SC SARGIS LAND COM SRL Petroșani

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

pentru orașul Agnita

Proiect nr. 6/august 2021

SC SARGIS LAND COM SRL Petroșani

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ pentru orașul AGNITA

Proiect nr. 6/august 2021

Colectiv de elaborare

Foaie de semnături

Lista de semnături

Șef de proiect	Mihai Iuga
Expert mobilitate/modelare	Conf. Univ. Dr. Ing. Stelian Târulescu
Proiectare căi de comunicații si expert GIS	Cristina Iuga
Expert instituțional	Claudia Cacovean
Responsabil colectare date	Emilia Gheorghe

Cuprins

Colectiv de elaborare *2*

FOAIE DE SEMNĂTURI **2**

CUPRINS **3**

PIESE SCRISE **6**

CAPITOLUL I P.M.U.D. – COMPONENTA STRATEGICĂ (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI I) **6**

INTRODUCERE 6
1.1 Scopul şi rolul documentaţiei *7*
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială *17*
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale *26*
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea UAT *39*
2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE 42
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice *42*
2.2. REŢEAUA STRADALĂ 65
2.3. Transport public *74*
2.4. Transport de marfă *75*
2.5. Mijloace alternative de mobilitate *78*
2.6. Managementul traficului *83*
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate *84*
3.MODEL DE TRANSPORT 87
3.1. Prezentare generală şi definirea domeniului *87*
3.2. Colectarea de date *89*
3.3. Dezvoltarea reţelei de transport *91*
Rețeaua de transport local *91*
3.4. Cererea de transport *94*
3.5. Calibrarea şi validarea datelor *95*
3.6. Prognoze *97*
3.6. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz *102*
INTERSECŢIA 1: *102*
INTERSECŢIA 2: *104*
INTERSECŢIA 3 ..... *108*
EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂŢII: 119
4.1. Eficienţă economică *119*
4.2. Impactul asupra mediului *120*
4.3. Accesibilitatea *122*
4.4. Siguranța *123*
4.5. Calitatea vieţii *125*
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE 128
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale *128*
Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor *129*
6. DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE 133
6.1. Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport *133*
6.2. Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale *143*
6.3. Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale *144*
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂŢII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE 145
7.1. Eficienţă economică *145*
7.2. Impactul asupra mediului *146*

7.3. Accesibilitate ..... *146*[*7.4*](#)
[*7.4.*](#) *Siguranţă* *147*
7.5. Calitatea vieţii *147*

CAPITOLUL II P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAŢIONAL (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI II) 149

8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ŞI LUNG 149
8.1. Cadrul de prioritizare *149*
8.2. Priorităţile stabilite *157*
9. PLANUL DE ACŢIUNE 159
9.1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale *159*
9.2. Transport public *159*
9.3. Transport de marfă *163*
9.4. Mijloace alternative de mobilitate *163*
9.5. Managementul traficului *166*
9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate *175*
9.7. Structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare *175*
9.8. Aspecte instituţionale *175*

CAPITOLUL III MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI III) 177

10. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D 177
11. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA 179

ANEXE 179

Planul Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie şi priorităţi în vederea unui transport durabil, care să susţină creşterea economică durabilă din punct de vedere social şi al protecţiei mediului, în regiunile polilor de creştere. Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic şi un instrument pentru dezvoltarea unor politici (care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelarea a traficului), elaborate pentru a îndeplini necesităţile de mobilitate a oamenilor şi companiilor din oraş şi din zonele învecinate, pentru o mai bună calitate a vieţii, contribuind în acelaşi timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficienţă energetică şi protecţie a mediului. Conform legislației naționale (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în decembrie 2013), Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/ metropolitane a acestora cu nevoiele de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor. Dezvoltarea şi implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă urmăreşte o abordare integrată cu un nivel înalt de cooperare, coordonare şi consultare între diferitele niveluri de guvernare şi între autorităţile responsabile. Acest plan este elaborat conform documentelor europene, dar şi în concordanţă cu legislaţia naţională.

OBIECTIVE

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prezent are ca scop crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective strategice:

(1) **ACCESIBILITATE** – asigurarea că tuturor cetăţenilor le sunt oferite opţiuni de transport care să le permită accesul la destinaţiile şi serviciile esenţiale;

(2) **SIGURANŢĂ ŞI SECURITATE** – îmbunătăţirea siguranţei şi a securităţii;

(3) **MEDIU** – reducerea poluării aerului şi a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de energie;

(4) **EFICIENŢA ECONOMICĂ** – sporirea eficienţei şi rentabilitatea transportului de persoane şi bunuri;

(5) **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – contribuţia la creşterea atractivităţii şi calităţii mediului şi peisajului urban, în folosul cetăţenilor, al economiei şi al societăţii în ansamblu.

Structura Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a fost realizată ținând seama de cerințele incluse în proiectul de lege privind Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2011 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și de

elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism care stabilește structura finală a Planului de Mobilitate. Direcțiile de acțiune din cadrul PMUD Agnita au fost stabilite în toate domeniile mobilității, în sensul implementării de măsuri și politici în domeniile:

(1) Structura instituțională și întărirea capacității administrative

(2) Transportul public - integrat, eficient și accesibil

(3) Încurajarea deplasărilor cu bicicleta

(4) Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu

(5) Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate

(6) Intermodalitate

(7) ITS și managementul mobilității

(8) Logistica urbană

(9) Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate.

(10) Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale

Prezentul PMUD include intervenții (măsuri sau proiecte specifice) prin care sunt propuse rezolvări pentru probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane optime în aria de studiu.

PIESE SCRISE

CAPITOLUL I P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)

Introducere

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, complementar Planului Urbanistic General (PUG), folosind un model de transport (software), având ca scop îmbunătăţirea accesibilităţii şi buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate şi transport.

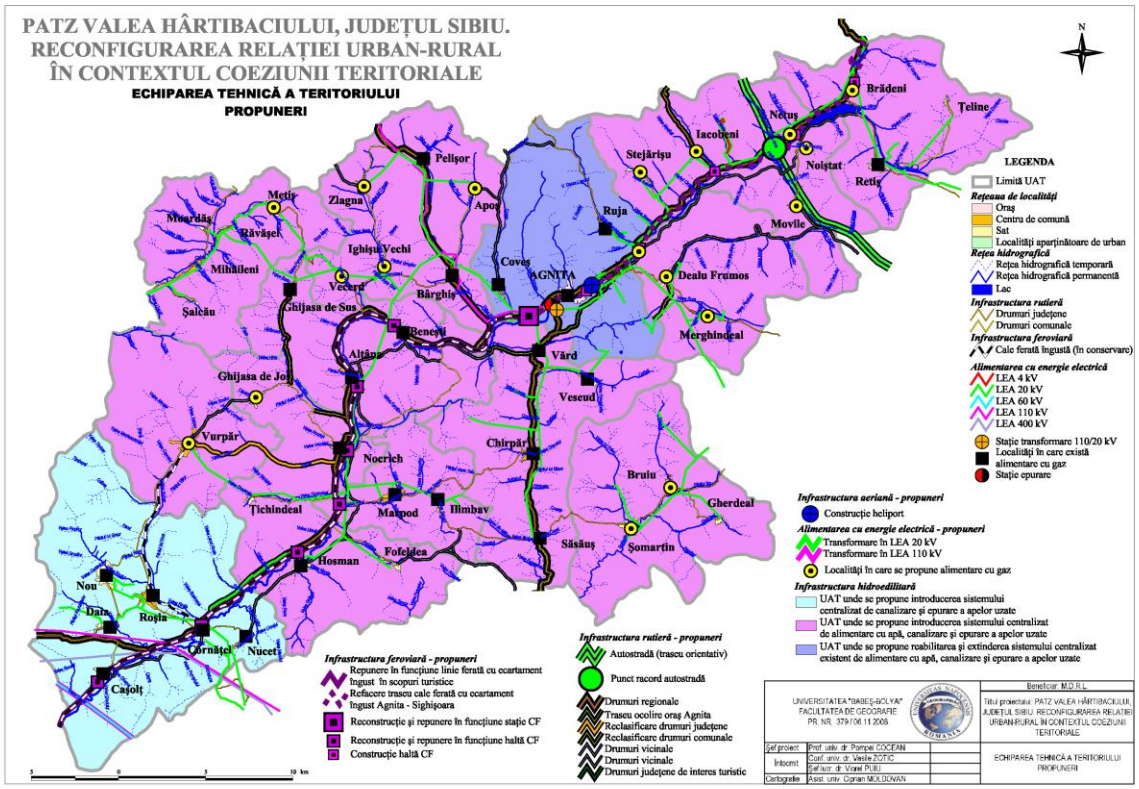
Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) își propune să realizeze un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții.

1.1 Scopul şi rolul documentaţiei

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este elaborat pentru a îndeplini necesităţile de mobilitate a oamenilor şi companiilor din oraşul Agnita pentru o mai bună calitate a vieţii, contribuind în acelaşi timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficienţă energetică şi protecţie a mediului.

Conform legistației europene, un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor şi a companiilor în oraşe şi în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieţii. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare şi ia în considerare principiile de integrare, participare şi evaluare. Conform prevederilor din legislație (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, modificată și completată prin Legea 324/2016), Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., reprezintă o documentaţie complementară Strategiei de Dezvoltare Teritorială.

Planul de mobilitate urbană are ca ţintă principală îmbunătăţirea accesibilităţii localităţii, diversificarea şi utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic şi de mediu, precum şi buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate şi transport. Cu ajutorul Planului de mobilitate urbană se creează un sistem de transport urban sustenabil și durabil.



Reconfigurarea relației rural-urban (Universitatea Babeș-Bolyai, Facultatea de Geografie)

Planul de mobilitate urbană va cuprinde și va aborda componente și teme cum ar fi:

- Diagnosticarea situației existente privind transportul, mobilitatea, infrastructura și dotările aferente de trafic;
- Evaluarea sistemului de circulații urbane;
- Dezvoltarea funcțională și socio-economică a zonei urbane;
- Accesibilitatea și nevoile de conectivitate, relații în teritoriu;
- Modelarea scenariilor / prognozelor de mobilitate urbană;
- Dezvoltarea rețelelor de transport public și de mărfuri;
- Siguranța rutieră, eliminarea / medierea zonelor de risc din mediul urban;
- Conexiuni între principalele atracții și obiective turistice;
- Transportul în comun;
- Transportul nemotorizat;
- Intermodalitatea;
- Siguranța rutieră urbană;
- Transportul rutier (în mișcare și staționar);
- Logistica urbană; Gestionarea mobilității;
- Sisteme inteligente de transport (ITS).

Procesul de elaborare PMUD va fi structurat după trei etape:

Etapa I. - Etapa strategică;

Etapa II. - Etapa operațională;

Etapa III. - Etapa de monitorizare.

Pentru fiecare etapă se vor detalia, corespunzător, următoarele secțiuni majore:

Etapa I: - Analiza situației existente și identificarea disfuncțiilor, în urma cărora acestea ajută la crearea unei imagini de ansamblu asupra orașului Agnita și definirea unor oportunități de îmbunătățire din punctul de vedere al mobilității în contextul teritorial.

Etapa II: - Conturarea unei viziuni, a unor obiective majore și a unor scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic, evidențiind cele mai eficace măsuri adoptate și direcțiile de acțiune.

- Dezvoltarea unui plan de acțiune și elaborarea structurii finală a PMUD.

Etapa III: - Desemnarea unor metode, a procesului și a responsabililor pentru monitorizarea evoluției PMUD, perioadelor de revizuire.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Agnita 2021-2030 a fost realizat având la bază analizele detaliate ale situației din orașul Agnita în anul de bază 2021, modelul de transport elaborat, studiile și documentele relevante, cât și concluziile în urma discuțiilor cu principalii actori urbani (instituții publice, agenții nonguvernamentale, grupuri țintă, cetățeni, etc.) PMUD Agnita, ca orice alt document strategic, a fost raportat la documentațiile de planificare spațiale și sectoriale. Pentru fiecare dintre acestea au fost stabilite, după caz, maxim 4 paliere de detaliu: Planificare teritorială la nivel european; Planificare teritorială la nivel național; Planificare teritorială la nivel regional / județean; Planificare teritorială la nivel local.

În Plan sunt vizate următoarele **sectoare**:

a) **Transportul public**: PMUD va furniza o strategie de îmbunătăţire a calităţii, securităţii, integrării şi accesibilităţii serviciilor de transport public, aceasta acoperind infrastructura, materialul rulant şi întreţinerea.

b) **Transportul nemotorizat**: Planul va încorpora un pachet de măsuri de creştere a atractivităţii, siguranţei şi securităţii în ceea ce priveşte mersul pe jos şi mersul cu bicicleta. Infrastructura existentă va fi analizată şi îmbunătăţită acolo unde se impune. Trebuie prevăzută dezvoltarea de noi infrastructuri nu doar de-a lungul rutelor de transport motorizat. Infrastructura dedicată trebuie gândită astfel încât deplasarea pietonală şi cu bicicleta să fie separată de traficul greu motorizat astfel încât să reducă distanţele de călătorie acolo unde este cazul și să crească accesibilitatea și siguranța. Măsurile legate de infrastructură vor fi completate cu alte măsuri tehnice, precum şi de politici şi măsuri uşoare.

c) **Inter-modalitatea**: Un PMUD va contribui la o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport şi va identifica măsuri având ca scop specific facilitarea integrată a mobilităţii şi a transportului multi-modal.

d) **Siguranţa rutieră urbană**: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va prezenta acţiuni care să îmbunătăţească siguranţa rutieră, pe baza unei analize a principalelor probleme legate de siguranţa rutieră şi a zonelor de risc din zona urbană analizată.

e) **Transportul rutier (circulaţie şi staţionare)**: Pentru reţeaua de drumuri şi transportul motorizat, PMUD se adresează atât traficului în mişcare, cât şi celui staţionar. Măsurile au ca scop optimizarea utilizării infrastructurii rutiere existente şi îmbunătăţirea situaţiei în “zonele fierbinţi” identificate, dar şi în ansamblu. Se va analiza potenţialul de realocare a spaţiului rutier altor moduri de transport sau altor funcţiuni şi folosinţe publice, care nu au legătură cu transportul.

f) **Logistica urbană**: PMUD va prezenta măsuri de îmbunătăţire a eficienţei logisticii urbane, inclusiv aprovizionarea urbană cu marfă, concomitent cu reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, a poluanţilor şi a zgomotului.

g) **Managementul mobilităţii**: PMUD va include acţiuni de stimulare a comportamentelor de mobilitate spre modele de mobilitate mai sustenabile. În acest scop se impune angrenarea cetăţenilor, angajaţilor, şcolilor şi altor actori relevanţi ai societăţii. În plus, propunerea de măsuri de creștere a capacității instituționale a autorităților, de reglementare, monitorizare și control a tuturor aspectelor de mobilitate va conduce la o mai bună eficiență a costurilor, la asigurarea unor servicii de transport de calitate, la creșterea încrederii locuitorilor în instituțiilor locale.

h) **Sistemele Inteligente de Transpo**rt: Aplicabile tuturor modurilor de transport şi serviciilor de mobilitate, atât pentru pasageri cât şi pentru bunuri. Sistemele Inteligente de Transport pot susţine formularea de strategii, implementarea de politici şi monitorizarea fiecărei măsuri prevăzute în cadrul conţinut al unui PMUD.

Procesul participativ de elaborare. Consultarea publică

Echipa de proiect a elaborat un plan de sondaje, interviuri, anchete, astfel că pe durata implementării au fost organizate atât de echipa de proiect, cât și de beneficiar direct, cât și cu sprijinul voluntarilor și reprezentanților altor organizații publice (școli, spitale, poliția locală etc).

Tipul	Descriere	Durata	Perioada propusa	Locatia	Nr pers/zile pers
Numărarea autovehiculelor la fata locului Numărul 1	(inclusiv biciclete, căruțe, etc)	07.00 – 10.00 15.00 – 18.00	S-a derulat în 2 martie 2021	3 locații	3 pers/ 5 zile + 1 zi centralizare tabelară
Numărarea autovehiculelor la fata locului Numărul 2	(inclusiv biciclete, căruțe, etc)	07.00 – 10.00 15.00 – 18.00	S-a derulat în 12 iunie 2021	3 locații	3 pers/ 5 zile + 1 zi centralizare tabelară
Chestionar ancheta utilizatori autovehicule personale	Au fost intervievați conducătorii autovehicule personale	07.00 – 10.00 15.00 – 18.00	S-a derulat în 2 martie 2021	În trafic, 3 locații diferite	3 persoane/ 3 zile + o zi centralizare tabelară Excel a răspunsurilor

	pentru a vedea care este destinația călătoriei, durata etc				
Chestionar ancheta utilizatori TC	Au fost intervievate persoanele din stații – pentru a identifica durata călătoriei, motivul deplasării, etc	07.00 – 10.00 15.00 – 18.00	S-a derulat în 2 martie 2021	3 stații diferite	3 pers/3 zile + o zi centralizare tabelară Excel a răspunsurilor
Chestionar online PROBLEME	Au fost postate pe pagina de facebook, chestionare pentru populație pentru a fi identificate problemele privind mobilitatea		Luna martie 2021		Pe site-ul de socializare al proiectului, link de la site-ul primăriei
Chestionar participanți ateliere de lucru și alte organizații publice/private	La finalul atelierelor de lucru au fost distribuite chestionare pentru identificarea problemelor de mobilitate	În timpul atelierului si vizite interviuri organizații publice si private	Aprilie-mai 2021	Chestionar de identificare probleme, distribuție în institut	Experți echipa de proiect

Ceea ce va diferenţia PMUD de celelalte planuri realizate este abordarea modului de planificare a mobilităţii urbane durabile, abordare centrată în primul rând pe cetăţeni „ca şi călători, ca oameni de afaceri, ca şi consumatori, clienţi, sau orice rol ar putea avea ei, oamenii trebuie să fie parte a soluţiei; realizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă înseamnă “Planificare pentru Oameni”. Din această abordare derivă câteva diferenţe esenţiale între planificarea tradiţională a transporturilor şi planificarea mobilităţii urbane durabile (Tabelul de mai jos), care se constituie ca un set de cerinţe specifice care trebuie îndeplinite de către PMUD.

