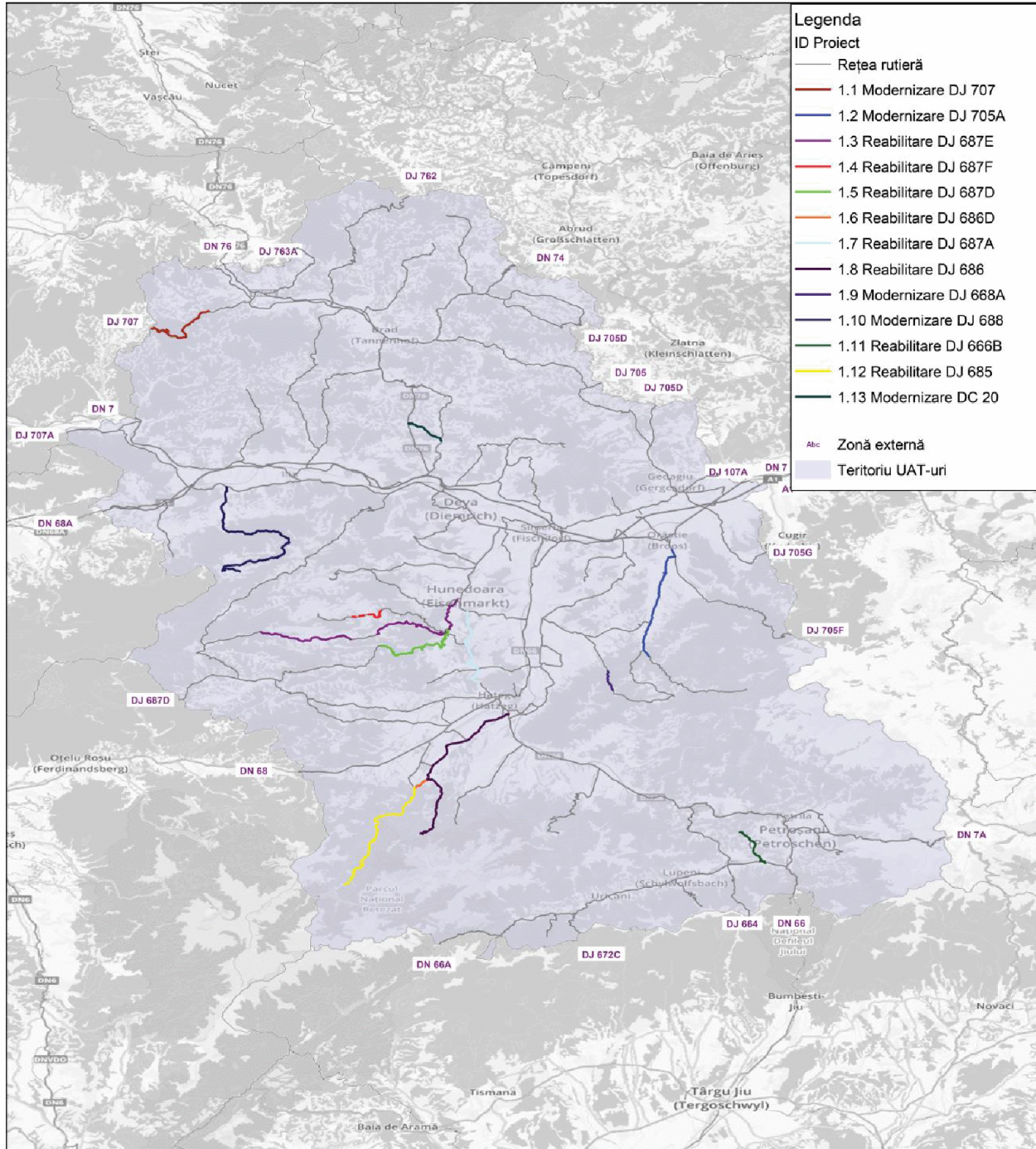


Figura 2.1. Propuneri – modernizare infrastructură rutieră.

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Județului Hunedoara se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public județean de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivelul ariei teritoriale de competență a unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public județean de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în acest județ implică dezvoltarea sistemului de transport public și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Dezvoltarea sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare a mobilității, în acest sens fiind propuse măsuri care să conducă la funcționarea unui serviciu de transport public județean:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere transferului intermodal;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate și conectivitate, Siguranță și securitate, Protejarea mediului și, implicit, la creșterea Calității vieții cetățenilor:*

- 2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)

- 2.6. Amenajare terminale intermodale de călători
- 2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public
- 2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"
- 2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes
- 2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 41.330.000 Euro, fiind eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Vest 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, cu excepția proiectelor 2.1, 2.2 și 2.3 în valoare de 25.100.000Euro.

▪ **2.2. Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice**

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui studiu de oportunitate care va avea ca obiectiv determinarea arealului optim pentru dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public, în complementaritate cu serviciul realizat prin proiectele "*Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 1*" și "*Linie verde de autobuze electrice între Petrila – Petroșani – Aninoasa – Vulcan – Lupeni – Uricani Green Line Valea Jiului – componenta 2*". Se va avea în vedere deservirea obiectivelor turistice din cele 6 localități incluse în arealul de studiu și asigurarea legăturii cu Domeniul schiabil Șureanu din Județul Alba.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

▪ **2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice**

Propunerea vizează realizarea unui studiu de oportunitate care va avea ca obiectiv stabilirea necesității și oportunității dezvoltării serviciului de transport public multimodal, care să includă o rețea de tren metropolitan. În cadrul documentației se vor determina aspecte precum capacitatea necesară, rute recomandate, frecvențe de circulație, caracteristici ale mijloacelor de transport, etape de dezvoltare, procese necesare pentru operarea serviciului, cadrul partenerial, etc.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor

Se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, după caz) pentru operarea unor trasee cu circuit închis destinate transportului elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală.

Costuri estimate: 25.000.000 Euro.

2.7. Dezvoltare serviciu de transport public de tip MaaS (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)

Propunerea are ca obiectiv crearea unui serviciu de transport public adaptat nevoilor cetățenilor, în scopul facilitării utilizării acestui model de transport. Organizarea unui astfel de serviciu are la bază următorul principiu general potrivit căruia călătorii aleg traseul și combinația modurilor de transport în funcție de mai mulți factori: Alternativele de mobilitate existente; Atitudine și stil de viață; Informațiile disponibile; Scopul călătoriei; Distanța de parcurs; Durata călătoriei; Costul călătoriei și soluțiile de plată utilizate; Opțiunile de planificare multimodală a călătoriei; Procedura de rezervare; Siguranța și confortul călătoriei; Starea de sănătate a utilizatorului și eventuale probleme de mobilitate ale acestuia.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

2.6. Amenajare terminale intermodale de călători

Proiectul are ca obiectiv realizarea unor terminale de transport public intermodal, de schimb între transportul inter / intra județean și cel local, care asigură preluarea fluxurilor de călători care sosesc în terminal și reîmbarcarea acestora în mijloacele de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Terminalele vor deservi modurile de transport: local, județean, interjudețean, feroviar. Se va urmări ca aceste obiective să fie amplasate în vecinătatea stațiilor de cale ferată.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

2.4. Sistem e-ticketing pentru transportul public

În scopul asigurării unui serviciu de transport public eficient se propune dezvoltarea unui sistem de management al transportului public și e-ticketing integrat între transportul public județean și cel local, în scopul susținerii intermodalității. Actualizarea permanentă a sistemului va ușura achiziționarea legitimațiilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

2.5. Realizare rețea de stații de transport public "smart"

Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 4.500.000 Euro.

2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes

În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes.



Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ 2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public

Conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

▪ 2.10. Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent care va fi activat periodic).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

2.3. Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

În cazul Județului Hunedoara sunt propuse intervenții în domeniul infrastructurii, amenajare terminale intermodale, parcări pentru autovehiculele grele de marfă și dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă:

- 3.1. Amenajare terminale intermodale de marfă
- 3.2. Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene
- 3.3. Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Siguranță și securitate.*

▪ 3.1. Amenajare terminale intermodale de marfă

În scopul susținerii activităților economice prin intermediul unui transport sustenabil, se propune dezvoltarea unui terminal intermodal de marfă cu acces la rețeaua feroviară și autostrada A1. Într-o primă etapă se va realiza un studiu de oportunitate, în scopul stabilirii amplasamentului optim pe baza unei analize multicriteriale.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro.

▪ 3.3. Amenajare parcări pentru autovehiculele grele de marfă

În scopul reducerii impactului asupra mediului și îmbunătățirii siguranței în zona urbană se propune amenajarea de parcări pentru vehiculele grele de marfă cu acces la rețeaua majoră de circulație, în vecinătatea zonelor urbane.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

▪ 3.2. Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene

În scopul monitorizării traficului de marfă din punct de vedere al respectării restricțiilor privind încărcătura vehiculelor în acord cu starea tehnică a infrastructurii, se propune implementarea unui sistemul WIM (Weight in Motion). Acesta utilizează senzori piezoelectrice sau quartz în covorul asfaltic pentru a cântări și a clasifica vehiculele. Cu ajutorul acestui sistem sunt culese informații foarte detaliate, precum: dimensiunile autovehiculelor, tipurile acestora, numărul de osii, greutatea pe osie, greutatea totală a autovehiculului.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

2.4. Sisteme alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă a modurilor de transport individuale motorizate și o completare la transportul public. Mersul pe jos și cu bicicleta sunt accesibile, ieftine și practice pentru orice utilizator, contribuind în același timp la menținerea unei bune stări de sănătate a celui care le practică. Prin urmare, la nivelul Județului Hunedoara se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

Intervențiile propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Calitatea vieții* sunt:

- 4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara
- 4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete
- 4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene
- 4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale
- 4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat
- 4.9. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- 4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

Costurile totale estimate ca fiind necesare pentru implementarea intervențiilor propuse în acest domeniu de interes major sunt estimate la valoare de 119.900.000 Euro, acestea fiind în proporție de 57% eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Beneficiile estimate contribuie la realizarea unui sistem de transport urban durabil prin: (i) reducerea poluării aerului și a poluării fonice, precum și a consumului de energie, (ii) dezvoltarea infrastructurii destinate mijloacelor de transport non-motorizate, (iii) creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane, și

implicit la atingerea obiectivului specific al Programului Regional și a țintelor asumate pentru indicatorul de rezultat: Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile.

4.1. Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara

Proiectului „Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic” are ca obiectiv dezvoltarea rețelei de trasee cicloturistice la nivelul arealului reprezentat de Județul Hunedoara, Județul Arad, Județul Timiș și Județul Caraș-Severin. Pentru implementarea proiectului s-a realizat un parteneriat între județele menționate și unități administrativ-teritoriale traversate de traseele propuse. Implementarea investiției va pune în valoare zona de vest a țării printr-un traseu cicloturistic unitar care să evidențieze și să facă legătura între obiectivele de interes istoric, social-economic sau turistic din cadrul fiecăruia dintre cele patru județe.

Costuri estimate: 45.000.000 Euro.

Amplasarea în teritoriul a obiectivelor de investiție specifice proiectului 4.1 este prezentată în figura de mai jos.