Cerinţe specifice ale realizării PMUD derivate din diferenţele de abordare a planificării mobilităţii urbane de către PMU tradiţionale şi PUMD

Planificarea traditionala a transporturilor	Cerinte specifice ale PMUD
Axată pe trafic	Centrat pe oameni
Axat modal	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităţilor de transport relevante şi schimbare spre modalităţi de transport mai curate şi mai durabile
Axare pe infrastructură	Set integrat de acţiuni pentru obţinerea unor soluţii rentabile
Document de planificare sectorială	Document de planificare sectorială care este conform şi complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor şi planificare spaţială) servicii sociale; sănătate; aplicare şi control etc.)
Plan de livrare pe termen scurt si mediu	Plan de livrare pe teren scurt si mediu ca parte a unei viziuni si strategii pe termen lung
Referitor la o zonă administrativă	Referitor la o zonă funcţională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
Planificare realizată de către experţi	Planificare cu implicarea părţilor interesate prin utilizarea unei abordări transparente şi participative
Evaluare de impact limitat	Monitorizare şi evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învăţare şi îmbunătăţire

CADRUL LEGISLATIV NAŢIONAL

Prevederi existente:

- Legea nr. 190/2013 privind aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea şi completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul - planul de mobilitate urbană devine parte a sistemului de planificare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanism, în Anexa 2 defineşte Planurile de mobilitate ca fiind: "…instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităţilor din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate şi transport al persoanelor, bunurilor şi mărfurilor".
- La Art.43, la alineatul 4 se indică organismele care trebuie să iniţieze realizarea planurilor de mobilitate urbană: „…Pentru localităţile de rang 0, 1 şi 2, strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană a teritoriului şi planurile de mobilitate urbană zonal periurban/metropolitan se iniţiază de către consiliul judeţean sau de către oraşul-centru polarizator."
- La Art.46, se face referire la PMU ca parte componentă a Planurilor urbanistice generale (PUG): "Planul urbanistic general cuprinde piese scrise şi desenate cu privire la:

  a) diagnosticul prospectiv,

  b) strategia de dezvoltare spaţială a localităţii;

  c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;

  d) planul de acţiune pentru implementare şi programul de investiţii publice.

  e) planul de mobilitate urbană."
- Proiectul normelor metodologice de aplicare a Legii nr.350/2014 consideră că PMUD sunt documentaţii complementare strategiei de dezvoltare periurbană/metropolitan şi planului urbanistic general (PUG), realizând o corelare între dezvoltarea spaţială şi nevoile de mobilitate şi transport.
- De asemenea la art. 28:

o alin.(4) precizează scopul PMU: „… este destinat optimizării necesităţilor de mobilitate în oraşe şi zonele de influenţă ale acestora şi corelează modul de utilizare a terenurilor cu modul de desfăşurare a transportului, într-o formă durabilă şi integrată".

o alin.(5) precizează principalele obiective ale PMU

o alin.(6) menţionează că: „…măsurile cuprinse în PMU acoperă toate modurile şi formele de transport din mediul urban în relaţia cu aria de influenţă a oraşului nucleu, respectiv de pasageri şi de mărfuri, motorizat şi nemotorizat, inclusiv spaţii de staţionare”.

o alin.(7) indică principalele elemente care trebuie să fie conţinute de PMU:

a. analiza situaţiei actuale şi diagnoza acesteia (modul în care dezvoltarea economică, socială şi spaţială condiţionează nevoile de mobilitate a persoanelor şi bunurilor, reţeaua rutieră precum şi analiza ofertei de staţionare şi a transportului public precum şi a formelor de mobilitate alternativă;

b. definirea obiectivelor planului şi a scenariilor/modelelor de mobilitate urbană şi integrată, care încorporează diferite moduri de deplasare – inclusiv propuneri de obiective care vor fi avute în vedere în cadrul reglementărilor din Planul urbanistic general – şi care structurează următoarele categorii de operaţiuni:

i) operaţiuni de organizare/ameliorare a sistemului de infrastructuri de circulaţie şi staţionare;

ii) operaţiuni de organizare a infrastructurilor şi serviciilor de transport cu determinări şi implicaţii semnificative în organizarea şi dinamica spaţială;

iii) operaţiuni de remodelare a mobilităţii în zone urbane sensibile la trafic motorizat (organizarea zonelor pietonale şi a zonelor cu limita de viteză sub 30km/h);

iiii) planul de acţiune care defineşte măsurile pentru atingerea obiectivelor şi propune un program pentru punerea în aplicare coordonată a planului de către diverşi factori implicaţi.

- Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. Ghid orientativ pentru Autorităţile Contractante din România (Traducere AM POR a Ghidului Jaspers (februarie 2015): are rolul de a oferi sprijin şi îndrumare pentru transportul urban părţi interesate în dezvoltarea şi punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă. Subliniază de asemenea că orientările definesc un plan de mobilitate urbană durabilă ca un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor şi întreprinderilor din oraşele şi împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieţii. În cadrul acestui document se menţionează care este metodologia de realizare şi implementare a PMUD, indicându-se şi structura acestuia.

Aria geografică supusă studiului

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Agnita se referă la perioada 2021 – 2030 și acoperă zona periurbană și urbană a acestuia, formată din orașul Agnita și cele 2 localități rurale componente: Coveș și Ruja. În concordanță cu cadrul legislativ european și național, PMUD al

orașului Agnita are ca scop dezvoltarea sustenabilă a mobilității în zona urbană și periurbană luată în studiu, oferind un pachet de măsuri (obiective, direcții, programe și proiecte) care se constituie ca suport în vederea pregătirii și implementării de proiecte cu finanțare europeană, națională sau locală. Pachetele de măsuri oferite reprezintă soluții ale problemelor indentificate în cadrul studiilor realizate în etapa de analiză a situației actuale. Cadrul de prioritizare a pachetelor de măsuri oferite s-a realizat ținând cont de necesitățile stringente legate de mobilitate a ariei de studiu. De asemenea, s-a ținut cont și de datele obținute în urma realizării scenariilor de dezvoltare a mobilității urbane durabile analizate împreună cu autoritățile locale.

Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilităţii în aria de studiu, acesta urmând a funcţiona ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanţate prin Programul Operaţional Regional 2021-2030 (și programele operaţionale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susţinerea implementării unor proiecte de interes naţional care influenţează mobilitatea în aria de studiu.

Creșterea populaţiei urbane din ultimele două secole, determinată de revoluţia industrială și stimulată de dinamica accentuată a asimilării cuceririlor ştiinţifice în progrese tehnologice, a modificat deopotrivă nevoile de mobilitate pentru bunuri şi persoane şi soluţiile alternative de satisfacere a acestora.

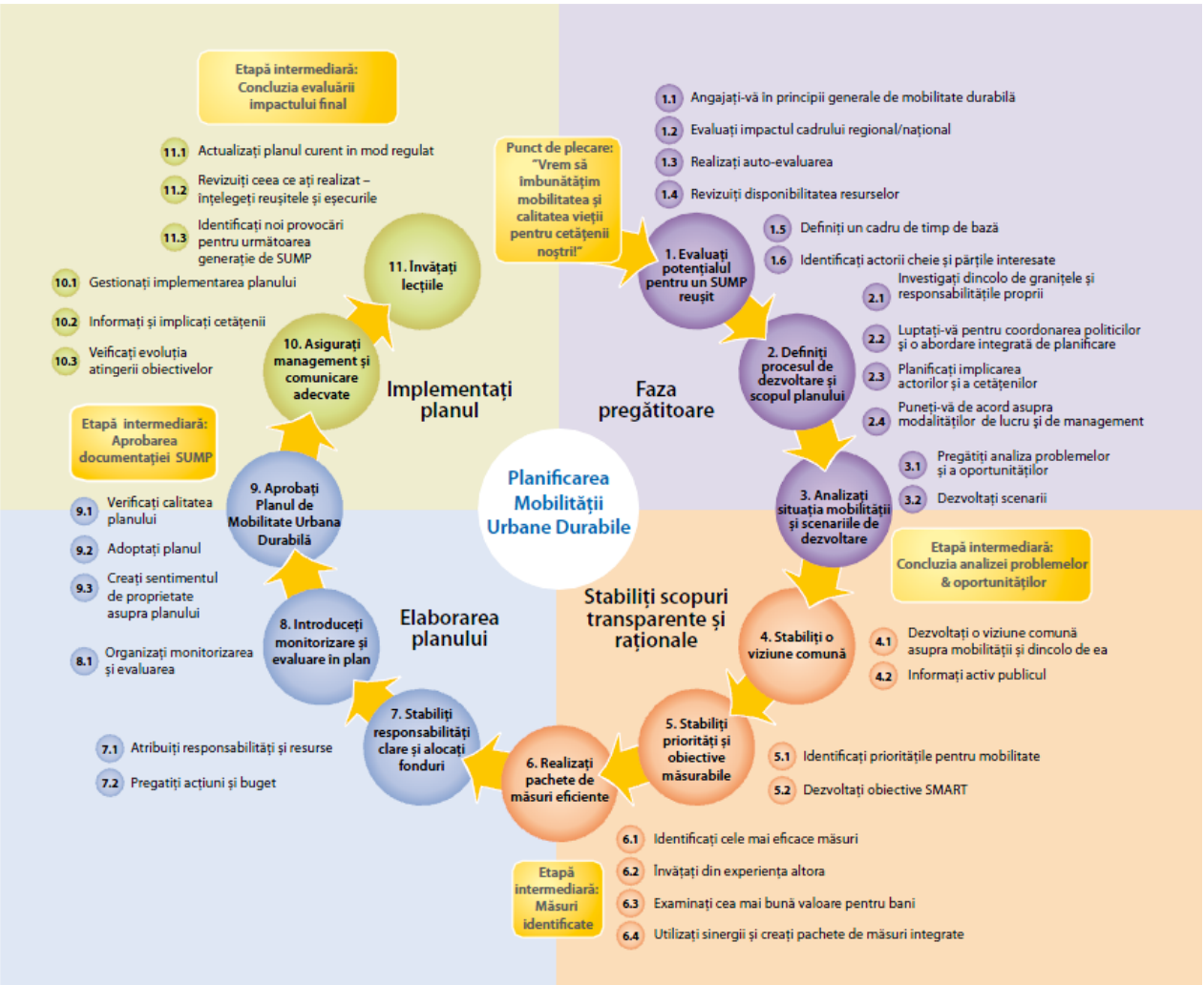
În prezent, sub aspectul mobilităţii, cvasitotalitatea aglomeraţiilor urbane prezintă aceleași tendinţe:

- dilatarea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populaţiei și cu consecinţe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creşterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în ţările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecinţă directă a creșterii motorizării şi a lungimii deplasărilor;
- evoluţia și diversificarea stilului de viaţă prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședinţă - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopţii care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiţionale.

PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare. Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opţiuni de transport tuturor cetăţenilor, astfel încât să permită accesul la destinaţii și servicii esenţiale;

- îmbunătăţirea siguranţei și securităţii;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătăţirea eficienţei și rentabilităţii transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivităţii și calităţii mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetăţenilor, economiei și societăţii în ansamblu.



Etapele de realizare ale planurilor de mobilitate urbană durabilă

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- Viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- Abordare participativă;

- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanţelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică; și
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Planul de mobilitate urbană pentru orașul Agnita va include următoarele componente:

- Diagnosticarea sistemului existent de mobilitate și transport, al infrastructurilor, dotărilor și fluxurilor de trafic;
- Evaluarea nivelului de disfuncţionalitate a circulaţiei urbane;
- Dezvoltarea funcţională, socio-economică și urbanistică a zonelor urbane;
- Infrastructuri, zonare urbană, reţele de transport, relaţii în teritoriu;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Modelarea prognozelor de mobilitate, transport şi trafic;
- Dezvoltarea reţelelor de transport urban și regional;
- Planificarea și proiectarea infrastructurilor de transport; și
- Terapia și managementul traficului şi al mobilităţii.

Politicile și măsurile definite în Planul de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerare urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcarea.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială

La elaborarea PMUD Agnita s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială specifice la nivel european, național, județean și local.

Documente la nivel european

În Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa, oferind material îndrumător, promovând schimbul de bune practici, identificând puncte de referință și susținând

activități educaționale pentru profesioniștii din domeniul mobilității urbane. Miniștrii transporturilor din UE susțin dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Strategia Europa 2020

Patru dintre obiectivele tematice care vor fi sprijinite din fondurile CSC în vederea contribuirii la strategia Europa 2020 pentru o creştere inteligentă, durabilă şi favorabilă incluziunii, conţin priorităţi corespunzătoare de investiţii specifice zonelor urbane

a. Se introduce conceptul de Plan de mobilitate urbană durabilă și este construită baza pentru Platforma Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, cu scopul să coordoneze cooperarea la nivelul UE privind dezvoltarea acestui concept și a instrumentelor aferente.

O chemare la acțiune privind o mai bună reglementare a accesului vehiculelor în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013), document ce subliniază următoarele aspecte importante:

a. Nevoia de abordare mai integrată și mai coordonată la nivelul Uniunii, în particular în privința unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiilor de control, informare și comunicare precum și evaluare

b. Implementarea în mod corect a reglementărilor de acces, dezvoltate împreună și acceptate de către actori ca parte a planificării mobilității urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea și accesibilității urbane.

Alte documente importante care fac referire la planuri de mobilitate urbană:

Carta verde pentru Transportul Urban European (Green Paper on European Urban Transport), EC 2007, EP 2008

Comisia Europeană a adoptat în 25 septembrie 2007 Carta Verde a Transportului Urban - „Către o nouă cultură a mobilității urbane”, care reprezintă primul pas pe calea elaborării unui Plan de Acțiune European în domeniul organizării unui sistem de transport urban la nivel european.

Cartea verde tratează principalele provocări legate de mobilitate urbană în următoarele cinci dimensiuni:

- Orașe fără congestie legată de transporturi
- Orașe mai verzi
- Transport urban mai inteligent

- Transport urban mai accesibil
- Transport urban sigur.

(Sursa:https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_ro)

Planul European pentru Mobilitate Urbana (European Plan for Urban Mobility 2009- 2012), EC 2009

Mobilitatea urbană durabilă reprezintă una dintre provocările principale cu care se confruntă orașele din UE și este un subiect de îngrijorare pentru numeroși cetățeni. Transportul rutier se numără printre principalele cauze ale poluării atmosferice și ale emisiilor de gaze cu efect de seră în zonele urbane, iar costurile la nivel de societate determinate de congestia traficului se ridică la aproximativ 270 de miliarde de euro pe an.
În 2013, Comisia a publicat Pachetul privind mobilitatea urbană și a alocat fonduri mai importante pentru transportul urban curat – circa 13 miliarde de euro pentru perioada 2014-2020 – astfel încât acesta să devină mai durabil.
Curtea recomandă Comisiei să colecteze mai multe date cu privire la mobilitatea urbană de la statele membre și să le publice. De asemenea, Comisia ar trebui să condiționeze accesul la finanțare de existența unor planuri solide de mobilitate urbană.

(Sursa:http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/apum_state_of_play.pdf)

European Action Plan for Freight Transport Logistics – 2007

„Este recomandat ca oraşele să combine acţiunile sprijinite în cadrul priorităţilor sectoriale de investiţii specifice zonelor urbane (să promoveze strategii pentru emisii scăzute de dioxid de carbon în zonele urbane, să îmbunătăţească mediul urban, să promoveze mobilitatea urbană durabilă, precum şi incluziunea socială prin sprijinirea regenerării fizice şi economice a zonelor urbane defavorizate) şi să le încorporeze în strategia integrată de dezvoltare urbană a oraşului în vederea punerii în aplicare a principiului dezvoltării urbane integrate” Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

(Sursa:http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf)

Directive 2010/40/EU - on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems (ITS) in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, EP and the Council of European Union, 2010, Government Decision No. 835/2011

Obiectivul directivei este de a încuraja dezvoltarea unor tehnologii de transport inovatoare pentru a crea sisteme de transport inteligente (STI). Acest obiectiv se va realiza prin introducerea unor standarde și specificații comune la nivelul UE. Rolul acestora este de a institui servicii STI interoperabile și eficiente, permițându-le totodată țărilor UE individuale să decidă în ce sisteme să investească.

STI acoperă o gamă largă de servicii. Directiva vizează aplicațiile și serviciile legate de STI din sectorul rutier al UE, precum și modul în care aceste aplicații comunică cu alte moduri de transport.

STI sunt sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informațiilor și comunicațiilor în transportul rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității.

S-au utilizat următoarele domenii prioritare pentru implementarea și utilizarea specificațiilor și a standardelor:

- utilizarea optimă a datelor privind condițiile rutiere, de trafic și de deplasare, de exemplu pentru a le permite utilizatorilor să planifice călătoriile;
- servicii STI privind continuitatea traficului și gestionarea mărfurilor (adică servicii care nu sunt întrerupte când camioanele trec granița);
- aplicații STI privind siguranța și securitatea rutieră (de exemplu, alerte de risc de vizibilitate redusă sau de prezență a oamenilor, a animalelor și a deșeurilor pe carosabil);
- conectarea vehiculelor la infrastructura de transport, adică echiparea vehiculelor cu sisteme care permit schimbul de date sau de informații.

În cadrul acestor domenii prioritare se disting șase acțiuni prioritare care se axează pe:

- servicii de informare la nivelul UE privind călătoriile multimodale (pentru călătorii care implică mijloace variate de transport, de exemplu, tren și vapor);
- servicii de informare în timp real cu privire la trafic, la nivelul UE;
- modalitatea de a oferi gratuit utilizatorilor informații despre trafic referitoare la siguranța rutieră;
- disponibilitate armonizată a unui serviciu eCall interoperabil la nivelul UE;
- servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;
- servicii de rezervare de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

Sursa:https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:tr0040

European Strategy for safety roads 2020 – Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020", EC 2010.

UE a elaborat un nou set de orientări în domeniul siguranţei rutiere, cu scopul de a reduce numărul deceselor înregistrate pe drumurile europene. Pentru a garanta o mai mare siguranţă a utilizatorilor, vehiculelor şi a infrastructurii, se vor lua o serie de măsuri (cooperare la nivel naţional, schimburi de bune practici, analize şi studii, campanii de sensibilizare şi în unele cazuri vor fi introduse noi reglementări). Mai exact, se va pune accentul pe:

- elaborarea unei strategii europene de educaţie şi formare în domeniul siguranţiei rutiere, spre a-i încuraja pe participanţii la trafic să conducă mai atent;
- punerea în aplicare a unor norme valabile la nivel european în domeniul siguranţei rutiere, astfel încât toţi cetăţenii europeni să fie trataţi la fel în cazul încălcării regulilor de circulaţie;
- încurajarea ţărilor UE să aplice şi drumurilor rurale normele de siguranţă care se aplică deja în cazul drumurilor principale şi al tunelurilor;
- recunoaşterea inspecţiilor tehnice în toate ţările UE (de ex. dacă autoturismul dumneavoastră a făcut obiectul unei inspecţii tehnice periodice în România, aceasta va fi automat valabilă şi în celelalte state membre);
- garantarea unui grad mai ridicat de siguranţă pentru categoriile vulnerabile de participanţi la trafic, în special pentru motocicliști, prin îmbunătăţirea comunicării dintre autorităţi şi aceştia şi prin introducerea inspecţiilor periodice în cazul motocicletelor şi al mopedelor, etc.;
- îmbunătăţirea mijloacelor de colectare a datelor şi analiză a accidentelor, pentru o mai bună monitorizare a progreselor înregistrate de ţările UE în domeniul siguranţei rutiere şi pentru a furniza date exacte necesare elaborării unor noi măsuri.

(Sursa:https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_ro.pdf)

Documente de planificare la nivel national, regional si judetean

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României - SDTR

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările şi modificările ulterioare, strategiile, politicile şi programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

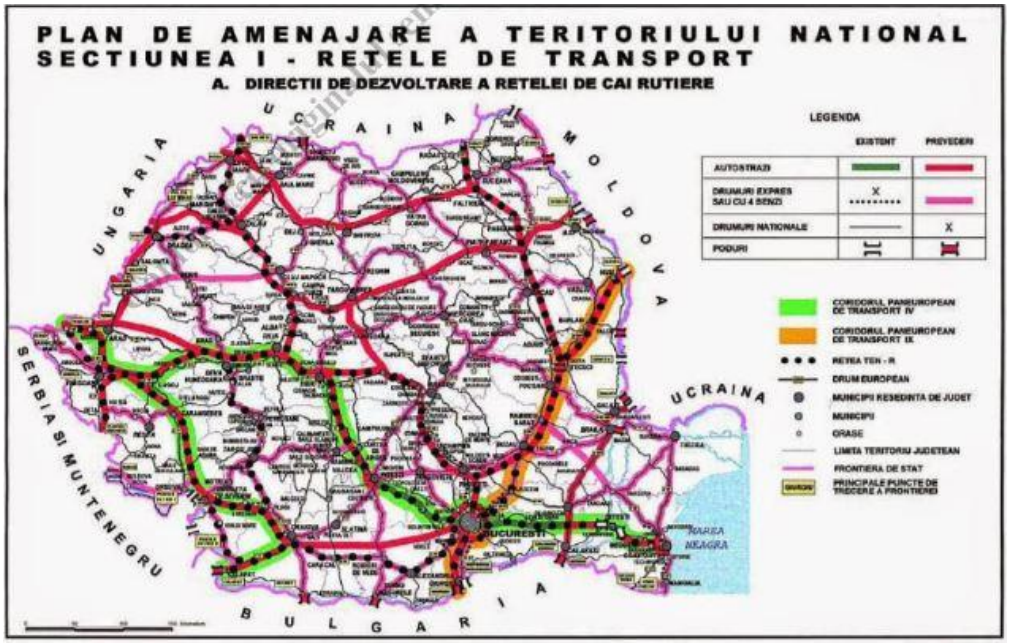
Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) este rezultatul unui demers amplu de planificare strategică care transpune în plan teritorial obiectivele și direcțiile de dezvoltare ale României pentru orizontul de timp 2035.

Scopul documentului strategic este de a asigura un cadru integrat de planificare strategică care să orienteze procesele de dezvoltare a teritoriului național. Misiunea acestuia este de a asigura o dezvoltare policentrică și un echilibru între nevoia de dezvoltare și avantajele competitive ale teritoriului național în context european și global.

SDTR reprezintă:

- Un instrument de facilitare a unui proces de planificare integrată la scară națională pentru orizontul de timp 2035;
- Un instrument de informare a autorităților publice centrale și locale, asupra direcțiilor generale și a obiectivelor de dezvoltare a teritoriului național pe termen lung;
- Un instrument de fundamentare a politicilor de dezvoltare de la diferite paliere administrative;
- Un instrument de informare a factorilor interesați de la nivel european și global asupra potențialului de dezvoltare și asupra avantajelor competitive ale teritoriului național. (Sursa: (http://www.sdtr.ro/)

Documentaţii de amenajare a teritoriului Planului de Amenajare a Teritoriului Naţional – PATN



PATN Rețeaua de transport

Sectiunile Planului de Amenajare a Teritoriului National sunt:

- Căi de comunicaţie, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului naţional, Secţiunea I - Reţele de transport
- Ape, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secţiunea a II-a - Apă
- Zone protejate,aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secţiunea a III-a - Zone protejate
- Reţeaua de localități aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secţiunea a IV-a - Reţeaua de localităţi
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national, Secţiunea a V-a - Zone de risc natural
- Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national, Secţiunea a V-a - Zone cu resurse turistice
- Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secţiunea a VIII-a Zone rurale, neaprobată.

- Infrastructura pentru educaţie - Planul de amenajare a teritoriului național, Secţiunea a VII-a - Infrastructura pentru educaţie, neaprobată.

La acest moment, acest document unic de planificare a dezvoltarii spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Abia după elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) acest document probabil va fi actualizat. În ceea ce privește secțiunea de căi de comunicații se va impune o corelare cu Master Planul General de Transport al României, dar și cu prima generație de planuri de mobilitate aflate la acest moment în curs de aprobare.

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului naţional - PATN reprezintă documentul cu caracter director care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu şi lung pentru întreg teritoriul țării.

PATN este suportul dezvoltării complexe și durabile inclusiv al dezvoltării regionale a teritoriului și reprezintă contribuția specifică a tării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economico-sociale europene.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național are caracter director și fundamentează programele strategice sectoriale pe termen mediu și lung și determină dimensiunile, sensul și prioritățile dezvoltării în cadrul teritoriului României, în acord cu ansamblul cerințelor europene.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național – PATN – se elaborează pe secțiuni specializate, care sunt aprobate prin lege de către Parlamentul României.

(Sursa:https://www.mlpda.ro/pages/planul-de-amenajare-a-teritoriului-national-patn-9)

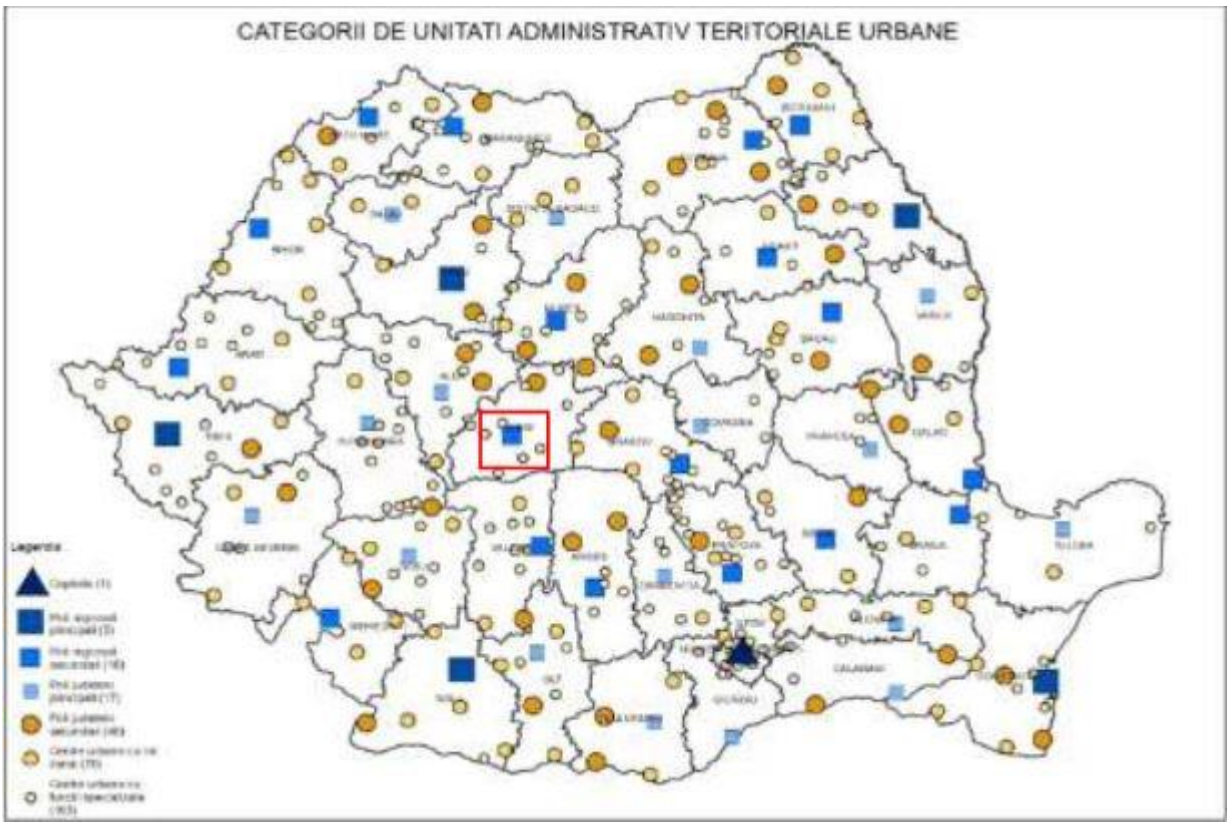
Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu aprobat prin HCJ nr.261/28 noiembrie 2013



Rețeaua de localități urbane. Sursa: PATN

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului Județean - PATJ constituie documentul cu caracter director care reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. Având în vedere că un plan de amenajare a teritoriului Județean trebuie reactualizat periodic la un interval de circa 5-10 ani, PATJ Sibiu necesită reactualizare.

(Sursa: https://www.cjsibiu.ro/fara-categorie/patj-plan-de-amenajare-a-teritoriului-judetean-sibiu/)



Categorii de unităţi administrativ teritoriale urbane. Sursa: PATN

Documentaţii de urbanism

Planul Urbanistic General al orașului Agnita întocmit în noiembrie 2009 de către S.C. ASSA GRUP S.R.L

Planul urbanistic general are atât caracter director şi strategic, cât şi caracter de reglementare şi reprezintă principalul instrument de planificare operaţională, constituind baza legală pentru

realizarea programelor şi a acţiunilor de dezvoltare. La acest moment PUG este în curs de actualizare.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Documentele strategice sectoriale analizate sunt prezentate ierarhizat, pe verticală, în funcție de arealul la care se referă.

La nivel european

Rețeaua TEN-T

Prin noua politică a UE privind infrastructura, finanțarea UE în domeniul transporturilor este reorientată către o nouă rețea centrală definită cu strictețe.



Reteaua TEN-T extinsă

Sursa:https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html

Rețeaua centrală va constitui coloana vertebrală a transporturilor în cadrul pieței unice a Europei. Ea va contribui la înlăturarea blocajelor, la modernizarea infrastructurii și la eficientizarea operațiunilor transfrontaliere de transport pentru călătorii și întreprinderile din întreaga UE. Implementarea sa va fi accelerată prin crearea a nouă coridoare majore de transport care vor reuni statele membre și părțile interesate, permițând concentrarea unor resurse limitate și obținerea de rezultate. Noua rețea TEN-T centrală va fi susținută de o rețea globală de rute la nivel regional și național, destinate să alimenteze rețeaua centrală. Scopul este ca treptat, până în 2050, cea mai mare parte a cetățenilor și a întreprinderilor din Europa să se afle la cel mult 30 de minute distanță, ca timp de deplasare, de această rețea globală („afluent"). La nivel regional și național, ceea ce numim rețeaua globală va reprezenta un afluent al rețelei centrale de transport. Această rețea globală face parte integrantă din politica TEN-T și va fi administrată în mare măsură chiar de statele membre, cu unele fonduri disponibile în cadrul politicii în domeniul transporturilor și, bineînțeles, în cadrul politicii regionale.

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban

Comisia Europeană a adoptat în 25 septembrie 2007 Carta Verde a Transportului Urban - „Către o nouă cultură a mobilității urbane", care reprezintă primul pas pe calea elaborării unui Plan de Acțiune European în domeniul organizării unui sistem de transport urban la nivel european.

Cartea verde tratează principalele provocări legate de mobilitate urbană în următoarele cinci dimensiuni:

- Orașe fără congestie legată de transporturi
- Orașe mai verzi
- Transport urban mai inteligent
- Transport urban mai accesibil
- Transport urban sigur

Astfel, mobilitatea urbană este recunoscută ca fiind un factor important de favorizare a creşterii economice şi ocupării forţei de muncă, cu un puternic impact asupra dezvoltării durabile în UE, totodată trebuie să permită dezvoltarea economică a oraşelor, îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor şi protecţia mediului din oraşe. În acest sens, P.M.U.D. Agnita s-a asigurat că sunt realizate:

1. Alternative sigure și atractive la folosirea maşinii personale, precum mersul pe jos, transportul în comun, mersul cu bicicleta sau cu motocicleta şi scuterul.

2. Optimizări pentru deplasarea cetățenilor prin legături eficiente între diferite mijloace de transport, pentru a spori atractivitatea şi siguranţa mersului pe jos şi cu bicicleta, autorităţile

locale şi regionale ar trebui să se asigure că aceste mijloace de transport sunt complet integrate în politicile de dezvoltare şi monitorizare a mobilităţii urbane.

3. Dezvoltări ale infrastructurii urbane adecvate (drumurile, pistele pentru biciclişti etc., dar şi trenurile, autobuzele şi spaţiile publice, parcările, staţiile de autobuz, terminalele etc. de bună calitate).

4. Facilităţi atractive de tipul unor noduri de transport combinat („Park&Ride") ce pot oferi un stimulent pentru combinarea transportului privat cu cel în comun cu asigurarea unor legături continue cu mijloace de transport public eficiente şi de înaltă calitate.

Strategia Europa 2020

La începutul anului 2010, instituțiile Uniunii Europene au căzut de acord asupra necesității unui răspuns coerent la provocările economice și financiare cu care Europa se confruntă. Astfel, a fost elaborată Strategia Europa 2020 (O strategie europeană pentru creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii) ce reprezintă un program pe zece ani (2010 – 2020) și care vine în continuarea Strategiei de la Lisabona (A fost adoptată de către Consiliul European extraordinar de la Lisabona din 23-24 martie 2000 și reînnoită de către Consiliul European de la Bruxelles din 22-23 martie 2005. Strategia de la Lisabona reprezintă un set de obiective, domenii prioritare de acțiune, ținte și măsuri, pentru orientarea politicilor europene de creștere economică și ocuparea forței de muncă către realizarea obiectivului strategic al UE de a deveni cea mai competitivă și dinamică economie bazată pe cunoaștere.). În noul document, Uniunea Europeană adoptă o abordare nouă de creștere economică și propune trei priorități care se susțin reciproc:

- creștere inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- creștere durabilă: promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;
- creștere favorabilă incluziunii: promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială.

Obiectivele principale pentru UE sunt reprezentative pentru prioritățile tematice și reprezintă o idee generală a viziunii Comisiei cu privire la situarea UE în 2020 în ceea ce privește parametrii cheie stabiliți. De asemenea, Comisia prezintă șapte inițiative emblematice pentru a stimula realizarea de progrese în cadrul fiecărei teme prioritare.

Comisia propune următoarele obiective principale pentru UE:

- 75% din populația cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 de ani ar trebui să aibă un loc de muncă;

- 3% din PIB-ul UE ar trebui investit în cercetare-dezvoltare (C-D);
- obiectivele „20/20/20” în materie de climă/energie ar trebui îndeplinite (inclusiv o reducere a emisiilor majorată la 30%, dacă există condiții favorabile în acest sens);
- rata abandonului școlar timpuriu ar trebui redusă sub nivelul de 10% și cel puțin 40% din generația tânără ar trebui să aibă studii superioare;
- numărul persoanelor amenințate de sărăcie ar trebui redus cu 20 de milioane.

La nivel național

Acordul de Parteneriat Romania 2014 – 2020

Acordul de Parteneriat 2014 – 2020 cu România reprezintă strategia la nivel național privind fondurile structurale în România și a fost aprobat de CE în data de 6 august 2014. Acordurile de parteneriat dintre Comisia Europeană și statele membre stabilesc planurile autorităților naționale cu privire la utilizarea finanțării provenite din fondurile structurale și de investiții europene în perioada 2014-2020.