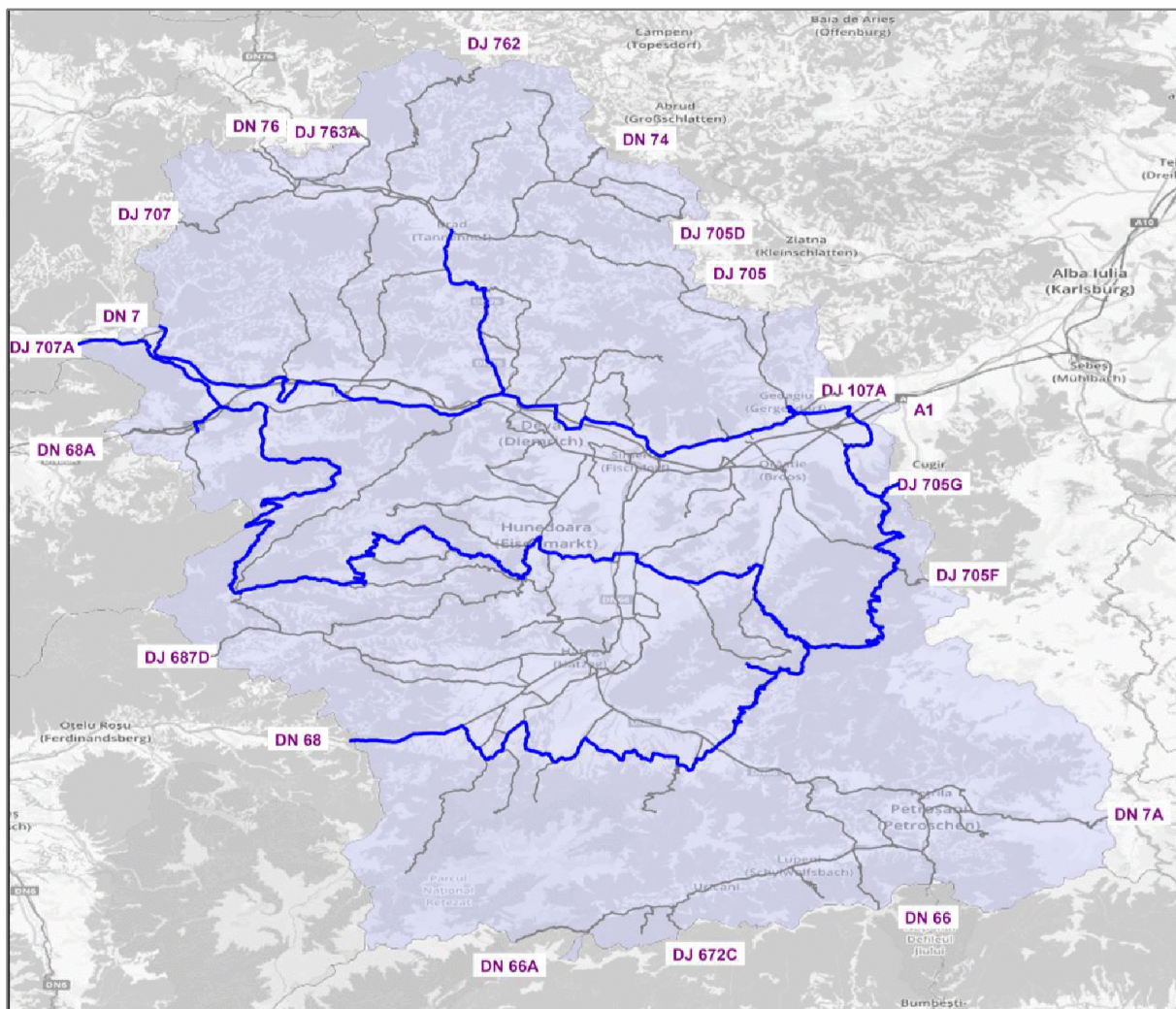


Figura 2.2. Propuneri - Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara.

4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara

Intervenția implică amănajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, în complementaritate cu traseele cicloturistice și cu rețelele existente în interiorul orașelor. Se va avea în vedere dezvoltarea cu prioritate a traseelor de legătură între zonele urbane și cele de interes socio-economic și turistic.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 20.000.000 Euro.

4.3. Înființare centre pentru închiriere biciclete

Proiectul are ca obiectiv facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: la incinta terminalelor de transport public și a stațiilor de capăt, în parcările de tip park&ride, în zonele centrale ale localităților, la capetele traseelor pistelor, în zonele obiectivelor socio-economice și turistice din arealul de studiu. Se propune integrarea tarifară cu sistemul de transport public.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 7.500.000 Euro.

4.5. Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice amplasate pe rețeaua de drumuri județene, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod

corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

▪ 4.4. Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene

În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condițiile de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Costuri estimate: 40.000.000 Euro.

▪ 4.6. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale

În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorităților publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate) în parcul de autovehicule gestionat de Consiliul Județean Hunedoara și instituțiile publice din subordine.

Costuri estimate: 6.000.000 Euro.

▪ 4.8. Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat

Propunerea are ca obiectiv îmbunătățirea siguranței pe rețeaua de drumuri publice și promovarea utilizării modurilor de transport nemotorizate în rândul utilizatorilor din Județul Hunedoara. Campaniile/acțiunile de promovare se pot face prin tipărirea de broșuri, publicarea unor articole de conștientizare în mass media, campanii de afișaj stradal sau activități educative interactive cu grupul țintă.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

▪ 4.9. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete) pe rețeaua de piste pentru biciclete.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

4.7. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule electrice.

Costuri estimate: 90.000 Euro.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acesta sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD al Județului Hunedoara acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Măsurile și acțiunile de intervenție propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Protejarea Mediului, Calitatea vieții*:

- 5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației
- 5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 5.6. Realizare trasee turistice
- 5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 8.200.000 Euro, dintre care 2.100.000 Euro revin proiectelor eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

5.1. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației

Proiectul presupune realizarea de intervenții la nivelul rețelei de drumuri județene în scopul îmbunătățirii siguranței circulației pentru toate categoriile de participanți la trafic (semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; măsuri de calmare a traficului în vederea susținerii deplasărilor nemotorizate; amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată).

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

5.3. Amenajare parcări tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonelor urbane, cu acces la rețeau majoră de circulație. Parcările vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zonele urbane. Se va urmări facilitarea transferului de la autoturismul personal către transportul public, obținându-se desconggestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din orașe și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).

Costuri estimate: 1.500.000 Euro.

5.6. Realizare trasee turistice

Propunerea vizează realizarea unor trasee turistice tematice și promovarea acestora, astfel încât să se obțină direcționarea fluxurilor de trafic efectuate în acest scop. Prin implementarea măsurii se estimează reducerea impactului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței circulației.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

5.4. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor

Educația rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

5.5. Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Vest 2021-2027 Prioritatea 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

5.2. Amenajare parcări publice pe drumurile județene

Propunerea are ca obiectiv amenajarea de parcări publice la nivelul rețelei de drumuri județene, în vecinătatea obiectivelor turistice, în scopul îmbunătățirii siguranței circulației.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Așa cum a fost specificat în *Capitolul 2. Analiza situației existente*, la nivelul teritoriului analizat, zonele cu nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilității sunt zonele centrale ale municipiilor și orașelor din Județul Hunedoara. Acestea sunt zone mixte în care se suprapun funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip locuire, comerț, administrație, funcționând ca poli de transport, cu atractivitate însemnată, atât pentru deplasările pietonale și cu bicicleta, cât și pentru cele realizate cu autovehicule personale. În interiorul zonelor cu nivel ridicat de complexitate punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil. Se propune elaborarea/ actualizarea planurilor urbanistice generale/ zonale aferente zonelor centrale ale unităților administrativ-teritoriale, astfel încât să se creeze cadrul pentru orientarea pe termen mediu și lung către mobilitate durabilă. Măsurile și acțiunile de intervenție propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Calitatea vieții*.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 3.900.000 Euro.

6.2. Elaborarea/ actualizare planuri urbanistice zonale

În scopul dezvoltării integrate a teritoriului zonelor centrale ale orașelor în acord cu principiile mobilității urbane durabile, se propune elaborarea/ actualizarea planurilor urbanistice zonale aferente zonelor centrale ale unităților administrativ-teritoriale.

Costuri estimate: 1.300.000 Euro.

6.1. Actualizare planuri urbanistice generale

În scopul dezvoltării integrate a teritoriului zonelor urbane în acord cu principiile mobilității urbane durabile, se propune actualizarea planurilor urbanistice ale unităților administrativ-teritoriale.

Costuri estimate: 2.600.000 Euro.

2.7. Intermodalitate și operațiuni logistice necesare

Măsurile privind corelarea programelor de circulație aferente transportului public local, celui județean prin curse regulate și transportului feroviar și dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice, precum și amenajarea unor terminale intermodale de călători și marfă, înființare aerodrom și amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonelor urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație, asigură dezvoltarea intermodalității la nivel local:

- 7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local
- 7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
- 7.3. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice (Proiect tratat la punctul 2.1)
- 7.4. Amenajare terminale intermodale de călători (Proiect tratat la punctul 2.6)
- 7.5. Amenajare terminale intermodale de marfă (Proiect tratat la punctul 3.1)
- 7.6. Amenajare parcări tip Park&Ride (Proiect tratat la punctul 5.3)

Proiectele 7.3 – 7.6 s-au regăsit și în cadrul tematicilor *"Transport public"*, *"Transport de marfă"* și *"Managementul traficului"* fiind tratate în cadrul respectivului capitol.

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Protejarea mediului*.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 70.030.000 Euro.

- **7.1. Integrarea programelor de circulație pentru serviciile de transport de persoane disponibile la nivel local**

Propunerea vizează colaborarea cu administratorii serviciilor de transport rutier județean și feroviar în scopul corelării programelor de circulație aferente transportului public local, celui județean prin curse regulate și transportului feroviar.



Costuri estimate: 30.000 Euro.

- **7.2. Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila, Județul Hunedoara**

În scopul susținerii intermodalității se propune înființarea unui aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrila.

Costuri estimate: 70.000.000 Euro.

2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acțiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse următoarele intervenții:

- 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara
- 8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate
- **8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Județului Hunedoara**

Se propune dezvoltarea și menținerea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD al Județului Hunedoara. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Costuri estimate: 216.000 Euro.

- **8.2. Încheierea contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate**

Măsura constă în elaborarea documentațiilor și parcurgerea procedurilor de atribuire a contractelor de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Hunedoara.

Costuri estimate: 30.000 Euro.



ETAPA A IIIa

P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).



Figura 1.1. Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării¹.

Procedura de monitorizare a planului de acțiune presupune parcurgerea unui set de activități, după cum urmează:

¹ Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



- *colectarea datelor;*
- *prelucrarea și analiza datelor;*
- *evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus;*
- *elaborarea unui raport de monitorizare.*

Întregul mecanism de monitorizare propus are caracter repetitiv, raportul de monitorizare fiind elaborat anual pe parcursul perioadei de implementare. Demararea procesului de monitorizare și evaluare a planului de acțiune și programarea în timp a activităților se va realiza de către echipa de monitorizare, astfel încât raportul de monitorizare anual să se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Monitorizarea implementării PMUD al Județului Hunedoara are următoarele obiective:

- *Adaptarea implementării:* Compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și ajustarea în consecință a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă;
- *Actualizarea PMUD:* Fundamentarea variantei actualizate a PMUD (literatura de specialitate recomandă actualizarea PMUD cel puțin o dată la 5 ani²);
- *Calibrarea modelului de transport:* Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de transport utilizat pentru evaluarea indicatorilor;
- *Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.*

Principali indicatori care oferă o imagine asupra performanțelor obținute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acțiune sunt prezentați în tabelul următor.

Tabelul 1.1. Indicatori de monitorizare a implementării PMUD.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2022	Valoare țintă, 2029	Sursa datelor
1.	Mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	autobuz/ microbuz	0	100	Documente de implementare a intervenției
2.	Stații de transport public "smart"	buc.	0	300	
3.	Sistem e-ticketing pentru transportul public	sistem	0	1	
4.	Terminale intermodale de călători	buc.	0	5	
5.	Piste pentru biciclete nou amenajate	km	0	325	
6.	Terminal intermodale de marfă	buc.	0	1	

² Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2022	Valoare țintă, 2029	Sursa datelor
7.	Infrastructura necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	buc.	0	100	
8.	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	47,00	53,00	
9.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	vehicule*km	2.392.660	2.351.697 (scenariul AFM: 2.715.380)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO ₂ /an	313,09	307,82 (scenariul AFM: 338,79)	

Evaluarea valorilor indicatorilor 8-10 (tabelul 1.1) este realizată pe baza modelului de transport, care necesită calibrare periodică pe baza datelor înregistrate în teren referitoare la:

- Parametrii tehnici ai proiectelor implementate;
- Funcțiunile de utilizare a teritoriului;
- Parametrii de operare și tarifare a serviciului de transport public;
- Volumele de trafic înregistrate în secțiuni cheie ale rețelei de transport.