Acordul de Parteneriat vizează următoarele priorități, de interes pentru P.M.U.D.: - promovarea competitivității și a dezvoltării locale, în vederea consolidării sustenabilității operatorilor economici și a îmbunătățirii atractivității regionale; - dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât și în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilității regiunilor din România și a atractivității acestora pentru investitori; - încurajarea utilizării durabile și eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienței energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecției mediului și a adaptării la schimbările climatice.

Integrarea atenuării schimbărilor climatice și adaptării la acestea se va realiza prin finanțarea priorităților de investiții în cadrul obiectivelor tematice relevante. Acestea includ sprijinirea tranziției către economia cu emisii scăzute de carbon (OT 4 - „Sprijinirea trecerii la o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele”) și promovarea adaptării la schimbările climatice (OT 5 - „Promovarea adaptării la schimbările climatice, precum și a prevenirii și gestionării riscurilor”). De asemenea, obiectivul tematic care vizează protecția mediului (OT 6 - „Conservarea și protejarea mediului și promovarea eficienței resurselor”) și promovarea transportului durabil (OT 7 - „Promovarea unui transport durabil și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore”) ar putea contribui la atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea.

Potrivit Raportului privind competitivitatea globală pentru perioada 2012- 2013, România ocupă ultima poziție între statele membre ale UE în ceea ce privește calitatea infrastructurii, atât a infrastructurii rutiere cât și a infrastructurii feroviare. Lipsa unei infrastructuri de transport de bună calitate în România impune costuri suplimentare sectorului privat, limitând integrarea pe piața UE și reducând productivitatea. Principalele probleme identificate la rețeaua secundară de drumuri sunt: lipsa șoselelor de centură în majoritatea orașelor mici și satelor, ceea ce conduce la creșterea timpilor de călătorie, creșterea consumului de combustibil, niveluri crescute ale poluării și astfel, ale costurilor de transport; capacitatea de transport redusă (marea majoritate suportă camioane de sub 20 de tone), având un efect imediat asupra atragerii traficului de călători și mărfuri. (Sursa: https://www.fonduri-ue.ro/acord-parteneriat)

Strategia Naţională de Dezvoltare Regională (SNDR)

Prin intermediul acestui document se stabilesc prioritățile de dezvoltare ale regiunilor, precum și relațiile instituționale care să faciliteze corelarea cu strategiile sectoriale.

Analiza socio-economică realizată fundamentează necesitatea sprijinirii prin intermediul SNDR a următoarelor priorități de dezvoltare: o dezvoltarea urbană durabilă integrată; o dezvoltarea infrastructurii de importanță regională și locală; o promovarea incluziunii sociale și reducerea gradului de sărăcie; o îmbunătățirea mediului economic de importanță regională și locală; o dezvoltarea durabilă a turismului; o îmbunătățirea condițiilor de mediu la nivel regional și local.

Pentru realizarea obiectivului general al SNDR, au fost stabilite următoarele obiective:

1. creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;

2. creșterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidențial pentru a contribui la reducerea a 20% a emisiilor de CO2, în conformitate cu Startegia Europa 2020;

3. creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și incluzivă.

(Sursa:http://www.adrcentru.ro/wp-content/uploads/2020/12/4.-Strategia-de-Dezvoltare-Regionala-2021-2027.pdf)

Master Planul General de Transport al României (MPGTR)

În vigoare de la 04 octombrie 2016 Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 778bis din 04 octombrie 2016.

Prezintă prioritățile de dezvoltare a sistemului de transport din România pentru toate modurile.

În perioada 2012-2015, Ministerul Transporturilor a coordonat elaborarea de către AECOM a unui Master Plan Național de Transport pentru România, plan strategic care este în acest moment finalizat, aflându-se în etapa obținerii aprobărilor finale. Master Planul se concretizează într-o lista de proiecte prioritizate pe moduri de transport și orizonturi de timp. Este intenția Ministerului Transporturilor și, implicit a Guvernului României, că Master Planul să fie legiferat pentru a asigura implementarea proiectelor conform rezultatelor prioritizării.

Prioritizarea proiectelor a avut în vedere următoarea succesiune de etape:

- Definirea obiectivelor strategice
- Identificarea problemelor existente la nivelul sistemului de transport
- Definirea unor obiective operaționale care se adresează problemelor identificate
- Definirea intervențiilor
- Testarea intervențiilor cu ajutorul Modelului Național de Transport și Analiza Cost-Beneficiu
- Prioritizarea proiectelor, utilizând o analiză multi-criterială
- Recomandarea strategiei optime de dezvoltare a transporturilor în România.

(Sursa:http://www.mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transpor)

Modelul Naţional de Transport (MNT) este necesar a fi utilizat pentru:

- fundamentarea factorilor de creştere în perspectivă pentru traficul de legatură şi de tranzit a teritoriului modelat la PMUD (aceste fluxuri fiind influenţate de evoluţiile din restul teritoriului naţional şi care nu face obiectul de studiu al PMUD);
- modelarea în cadrul unui model detaliat la nivel local (ca de exemplu PMUD) a efectului implementării proiectelor propuse în master planul naţional. În urma apariţiei unor noi proiecte, traficul de pe anumite axe/ coridoare de transport se poate redistribui în proporţii importante, chiar de ordinul a 30-40% de pe drumuri naţionale pe autostrăzi;
- gestionarea redistribuirii modale a traficului de legatură şi de tranzit.

La nivel regional

Planul de Dezvoltare Regională Centru 2021-2027 a fost avizat de către Comitetul Regional de Planificare Centru în urma derulării procedurii de consultare scrisă care s-a încheiat pe data de 18 decembrie 2020.



Infrastructura de transport la nivelul Regiunii Centru

PDR Centru reprezintă principalul document de planificare și programare elaborat la nivel regional și asumat de către factorii de decizie din Regiunea Centru, în conformitate cu prevederile Legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România.

Fundamentat pe o diagnoză detaliată, Planul de Dezvoltare ia în considerare nevoile majore ale regiunii și are în vedere valorificarea întregului potențial de dezvoltare durabilă. Principalele secțiuni ale PDR Centru și în mod particular Strategia de Dezvoltare Regională, au parcurs un amplu proces consultativ desfășurat în cadrul structurilor parteneriale regionale, proces care a avut ca scop identificarea problemelor și nevoilor comunităților, stabilirea corectă a priorităților și măsurilor și conturarea unui portofoliu regional de proiecte.

Conectat la procesul de programare la nivel european, PDR Centru a inclus între prioritățile regionale, temele derivate din cele 5 obiective ale Noii Politici de Coeziune a Uniunii Europene pentru perioada 2021-2027: inovare, digitalizare, transformare economică, reducerea emisiilor de carbon și combaterea schimbărilor climatice, creșterea gradului de conectare prin dezvoltarea rețelelor de transport și de internet, incluziune socială prin creșterea accesului la educație, ocupare și la servicii de sănătate de calitate și, nu în ultimul rând apropierea de nevoile concrete ale comunităților.

PDR Centru este însoțit de un portofoliu regional de proiecte majore constituit prin centralizarea și prioritizarea și dezvoltarea propunerilor partenerilor regionali, care vor fi susținute pentru a se asigura o mai eficientă implementare a priorităților regionale. Implementarea Planului de Dezvoltare a Regiunii Centru se va întinde de-a lungul perioadei 2021-2029 și va avea la bază atât finanțări nerambursabile din fonduri europene sau programe naționale cât și resursele financiare proprii sau atrase de către autorități locale, companii și universități. Progresul implementării și impactul rezultat vor putea fi evaluate pe baza celor 3 rapoarte strategice de monitorizare elaborate pe parcursul perioadei de implementare a planului.



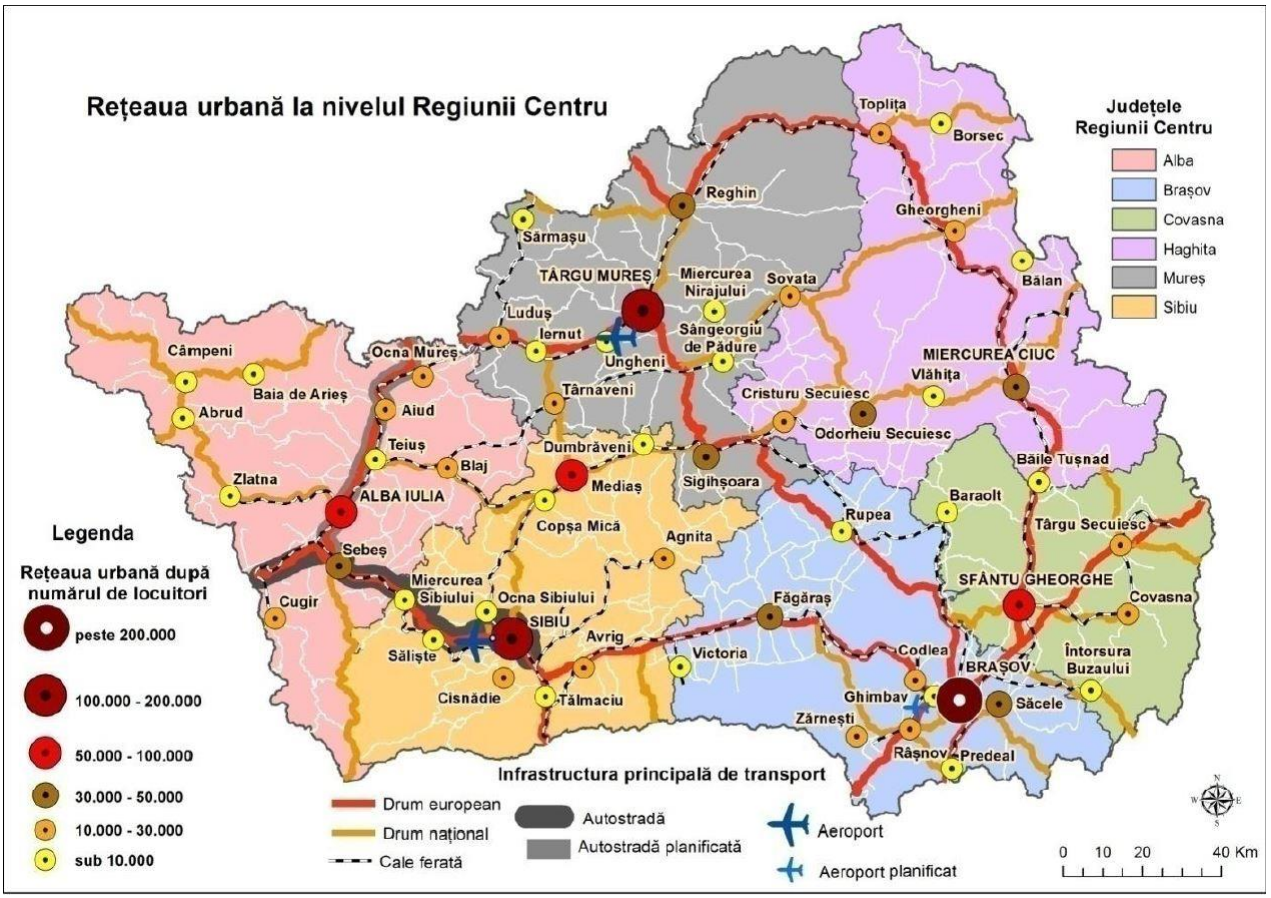
Harta incadrarii Regiunii Centru in teritoriul Romaniei

Rețeaua de localități din Regiunea Centru este formată din 57 de orașe (dintre care 20 sunt municipii), 357 de comune și 1788 de sate. La nivelul Regiunii Centru rețeaua de localități este una destul de echilibrată.

Rețeaua urbană la nivelul Regiunii Centru cuprinde 1 oraș peste 200.000 locuitori (Brașov), 2 orașe cu o populație între 100.000 - 200.000 locuitori (Sibiu și Târgu Mureș), 3 orașe cu o populație între 50.000 - 100.000 locuitori (Alba Iulia, Mediaș și Sfântu Gheorghe), 7 orașe cu o populație între 30.000 - 50.000 locuitori (Miercurea Ciuc, Făgăraș, Odorheiu Secuiesc, Reghin, Săcele, Sighișoara și Sebeș), 9 orașe cu o populație între 20.000 - 30.000 locuitori (Zărnești, Cugir, Târnăveni, Codlea, Aiud, Cisnădie, Blaj, Târgu Secuiesc și Gheorgheni), 9 orașe cu o populație între 10.000 - 20.000 locuitori (Râșnov, Luduș, Toplița, Avrig, Ocna Mureș, Agnita, Covasna, Cristuru Secuiesc și Sovata), 21 orașe cu o populație între 5.000 - 10.000 locuitori (Iernut, Întorsura Buzăului, Baraolt, Victoria, Dumbrăveni, Tălmaciu, Zlatna, Ungheni, Bălan, Vlăhița, Câmpeni, Teiuș, Sărmașu, Ghimbav, Rupea, Miercurea Nirajului, Sălișteа, Copșa Mică, Sângeorgiu de Pădure, Abrud, Predeal), iar 5 orașe au o populație sub 5.000 locuitori (Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Baia de Arieș, Borsec și Băile Tușnad).

Din punct de vedere geografic, din cele 57 de orașe din Regiunea Centru, 32 de orașe sunt localizate în Depresiunea Colinară a Transilvaniei (20 de orașe în regiunea marginală (care e formată din dealuri și depresiuni submontane și culoare depresionare), 3 orașe în Podișul Transilvaniei, 5 orașe în Culoarul Târnavei Mari și 4 orașe în Culoarul Mureșului) și 25 de orașe în Munții Carpați și depresiunile intramontane (20 de orașe în Carpații Orientali, un oraș în Carpații

Meridionali și 4 orașe în Munții Apuseni din Carpații Occidentali). Din punct de vedere hipsometric, 7 orașe sunt la o altitudine de 200-300 m, 26 de orașe la 300-500 m, 19 orașe la 500-800 m, 4 orașe la 800-1000 m și un oraș la peste 1000 m. În ce privește mediul urban din regiune, cele mai multe **comune** sunt în județul Mureș (91), iar cele mai puține în Covasna (40) și Brașov (48). Cele mai multe **sate** sunt în județul Alba (656), majoritatea fiind mici și foarte mici (foarte multe cătune în Munții Apuseni cunoscute sub numele de crânguri), la polul opus fiind județul Covasna având de 5 ori mai puține sate față de Alba (122).



Reteaua urbana la nivelul Regiunii Centru

Dezvoltarea urbană este un proces extrem de complex cu provocări și dinamici specifice. În plus, potențialul și traiectoriile de dezvoltare ale orașelor adesea diferite, care la rândul său fac mai dificilă conturarea unor afirmații valabile pentru întreaga rețea urbană a Regiunii Centru. Cu toate acestea, trecând peste particularitățile evidente ale fiecărei localități urbane și raportându-ne la elementele comune ale orașelor în regiune precum și la evoluțiile în desfășurare la nivel european, putem desprinde o serie de observații cu privire la dezvoltarea urbană la nivelul Regiunii Centru:

- Orașele sunt un catalizator al dezvoltării economice având la bază câteva atuuri ce le diferențiază de zonele rurale (de pildă: au o masă demografică mare, permit o diversificare a sectoarelor economice, dețin cele mai inovatoare companii și industrii, au o capacitate ridicată de creștere a productivității, au mai mari rate de angajare, au o educație terțiară, sunt un catalizator în ceea ce privește creativitate și inovarea, au un nivel atractiv de calitate a vieții, au o ofertă culturală, socială, educațională, turistică și de divertisment mai diversificată, au o mai bună accesibilitate și conectivitate)

- Orașele constituie atât sursa cât și soluția provocărilor actuale economice, de mediu și sociale.

- Se observă o creştere a disparităţilor între centrele urbane mari care au beneficiat de finanţări şi oraşele mici şi mijlocii care au avut un acces redus la finanţare nerambursabilă (în special orașele monoindustriale, cu funcţii urbane diminuate, etc.)

- Durabilitatea urbană se bazează pe interacțiuni pozitive între cele trei subsisteme: social, economic și fizic (teritorial și de mediu). În esență, dezvoltarea durabilă a orașelor se poate realiza printr-o abordare integrată, care să vizeze atât dimensiunile sustenabilității urbane amintite anterior cât și provocările și noile tendințe în acest sens.

- Orașele sunt factori cheie în dezvoltarea regiunilor și teritoriilor mai mari. Este o mare nevoie de susținerea dezvoltării unor reţele de oraşe şi regiuni interconectate.

- Orașele ar trebui să pună un mai mare accent pe abordarea la nivel local (de pildă: să se bazeze pe calitățile, specificul și potențialul existent, să asigure legătura între industriile conexe, să mobilizeze companiile și cetățenii să inoveze și să se angajeze în descoperirea de noi specializări promițătoare, etc.)

- O mai mare conștientizare a aspectelor negative și identificarea de soluții de contracarare pe termen lung (ex.: diferite situații specifice orașelor mici și mijlocii: îmbătrânirea demografică (are consecințe asupra potențialului de creștere economică, fiind o provocare pentru bugetele locale și sistemul de asistență socială), declinul industriilor tradiţionale, extinderea urbană necontrolată, creșterea excluziunii sociale, accentuarea ratei șomajului, etc.)

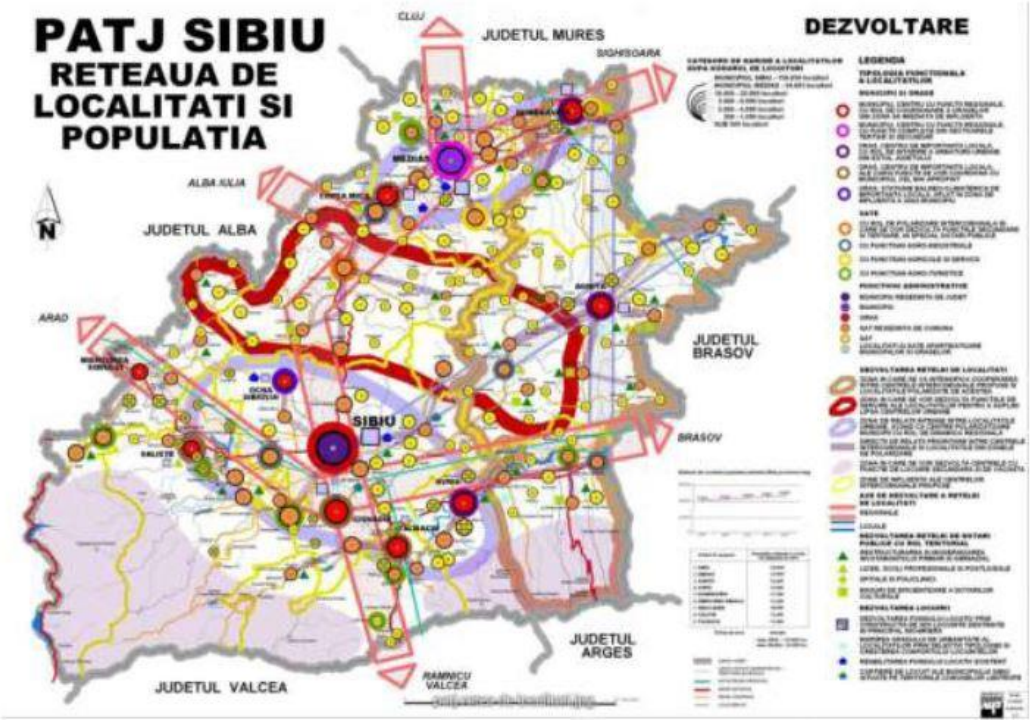
- O mai mare claritate și obiectivitate în identificarea de politici, proiecte și acțiuni oportune de dezvoltare urbană durabilă

- O provocare în dezvoltarea inteligentă a orașelor este dezvoltarea de ”noi economii urbane”, cum ar fi: specializare inteligentă, economia digitală, economia de tip ”Open Data” (date deschise), economia ecologică, economia sănătății, economia colaborativă, etc.

- Accelerarea procesului de dezvoltare a orașelor prin abordări de tip”Quadruple Helix”, concept ce are la bază colaborarea dintre mediul de cercetare, mediul economic, mediu decizional și societatea civilă.

Planul de Amenajare a Teritoriului Judeţean Sibiu – PATJ Sibiu

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului Județean - PATJ constituie documentul cu caracter director care reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a judeţului, corelându-se cu Planul de Amenajare a Teritoriului Naţional, cu Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal şi alte programe de dezvoltare. PATJ Sibiu a fost finalizat şi aprobat în anul 2007, urmând a fi actualizat, în conformitate cu noile măsuri de dezvoltare propuse care nu se regăsesc în el. Acesta oferă o viziune globală şi coerentă asupra structurii şi folosirii teritoriului studiat, definind principalele opţiuni pentru o mai bună organizare a acestuia, prin armonizarea activităţilor cu incidenţă asupra utilizării potenţialului natural, economic şi social, în raport cu dezvoltarea spaţială urmărită. PATJ Sibiu în vigoare a fost elaborat în 2006 şi aprobat de Consiliul Judeţean Sibiu, direcţionând până în prezent dezvoltarea socio-economică a judeţului, prin programul său de măsuri. În anul 2010, Consiliul Judeţean Sibiu a luat decizia actualizării planului de amenajare a teritoriului şi corelarea acestuia cu noile prevederi din Planul de Amenajare a Teritoriului Naţional (PATN), zone turistice aprobat prin Legea nr.242/2009, cu direcţile de dezvoltare a judelului Sibiu pentru perioada 2014-2020 aprobată prin HCJ nr.50/2010 etc. Planul de Amenajare a Teritoriului Judeţean (PATJ) Sibiu identifică zona periurbană a municipiului Sibiu ca fiind alcătuită din localităţi aflate în proximitatea acestuia şi având cu acesta relaţii tradiţionale: oraşe –Avrig, Cisnădie, Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Sălişte, Tălmaciu –şi comune –Cristian, Orlat, Poplaca,Răşinari, Şelimbăr, Şura Mare, Şura Mică.



Plan de amenajare a teritoriului judetean Sibiu. Sursa: PATJ Sibiu

Majoritatea acestor oraşe şi comune constituie prima coroană de localităţi din jurul oraşului Sibiu. Excepţie fac oraşele Avrig şi Miercurea Sibiului care sunt localităţi necontigue cu municipiul Sibiu. PATJ se sprijină pe un studiu de fundamentare “Infrastructuri tehnice” în care este studiată (analiză existentă, disfuncţii şi dezvoltare) şi Rețeaua de transport şi comunicație.



Rețele de transport. Probleme. Sursa: PATJ Sibiu



Rețele de transport. Dezvoltare. Sursa: PATJ Sibiu

În ceea ce privește infrastructura, Strategia de dezvoltare durabilă a județului Sibiu își propune ca obiective: Reabilitarea şi modernizarea drumurilor comunale şi judeţene, a podurilor şi podeţelor şi a porţilor de intrare în judeţ; Dezvoltarea activităţilor Aeroportului Internaţional Sibiu pe traficul de călători, inclusiv pentru transport mărfuri tip Cargo; Extindere / reabilitare infrastructură de apă şi canalizare în judeţul Sibiu.

Orasul Agnita, prin Strategia de dezvoltare, are ca obiective legate de infrastructura: Creșterea calității transportului urban, din interiorul localității; Orientarea politicilor de transport la nivelul orașului către nevoile cetățenilor; Accesibilizarea transportului localității Agnita din interiorul acesteia către alte zone dar și vice versa; Facilitarea transportului spre și dinspre aeroporturile din proximitate; Transformarea traseului feroviar local într-o atracție locală, mizându-se astfel pe un turism cultural.



1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea UAT

Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor

Procesul de elaborare a strategiei de dezvoltare durabilă a orașului Agnita a fost iniţiat ca răspuns la interesul exprimat de către Consiliului Local al orașului pentru elaborarea unui demers strategic. În cadrul acestui proces au fost luate în calcul toate dimensiunile şi caracteristicile factorilor cu care comunitatea se află în relaţii de interdependenţă, au fost efectuate analize ale teritoriului şi s-au consultat documente strategice sectoriale, iar rezultatele obţinute au fost corelate cu date statistice, sondaje de opinie şi analize efectuate în teren.

Instrumentele de cercetare folosite în procesul metodologic au fost:

a. Interviuri desfăşurate în teren, care au vizat în principal lideri ai comunităţi, susceptibili de a influenţa în sens pozitiv bunul mers al acesteia, respectiv şefii direcţiilor aparatului administrativ, precum şi lideri informali ai comunităţii, cunoscuţi pentru implicarea, motivarea şi gradul de multiplicare al ideilor în comunitate;

b. Date şi documente relevante (detaliate sub titlul „surse documentare”).

De asemenea, după identificarea steakholderilor (factorilor interesaţi) şi a partenerilor din cadrul comunităţii, pe parcursul procesului de elaborare a strategiei de dezvoltare, s-au organizat o serie de întâlniri cu aceştia, având ca scop sprijinirea procesului de planificare, validarea şi acceptarea rezultatelor acestuia şi multiplicarea lor în comunitate.

Prin asigurarea unei **infrastructuri locale eficiente** și a unui **mediu de afaceri care încurajează investitorii** noi și susține inițiativa antreprenorială, se va consolida prosperitatea orașului, care va reuși astfel să atragă noi locuitori, și să ofere o bază solidă pentru dezvoltarea sustenabilă a

comunității locale. Aceste măsuri vor duce la extinderea componentei de turism pe mai multe planuri, ca principal resort de dezvoltare locală.

Obiectivul strategiei de dezvoltare a orașului este elaborarea unei optici cuprinzătoare care, pe de o parte, se reflectă într-o viziune unitară direcţiile de dezvoltare ale diferitelor domenii, intervenţiile în zonele cheie, pe de altă parte întăreşte responsabilitatea reprezentanţilor urbani, contribuie la stabilirea unor relaţii de parteneriat, respectiv antrenează grupurile ţintă în procesele de proiectare şi implementare.

În perioada corespunzătoare programării financiare europene 2021 – 2027, autorităţile publice locale şi partenerii lor îşi vor canaliza energia şi resursele pentru atingerea următoarelor **obiective generale**:

1. Îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor orașului prin dezvoltarea infrastructurii publice eficiente şi prin creşterea calităţii mediului înconjurător – componenta HABITAT;

2. Valorificarea potenţialului economic al orașului prin susţinerea dezvoltării sustenabile a iniţiativei locale şi atragerea de noi investiţii şi investitori – componenta ECONOMIE;

3. Îmbunătăţirea accesului populaţiei la servicii socio-culturale moderne şi adaptate nevoilor locale – componenta SOCIETATE.

Pentru a atinge obiectivele generale, autorităţile publice locale şi partenerii lor vor urmări următoarele **obiective sectoriale**:

Componenta HABITAT

1.1.Dezvoltarea infrastructurii orașului şi rezolvarea disfuncționalităților actuale

1.2. Realizarea unei imagini arhitectonice unitare a orașului

1.3. Dezvoltarea infrastructurii de agrement şi conservarea naturii în oraș

1.4. Creșterea calității managementului public

Componenta ECONOMIE

2.1. Îmbunătăţirea infrastructurii de sprijin pentru afaceri la nivelul orașului

2.2.Valorificarea resurselor și potențialului local în scopul unei dezvoltări economice durabile.

Componenta SOCIETATE

3.1. Creșterea calității vieții tuturor locuitorilor orașului și sprijinirea categoriilor cu risc de excluziune sau defavorizate

3.2. Adoptarea unor măsuri pentru sprijinirea unei dezvoltări armonioase a orașului și locuitorilor acestuia

3.3. Consolidarea relației autorităților publice locale cu cetățenii.

2. Analiza situaţiei existente

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice

Scopul acestui subcapitol este de a evidenţia principale tendinţe socio-economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale orașului Agnita.

Agnita (Agnetheln, Szentágota, „Sfânta Agata” sau „Agata Săsească”) este un oraș din județul Sibiu, Transilvania, România, format din localitățile componente: Agnita (reședința), Coveș și Ruja[1]. Agnita este situată în partea centrală a Podișului Hârtibaciului, pe cursul mediu al râului cu același nume. Localitatea este situată în inima ţării, pe coordonatele geografice 46º95` latitudine nordică şi 24º70` longitudine estică. Altitudinea absolută a oraşului faţă de nivelul mării este de peste 600 m.

Agnita se găseşte la convergenţa drumurilor ce leagă Podişul Târnavelor de Ţara Bârsei, la 55 km depărtare de Sibiu, 40 km de Mediaş, 42 km de Sighişoara şi 45 km de Făgăraş.

Orașul Agnita reprezintă centrul geografic al microregiunii Hârtibaciu. Acest podiș are un relief de dealuri, cu o înălțime maximă de 646 metri. Râul Hârtibaciu este un afluent al Cibinului, se întinde pe cca. 100 km., izvorăşte de lângă comuna Bărcut şi se varsă în râul Cibin, lângă satul Mohu, în apropiere de Sibiu.

[1] www.enciclopediaromaniei.ro



a) **Contextul social**

Factorii sociali se referă la aspecte precum: ocuparea forței de muncă, cercetare și dezvoltare, climă, educație, incluziune socială, reducerea sărăciei. Astfel, se observă:

- lipsa forței de muncă calificate, din cauza migrației în străinătate sau în alte zone mai dezvoltate. Migrația este prima cauză a declinului demografic. Majoritatea celor stabiliți în străinătate fac parte din grupa de vârstă 20-44 ani, acest lucru accentuând dezechilibrele demografice și sociale deja înregistrate la nivel regional
- creşterea numărului familiilor monoparentale, creşterea abandonului şcolar, creşterea delicvenţei juvenile ca efecte ale migratiei
- costurile carburanților influențează net migrația populației la nivel național și inter-județean, costurile pe care le presupun traiul și mobilitatea într-un oraș mare determina multe persoane din orașele limitrofe sa facă naveta către locul de munca aflat în orașele mari
- noile condiții de muncă impuse de pandemie determină persoanele să pună siguranța pe primul plan. Spre exemplu, aleg să lucreze de la distanța sau să lucreze în ture și grupuri restrânse de oameni atunci când activitățile nu pot fi transferate online, pentru cei care își păstrează locul de muncă

- creșterea consumului de produse locale și implicarea oamenilor în susținerea unor astfel de inițiative, prin cumpărarea directă de la producătorii locali
- rata scăzută de participare la educaţie a persoanelor din grupurile vulnerabile şi a adulţilor, calitatea slabă a educaţiei iniţiale primite precum și dezvoltarea insuficientă a programelor destinate învăţării pe tot parcursul vieţii
- existența unor diferenţe importante faţă de alte regiuni europene a piaţei forţei de muncă, care este caracterizată prin practici discriminatorii, în special în defavoarea populaţiei feminine și rome.

b) **Contextul economic**

Structura economică a Regiunii Centru a suferit modificări substanțiale în ultimii 10-15 ani. Ponderile unor sectoare economice de bază, precum agricultura, industria extractivă, industria prelucrătoare grea s-au redus mult, crescând în schimb ponderea altor ramuri economice și a celor din sectorul terțiar, în particular. Procesul nu este încheiat, fiind de așteptat ca această evoluție să continue și în următorii ani.

Economia Regiunii Centru păstrează încă un **profil industrial** vizibil ce poate fi evidențiat atât prin contribuția relativ ridicată a industriei la formarea produsului intern brut cat și prin ponderea semnificativă a populației ocupate în sectorul secundar al economiei.

Profilul industrial al regiunii este dat de industria de componente și subansamble auto, de industria ușoară, a lemnului și mobilei și de industria alimentară și a băuturilor. Unitățile industriale sunt amplasate în general, în localitățile urbane, iar în cazul orașelor mici dau acestor localități un caracter monospecializat.
Specificul industrial este mai pronunțat în județele Brașov și Sibiu, județe cu importante tradiții industriale. Brașovul împreună cu rețeaua de localități din jurul acestuia au format în anii 70 și 80 ai secolului trecut una din cele mai puternice concentrări industriale din România. Industria din această zonă, profilată pe producerea bunurilor intermediare destinate celorlalte ramuri ale economiei a fost puternic afectată de declinul economic înregistrat de România în anii 90 și de lipsa investițiilor pentru retehnologizare, ceea ce a condus la închiderea mai multor coloși industriali. După scăderea dramatică înregistrată în perioada 1990-2011, industria regională a început să se redreseze, iar în perioada 2011-2017 asistăm la o creștere a numărului de salariați din industrie cu peste 18%, cele mai mari creșteri înregistrându-se în județele Sibiu, Alba și Brașov.

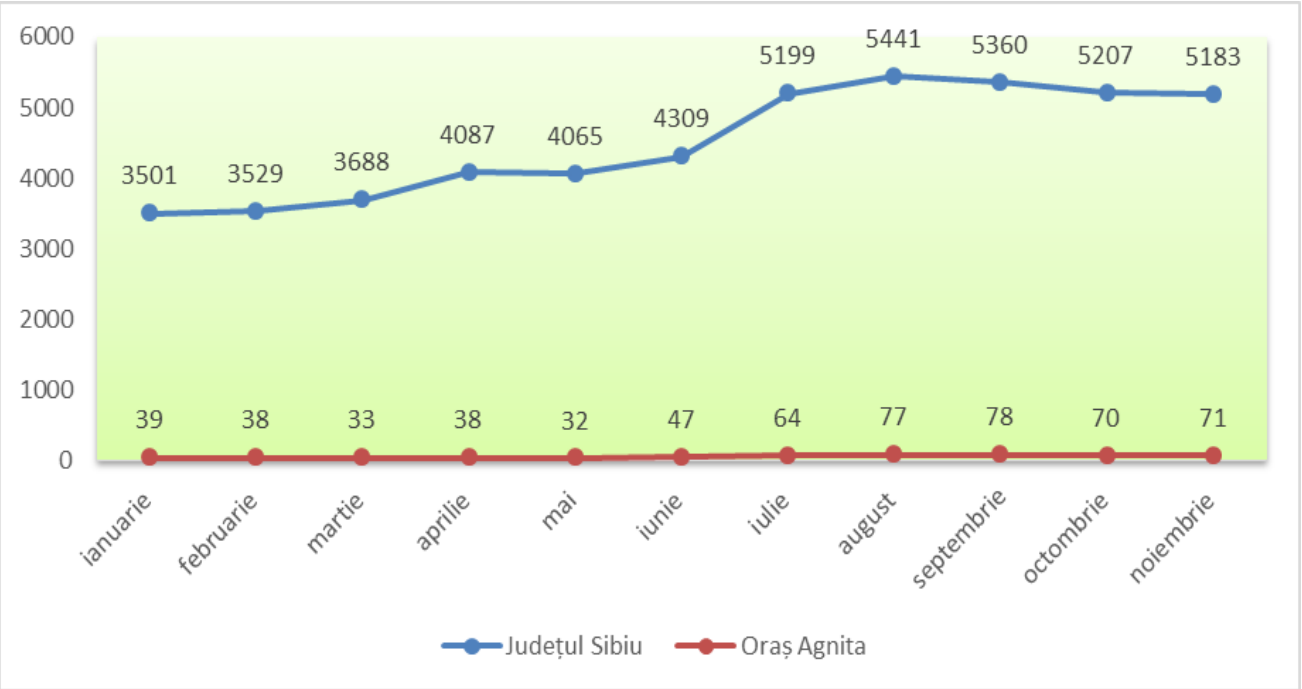
E un cert avantaj: turismul montan, turismul balnear, turismul cultural și agroturismul. În ultimii ani, Regiunea Centru a împărțit cu Regiunea Sud-Est unul din primele 2 locuri în ce privește capacitatea de cazare, numărul de turiști atrași și numărul de înnoptări. Prin faptul că este un domeniu economic în care firmele mici și persoanele fizice joacă cel mai important rol și se asigură un număr semnificativ de locuri de muncă, turismul este vital pentru economia multor

localități mici din Regiunea Centru. Pe de altă parte, dezvoltarea sectorului turistic este importantă și prin prisma efectului multiplicator pe care aceasta îl poate genera în ansamblul economiei.