Actualizarea modelului de transport, ca parte componentă a procesului de monitorizare a implementării PMUD necesită dotarea cu instrumente software specializate și instruirea personalului din echipa de monitorizare, astfel încât să dobândească competențele tehnice necesare pentru desfășurarea acestei activități. O altă soluție care poate fi aplicată pentru realizarea acestei etape a PMUD este externalizarea, astfel încât să se asigure desfășurarea fazelor de implementare până la momentul în care dotările tehnice și competențele personalului intern permit desfășurarea în condiții bune a etapei de monitorizare a implementării PMUD. Ca și efort financiar, externalizarea presupune existența unui contract de asistență tehnică, care să conțină următoarele activități:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării proiectelor (date necesare la fundamentarea cererilor de finanțare);
- Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementarea PMUD.



2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de implementare și monitorizare la nivel local.

Responsabilitățile și atribuțiile structurii de implementare și monitorizare a PMUD vor consta în:

- Organizarea, coordonarea și monitorizarea activităților derulate în cadrul proiectelor implementate;
- Planificarea bugetului în vederea asigurării surselor financiare corespunzătoare proiectelor implementate;
- Întocmirea documentațiilor, pregătirea și organizarea procedurilor de achiziții publice pentru atribuirea contractelor de bunuri, servicii și lucrări;
- Asigurarea vizibilității proiectelor implementate în cadrul PMUD, în conformitate cu cerințele finanțatorilor;
- Cooperarea cu managerii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în scopul întocmirii în condiții optime a cererilor de finanțare, rapoartelor de progres, a rapoartelor finale și cererilor de rambursare;
- Identificarea oportunităților de finanțare în vederea atragerii de surse de finanțare care să contribuie la implementarea de proiecte complementare care pot aduce valoare adăugată activităților și proiectelor propuse.

Componenta structurii de implementare a PMUD al Județului Hunedoara va fi stabilită la nivelul Județului Hunedoara. Ulterior, în vederea managementului și monitorizării PMUD, responsabilitățile și atribuțiile persoanelor desemnate să facă parte din echipă, se vor completa în fișele de post specifice fiecărei poziții propuse. Se recomandă ca structura de implementare să includă cel puțin următoarele poziții:

- Responsabil PMUD, cu următoarele atribuții:
 - Planificarea și coordonarea activităților care privesc implementarea proiectelor incluse în PMUD, pentru a asigura atingerea obiectivelor stabilite;



- Monitorizarea implementării activităților și îndeplinirea indicatorilor conform prevederilor fiecărui contract de finanțare;
 - Întocmirea rapoartelor de progres și alte documente administrative, după caz;
 - Verificarea rapoartelor de progres ale proiectelor aflate în implementare;
 - Aprobarea graficelor de depunere ale cererilor de rambursare;
 - Convocarea și conducerea întâlnirilor privind implementarea PMUD și luarea deciziilor privind implementarea portofoliului de proiecte.
- Responsabil domeniul juridic, cu următoarele atribuții:
- Verificarea și avizarea din punct de vedere juridic a activităților de implementare a proiectelor și întocmirea documentației aferente acestora;
 - Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea activităților proiectelor și a contractelor de servicii și lucrări desfășurate în cadrul acestora;
 - Acordarea de consultanță de specialitate compartimentelor implicate în procesul de implementare și monitorizare a proiectelor;
 - Atribuții în procesul de gestionare juridică a asistenței financiare nerambursabile;
 - Reprezentarea intereselor Consiliului Județean Hunedoara din punct de vedere juridic în contractele, parteneriatele, asocierile încheiate pentru implementarea proiectelor.
- Responsabili domeniul tehnic, cu următoarele atribuții:
- Conducerea și coordonarea activităților de pregătire și urmărire a investițiilor publice;
 - Colaborarea cu responsabilul PMUD în activitatea de management al proiectelor privind întocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres;
 - Monitorizarea graficului de implementare a lucrărilor tehnice din cadrul proiectelor;
 - Stabilirea priorităților investițiilor referitoare la proiectele de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru;
 - Coordonarea și verificarea elaborării proiectelor de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru necesare pentru realizarea investițiilor publice;
 - Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea contractelor de lucrări;

În etapa de monitorizare structura de implementare și monitorizare a PMUD, organizată la nivelul Consiliului Județean Hunedoara, va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

- *Reprezentanți ai Consiliului Județean Hunedoara*
Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfășurarea activității de transport și din departamente care interacționează cu mobilitatea.



Reprezentanții acestor departamente vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

■ *Reprezentanți ai UAT-urilor din Județul Hunedoara*

Reprezentanții UAT-urilor pe raza cărora se vor implementa proiectele derulate de CJ Hunedoara vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor specifici proiectelor respective.

■ *Reprezentanți ai Inspectoratului de Poliție al Județului Hunedoara*

Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Inspectoratului de Poliție al Județului Hunedoara vor putea identifica aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din oraș – școli, grădinițe, spitale).

De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

■ *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD al Județului Hunedoara. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

■ *Reprezentanți ai mediului educațional*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Județul Hunedoara.

■ *Reprezentanți ai societății civile*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Județul Hunedoara.

Județul Hunedoara va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.



ANEXE



ANEXA 1

PORTOFOLIUL DE PROIECTE

P.M.U.D. AL JUDEȚULUI HUNEDOARA



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL JUDEȚULUI HUNEDOARA 2023-2028

Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Dezvoltare economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara		Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Eligibili-tate PR Vest 2021-2027, P4
						Periur-bană	Locali-tate			Canti-ere	Total	2023-2024	
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Accesibilitate și conectivitate Dezvoltare economică Siguranță și securitate	Județul HD	1.1	Modernizare DJ 707: lin. jud. Arad - Căzănești - Vaia de Jos, km 22+700 - km 35+700	Implementarea proiectului va contribui la accesibilizarea unui areal cu o dezvoltare structurală deficitară, dar și cu un însemnat potențial economic, turistic, cultural-istoric și balnear. Se estimează înregistrarea unui impact pozitiv asupra dezvoltării economice la nivel județean, regional și național, având în vedere faptul că o infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	DA	km	13,00	2.400.000	3.120.000	15.600.000	12.480.000	NU
				Modernizare DJ 705A: Oraștie - Costești - Sarmizegetusa Regia, km 2+200 - 19+465	Implementarea proiectului va contribui la accesibilizarea unui areal cu o dezvoltare structurală deficitară, dar și cu un însemnat potențial economic, turistic, cultural-istoric și balnear. Se estimează înregistrarea unui impact pozitiv asupra dezvoltării economice la nivel județean, regional și național, având în vedere faptul că o infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă. Reprezintă un proiect matur, pentru care Județul Hunedoara a obținut finanțare din surse nerambursabile (POAT) pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice.	DA	km	17,27	860.000	1.484.790	7.423.950	5.939.160	NU
				Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara Lot 1 - zona Pădureni - DJ 687E: Hunedoara - Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea DJ687E Hunedoara - Teliucu Inferior - Ghelari - Ruda - Poiența Voinii - Vadu Dobrii, tronson km 0+000 - 18+180 și tronson 21+630 - 33+575. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	DA	km	30,13	650.000	1.958.125	9.790.625	7.832.500	NU



Tematică	Obiective strategice	UAȚ	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR-Vest 2021-2027, P4
						Periur-bană	Locali-tate	Canti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2029	
		Județul HD	1.4	Reabilitare DJ 687F: Teiucu Superior (DJ 687E) - Govâjdia - Lelese, pe tronsoanele km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea DJ 687F Teiucu Superior (DJ 687E) - Govâjdia - Lelese, pe tronsoanele km 10+800 - km 13+410, km 14+000 - km 14+600, km 15+050 - km 15+500. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	DA		km	3,66	745.000	272.670	1.363.350	1.090.680	2.726.700	NU	
		Județul HD	1.5	Reabilitare DJ 687D: Teiucu Interior (DJ 687E) - Cincis Cerna - Toplița - Hășdău - Lunca Cernii de Jos - Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului - lim. Jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 - km 15+165, tronson km 2+800 - km 15+165 prin realizarea de lucrări de consolidare. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara - DJ 687D Teiucu Interior (DJ 687E) - Cincis Cerna - Toplița - Hășdău - Lunca Cernii de Jos - Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului - lim. Jud. Caraș-Severin, tronson km 0+000 - km 15+165, tronson km 2+800 - km 15+165 prin realizarea de lucrări de consolidare. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	DA		km	15,17	380.000	576.270	5.186.430	0	5.762.700	NU	
		Județul HD	1.6	Reabilitare DJ 686D: Brazi (DJ 685) - Râu de Mori (DJ 686)	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 686D tronson km 0+000 - 02+258 Brazi (DJ 685) Râu de Mori (DJ 686), prin realizarea de lucrări de consolidare. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	DA		km	2,26	400.000	90.400	813.600	0	904.000	NU	
		Județul HD	1.7	Reabilitare DJ 687A: Hășdat (DJ 687) - Silvasu de Jos - Hăteg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 687A: Hășdat (DJ 687) - Silvasu de Jos - Hăteg (DJ 687G), tronson de reabilitat km 0+000 - km 16+000, prin realizarea de lucrări de consolidare. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	DA		km	15,99	400.000	639.600	5.756.400	0	6.396.000	NU	
		Județul HD	1.8	Reabilitare DJ 686: Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Răușor, km 0+000 - km 27+500	Propunerea are ca obiectiv reabilitarea drumurilor județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al Județului Hunedoara: DJ 686 Sântămăria Orlea (DN 66) - Cabana Răușor, km 0+000 - km 27+500. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	DA		km	27,50	750.000	4.125.000	6.187.500	10.312.500	20.625.000	NU	



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			Cantități	Cost/um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periurbană	Localitate	Cartiere			Total	2023-2024	2025-2027	2028-2029	
		Județul HD	1.9	Modernizare DJ 668A: Sireșangeorgiu (DJ 668) - Chitid - Bosorod - Lunca (DJ 668) - Chitid - Bosorod - Lunca (DJ 705A), km 12+410 - Târsa - Costești - Lunca (DJ 705A), km 15+410. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	DA	3,00	755.000	2.265.000	226.500	2.038.500	0	2.038.500	0	0	NU
		Județul HD	1.10	Modernizare DJ 688: Dobra (DN 68A) - Mihaești - Roșcani - Bătrîna, Km 0+000 - 35+800. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale cu impact în dezvoltarea turistică și la creșterea siguranței circulației.	DA	35,00	750.000	26.250.000	2.625.000	13.125.000	10.500.000				NU
		Județul HD	1.11	Reabilitare podete și lucrări de punere în siguranță a circulației rutiere pe DJ 666B.	DA	5,75	750.000	4.312.500	431.250	3.881.250	0				NU
		Județul HD	1.12	Reabilitare DJ 685: Cămești (DN 68) - Ostrov - Clopotiva - Gura Zlata - Baraj Retezat - Cabana Rotunda, tronson de reabilitat DJ 685 Sector 2, km 8+219 - 32+873. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației. Reprezintă un proiect matur, al cărui indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin Hotărâre a Consiliului Județean Hunedoara.	DA	24,65	750.000	18.490.500	1.849.050	16.641.450	0				NU
		Județul HD	1.13	Modernizare DC 20: Săliștioara - Stoinasa - Lunca, km 0+000 - 3+336 și km 3+336 - 5+336. Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea accesibilității teritoriale și la creșterea siguranței circulației.	DA	5,34	750.000	4.002.000	400.200	3.601.800	0				NU
		Județul HD	1.14	Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de reparații / mentenanță a rețelei de drumuri Județene.	DA	1	30.000	30.000	30.000	0	0	0	0	0	NU