Factorii economici principali:

- factori de natură fiscala: nivelul fiscalității, calitatea sistemului fiscal, presiunea fiscală, politica fiscală
- facilități fiscale oferite companiilor pentru deschiderea unor filiale în oraș sau in zonele limitrofe și facilitățile fiscal pentru angajarea elevilor care doresc să se angajeze imediat după terminarea facultății
- anul 2020 a adus o creștere a numărului de șomeri, în special datorită contextului creat de pandemia Covid.

Numărul șomerilor în anul 2020



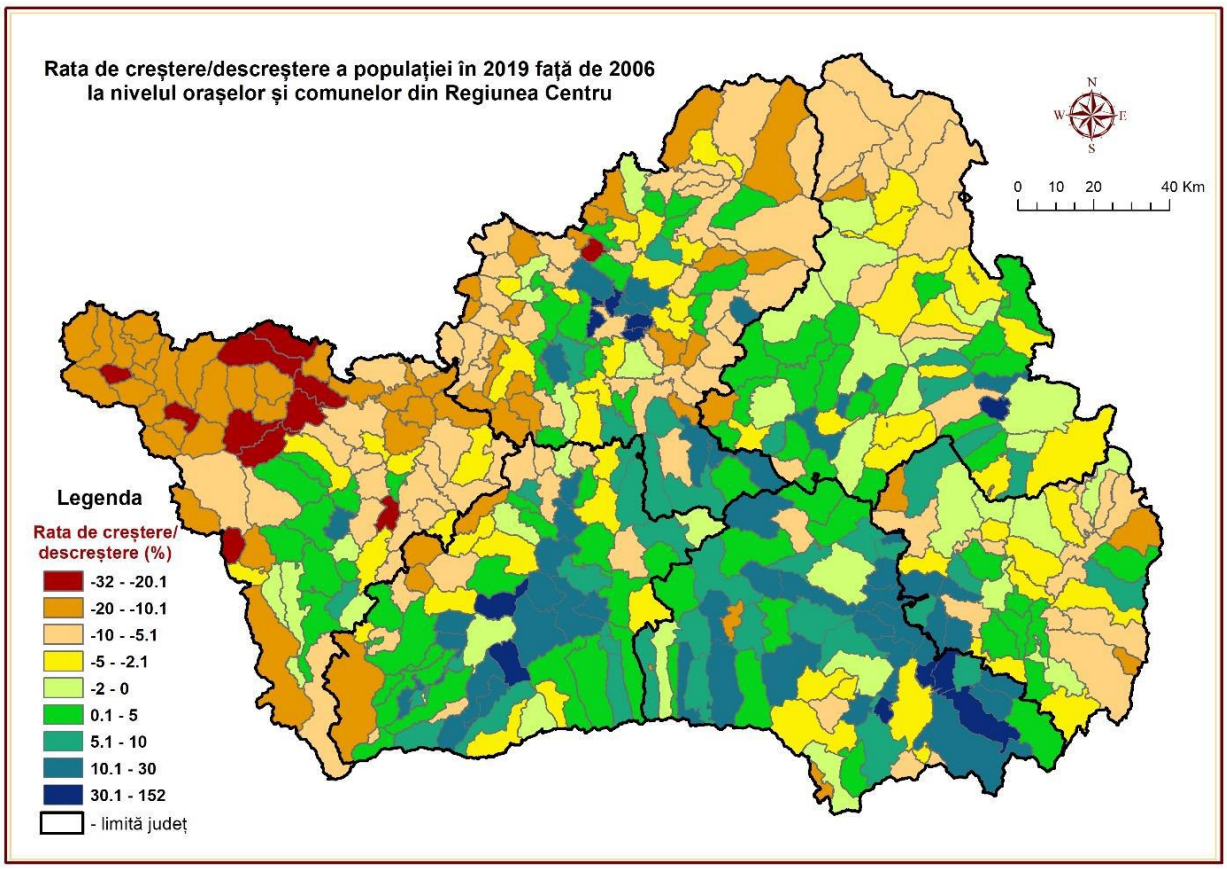
Sursa: www.insse.ro

- resursa de muncă este un alt aspect foarte important pentru dezvoltarea unui oraș, datorită faptului că orașul Agnita are potential de forță de muncă în sfera tehnologică
- factori determinanţi ai infrastructurii de piaţă: nivelul de dezvoltare a sistemului bancar şi a altor instituţii financiare, starea instituţiilor pieţei valorilor mobiliare
- factorii de evaluare redaţi prin preţuri: inflaţia, dobânda, cursul valutar

- factori economici şi financiari: existenţa surselor de finanţare a investiţiilor, accesibilitatea la surse externe de finanţare, posibilitatea de investiţii
- factorii ce determină conjunctura pieţei: consumatorii, furnizorii, amplasamentul, concurenţii
- factorii administrativi: calitatea managemenului și a echipei de gestiune.

c) **Populatia**

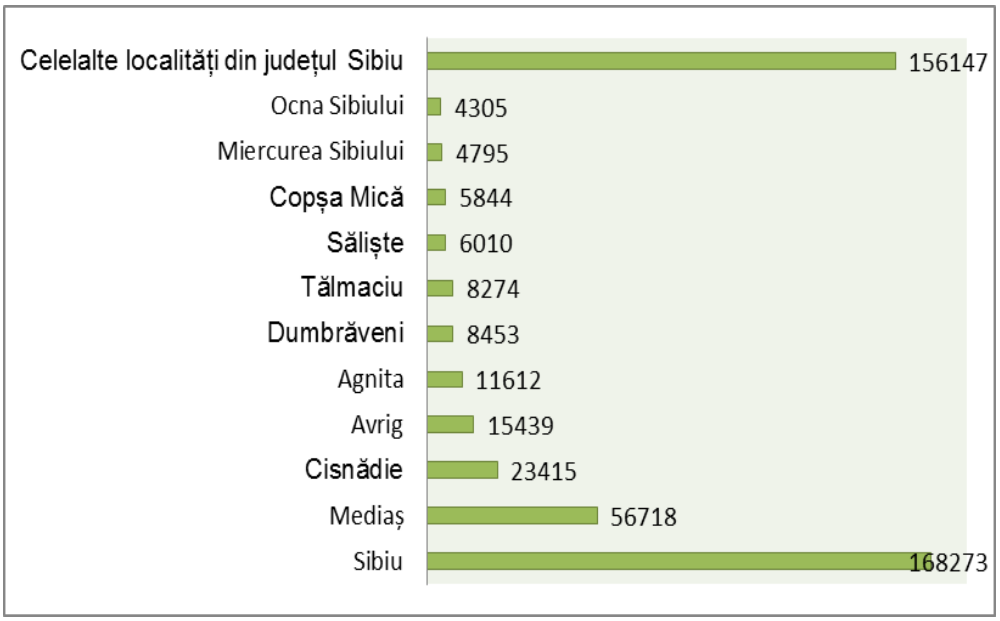
Cu o populație totală de **2,322 milioane locuitori în 2018**, Regiunea Centru se situează pe poziția a 5-a în rândul celor 8 regiuni de dezvoltare ale României. Densitatea populației este scăzută (68,1 locuitori/km2), sub cea înregistrată la nivel național (81,7 locuitori/km2). Densități reduse ale populației se găsesc în județele Harghita, Alba și Covasna, județe cu relief predominant montan și fără orașe cu peste 100 000 locuitori.



Rata de crestere/descrestere a populatiei din Regiunea Centru

Populaţia judeţului Sibiu în anul 2020 a fost de 469.285 persoane, conform datelor disponibile pe site-ul Institutului Național de Statistică, dintre care în municipiul Sibiu a fost înregistrat un număr 168.273 persoane, fiind urmat în ordine descrescătoare de municipiul Mediaș (56.718), orașul Cisnădie (23.415), orașul Avrig (15.439), orașul Agnita fiind al cincilea din județ în ceea ce privește numărul de persoane, cu 11.612 persoane. Populația orașului Agnita reprezentând

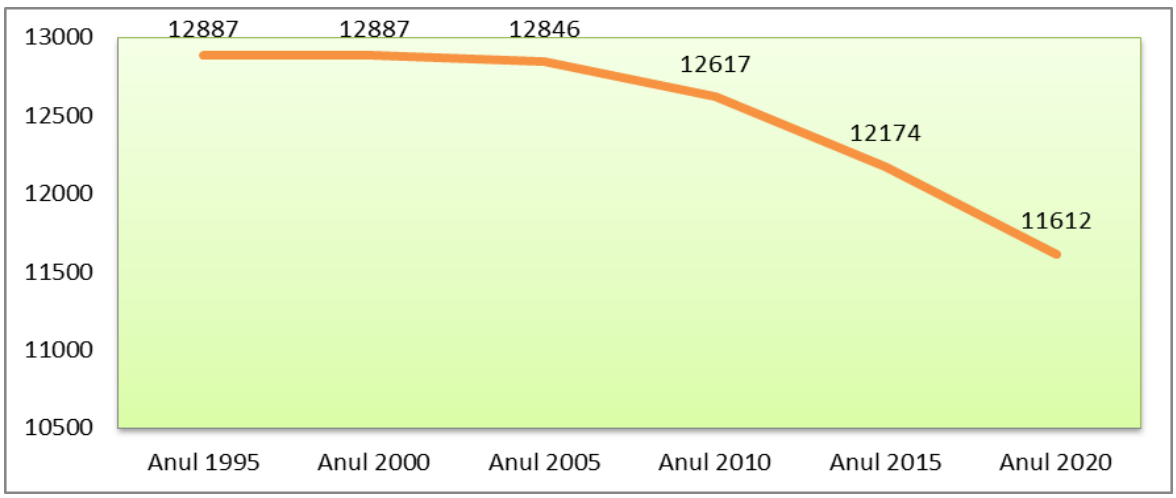
2.5% din populația totală a județului Sibiu în anul 2020, în creștere față de anul 2011 când ponderea populației Agnita în totalul populației județului Sibiu a fost de 2,2%.



Sursa: www.insse.ro

Populația orașului Agnita: După căderea regimului comunist orașul s-a confruntat cu o migrație a populației către alte zone din țară sau din străinătate, iar trendul este descendent de la an la an. Această migrație poate fi datorată lipsei locurilor de muncă și a oportunităților de dezvoltare pe plan profesional în orașul Agnita.

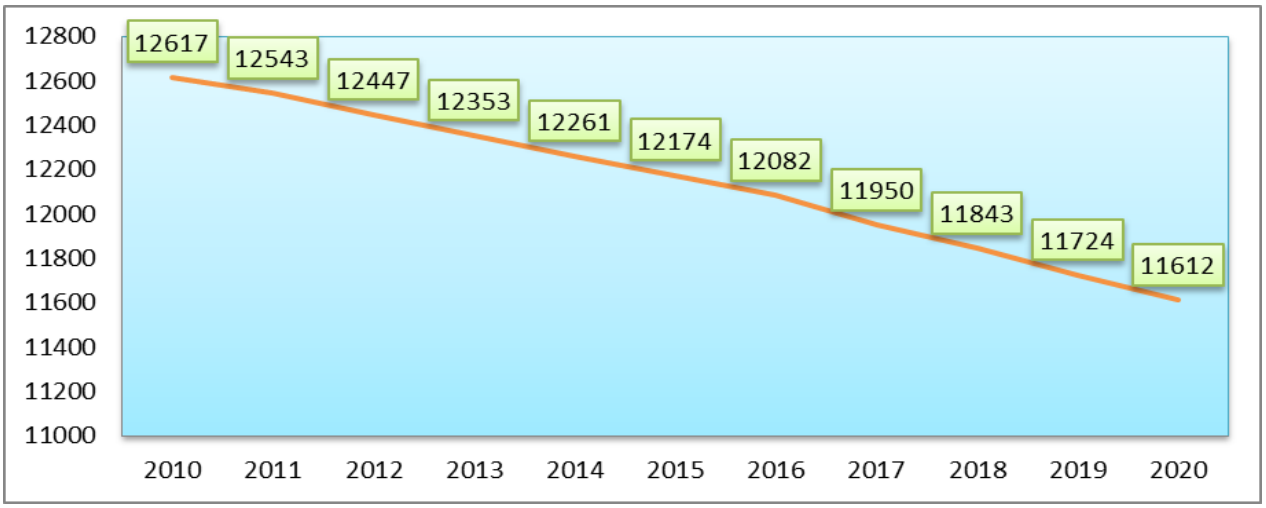
Populația totală oraș Agnita (număr persoane) în ultimii 25 ani



Sursa: www.insse.ro

O analiză mai ampla a ultimilor zece ani arată același trend descendent în ceea ce privește populația orașului Agnita. În ultimii 10 ani s-a înregistrat o rată de scădere a populației de 8%, iar graficul de mai jos evidențiază această scădere în fiecare an.

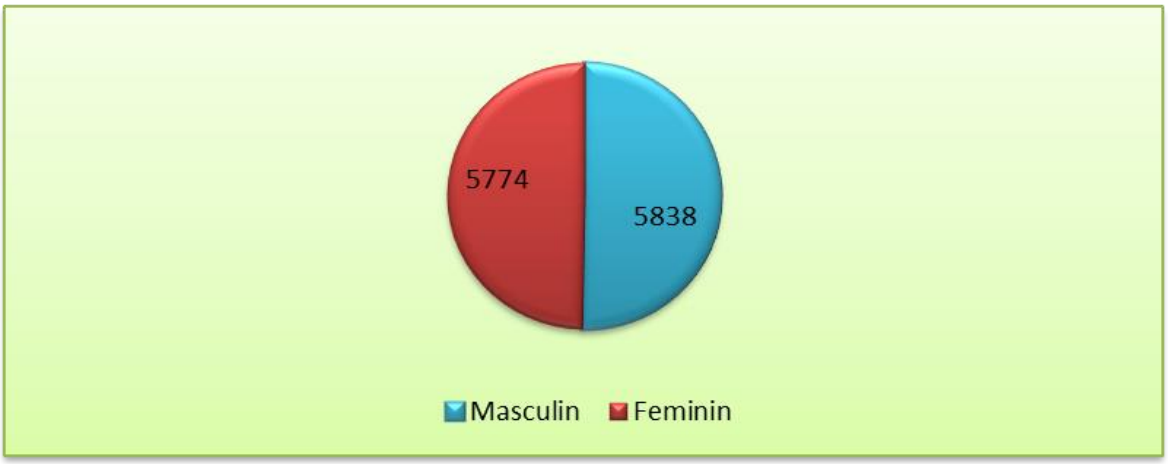
Populația totală oraș Agnita (număr persoane) în ultimii 10 ani



Sursa: www.insse.ro

Populația după gen: Distribuția pe gen a populației orașului Agnita este relativ echilibrată, numărul persoanelor de gen masculin fiind cu 64 de persoane mai mare decât a celor de gen feminin.

Populația orașului Agnita în anul 2020 (distribuția pe gen)

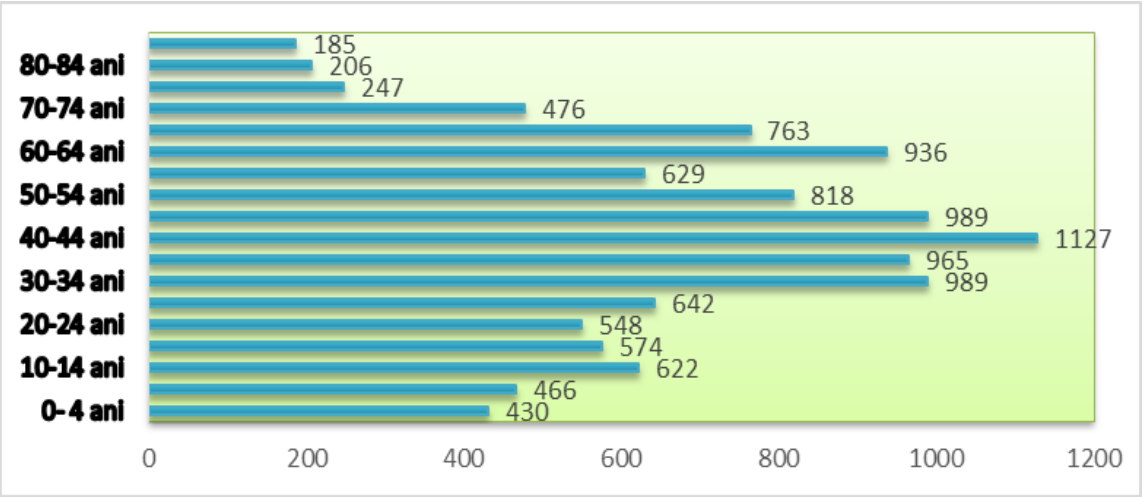


Sursa: www.insse.ro

Populația după vârstă: În ceea ce privește vârsta populației din orașul Agnita, se constată că în oraș predomină persoanele adulte în general cu vârsta între 40-44 ani. Se poate de asemenea

observa că numărul tinerilor este mai mic comparativ cu cel al adulților, fapt care sugerează o populație cu tendințe de îmbătrânire. În lipsa unor oportunități potrivite nevoilor lor, tinerii se orientează spre alte locuri unde să se dezvolte și să-și creeze un viitor.