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periur-bană	Locali-tate	Canti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2029		
				și comunale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare													
		Județul HD	1.15	Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO ₂ și a poluării generate de traficul rutier	Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO ₂ , în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul rețelei feroviare cu rol de bariere naturale în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selecția specilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va realiza în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Județului Hunedoara și ținând cont de gradul de adaptare a specilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere și integrarea în peisajul urban. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la modernizarea infrastructurii rutiere.	DA	DA	km	50,00	50.000	250.000	1.000.000	1.250.000	PNRR, AFM, PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU		
		Județul HD	1.16	TransRegio Hunedoara - A1 Sântuhalm - A1	Proiectul are ca obiectiv îmbunătățirea accesibilității către rețeaua TEN-T Core, prin realizarea drumului TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1. Intervențiile propuse includ și realizarea unui pod peste Râul Cerna și pod/pasaj peste CF. Pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice a fost semnat un acord de parteneriat între CJ Hunedoara și CNAR.	DA	DA	km	15,00	3.000.000	4.500.000	9.000.000	31.500.000	POIM, PT 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU		
	Accesibilitate și conectivitate	Județul HD	2.1	Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice	Propunerea vizează realizarea unui studiu de oportunitate care va avea ca obiectiv stabilirea necesității și oportunității dezvoltării serviciului de transport public multimodal, care să includă o rețea de tren metropolitan. În cadrul documentației se vor determina aspecte precum capacitatea necesară, rute recomandate, frecvențe de circulație, caracteristici ale mijloacelor de transport, etape de dezvoltare, procese necesare pentru operarea serviciului, cadrul partenerial, etc.	DA	DA	buc	1	50.000	50.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU		
2. Transport public	Siguranță și securitate Protejarea mediului Calitatea vieții	Județul HD	2.2	Studiu privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui studiu de oportunitate care va avea ca obiectiv determinarea arealului optim pentru dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public, în complementarity cu serviciul realizat prin proiectele "Linie verde de autobuze electrice între Petrița - Petrosani - Aninoasa - Vulcan - Lupeni - Urlicani Green Line Valea Jiului - componenta 1" și "Linie verde de autobuze electrice între Petrița - Petrosani - Aninoasa - Vulcan - Lupeni - Urlicani Green Line Valea Jiului - componenta 2". Se va avea în vedere deservirea obiectivelor turistice din cele 6 localități incluse în arealul de studiu și asigurarea legăturii cu Domeniul schiabil Șureanu din Județul Alba.	DA	DA	buc	1	50.000	50.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU		



Tematică	Obiective strategice	UAȚ	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			UM	Cantități	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2023-2024	2025-2027		
		Județul HD	2.3	Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	Se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, după caz) pentru operarea unor trasee cu circuit închis destinate transportului elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală.	DA	DA	buc	100	250.000	5.000.000	7.500.000	12.500.000	PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	NU	
		Județul HD	2.4	Sistem e-ticketing pentru transportul public	În scopul asigurării unui serviciu de transport public eficient se propune dezvoltarea unui sistem de management al transportului public și e-ticketing integrat între transportul public județean și cel local, în scopul susținerii intermodalității. Actualizarea permanentă a sistemului va ușura achiziționarea legitimărilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.	DA	DA	buc	1	5.000.000	500.000	2.000.000	2.500.000	PR Vest 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	
		Județul HD	2.5	Realizare rețea de stații de transport public "smart"	Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilitate urbană de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.	DA	DA	buc	300	15.000	450.000	2.250.000	1.800.000	PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA	
		Județul HD	2.6	Amenajare terminale intermodale de călători	Proiectul are ca obiectiv realizarea unor terminale de transport public intermodal, de schimb între transportul inter / intra județean și cel local, care asigură preluarea fluxurilor de călători care sosesc în terminal și reîmbarcarea acestora în mijloacele de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Terminalele vor deservi modurile de transport: local, județean, interjudețean, feroviar. Se va urmări ca acestea obiective să fie amplasate în vecinătatea stațiilor de cale ferată.	DA	DA	buc	5	1.000.000	1.000.000	1.000.000	3.000.000	PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA	



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			Cantități	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periurbană	Localitate	Cartiere			UM	Total	2023-2024	2025-2027	
		Județul HD	2.7	Dezvoltare serviciu de transport public de tip Maas (Mobility as a Service/ Mobilitatea ca serviciu)	Propunerea are ca obiectiv crearea unui serviciu de transport public adaptat nevoilor cetățenilor, în scopul facilitării utilizării acestui mod de transport. Organizarea unui astfel de serviciu are la bază următoarele principii generale, potrivit cărora călătorii aleg traseul și combinația modurilor de transport în funcție de mai mulți factori: Altemative de mobilitate existente; Atitudine și stil de viață; Informațiile disponibile; Scopul călătoriei; Distanța de parcurs; Durata călătoriei; Costul călătoriei și soluțiile de plată utilizate; Opțiunile de planificare multimodală a călătoriei; Procedura de rezervare; Siguranța și confortul călătoriei; Starea de sănătate a utilizatorului și eventuale probleme de mobilitate ale acestuia.	DA	DA	buc	1	500.000	0	300.000	200.000	DA	
		Județul HD	2.8	Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu automobilul ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.	DA		buc	6	100.000	100.000	300.000	200.000	DA	
		Județul HD	2.9	Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes	În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes.	DA		buc	1	30.000	0	30.000	0	DA	
		Județul HD	2.10	Derularea de programe de încurajare a utilizării transportului public	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent care va fi activat periodic).	DA		buc	6	100.000	100.000	300.000	200.000	DA	
3. Transport de marfă	Accesibilitate și conectivitate	Județul HD	3.1	Amenajare terminale intermodale de marfă	În scopul sustinerii activităților economice prin intermediul unui transport sustenabil, se propune dezvoltarea unui terminal intermodal de marfă cu acces la rețeaua feroviară și autostrada A1. Într-o primă etapă se va realiza un studiu de oportunitate, în scopul stabilirii amplasamentului optim pe baza unei analize multicriteriale.	DA		buc	1	3.000.000	0	900.000	2.100.000	NU	
3. Transport de marfă	Dezvoltare economică	Județul HD	3.2	Dezvoltare sisteme de monitorizare a traficului de marfă pe rețeaua de drumuri județene	În scopul monitorizării traficului de marfă din punct de vedere al respectării restricțiilor privind încărcătura vehiculelor în acord cu starea tehnică a infrastructurii, se propune implementarea unui sistem WIM (Weight in Motion). Acesta utilizează senzori piezoelectrice sau quartz în covorul asfaltic pentru a cântări și a clasifica vehiculele. Cu ajutorul acestui sistem sunt culese informații foarte detaliate, precum: dimensiunile autovehiculelor,	DA		buc	1	1.000.000	0	1.000.000	0	NU	



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periurbană	Localitate	Cartiere			UM	Total	2023-2024		
		Județul HD	3.3	Amenajare parcuri pentru autovehiculele grele de marfă	Tipurile acestora, numărul de osii, greutatea pe osie, greutatea totală a autovehiculului. În scopul reducerii impactului asupra mediului și îmbunătățirii siguranței în zona urbană se propune amenajarea de parcuri pentru vehiculele grele de marfă cu acces la rețeaua majoră de circulație, în vecinătatea zonelor urbane.	DA	buc	5	10.000	50.000	0	50.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		Județul HD	4.1	Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic - Județul Hunedoara	Proiectului „Cu bicicleta prin vest-traseu cicloturistic” are ca obiectiv dezvoltarea rețelei de trasee cicloturistice la nivel arealului reprezentat de Județul Hunedoara, Județul Arad, Județul Timiș și Județul Caraș-Severin. Pentru implementarea proiectului s-a realizat un parteneriat între județele menționate și unități administrative teritoriale traversate de traseele propuse. Implementarea investiției va pune în valoare zona de vest a țării printr-un traseu cicloturistic unitar care să evidențieze și să facă legătura între obiectivele de interes istoric, social-economic sau turistic din cadrul fiecăruia dintre cele patru județe.	DA	km	225	200.000	45.000.000	4.500.000	40.500.000	0	PNRR, Buget local, Alte surse	NU
	Accesibilitate și conectivitate Siguranță și securitate Protejarea mediului Calitatea vieții	Județul HD	4.2	Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor la nivelul județului Hunedoara	Intervenția implică amănajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, în complementaritate cu traseele cicloturistice și cu rețelele existente în interiorul orașelor. Se va avea în vedere dezvoltarea cu prioritate a traseelor de legătură între zonele urbane și cele de interes socio-economic și turistic.	DA	km	100	200.000	20.000.000	2.000.000	8.000.000	10.000.000	PNRR, PR Vest 2021-2027, AFM, Buget local, Alte surse	DA
		Județul HD	4.3	Înfrînțare centre pentru închiriere biciclete	Proiectul are ca obiectiv facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: la incinta terminalurilor de transport public și a stațiilor de capăt, în parcurile de tip park&ride, în zonele centrale ale localităților, la capetele traseelor pistelor, în zonele obiectivelor socio-economice și turistice din arealul de studiu. Se propune integrarea tarifară cu sistemul de transport public.	DA	centru	100	75.000	7.500.000	3.750.000	3.750.000	0	PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		Județul HD	4.4	Amenajarea de trotuare de-a lungul drumurilor județene	În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.	DA	mp	200000	200	40.000.000	4.000.000	16.000.000	20.000.000	PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibili-tate PR Vest 2021-2027, P4
						Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2029	
		Județul HD	4.5	Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	<p>În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2021-/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014, privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice amplasate pe rețeaua de drumuri județene, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tinerilor utilizatori. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.</p>	DA	DA	buc	100	10.000	1.000.000	100.000	400.000	500.000	DA	
		Județul HD	4.6	Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale	<p>În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorităților publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate) în parcul de autovehicule gestionat de C.J. Hunedoara și instituțiile publice din subordine.</p>	DA		buc	100	60.000	600.000	2.400.000	3.000.000	NU		
		Județul HD	4.7	Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	<p>În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule electrice.</p>			buc	3	30.000	30.000	30.000	30.000	NU		
		Județul HD	4.8	Derulare campanii/ acțiuni de promovare a transportului nemotorizat	<p>Propunerea are ca obiectiv îmbunătățirea siguranței pe rețeaua de drumuri publice și promovarea utilizării modurilor de transport nemotorizate în rândul utilizatorilor din Județul Hunedoara. Campaniile/acțiunile de promovare se pot face prin tipărirea de broșuri, publicarea unor articole de conștientizare în mass media, campanii de afișaj strădal sau activități educative interactive cu grupul țintă.</p>	DA		buc	6	50.000	300.000	50.000	150.000	100.000	DA	
		Județul HD	4.9	Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)	<p>În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete) pe rețeaua de piste pentru biciclete.</p>	DA		buc	1	10.000	10.000	0	10.000	0	NU	



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			Cantitate	Cost/um [EUR]	Cost [EUR]			Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4
						Periurbană	Localitate	Cartiere			Total	2023-2024	2025-2027	
5. Managementul traficului	Accesibilitate și conectivitate protejarea Medului Calitatea vieții	Județul HD	5.1	Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației	Proiectul presupune realizarea de intervenții la nivelul rețelei de drumuri județene în scopul îmbunătățirii siguranței circulației pentru toate categoriile de participanți: la trafic (semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; măsuri de calmare a traficului în vederea susținerii deplasărilor nemotorizate; amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată).	DA	buc	1	5.000.000	500.000	2.000.000	2.500.000	NU	
				Amenajare parcuri publice pe drumurile județene	Propunerea area ca obiectiv amenajarea de parcuri publice la nivelul rețelei de drumuri județene, în vechinătatea obiectivelor turistice, în scopul îmbunătățirii siguranței circulației.	DA	buc	10	100.000	100.000	400.000	500.000	NU	
				Amenajare parcuri tip Park&Ride	Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcuri de tip Park&Ride la periferia zonelor urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație. Parcățile vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zonele urbane. Se va urmări facilitarea transferului de la automobilul personal către transportul public, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din oraș și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).	DA	buc	5	300.000	150.000	750.000	600.000	DA	
		Județul HD	5.4	Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	Educația rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modalitățile de transport durabile.	DA	buc	6	50.000	50.000	100.000	100.000	DA	
				Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modalitățile de transport durabile.	DA	buc	6	50.000	50.000	100.000	100.000	DA	