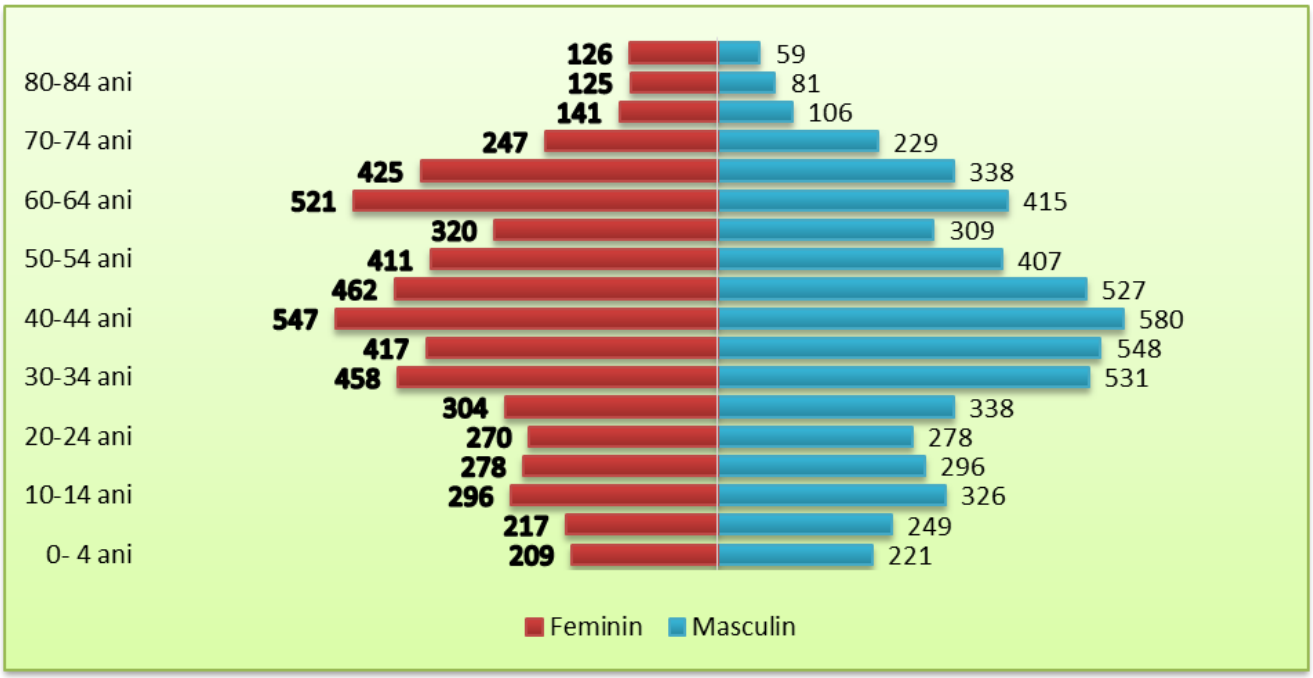
Populația orașului Agnita în anul 2020 (distribuția pe grupe de vârstă)



Sursa: www.insse.ro

Populația după vârstă și gen: Pentru o analiză mai de profunzime a caracteristicilor de vârstă și gen ale populației a fost realizată o piramidă a vârstelor, în funcție de gen. Acest grafic reprezintă un indicator relevant în privința resurselor demografice și perspectivelor de evoluție a comunităților umane. Analizată longitudinal, pe mai mulți ani, această piramidă se prezintă relativ constant între anii 2011-2020, numărul tinerilor și al celor nou-născuți din localitate reducându-se în ultimii ani, înregistrându-se o îmbătrânire a populației orașului Agnita. Distribuția relativ egală dintre bărbați și femei reprezintă un atuu al orașului Agnita prin echilibrul pe care acest aspect îl aduce la nivelul dinamicilor din oraș.

Populația orașului Agnita în anul 2020 (distribuția pe vârstă și gen)



Sursa: www.insse.ro

Populația după starea civilă: Este important de avut în vedere statusul persoanelor care locuiesc în oraș. Datele din tabelul de mai jos sugerează că marea majoritate a populației care trăiește în orașul Agnita este căsătorită sau se află într-o uniune consensuală.

ORAȘ AGNITA	POPULAȚIA STABILA	STAREA CIVILĂ LEGALĂ					STAREA CIVILĂ DE FAPT
	TOTAL	Necăsătorit/a	Căsătorit/a	Văduv/a	Divorțat/a	Informație nedisponibilă	Persoane care trăiesc în uniune consensuală
Ambele sexe	8732	3275	4305	775	367	10	308
Masculin	4325	1873	2131	154	161	6	154
Feminin	4407	1402	2174	621	206	4	154

Sursa: www.recensamantromania.ro

Populația după religii: În populația orașului Agnita ca și în majoritatea populației din România, se evidențiază preponderența persoanelor de religie creștin-ortodoxă, fiind urmată la o diferență considerabilă de persoanele cu religie reformată. Datele prezentate în tabelul următor sunt preluate de la ultimul recensământ realizat în 2011.

Religii în Agnita (2011)	
Ortodoxă	7758
Informație nedisponibilă	496
Reformată	146
Romano-catolică	95
Evanghelică lutherană	58
Penticostală	47
Evanghelică de confesiune augustană	35
Adventistă de ziua a șaptea	28
Martorii lui Iehova	24
Evanghelică	14
Greco-catolică	11
Fără religie	8
Atei	6
Creștină după Evanghelie	4

Sursa: www.recensamantromania.ro

În orașul Agnita nu existau în anul 2011 adepți declarați ai religiei baptiste, musulmane, creștini de rit vechi, mozaică, armeană sau altă religie, în schimb a fost raportat un număr mic de persoane cu religie unitariană și ortodoxă sârbă.

Populația pe etnii: Chiar dacă în această zonă de-a lungul timpului au conviețuit mai multe etnii, datele ultimului recensământ relevă faptul că populaţia orașului Agnita este în proporţie majoritară formată din români. Deși sașii au fost împreună cu românii majoritari în acest teritoriu, în ultimii ani s-a modificat structura etnică prin emigrarea sașilor și stabilirea romilor și a maghiarilor.

2011	POPULAȚIA STABILĂ	E T N IA				
	TOTAL	Români	Maghiari	Romi	Germani	Informație nedisponibilă
ORAŞ AGNITA	8732	7774	236	141	88	488

Sursa: www.recensamantromania.ro

În orașul Agnita nu existau declarați, în anul 2011 ucrainieni, turci, rusi-lipoveni, tătari, slovaci, bulgari, croați, greci, evrei, cehi, polonezi, chinezi, armeni, ceangăi, macedonieni, însă în schimb a fost raportat un număr mai mic de italieni, sârbi și alte etnii.

Populația după limba maternă: În strânsă corelație cu etnia este și următorul grafic care face referire la limba maternă din Agnita, care scoate în evidenţă faptul că limba maternă majoritară este limba română, urmată la o diferență destul de mare de limbile maghiară și germană.

2011	POPULAȚIA STABILĂ	LIMBA MATERNĂ			
	TOTAL	Română	Maghiară	Germană	Informație nedisponibilă
ORAȘ AGNITA	8732	7957	208	73	488

Sursa: www.recensamantromania.ro

Cu privire la limba maternă, în Agnita nu se deprinde ucraineană, turcă, rusă, tătară, slovacă, bulgară, croată,greacă cehă, poloneză, chineză, armeană, macedoniană și idiș, însă se deprinde într-o proporție mai mică romani, sârbă, italiană și alte limbi.

Populația după nivelul de educație: Nivelul de educație reprezintă un element extrem de important în caracteristicile populației, relevând prin asocieri elemente legate de comportamente de consum la nivelul unei localități, județ, regiune, țară etc. Spre exemplu, este binecunoscut faptul că persoanele cu educație superioară au un comportament de consum cultural mai frecvent decât persoane fără studii superioare. De asemenea, educația este un aspect foarte important prin prisma influențelor pe care le are asupra dezvoltării și inovării într-un oraș.

O analiză a studiilor populației din județul Sibiu relevă faptul că o proporție destul de mare din persoanele care finalizează liceul se orientează spre studii superioare, mai degrabă decât spre pregătire postliceală sau școli de maiștri.

Absolventi pe niveluri de educatie, din județul Sibiu, în perioada 2010-2018

Niveluri de educație în județul Sibiu (număr persoane)	**Ani**								
	Anul 2010	**Anul 2011**	**Anul 2012**	**Anul 2013**	**Anul 2014**	**Anul 2015**	**Anul 2016**	**Anul 2017**	**Anul 2018**
Primar și gimnazial (inclusiv învățământul special)	4250	3491	3593	3609	3544	3444	3393	3417	3601
Liceal	3809	3172	3396	2888	3156	2550	2700	2648	2556

Profesional	954	277	299	422	370	369	517	531	552
Postliceal (inclusiv învățământul special)	446	314	328	394	468	457	431	406	330
Tehnic de maiștri	92	56	28	-	62	-	-	-	-
Universitar de licență - absolvenți cu diplomă	-	-	-	-	2950	2547	2531	2440	2416
Universitar - absolvenți cu diplomă (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale de cercetare avansată)	-	-	-	-	4727	3902	4022	3749	3696

Sursa: www.insse.ro

În baza de date a INS, pentru orașul Agnita nu este raportat numărul de persoane cu studii superioare, iar acest lucru poate fi datorat fie pentru că acestea lipsesc din oraș, fie pentru că nu au fost cuprinse în aceste statistici. În cazul primului scenariu de lucru, comparativ cu județul Sibiu, se poate observa că în orașul Agnita numarul de persoane cu studii superioare nu este mare, sugerând un nivel mediu de educație în oraș.

Absolventi pe niveluri de educatie, din orașul Agnita, în perioada 2010-2018

Niveluri de educație în orașul Agnita (număr de persoane)	**Ani**								
	Anul 2010	**Anul 2011**	**Anul 2012**	**Anul 2013**	**Anul 2014**	**Anul 2015**	**Anul 2016**	**Anul 2017**	**Anul 2018**
Primar și gimnazial (inclusiv învățământul special)	86	94	88	82	72	74	70	84	85
Gimnazial	-	-	88	82	72	74	70	84	85
Liceal	127	80	108	72	92	64	76	60	60
Profesional	29	-	15	14	17	16	14	14	22

Sursa: www.insse.ro

d) **Contextul economic**

În anul 2018, numărul întreprinderilor active din județul Sibiu reprezentau aproximativ 2.1% din totalul firmelor active din România. Pe o perioada de 10 ani, numărul întreprinderilor active

după numărul de salariați a avut un trend descendent în perioada 2008-2011, iar din anul 2011 până în anul 2018 este înregistrat un trend ascendent, ajungându-se în anul 2018 la un număr de 11 987 întreprinderi active. În funcție de codurile CAEN, în județul Sibiu, în anul 2018, cele mai multe întreprinderi activau în: comerțul cu ridicata și cu amănuntul; activități profesionale, stiințifice și tehnice; în domeniul construcțiilor.



Sursa: www.insse.ro

Conform unei surse, în Agnita există 749 agenți economici, reprezentând 1,54% din totalul agenților economici din județul Sibiu. Cifra de afaceri a acestor agenți economici din oraș este de 164,5 milioane lei (37,4 milioane euro), reprezentând 0,41% din cifra de afaceri din județul Sibiu. În aceste unități economice sunt angajați 832 de persoane, reprezentând 0,74% din totalul de angajați din județul Sibiu. În oraș, la nivelul agenților economici este înregistrat un profit de 9,8 milioane lei (2,2 milioane euro), reprezentând 0,25% din profitul net realizat în județul Sibiu.[2]

[2] https://www.topfirme.com/judet/sibiu/localitate/agnita/

Cele mai importante 5 firme din localitatea Agnita pe criterii diferite

Criteriu	Denumire	Adresa	Cifra de afaceri/Număr de angajați/Profit
După cifra de afaceri	VICLA IMPEX SRL	Str. AVRAM IANCU 134, Agnita, Judetul Sibiu	21,2 milioane lei (4,8 milioane euro)
	TRANS MAX SIB SRL	Str. SPITALULUI 27, Agnita, Judetul Sibiu	18,8 milioane lei (4,3 milioane euro)
	AGNETHELN MOBILA TAPITATA S.R.L.	Str. AVRAM IANCU 130, Agnita, Judetul Sibiu	17,3 milioane lei (3,9 milioane euro)
	TUTU SIB TRANS SRL	Str. AVRAM IANCU 128, Agnita, Judetul Sibiu	9,9 milioane lei (2,3 milioane euro)
	LILIACUL SRL	Str. 1 DECEMBRIE 22, Agnita, Judetul Sibiu	9,9 milioane lei (2,2 milioane euro)
Număr de angajați	AGNETHELN MOBILA TAPITATA S.R.L.	Str. AVRAM IANCU 130, Agnita, Judetul Sibiu	185 angajati
	VICLA IMPEX SRL	Str. AVRAM IANCU 134, Agnita, Judetul Sibiu	114 angajati
	LILIACUL SRL	Str. 1 DECEMBRIE 22, Agnita, Judetul Sibiu	57 angajati
	TRANS MAX SIB SRL	Str. SPITALULUI 27, Agnita, Judetul Sibiu	51 angajati
	TUTU SIB TRANS SRL	Str. AVRAM IANCU 128, Agnita, Judetul Sibiu	27 angajati
Profit	SANISELL SRL	Str. ABATORULUI 18, Agnita, Judetul Sibiu	769.358 lei (174.854 euro)
	EUROSOLAR S.R.L.	Str. ABATORULUI 18, Agnita, Judetul Sibiu	737.342 lei (167.578 euro)
	TRANS MAX SIB SRL	Str. SPITALULUI 27, Agnita, Judetul Sibiu	661.723 lei (150.392 euro)
	GRABEN BAUMIT 85 S.R.L.	Str. BISERICII 98, Agnita, Judetul Sibiu	545.180 lei (123.905 euro)
	RIOFARM SRL	Str. REPUBLICII 11A, Agnita, Judetul Sibiu	486.956 lei (110.672 euro)

Sursa: www.topfirme.com

Cele mai importante 5 domenii de activitate economică din Agnita, pe diferite criterii

Criteriu	Cod CAEN	Cifra de afaceri	Număr de agenți economici	Număr de angajați	Profit
Cifra de afaceri	CAEN: 4941 - Transporturi rutiere de marfuri	42,1 milioane lei (9,6 milioane euro) 25,60% din cifra de afaceri din Agnita	14 agenți economici 1,87% din totalul agenților economici din Agnita	128 angajați 15,38% din totalul de angajați din Agnita	1 milioane lei (236.047 euro) 10,58% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 1622 - Fabricarea parchetului asamblat in panouri	21,2 milioane lei (4,8 milioane euro) 12,91% din cifra de afaceri din Agnita	1 agenți economici 0,13% din tot agenților economici din Agnita	114 angajați 13,70% din totalul de angajați din Agnita	432.024 lei (98.187 euro) 4,40% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 3109 - Fabricarea de mobila n.c.a.	17,4 milioane lei (3,9 milioane euro) 10,56% din cifra de afaceri din Agnita	3 agenți economici 0,40% din totalul agenților economici din Agnita	186 angajați 22,36% din totalul de angajați din Agnita	393.757 lei (89.490 euro) 4,01% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4711 - Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun	16,4 milioane lei (3,7 milioane euro) 9,96% din cifra de afaceri din Agnita	13 agenți economici 1,74% din totalul agenților economici din Agnita	47 angajați 5,65% din totalul de angajați din Agnita	966.267 lei (219.606 euro) 9,85% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 1071 - Fabricarea painii, fabricarea prajiturilor si a produselor proaspete de	11,5 milioane lei (2,6 milioane euro) 6,98% din cifra de afaceri din Agnita	3 agenți economici 0,40% din totalul agenților economici din Agnita	67 angajați 8,05% din totalul de angajați din Agnita	87.113 lei (19.798 euro) 0,89% din profitul net realizat in Agnita

	patiserie				
Număr de angajați	CAEN: 3109 - Fabricarea de mobila n.c.a.	17,4 milioane lei (3,9 milioane euro) 10,56% din cifra de afaceri din Agnita	3 agenți economici 0,40% din totalul agenților economici din Agnita	186 angajați 22,36% din totalul de angajați din Agnita	393.757 lei (89.490 euro) 4,01% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4941 - Transporturi rutiere de marfuri	42,1 milioane lei (9,6 milioane euro) 25,60% din cifra de afaceri din Agnita	14 agenți economici 1,87% din totalul agenților economici din Agnita	128 angajați 15,38% din totalul de angajați din Agnita	1 milioane lei (236.047 euro) 10,58% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 1622 - Fabricarea parchetului asamblat in panouri	21,2 milioane lei (4,8 milioane euro) 12,91% din cifra de afaceri din Agnita	1 agenți economici 0,13% din totalul agenților economici din Agnita	114 angajați 13,70% din totalul de angajați din Agnita	432.024 lei (98.187 euro) 4,40% din profitul net realizat in Agnita,
	CAEN: 1071 - Fabricarea painii, fabricarea prajiturilor si a produselor proaspete de patiserie	11,5 milioane lei (2,6 milioane euro) 6,98% din cifra de afaceri din Agnita	3 agenți economici 0,40% din totalul agenților economici din Agnita	67 angajați 8,05% din totalul de angajați din Agnita	87.113 lei (19.798 euro) 0,89% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4711 - Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun	16,4 milioane lei (3,7 milioane euro) 9,96% din cifra de afaceri din Agnita	13 agenți economici 1,74% din totalul agenților economici din Agnit	47 angajați 5,65% din totalul de angajați din Agnita	966.267 lei (219.606 euro) 9,85% din profitul net realizat in Agnita
Profit	CAEN: 4674 - Comert cu ridicata al echipamentelor si furniturilor de fierarie pentru instalatii sanitare si de incalzire	6,9 milioane lei (1,6 milioane euro) 4,20% din cifra de afaceri din Agnita	3 agenți economici 0,40% din totalul agenților economici din Agnita	3 angajați 0,36% din totalul de angajați din Agnita	1,5 milioane lei (342.432 euro) 15,35% din profitul net realizat in Agnita

	CAEN: 4941 - Transporturi rutiere de marfuri	42,1 milioane lei (9,6 milioane euro) 25,60% din cifra de afaceri din Agnita	14 agenți economici 1,87% din totalul agenților economici din Agnita	128 angajați 15,38% din totalul de angajați din Agnita	1 milioane lei (236.047 euro) 10,58% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4711 - Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun	16,4 milioane lei (3,7 milioane euro) 9,96% din cifra de afaceri din Agnita	13 agenți economici 1,74% din totalul agenților economici din Agnita	47 angajați 5,65% din totalul de angajați din Agnita	966.267 lei (219.606 euro) 9,85% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4773 - Comert cu amanuntul al produselor farmaceutice, in magazine specializate	6,1 milioane lei (1,4 milioane euro) 3,70% din cifra de afaceri din Agnita	4 agenți economici 0,53% din totalul agenților economici din Agnita	10 angajați 1,20% din totalul de angajați din Agnita	785.543 lei (178.533 euro) 8,00% din profitul net realizat in Agnita
	CAEN: 4331 - Lucrari de ipsoserie	1,2 milioane lei (267.746 euro) 0,72% din cifra de afaceri din Agnita	2 agenți economici 0,27% din totalul agenților economici din Agnita	1 angajați 0,12% din totalul de angajați din Agnita	545.180 lei (123.905 euro) 5,56% din profitul net realizat in Agnita

Sursa: www.topfirme.com

După cum se poate observa din datele prezentate, atât la nivelul județului, cât și la nivelul orașului Agnita comerțul cu ridicata și amănuntul este component din economie care tinde să fie predominantă. Firmele cu o cifră de afaceri destul de mare din Agnita sunt firmele care au profil de activitate axat pe nevoile primare, de subzistență ale populației și anume: comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun și fabricarea pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie.