Tematică	Obiective strategice	UAT	ID Proiect	Proiect/Măsură	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR Vest 2021-2027, P4	
						Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2029		Sursa de finan-tare
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate și conectivitate Calitatea vieții	Județul HD	5.6	Realizare trasee turistice	Propunerea vizează realizarea unor trasee turistice tematiche și promovarea acestora, astfel încât să se obțină direcționarea fluxurilor de trafic efectuate în acest scop. Prin implementarea măsurii se estimează reducerea impactului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței circulației.				buc	1	100.000	0	50.000	50.000	PNRR, Buget local, Alte surse	NU	
		Județul HD	6.1	Actualizare planuri urbanistice generale	În scopul dezvoltării integrate a teritoriului zonelor urbane în acord cu principiile mobilității urbane durabile, se propune actualizarea planurilor urbanistice ale unităților administrativ-teritoriale.	DA			buc	13	200.000	260.000	1.300.000	1.040.000	PNRR, Buget local, Alte surse	NU	
		Județul HD	6.2	Elaborarea/actualizare planuri urbanistice zonale	În scopul dezvoltării integrate a teritoriului zonelor centrale ale orașelor în acord cu principiile mobilității urbane durabile, se propune elaborarea/actualizarea planurilor urbanistice zonale aferente zonelor centrale ale unităților administrativ-teritoriale.	DA			buc	13	100.000	130.000	650.000	520.000	PNRR, Buget local, Alte surse	NU	
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	Accesibilitate și conectivitate Dezvoltare economică Protejarea mediului	Județul HD	7.1	Integrarea programelor de circulație pentru servicii de transport de persoane disponibile la nivel local	Propunerea vizează colaborarea cu administratorii serviciilor de transport rutier județean și feroviar în scopul corelării programelor de circulație aferente transportului public local, celui județean prin curse regulate și transportului feroviar.				buc	3	10.000	10.000	10.000	10.000	Buget local, Alte surse	NU	
		Județul HD	7.2	Înființare aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrița, Județul Hunedoara	În scopul susținerii intermodalității se propune înființarea unui aerodrom pe dealul Maleii, în zona fostelor halde de steril în Orașul Petrița.	DA			buc	1	70.000.000	0	21.000.000	49.000.000	PT 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU	
		Județul HD	7.3	Studiu de oportunitate privind dezvoltarea transportului public multimodal cu mijloace ecologice (Proiect tratat la punctul 2.1)	Propunerea vizează realizarea unui studiu de oportunitate care va avea ca obiectiv stabilirea necesității și oportunității dezvoltării serviciului de transport public multimodal, care să includă o rețea de tren metropolitan. În cadrul documentației se vor determina aspecte precum capacitatea necesară, rute recomandate, frecvențe de circulație, caracteristici ale mijloacelor de transport, etape de dezvoltare, procese necesare pentru operarea serviciului, cadrul partenerial, etc.	DA			buc	1	50.000						
		Județul HD	7.4	Amplasare terminate intermodale de călători (Proiect tratat la punctul 2.6)	Proiectul are ca obiectiv realizarea unor terminale de transport public intermodal, de schimb între transportul inter / intra județean și cel local, care asigură preluarea fluxurilor de călători care sosesc în terminat și reîmbarcarea acestora în mijloacele de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Terminalele vor deservi modurile de transport: local, județean, interjudețean, feroviar. Se va urmări ca acestea obiective să fie amplasate în vecinătatea stațiilor de cale ferată.	DA			buc	5	1.000.000						



COSTURI P.M.U.D. AL AL JUDEȚULUI HUNEDOARA 2023-2028

Total: 452.549.550 EUR, din care:

- în perioada 2023-2024: 42.424.855 EUR
- în perioada 2025-2027: 214.847.855 EUR
- în perioada 2028-2029: 195.276.840 EUR

NOTĂ:

Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.



ANEXA 2

PROIECTE EXTRASE DIN P.M.U.D.-uri APROBATE DE U.A.T.-uri DIN JUDEȚUL HUNEDOARA



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Deva	1.1	Îmbunătățirea infrastructurii fizice în localitățile aparținătoare, prin modernizarea străzilor, iluminatului public, relocare în subsol rețele supraterane în UAT Deva
	Deva	1.2	Reabilitarea infrastructurii rutiere pe Calea Zarandului, ca rută principală pentru transportul de marfă
	Deva	1.3	Modernizare drum acces Capelă - Cimitir Catolic din satul Cristur
	Deva	1.4	Modernizare strada Alunului
	Deva	1.5	Modernizare DN 7 Deva sector cuprins între km 384+588 - km 387+000
	Deva	1.6	Modernizare DN 7 Deva sector cuprins între km 387+000 - km 389+750
	Deva	1.7	Modernizare DN 7 Deva sector cuprins între km 389+750 - km 393+000
	Deva	1.8	Prelungire strada C.A. Rosetti spre Str. Doctor Victor Suiaga
	Deva	1.9	Ruta secundară Deva-Cristur, între strada Zăvoi și Str. Bucovina
	Deva	1.10	Extinderea infrastructurii rutiere și pietonale în Cartierul Mureș
	Deva	1.11	Extinderea infrastructurii rutiere și pietonale în zonele de expansiune urbană Nord - Est inclusiv poduri peste Râul Mureș și amenajarea intersecțiilor
	Deva	1.12	Extinderea infrastructurii rutiere și pietonale în zonele de expansiune urbană Est, inclusiv pod peste Râul Mureș și amenajarea intersecțiilor
	Deva	1.13	Extinderea infrastructurii rutiere și pietonale în zonele de expansiune urbană Sud, inclusiv poduri/ podețe peste Pârâul Ursului și amenajarea intersecțiilor
	Deva	1.14	Extinderea infrastructurii rutiere și pietonale în zonele de expansiune urbană Vest
	Deva	1.15	Amenajare sens giratoriu strada Hărăului
	Deva	1.16	Construirea unui pod în continuarea străzii Balata pentru asigurarea legăturii rutiere, velo și pietonale cu cartierul Grigorescu
	Deva	1.17	Coridor de mobilitate durabilă pe str. Gheorghe Barițiu
	Deva	1.18	Coridor de mobilitate durabilă pe str. Ciprian Porumbescu
	Deva	1.19	Coridor de mobilitate durabilă pe B-dul. 22 Decembrie de la intersecția cu B-dul N. Bălcescu până la sens giratoriu - Calea Zarandului
	Deva	1.20	Coridor de mobilitate durabilă pe Calea Zarandului, de la Strada Mărăști până la Gara Deva
	Deva	1.21	Coridor de mobilitate durabilă pe Str. Dr. Victor Șuiagă



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	1.22	Coridor de mobilitate durabilă prin reorganizarea circulațiilor pe str. Mihai Eminescu, între Str. Gheorghe Baritiu și Str. Carpați
	Deva	1.23	Coridor de mobilitate durabilă în zona de expansiune urbană Mureș - faza I
	Deva	1.24	Coridor de mobilitate durabilă în zona de expansiune urbană Mureș - faza II
	Deva	1.25	Coridor de mobilitate durabilă Piața Victoriei, până la intersecția cu Bulevardul Decebal
	Deva	1.26	Coridor de mobilitate durabilă pe Str. Nicolae Grigorescu și Str. Griviței și Râul Mureș
	Deva	1.27	Reabilitarea infrastructurii pe coridoarele deservite de transportul public
	Deva	1.28	Coridor de mobilitate pe str. Horea, inclusiv pista velo
	Deva	1.29	Coridor de mobilitate pe B-dul. Iuliu Maniu, inserare inclusiv pista velo
	Deva	1.30	Coridor de mobilitate pe B-dul. Nicolae Bălcescu - Str. Dorobanților, inclusiv pista velo
	Deva	1.31	Coridor de mobilitate pe Str. Oituz, Str. Carpați, str. Mărăști, inclusiv pista velo
	Deva	1.32	Coridor de mobilitate pe Calea Zarandului între Strada Mărăști și sens giratoriu Shopping City Deva, inclusiv pista velo
	Deva	1.33	Coridor de mobilitate pe Str. Mihai Eminescu, între str. Oituz și str. Carierei, inclusiv pista velo
	Deva	1.34	Coridor de mobilitate pe Str. Titu Maiorescu, între str. Oituz și B-dul. N. Bălcescu, str. Minerului, inclusiv pista velo
	Deva	1.35	Coridor de mobilitate pe B-dul Decebal - B-dul 1 Decembrie 1918 și 22 Decembrie (până în Strada Ciprian Porumbescu), introducerea de benzi dedicate de transport public și piste velo
	Deva	1.36	Coridor de mobilitate pe B-dul Decebal - B-dul 22 Decembrie și zona adiacentă și instituirea benzilor dedicate de transport public și piste velo
	Deva	1.37	Coridor de mobilitate durabilă pe B-dul Mihail Kogălniceanu
	Deva	1.38	Drum expres Oradea - Beiuș - Deva, Simeria - Petroșani - Târgu Jiu, Arad - Ilia
	Deva	1.39	Realizarea unei legături la Autostrada A1, conform variantelor prezentate în PUG
	Deva	1.40	Reabilitare, modernizare pasaj rutier situat pe DN 7 ieșire Sântuhalm
	Deva	1.41	Dezvoltarea și creșterea mobilității locale și regionale prin amenajarea unui nod rutier de legătură cu A1 în zona Deva, Sântuhalm
	Deva	1.42	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere urbane



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	1.43	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere urbane pe următoarele artere de circulație: Zona Vulcan: Str. Granitului, Al. Cascadei, Str. Roci, Str. Cozia, Drum de legătură Str. Vulcan - Str. Coziei; Zona Archia: Str. Principală sat Archia; Zona Sântuhalm: Str. Eternității, Str. Fermierilor, Str. Armindenului, Zona Bîrcea Mică: Modernizare Str. Câmpului; Zona Orizont - Zăvoi: Str. Lotusului, Str. Nordului, Str. Hortensiei, Str. Zenitului, Str. Viorelelor, Amenajare trotuare pe Str. Zăvo; Alte zone: - Str. Petre Ispirescu (Str. Sadoveanu în 22 Decembrie - lângă Direcția Sanitar Veterinară), Prelungire Str. Brândușei, Sens giratoriu Eminescu - Minerului, Modernizare prelungire Str. Petru Rareș
	Deva	1.44	Modernizarea DJ 687: Sântuhalm - Hunedoara - Călan km 13+150-22+281
	Deva	1.45	Dezvoltarea și creșterea mobilității locale durabile prin realizarea Pasajului denivelat auto și pietonal peste Calea Ferată, DN 7/ Calea Zarandului - Cartier Grigorescu, județ Hunedoara
	Deva	1.46	Dezvoltarea și creșterea mobilității locale și regionale durabile în vederea interconectării la TEN-T prin construire nod rutier A1 - Deva - DN7 - DN 76, județ Hunedoara
	Deva	1.47	Construirea, modernizarea și extinderea rețelei de transport care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T
	Deva	1.48	Reabilitarea și modernizarea unor artere de circulație adiacente pentru legătura cu DJ 687 (noile artere de circulație vor reprezenta o variantă de legătură între Archia și DJ 687)
	Brad	1.49	Reabilitare / modernizare străzi (rețea transport public)
	Brad	1.50	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 1
	Brad	1.51	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 2
	Brad	1.52	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 3
	Brad	1.53	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 4
	Brad	1.54	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 5
	Brad	1.55	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 6
	Brad	1.56	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 7
	Brad	1.57	Reabilitare / modernizare străzi (fără rețea transport public) - pachet 8
	Brad	1.58	Realizare circulații carosabile - legături noi în rețea (conform PUG)



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Brad	1.59	Realizare drum de centură pe latura de SE, între DN 76 și DN 74
	Brad	1.60	Realizare pod nou peste râul Crișul Alb și pâraul Luncoi
	Brad	1.61	Construire pod peste Râul Crișul Alb pe Str. Cloșca
	Brad	1.62	Realizarea de perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
	Hunedoara	1.63	Coridor integrat: bandă rutieră, pistă velo și trotuar pe ambele maluri ale Râului Cerna: Str. Cerna, Str. Dragoș Vodă, segmente noi, str. Carpați, str. Stufit, inclusiv construirea/ modernizarea podurilor: Buituri, Dorobanților, Ecaterina Varga, Mihai Viteazul, Zgurii, Piața Iancu de Hunedoara, Constantin Bursan
	Hunedoara	1.64	Coridor integrat: benzi rutiere, benzi dedicate bus, pistă velo și trotuare în platforma EcoSid, cu accese către artera Cerna
	Hunedoara	1.65	Modernizare coridor de mobilitate: Str. Rotarilor și punte pietonală către B-dul Elisabeta Mărgineanu
	Hunedoara	1.66	Modernizarea străzii Stufit pentru accesibilizare Răcăștia - Peștișu Mare
	Hunedoara	1.67	Modernizarea străzilor de importanță locală
	Hunedoara	1.68	Modernizarea strazii C-tin Bursan - DJ 687J pentru accesibilizare Boș și Zlaști către centrul municipiului
	Lupeni	1.69	Extindere șosea de centură strada Zănoaga din Municipiul Lupeni
	Lupeni	1.70	Reabilitare DN 66A în Municipiul Lupeni
	Lupeni	1.71	Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni LOT 1
	Lupeni	1.72	Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni LOT 2
	Lupeni	1.73	Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni LOT 3
	Lupeni	1.74	Modernizare rețea rutieră în Municipiul Lupeni LOT 4
	Lupeni	1.75	Reabilitare drum de centură și podul peste pâraul Brăița
	Orăștie	1.76	Coridor integrat de mobilitate durabilă str. Gării
	Orăștie	1.77	Coridor integrat de mobilitate durabilă str. Luncii
	Orăștie	1.78	Coridor integrat de mobilitate durabilă str. Pricazului
	Orăștie	1.79	Coridor durabil de mobilitate durabilă - Str. Căstăului
	Orăștie	1.80	Coridor durabil de mobilitate durabilă - Str. Nicolae Titulescu
	Orăștie	1.81	Coridor durabil de mobilitate durabilă - Gheorghe Lazăr (parțial) - Str. Plantelor - Tudor Vladimirescu - Libertății
	Orăștie	1.82	Coridor durabil de mobilitate durabilă - Nicolae Bălcescu - Octavian Goga - Avram Iancu



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Orăștie	1.83	Modernizarea străzilor: Str. General Zănescu, Str. Erou Ovidiu Munteanu, Str. Dominic Stanca, Str. George Coșbuc, Str. Luminii, Str. Grădiștei
	Orăștie	1.84	Modernizare stradă de legătură între Gheorghe Doja și Tudor Vladimirescu
	Orăștie	1.85	Reconfigurare stradă Gheorghe Lazăr pe principiul "walkable street"
	Orăștie	1.86	Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local
	Orăștie	1.87	Modernizarea infrastructurii rutiere în zonele de expansiune urbană
	Petroșani	1.88	Modernizarea străzilor Digului, Boțoni, Mândra, Nouă, Sirenei din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.89	Reabilitare strada General Vasile Milea și strada Maleia din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.90	Reabilitarea străzilor Lunca, Anton Pann, Cuza Vodă din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.91	Modernizare strada Sălătruc din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.92	Modernizare străzi Bucegi, Cârjei, Mureșului, Depoului, Transilvaniei din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.93	Modernizare strada Șoimilor din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.94	Modernizare strada Slătinoara din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.95	Modernizarea străzilor Uzinei, Pomilor, Poenilor, Mărășești din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.96	Modernizarea străzilor 1 Mai, Dr. Ing. Căprar I. Nicolae, Măgurii, Căprioarei, Voievodului, Cerbului, Salcânilor din Municipiul Petroșani
	Petroșani	1.97	Realizare variantă de ocolire Petroșani
	Vulcan	1.98	Reabilitare / modernizare străzi în localitatea Vulcan, pe care circula transport public
	Vulcan	1.99	Reabilitare/ modernizare străzi în localitatea Vulcan, fără transport public
	Vulcan	1.100	Reabilitare DN 66A în Municipiul Vulcan
	Aninoasa	1.101	Reabilitare/ modernizare străzi în Orașul Aninoasa
	Aninoasa	1.102	Reabilitare poduri și podețe de-a lungul DJ 666B în Orașul Aninoasa
	Geoagiu	1.103	Construire centură ocolitoare a Zonei Centrale, pe la sud de aceasta (traseul propus va oferi acces și către Stațiunea Geoagiu-Băi)
	Geoagiu	1.104	Construire pod nou peste Valea Geoagiului (pe traseul variantei de deviere a traficului greu de tranzit- DJ 107A)



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Geoagiu	1.105	Reabilitarea (sistemizarea și asfaltarea) străzilor din satele aparținătoare (Aurel Vlaicu, Băcăia, Bozeș, Cigmău, Gelmar, Homorod, Memezeu-Văleni, Renghet, Văleni) și din zona periurbană a Geoagiului, a traseului de acces alternativ către Geoagiu Băi și a celor către zone care conțin monumente istorice (Drumul Roman).
	Geoagiu	1.106	Completarea sistemului de circulații prin construirea de străzi noi pe trasee de drum existente/ pe trasee noi în interiorul parcelarului existent (conform PUG)
	Geoagiu	1.107	Reabilitarea podurilor rutiere degradate (inclusiv trotuare) care traversează Valea Geoagiului
	Hateg	1.108	Construirea variantei ocolitoare a Orașului Hațeg pe direcția Sud - Nord - Est
	Petrila	1.109	Modernizarea infrastructurii rutiere în Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	1.110	Modernizare șosea de centură a Orașului Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	1.111	Reabilitare străzi de interes local în Orașul Petrila - etapa IV, Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Petrila	1.112	Realizarea legăturii dintre DN 66A - giratoriu Dărănești - DJ 709K - drum tehnologic - str. Dobrești - DJ 709K și DN 7A în Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	1.113	Modernizarea străzilor din localitatea componentă Cimpa, Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	1.114	Extindere și modernizare drum agricol - Dealul Maleii Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Petrila	1.115	Realizarea podului Prieteniei din Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Simeria	1.116	Modernizarea continuă a infrastructurii de interes local - Etapa I
	Simeria	1.117	Modernizare coridor Avram Iancu - Atelierelor - Traian
	Simeria	1.118	Modernizarea continuă a infrastructurii de interes local - Etapa II
	Simeria	1.119	Modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere în zonele de expansiune urbană ale Orașului Simeria
	Uricani	1.120	Modernizarea și reabilitarea străzilor și aleilor din Orașul Uricani
	Uricani	1.121	Modernizare drumuri în Orașul Uricani, Valea de Brazi și Câmpu lui Neag
	2. Transport public	Deva	2.1
Deva		2.2	Achiziție mijloace de transport ecologice transport metropolitan



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	2.3	Sistem e-ticketing pentru mijloacele de transport ADI ZM Deva
	Deva	2.4	Implementare stații de îmbarcare-debarcare călători transport public metropolitan, inclusiv cu funcțiuni Smart-City
	Deva	2.5	Dezvoltarea și optimizarea sistemului de transport public la nivelul Municipiului Deva prin înființarea și dotarea autobazei
	Deva	2.6	Înființare ADI Transport Zona Metropolitană Deva
	Deva	2.7	Blue Line - linie de transport în comun electric care să faciliteze o bună legătură între orașele din sistemul urban Hunedoara - Deva - Călan - Simeria
	Deva	2.8	Achiziție mijloace de transport ecologice pentru transportul public local: autobuze ecologice
	Deva	2.9	Sistem e-ticketing pentru mijloacele de transport public urban
	Deva	2.10	Modernizare stații de îmbarcare-debarcare călători transport public, inclusiv cu funcțiuni Smart-City
	Deva	2.11	Studiu de Oportunitate privind modernizarea sistemului de transport public local prin reconfigurarea rețelei și adăugarea de noi linii
	Deva	2.12	Sprijin pentru lucrări de modernizare a rețelei feroviare
	Deva	2.13	Echiparea microbuzelor/ autobuzelor cu contoare de măsurare a consumului de carburanți și cu senzori de măsurare a presiunii în pneuri
	Deva	2.14	Realizarea unui traseu „buclă” nou între Deva și Hunedoara pentru transportul generat de navetism
	Deva	2.15	Extindere traseu de transport public local spre Cartierul Grigorescu
	Deva	2.16	Dezvoltarea extinsă a zonei de acoperire a transportului public urban și creșterea nivelului de accesibilitate al populației la acest mod de transport
	Deva	2.17	Implementarea unui sistem de taxare integrat pentru transportul public local, metropolitan, bike-sharing, parcare, transport telecabină
	Deva	2.18	Debarcadere și rută navigabilă în Municipiul Deva și localitățile asociate - Râul Mureș
	Deva	2.19	Amenajare nod intermodal Gara Deva
	Deva	2.20	Amenajarea cursului navigabil pe Mureș de la frontieră până la Alba Iulia și a portului în Municipiul Deva
	Brad	2.21	Studiu privind reorganizarea sistemului de transport public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad
	Brad	2.22	Achiziționare autobuze ecologice transport local
	Brad	2.23	Achiziționare mijloace de transport pentru transportul elevilor



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Brad	2.24	Amenajare stații de transport public
	Brad	2.25	Implementare sistem de bilete integrat pentru călători, e-ticketing
	Brad	2.26	Dezvoltare terminal de transport public (stație de capăt și autobază)
	Brad	2.27	Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de TP, mobilitate urbană și puncte de interes
	Brad	2.28	Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	Hunedoara	2.29	Continuare achiziție autobuze electrice - dimensiune medie și mică
	Hunedoara	2.30	Eficientizarea sistemului de transport public prin extinderea și modernizarea autobazei cu sisteme de alimentare pentru autobuze electrice
	Hunedoara	2.31	Extinderea sistemului e-ticketing și informare călători
	Hunedoara	2.32	Modernizarea stațiilor de transport călători - etapa a II-a
	Hunedoara	2.33	Dezvoltarea unui sistem de transport public școlar
	Hunedoara	2.34	Terminal intermodal feroviar-rutier și pentru curse interjudețene în zona Draxlmaier, modernizare str. Buituri și restructurarea liniilor de CF din interiorul municipiului
	Lupeni	2.35	Dezvoltarea sistemului de transport public în Municipiul Lupeni
	Lupeni	2.36	Realizarea legăturii intrare Lupeni (cartier nou) - Stațiunea Straja prin construirea unei telecabine
	Orăștie	2.37	Elaborarea unui Studiu de Oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public
	Orăștie	2.38	Achiziția de autobuze electrice
	Orăștie	2.39	Organizarea de trasee de transport public local
	Orăștie	2.40	Amenajarea de stații de îmbarcare/ debarcare călători, cu funcțiuni de informare călători
	Orăștie	2.41	Sistem e-ticketing și informare călători
	Orăștie	2.42	Construirea unei autobaze pentru gararea mijloacelor de transport
	Orăștie	2.43	Amenajarea unui terminal intermodal Piața Gării
	Petroșani	2.44	Amenajare linie de transport ecologic pe cablu tip Telegondolă între străzile Rusu și Alpina, situate în intravilanul Municipiului Petroșani
	Vulcan	2.45	Dezvoltare și extindere rețea de transport public local pentru zona Dealul Babii și Pasul Vâlcan
	Vulcan	2.46	Dezvoltarea transportului public alternativ - transport public local pe instalații de cablu în Municipiul Vulcan



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Vulcan	2.47	Amenajarea de stații de călători - modernizarea stațiilor existente/ crearea de noi stații
	Vulcan	2.48	Achiziție autobuze ecologice
	Geoagiu	2.49	Amenajarea a 11 locuri de așteptare/ preluare pasageri pentru maxi-taxi/ autocare/ taxiuri în zona centrală (spații de așteptare acoperite, cu bănci și semnalizare a traseelor de autocar/ maxi-taxi)
	Petrla	2.50	Extinderea rețelei de transport public cu microbuze electrice în Orașul Petrla, județul Hunedoara pe traseul Petrla - domeniul schiabil Șureanu
	Petrla	2.51	Reabilitare și extindere cale ferată îngustă din Orașul Petrla și introducerea acesteia în circuitul turistic
	Simeria	2.52	Achiziționarea de vehicule nepoluante - microbuze electrice
	Simeria	2.53	Construire terminal intermodal - Șoseaua Națională - zona Bosch
	UAT-uri din Valea Jiului	2.54	Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
	UAT-uri din Valea Jiului	2.55	Extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing
	UAT-uri din Valea Jiului	2.56	Dezvoltare infrastructură pentru transportul public ecologic
	UAT-uri din Valea Jiului	2.57	Amenajare stații de capăt pentru transportul public
	UAT-uri din Valea Jiului	2.58	Derularea de campanii de constientizare a utilizării transportului public
	UAT-uri din Valea Jiului	2.59	Dezvoltare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean
	3. Transport de marfă	Deva	3.1
Deva		3.2	Amenajare de locuri parcare/ încărcare/ descărcare/ depozite marfă transport pe calea ferată
Brad		3.3	Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone
Brad		3.4	Reglementare logistică de aprovizionare
Brad		3.5	Amenajare parcare pentru autovehiculele grele de marfă
Brad		3.6	Promovarea și susținerea dezvoltării de centre logistice în zona de Nord-Vest a localității
Brad		3.7	Realizare drum de centură pe latura de SE, între DN 76 și DN 74 (Proiect tratat la punctul 1.59)
Hunedoara		3.8	Realizarea unei platforme intermodale de marfă rutier-feroviar în zona Peștișu-Mare
Petroșani		3.9	Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone în Municipiul Petroșani