Acest lucru nu este deloc surprinzător, având în vedere că nivelul de trai din oraș nu permite o extindere a cererii spre alte produse, considerate a nu fi în categoria celor care acoperă nevoile primare. Un nivel ridicat de trai al populației, dar și o putere de cumpărare mai mare din partea

cetățenilor unui oraș determină apariția unor alți întreprinzători a căror produse să acopere nevoi mai diversificate ale populației.

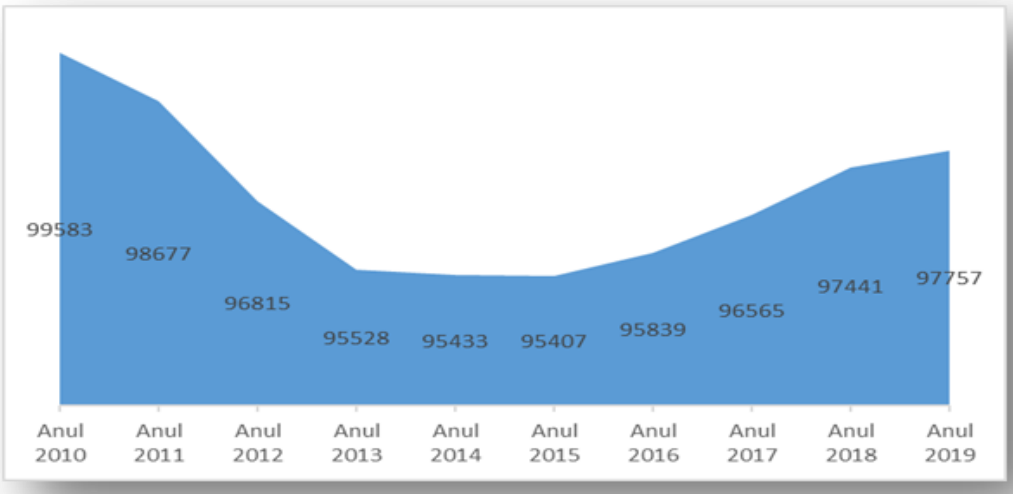
Chiar dacă numărul de întreprinderi active după numărul de salariați în județul Sibiu, perioada 2008-2018, a crescut, procentul de întreprinderi ale orașului Agnita este de 1,54% din totalul agenților economici din județul Sibiu, cifra de afaceri de 0,41% din cifra de afaceri din județul Sibiu, numărul de angajați de 0,74% din totalul de angajați din județul Sibiu, iar profitul net obținut de firmele din Agnita reprezintă 0,25% din profitul net realizat în județul Sibiu.

Cu alte cuvinte, aceste procente scot la iveală impactul relativ slab din punct de vedere economic al orașului Agnita în județ, sugerând faptul că orașul are nevoie de practici și politici care să vină în susținerea intreprinzătorilor, în facilitarea creării locurilor de muncă pentru populația din oraș și din jurul orașului.

Pentru a avea o situație de ansamblu a economiei unui oraș, pe lângă o analiză a întreprinderilor active și a evoluției logitudinale a acestora, e nevoie și de o analiză atentă a altor indicatori care reflectă starea economiei.

Pentru aceasta, s-a analizat numărul mediu anual al pensionarilor pentru o perioadă de 9 ani. Deși datele mai de profunzime, la nivelul orașului Agnita, pentru acest indicator nu sunt disponibile în baza de date INS, se poate observa că pentru județul Sibiu numărul pensionarilor în perioada 2010-2015 a scăzut, iar după anul 2015 se înregistrează un trend ascendent, crescând în anul 2019 cu 2350 de persoane raportat la anul 2015.

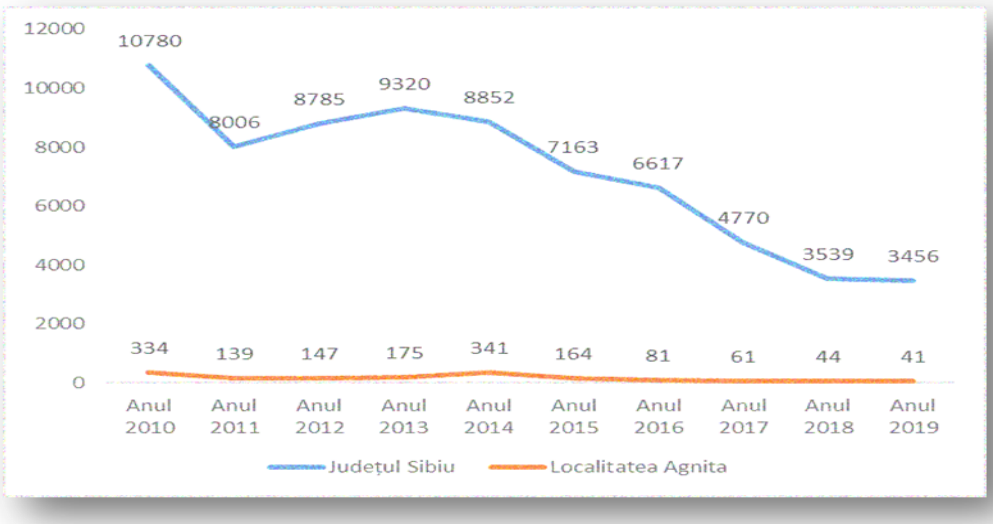
Numarul mediu anual al pensionarilor în județul Sibiu pe tipuri de asigurari sociale - Asigurare socială de stat – în perioada 2010-2019



Sursa: www.insse.ro

Analiza statistică longitudinală a datelor cu privire la ocuparea forței de muncă și a numărului de șomeri la nivelul județului Sibiu dar și la nivelul localității Agnita, relevă faptul că numărul acestora a scăzut în perioada 2010-2019, iar rezultatul poate fi explicat atât prin crearea unor locuri de muncă noi și includerea șomerilor pe piața forței de muncă, dar și printr-o migrație a populației în alte zone. Datele prezentate atestă pot constitui argument pentru ambele ipoteze.

Șomeri înregistrați în județul Sibiu și în localitatea Agnita în perioada 2010-2019



Sursa: www.insse.ro

Analizând numărul mediu de salariați din județul Sibiu dar și din localitatea Agnita, în perioada 2010-2019, se poate observa că deși în județul Sibiu numărul acestora a crescut de la an la an, în orașul Agnita, numărul salariaților a scăzut destul de mult, ajungând de la un număr mediu de 1932 salariați în 2015 la un număr mediu de salariați de 1423 în 2019. Această analiză nu susține prima ipoteză enunțată mai sus, cu privire la includerea șomerilor pe piața forței de muncă, ci mai degrabă o migrație a populației.

Numarul mediu al salariaților pe județul Sibiu și localitatea Agnita, în perioada 2010-2019

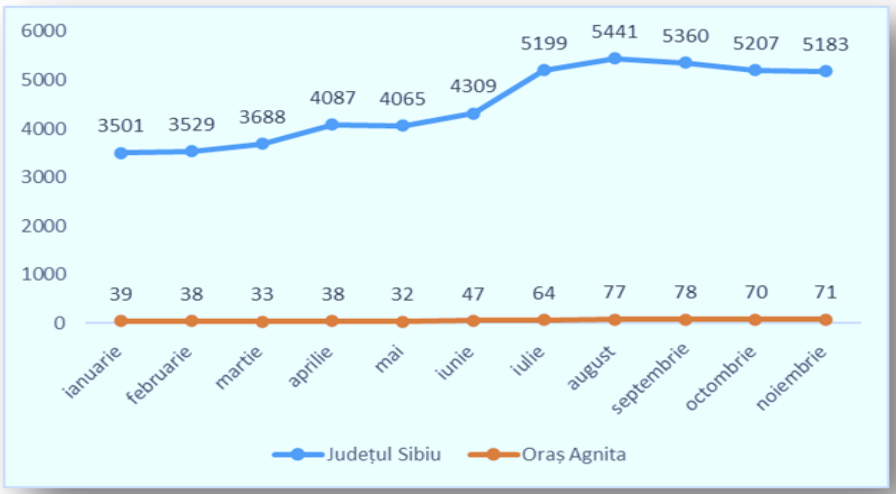
Nr. persoane	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019
Jud. Sibiu	109062	111167	116234	118141	119662	119905	126764	132369	132797	133728

Oraș Agnita	1622	1579	1885	1916	1729	1932	1694	1578	1469	1423

Sursa: www.insse.ro

Pentru că anul 2020 a avut un impact negativ imens asupra economiei globale, datorită pandemiei Covid-19, am realizat și o analiză a datelor pentru această perioadă în județul Sibiu și în Agnita în ceea ce privește numărul șomerilor. Rezultatele sugerează o creștere într-un procent de aproximativ 50% a numărului de șomeri atât la nivelul județului Sibiu, cât și la nivelul orașului Agnita, din luna ianuarie 2020 până în luna noiembrie 2020.

Numărul șomerilor în anul 2020



Sursa: www.insse.ro

Concluzii:

O trăsătură cu caracter general, cu privire la profilul economic actual al orașului Agnita, este diversitatea domeniilor de activitate pe care întreprinzătorii locali o abordează. Orașul Agnita se situează în prezent, în momentul conturării unei noi identităţi socio-economice, fiind nevoit să-şi creeze o linie de forţă care să-l distingă de structurile urbane similare şi să-l particularizeze. Agnita deține la nivel macro-general o forță de muncă slab și mediu calificată.

Analiza SWOT pentru dimensiunea economică a orașului Agnita

Puncte tari	Puncte slabe

- ✓ **Costurile relativ reduse comparativ cu alte orașe pentru achiziție/închiriere de spații comerciale**
- ✓ **Un profil de activitate al populației orientat spre meșteșuguri și alte meserii**
- ✓ **Existența utilităților publice (spre exemplu: apa/canal, energie electrică, gaz metan, internet) și a serviciilor pentru asigurarea acestora**
- ✓ **Existența fostelor platforme industriale care au potențial de atragere a unor investitori pentru proiecte și investiții noi**
- ✓ **Deschiderea administrației publice locale față de posibilii investitori**

- ✓ **Lipsa unei strategii de dezvoltare economice integrate a orașului Agnita;**
- ✓ **Un profil de activitate al companiilor limitat la produse de bază, produse de primă necesitate – alimente,băuturi, etc**
- ✓ **Ponderea destul de mică a activității economice a orașului Agnita în ponderea județului Sibiu, pe indicatori precum profitul net, cifra de afaceri, numărul de agenți economici și numărul de angajați**
- ✓ **Creșterea foarte mare a numărului de șomeri în anul 2020, datorită pandemiei Covid 19**
- ✓ **Scăderea numărului de salariați în orașul Agnita în perioada 2015 – 2019**
- ✓ **Creșterea numărului de pensionari în perioada 2015-2019 în județul Sibiu, sugerând un trend de îmbătrânire a populației**
- ✓ **Lipsa calificării pentru angajarea în domenii care necesită mai multă pregătire profesională**
- ✓ **Insuficiența resurselor financiare locale dar și investițiile autohtone scăzute;**

Oportunități	**Amenințări**
✓ **Poziționarea geografică avantajoasă, între orașe mai mari cu potențial de atragere a capitalului de investiții în**	✓ **Lipsa interesului investitorilor de a crea și dezvolta business-uri în orașul Agnita**

sfera economică

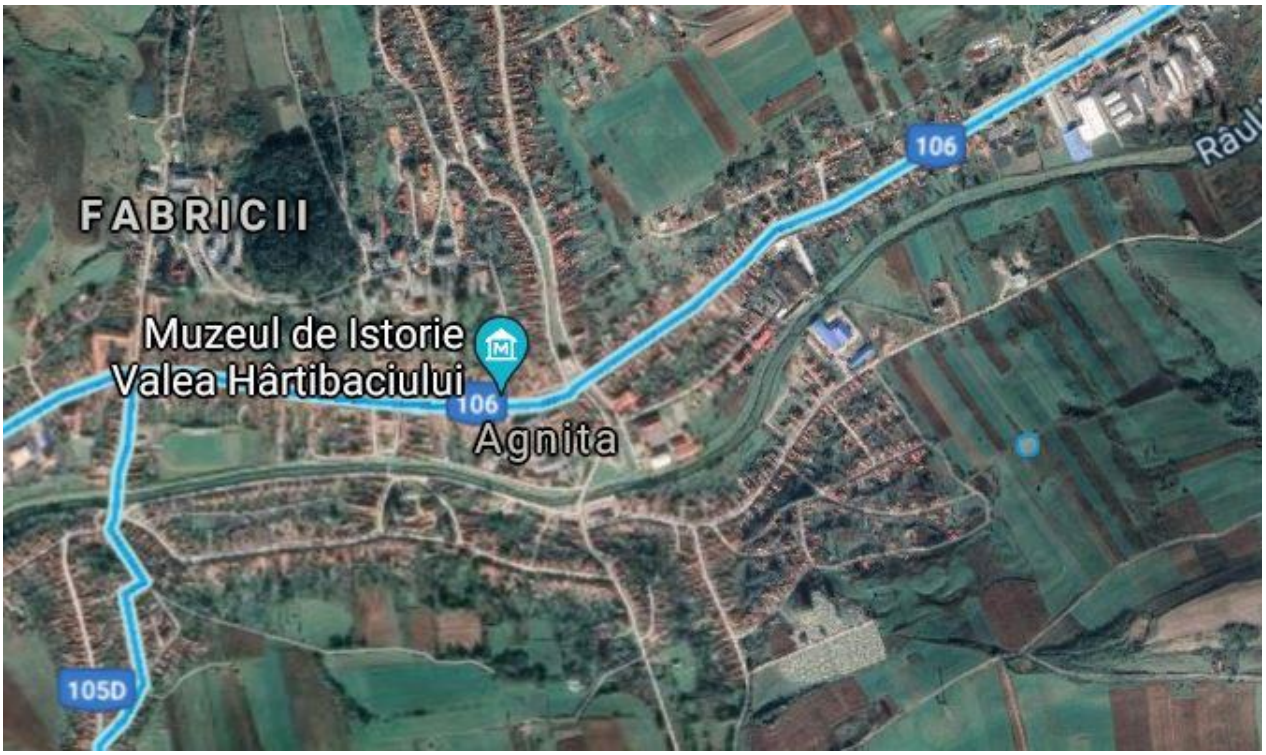
- ✓ **Schimbarea comportamentelor de consum pe măsură ce nivelul de trai crește în oraș**
- ✓ **Dezvoltarea și altor ramuri ale economiei, care nu țin neapărat de satisfacerea nevoilor primare, de bază**
- ✓ **Deschiderea populației active pentru reconversie profesională, în funcție de nevoile pieței**
- ✓ **Potențial de valorificare economică a resurselor culturale, naturale și istorice.**
- ✓ **Crearea unui lanț cu valoare economică prin comercializarea produselor locale și crearea unui brand de oraș**
- ✓ **Lipsa unei forte de muncă calificate în cazul diversificării profilului de activitate al întreprinderilor din oraș**
- ✓ **Necorelarea ofertei de locuri de muncă cu specializările absolvenților de liceu din oraș**
- ✓ **Concurența cu alte zone cu același specific monoindustrial**

Nr. crt.	Obiective specifice dimensiunii economie și mediu de afaceri	Activități implicate pentru atingerea obiectivelor
1.	Creșterea numărului locurilor de muncă și angajarea populației active în activități care să contribuie la dezvoltarea mediului economic	Atragerea unor investitori străini și oferirea de facilități fiscale pentru derularea activităților economice în proximitatea orașului Agnita Susținerea activităților economice curente și oferirea de avantaje fiscale pentru aceste întreprinderi Creșterea gradului de ocupare a forței de muncă prin găsirea unor companii care au nevoie de externalizarea unor servicii către populația activă din Agnita
2.	Scăderea migrației forței de muncă către alte zone	Motivarea tinerilor pentru a rămâne acasă și a contribui la dezvoltarea zonei prin