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Petroșani	3.10	Realizare variantă de ocolire Petroșani (Proiect tratat la punctul 1.97)
	Geoagiu	3.11	Implementare interdicție de acces în zona centrală pentru autovehicule de mare tonaj
	Geoagiu	3.12	Amenajare spații de descărcare marfă, rezervate, cu durată limitată de staționare, pentru funcțiunile comerciale din zona centrală
	Petrila	3.13	Înființare stație intermodală pentru transportul mărfurilor - Mina Petrila, în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Simeria	3.14	Construire rută alternativă de acces în oraș cu scopul diminuării traficului în centrul orașului
	UAT-uri din Valea Jiului	3.15	Reglementare logistica de aprovizionare
4. Sisteme alternative de mobilitate	Deva	4.1	Parcări pentru biciclete în zonele rezidențiale de locuire colectivă
	Deva	4.2	Extinderea sistemului de bike-sharing bazat pe biciclete electrice
	Deva	4.3	Creșterea siguranței la trecerile de pietoni prin implementarea de soluții Smart-City
	Deva	4.4	Stații de reîncărcare vehicule electrice în Municipiul Deva - 2022 - Stimularea transportului privat cu vehicule electrice, prin înființarea unor puncte de încărcare
	Deva	4.5	Campanii/ acțiuni de promovare a mersului cu bicicleta și educație rutieră pentru toți participanții la trafic
	Deva	4.6	Reorganizarea spațiului urban din zona Poșta Veche - Piața Victoriei - Parc I.C. Brătianu și transformarea lui în zona pietonală/ semipietonală
	Deva	4.7	Traseu ciclo-pietonal de-a lungul Raului Mureș
	Deva	4.8	Amenajarea piste de biciclete pe traseul Deva - Macon - Cristur
	Deva	4.9	Construire piste pentru bicicliști și trasee pietonale pe DN 7 în Sântuhalm
	Deva	4.10	Creare piste biciclete pentru asigurarea legăturii cu DHS
	Deva	4.11	Trasee ciclo-turistice în zona vestică deluroasă
	Deva	4.12	Amenajare pasarelă pietonală peste DN 7 la Valea Cernei
	Deva	4.13	Amenajare trotuare și acces proprietăți strada Bucovina, sat Cristur
	Deva	4.14	Extinderea spațiului pietonal în zona urbană
	Deva	4.15	Măsuri de calmare a traficului pe Bulevardul 22 Decembrie, între Piața Victoriei și Bulevardul M. Kogălniceanu
Deva	4.16	Implementare Regulament Urbanism: Amenajare parcări de bicicletă în clădirile rezidențiale incluse în cadrul proiectelor de reabilitare termică	



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	4.17	Implementare Regulament Urbanism: Obligatorietatea amenajării de parcuri de biciclete în interiorul clădirilor rezidențiale, de birouri sau comerciale propuse a fi nou construite
	Deva	4.18	Accesibilizare deplasări velo prin instituirea regimului "home-zone" pe străzi secundare, în special în zona centrală a Municipiului Deva
	Deva	4.19	Accesibilizare deplasări velo în zonele de pasaje sub/ supraterane și zone de trepte prin implementarea unor echipamente pentru facilitarea utilizării bicicletei
	Deva	4.20	Susținerea deplasărilor pietonale în Municipiul Deva prin creșterea calității spațiului pietonal prin dotări cu elemente de mobilier urban specific, iluminat public cu LED și telegestiune SIP, plantații de arbori și vegetație, inclusiv sisteme de irigații și rigole
	Deva	4.21	Reabilitarea și refuncționarea spațiului public urban Dacia și zona adiacentă
	Deva	4.22	Amenajare zona pietonală Piața Cetății și zona adiacentă
	Deva	4.23	Extinderea spațiului pietonal în localitățile componente inclusiv dotări cu elemente de mobilier urban specific, plantații de arbori și vegetație, inclusiv sisteme de irigații și rigole
	Deva	4.24	Program integrat de măsuri pentru promovarea electromobilității
	Deva	4.25	Dezvoltarea/ modernizarea Aeroclubului teritorial „Constantin Manolache”
	Deva	4.26	Revitalizarea și reprofilarea aerodromului, în colaborare cu UAT Simeria
	Deva	4.27	Sisteme de limitare a accesului traficului auto în zonele pietonale
	Deva	4.28	Creare/ reabilitare/ extindere piste biciclete - realizare legătură cu Simeria și Hunedoara
	Deva	4.29	Amenajare trecere de pietoni semaforizată DN 7 zona Petrom Sântuhalm, Municipiul Deva
	Deva	4.30	Susținerea deplasărilor pietonale prin amenajare scări în zone cu declivitate a terenului
	Deva	4.31	Implementarea unei soluții de mobilitate urbană și metropolitană pentru utilizatorii sistemelor alternative de transport și intermodalitate, informare călători, inclusiv funcțiuni MaaS
	Deva	4.32	Regenerarea urbană a axului central de acces în Municipiul Deva, B-dul 22 Decembrie de la accesul din DN7 și până la intersecția cu Str. Ciprian Porumbescu
	Deva	4.33	Regenerare urbană Lunca Mureșului - Coridor Verde - Albastru
	Deva	4.34	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de strazile Bulevardul Iuliu Maniu, Str. Horea, Str. Progresului, Calea Zarandului



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	4.35	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de Str. Axente Sever, Str. Avram Iancu, Aleea Parcului, Str. Horea
	Deva	4.36	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. Iuliu Maniu, Str. 1 Decembrie 1918, Str. Octavian Goga, B-dul Decebal
	Deva	4.37	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul 1 Decembrie 1918, Piața Victoriei, Str. Mihai Eminescu, Aleea Patriei, Str. Gheorghe Barițiu
	Deva	4.38	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul Iuliu Maniu, B-dul Decebal, B-dul 1 Decembrie 1918, inclusiv Parcul Operei
	Deva	4.39	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul Decebal, B-dul 22 Decembrie, inclusiv Sens Giratoriu
	Deva	4.40	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de Str. Mihai Eminescu, Str. Ciprian Porumbescu, Str. Liliacului, Str. Carpați
	Deva	4.41	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul 22 Decembrie, Str. Dragoș Vodă, Str. Argeș, Str. Ciprian Porumbescu
	Deva	4.42	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul 22 Decembrie, Str. Carpați, Str. Mihai Eminescu, B-dul Nicolae Bălcescu
	Deva	4.43	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de Aleea Armatei, Str. Minerului, Str. Mihai Eminescu
	Deva	4.44	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de Str. Minerului, Aleea Teilor, Str. Mihai Eminescu, Str. Petru Rareș, Aleea Streiului
	Deva	4.45	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de Str. Mihai Eminescu, Str. Brândușei, Str. Ioan Corvin, Str. Inocențiu Klein, B-dul. 22 Decembrie, B-dul. Nicolae Bălcescu
	Deva	4.46	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. 22 Decembrie, B-dul Nicolae Bălcescu, Str. Dorobanților, Aleea Panseluțelor
	Deva	4.47	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. Nicolae Bălcescu, B-dul. 22 Decembrie, Str. Mărăști, Str. Mărășești, Aleea Violetelor, Str. Gheorghe Doja
	Deva	4.48	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. 22 Decembrie, Str. Duiliu Zamfirescu, Aleea Păcii, Str. Duiliu Zamfirescu, Str. Mărăști
	Deva	4.49	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. Decebal, Str. Duiliu Zamfirescu, Aleea Păcii, Calea Zarandului, Aleea Păcii, B-dul. Mihail Kogălniceanu
	Deva	4.50	Regenerare urbană integrată a microcartierului delimitat de B-dul. Decebal, B-dul. Mihail Kogălniceanu, Calea Zarandului, B-dul Iuliu Maniu
	Deva	4.51	Regenerare urbană integrată a cartierului Micul Dallas



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	4.52	Regenerarea urbană a zonei centrale a Municipiului Deva
	Deva	4.53	Regenerarea urbană a zonei Progresul - Stadionului
	Deva	4.54	Reabilitarea și revitalizarea integrată a spațiilor publice
	Deva	4.55	Regenerarea urbană a zonei Dorobanți, situată între străzile Măraști și Aleea Panseluțelor
	Deva	4.56	Regenerare urbană a zonei adiacente străzii Ciprian Porumbescu
	Deva	4.57	Programul privind casarea autovehicule uzate
	Brad	4.58	Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	Brad	4.59	Înființarea de centre pentru închiriere biciclete
	Brad	4.60	Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	Brad	4.61	Realizarea unor trasee pietonale
	Brad	4.62	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spații partajate)
	Brad	4.63	Dezvoltarea de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
	Brad	4.64	Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală
	Brad	4.65	Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	Brad	4.66	Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice / hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
	Hunedoara	4.67	Extinderea sistemului bike-sharing la nivelul întregului municipiu
	Hunedoara	4.68	Implementare sistem parcare de biciclete în zonele de locuire individuală
	Hunedoara	4.69	Amenajarea unei piste de biciclete între Municipiul Hunedoara și satul Peștișu-Mare
	Hunedoara	4.70	Modernizarea străzilor din zona castelului - profile străzi semi-pietonale
	Hunedoara	4.71	Accesibilizare pietonală între Casa de Cultură și Piața Agroalimentară prin Gheorghe Barițiu - Str. Grădinilor și punte pietonală peste Str. Victorie
	Lupeni	4.72	Mobilitatea urbană verde în Municipiul Lupeni
	Orăștie	4.73	Amenajarea de puncte de încărcare pentru autovehicule electrice
	Orăștie	4.74	Implementarea unui sistem de închiriere automatizată a bicicletelor
	Orăștie	4.75	Amenajarea de parcări securizate pentru biciclete în zonele de blocuri
	Orăștie	4.76	Pistă de biciclete Arsenal Park - Piața Victoriei



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Orăștie	4.77	Trotuar și pistă de biciclete Str. Unirii, tronson Str. Luncii - Str. Libertății
	Orăștie	4.78	Creșterea siguranței pietonilor în principalele treceri de pietoni: marcaje, platforme ridicate, semnalizare vizuală și acustică, sisteme împiedicare parcare în proximitate și montare de marcaje tactile pentru nevăzători la principale treceri de pietoni din Municipiul Orăștie.
	Orăștie	4.79	Pistă de biciclete Str. Târgului
	Orăștie	4.80	Coridor pentru deplasări nemotorizate pe malurile Râului Orăștie
	Orăștie	4.81	Extindere rețea de infrastructura velo dedicată - etapa a II-a
	Petroșani	4.82	Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Petroșani
	Petroșani	4.83	Dezvoltarea mobilității urbane în Municipiul Petroșani
	Petroșani	4.84	Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) în Municipiul Petroșani
	Vulcan	4.85	Extindere rețea de piste pentru biciclete în municipiul Vulcan
	Vulcan	4.86	Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) în Municipiul Vulcan
	Aninoasa	4.87	Creare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor în Orașul Aninoasa
	Aninoasa	4.88	Amenajare de zone cu prioritate pentru pietoni/ persoane cu dificultăți de deplasare în Orașul Aninoasa
	Aninoasa	4.89	Reabilitare trotuare, montare de mijloace de semnalizare rutieră și de informare, realizare sistem de supraveghere video
	Geoagiu	4.90	Reabilitare trotuare pe Calea Romanilor (DJ 705)
	Geoagiu	4.91	Amenajare trasee pietonale minimale (1 flux de circulație) pe toate străzile din satele aparținătoare și din zona periurbană a Orașului Geoagiu
	Geoagiu	4.92	Reabilitare și completare trotuare pe străzile din zona de locuințe colective din zona centrale
	Geoagiu	4.93	Construire traseu pietonal pe strada de acces către Halta Geoagiu (DJ 705)
	Geoagiu	4.94	Construire benzi ciclabile, pe fiecare sens de circulație, pe arterele principale: Calea Romanilor (DJ 705), Str. Sanatoriului, Str. Feredeelor/ Pinului și către zonele de producție din oraș
	Geoagiu	4.95	Amenajare facilități de parcare a bicicletelor în vecinătatea instituțiilor publice centrale (Primărie, Judecătorie, Centrul de îngrijire și asistență Geoagiu, Biserica Sf. Nicolae etc.) - rasteluri metalice fixe, de minim 10 locuri



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Geoagiu	4.96	Implementare stații de încărcare pentru vehicule electrice (în arealul Zonei Centrale - Calea Romanilor)
	Hateg	4.97	Extinderea rețelei de ciclism pe traseul Str. Horea - Str. Râul Mare - Nălațvad (2.4 km) și traseu 5.5 km către Rezervația de Zimbri
	Petrila	4.98	Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Petrila
	Petrila	4.99	Realizare de punți pietonale și modernizarea celor existente amplasate peste râurile Jiul de Est și Jieț în Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	4.100	Creșterea siguranței circulației pietonale prin amenajarea corespunzătoare a trotuarelor și aleilor pietonale în Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	4.101	Relizarea unei zone pietonale centrale în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Petrila	4.102	Modernizarea traseelor turistice existente și crearea de alte noi trasee în Munții Șureanu și Parâng
	Petrila	4.103	Reconstrucție punte pietonală peste Jiul de Est pe Str. Taia/Muncii în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Simeria	4.104	Reabilitarea și modernizarea coridorului E-V deplasări nemotorizate și transport public - Etapa 2 (Șoseaua Națională)
	Simeria	4.105	Amenajare piste velo pe tronson Str. Decebal, Str. Preot Nistor Socaciu
	Simeria	4.106	Amenajare spații pietonale și piste de biciclete pe strada Traian
	Uricani	4.107	Creare rețea de piste de biciclete inclusiv lucrări de artă și trasee pietonale în Orașul Uricani
	Uricani	4.108	Constuire punte pietonală peste râul Jiul de Vest în Orașul Uricani
	UAT-uri din Valea Jiului	4.109	Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor între localitățile din arealul de studiu: Petrila - Petroșani - Aninoasa - Vulcan - Lupeni - Uricani (Câmpul lui Neag)
	UAT-uri din Valea Jiului	4.110	Înființarea de centre pentru închiriere biciclete
	UAT-uri din Valea Jiului	4.111	Dezvoltarea de infrastructura necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
	UAT-uri din Valea Jiului	4.112	Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritățile publice locale
5. Managementul traficului	Deva	5.1	Realizarea unui sistem Park&Ride la intrarea dinspre Mintia și A1
	Deva	5.2	Realizarea unui sistem Park&Ride la intrarea dinspre Simeria
	Deva	5.3	Amenajare parcare strada Depozitelor, Municipiul Deva
	Deva	5.4	Amenajare parcare tip Smart Parking Aleea Muncii - lângă ITM



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Deva	5.5	Amenajare parcare tip Smart Parking Aleea Păcii - Oficiul poștal
	Deva	5.6	Amenajare parcare adiacentă aerodromului, în colaborare cu UAT Simeria
	Deva	5.7	Amenajare parcare supraetajată Parcul Operei
	Deva	5.8	Amenajare parcare supraetajata Bulevardul 22 Decembrie
	Deva	5.9	Amenajare parcare supraetajată în spatele Primăriei Deva
	Deva	5.10	Digitalizarea parcărilor în Municipiul Deva
	Deva	5.11	Implementarea unei politici de parcare
	Deva	5.12	Extinderea sistemului integrat de management al traficului și al flotei de transport public
	Deva	5.13	Extinderea sistemului de supraveghere video a traficului, sistem ANPR pentru protejarea benzilor dedicate transportului public și suprinderea incidentelor și nerespectarea condițiilor de circulație, sisteme informare și avertizare (VMS), inclusiv dotarea și extinderea Centrului de Comandă și Control
	Deva	5.14	Implementarea unui sistem de detecție automată a trecerii pe roșu
	Deva	5.15	Extinderea sistemului de supraveghere video la intrarea și ieșirea din Municipiul Deva, precum și în localitățile aparținătoare
	Deva	5.16	Implementarea unui sistem de recunoaștere a numerelor de înmatriculare la intrările în Municipiu Deva
	Deva	5.17	Integrarea în sistemul de semaforizare a semnalizării specifice pentru bicicliști, pe coridoarele pe care sunt prevăzute piste de biciclete
	Deva	5.18	Crearea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată
	Deva	5.19	Implementare unui sistem de management al parcărilor cu plată
	Deva	5.20	Realizare parcări în zonele rezidențiale
	Deva	5.21	Refuncționalizare intersecție str. Călugăreni - str. Mihai Eminescu - Piața Victoriei, din Municipiul Deva
	Deva	5.22	Plan de organizare a circulației
	Deva	5.23	Organizarea circulației și amenajare sens giratoriu în intersecția Str. Mihai Emienscun- Str. Minerului
	Brad	5.24	Implementare sisteme de management al traficului
	Brad	5.25	Crearea unor parcări colective
	Brad	5.26	Reglementare interzicere parcare pe axa principală de circulație, DN 76 în zona centrală
	Brad	5.27	Amenajare parcări de reședință



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Brad	5.28	Reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile
	Brad	5.29	Reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
	Brad	5.30	Studiu de trafic/ circulație aferent proiectului pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P.4
	Brad	5.31	Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
	Brad	5.32	Derulare campanii de informare / comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)
	Hunedoara	5.33	Implementarea unei politici de parcare
	Lupeni	5.34	Implementare sisteme de management al traficului în Municipiul Lupeni
	Lupeni	5.35	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Lupeni
	Lupeni	5.36	Crearea / organizarea de parcări de reședință în Municipiul Lupeni
	Lupeni	5.37	Realizarea unei parcări subterane/supraterane în stațiunea turistică Straja
	Lupeni	5.38	Sistem de supraveghere video pentru siguranța traficului în Municipiul Lupeni
	Orăștie	5.39	Implementarea unei politici de parcare care să descurajeze utilizarea intensivă a autoturismelor personale
	Orăștie	5.40	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Eroilor - Cimitirul Municipal - Str. Mureșului
	Orăștie	5.41	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului - Str. Mureșului (Bloc 3, Bloc 13, Bloc 15)
	Orăștie	5.42	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului - Str. Mureșului (Bloc 16A, Bloc 16B, Bloc 16C, Bloc 6, Bloc 7, Bloc 18, Bloc 19, Bloc 20)
	Orăștie	5.43	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului - Str. Mureșului (Bloc 70 - Bloc 77)
	Orăștie	5.44	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul blocurilor ANL 80 și 81
	Orăștie	5.45	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului (Bloc 57 - Bloc 61)
	Orăștie	5.46	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului (Bloc 55, 56, 58, 59, 79 și 84)
	Orăștie	5.47	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Cimitirului Central, Str. Mureșului și Str. Viitorului



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Orăștie	5.48	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul delimitat de: Str. Pricazului (între blocurile 34 și 50)
	Orăștie	5.49	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul dintre Spitalul Municipal și Str. Pricazului Bloc 28
	Orăștie	5.50	Regenerarea integrată a spațiului de locuire colectivă în arealul dintre B-dul Eroilor și Str. Pricazului Bloc 26A
	Orăștie	5.51	Implementarea unui sistem de management adaptiv al traficului
	Orăștie	5.52	Implementarea unui sistem de monitorizare video al traficului
	Petroșani	5.53	Implementare sisteme de management al traficului în Municipiul Petroșani
	Petroșani	5.54	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Petroșani
	Petroșani	5.55	Crearea / organizarea de parcări de reședință în Municipiul Petroșani
	Petroșani	5.56	Amenajare parcare colectivă în Municipiul Petroșani
	Vulcan	5.57	Implementare sisteme de management al traficului în Municipiul Vulcan
	Vulcan	5.58	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Vulcan
	Vulcan	5.59	Crearea / organizarea de parcări de reședință în Municipiul Vulcan
	Aninoasa	5.60	Implementare sisteme de management al traficului în Orașul Aninoasa
	Aninoasa	5.61	Crearea / organizarea de parcări de reședință în Orașul Aninoasa
	Geoagiu	5.62	Implementare sistem de taxare pentru parcările publice din zona centrală
	Petrila	5.63	Implementare sisteme de management al traficului în Orașul Petrila
	Petrila	5.64	Realizarea de parcări supraterrane în zonele de interes ale Orașului Petrila, județul Hunedoara
	Petrila	5.65	Sistem de supraveghere video pentru siguranța traficului în Orașul Petrila
	Petrila	5.66	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Petrila	5.67	Crearea / organizarea de parcări exterioare și de tip reședință în Orașul Petrila, județul Hunedoara
	Simeria	5.68	Reconfigurare intersecții în zonele identificate
	Simeria	5.69	Implementare sistem de monitorizare video
	Uricani	5.70	Implementare sisteme de management al traficului în Orașul Uricani



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
	Uricani	5.71	Crearea / organizarea de parcări de reședință în Orașul Uricani
	UAT-uri din Valea Jiului	5.72	Elaborare politica de parcare la nivel urban
	UAT-uri din Valea Jiului	5.73	Reglementari privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora
	UAT-uri din Valea Jiului	5.74	Reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice
	UAT-uri din Valea Jiului	5.75	Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor
	UAT-uri din Valea Jiului	5.76	Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (soferi, pietoni, biciclisti, utilizatori de moped)
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Deva	6.1	Realizarea unui sistem Park&Ride la intrarea dinspre Simeria (Proiect tratat la punctul 5.2)
	Deva	6.2	Realizarea unui sistem Park&Ride la intrarea dinspre Mintia și A1 (Proiect tratat la punctul 5.1)
	Deva	6.3	Măsuri de calmare a traficului pe Bulevardul 22 Decembrie, între Piața Victoriei și Bulevardul M. Kogălniceanu (Proiect tratat la punctul 4.15)
	Brad	6.4	Amenajarea de zone de tip "shared space" (spații partajate) (Tratat la punctul 4.62)
	Brad	6.5	Reglementare interzicere parcare pe axa principală de circulație, DN 76 în zona centrală (Proiect tratat la punctul 5.26)
	Brad	6.6	Reglementari privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile (Proiect tratat la punctul 5.28)
	Petroșani	6.7	Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) în Municipiul Petroșani (Proiect tratat la punctul 4.84)
	Vulcan	6.8	Întocmire și actualizare planuri urbanistice în Municipiul Vulcan
	Petrila	6.9	Întocmire și actualizare planuri urbanistice în Orașul Petrila, Județul Hunedoara
	Vulcan	6.10	Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) în Municipiul Vulcan (Proiect tratat la punctul 4.86)
	Petrila	6.11	Relizarea unei zone pietonale centrale în Orașul Petrila, Județul Hunedoara (Proiect tratat la punctul 4.101)
	Uricani	6.12	Regenerarea spațiilor publice din Orașul Uricani
7. Structură intermodală și	Deva	7.1	Extinderea sistemului de bike-sharing bazat pe biciclete electrice (Proiect tratat la punctul 4.2)



Tematică	UAT	ID Proiect	Proiect/ Măsură
operațiuni urbanistice necesare	Deva	7.2	Extinderea sistemului de supraveghere video a traficului, sistem ANPR pentru protejarea benzilor dedicate transportului public și suprinderea incidentelor și nerespectarea condițiilor de circulație, sisteme informare și avertizare (VMS), inclusiv dotarea și extinderea Centrului de Comandă și Control (Proiect tratat la punctul 5.13)
	Deva	7.3	Masterplan Deva Zona Centrală
	Brad	7.4	Dezvoltare terminal de transport public (stație de capăt și autobază) (Proiect tratat la punctul 2.26)
	Lupeni	7.5	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Lupeni (Proiect tratat la punctul 5.35)
	Petroșani	7.6	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Petroșani. Proiect tratat la punctul 5.54
	Vulcan	7.7	Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride în Municipiul Vulcan. Proiect tratat la punctul 5.58
	UAT-uri din Valea Jiului	7.8	Dezvoltare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.59
8. Aspecte instituționale	Brad	8.1	Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Brad
	Brad	8.2	Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
	UAT-uri din Valea Jiului	8.3	Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD
	UAT-uri din Valea Jiului	8.4	Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370

NOTĂ:

Listele de proiecte sunt organizate pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Au fost identificate proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință.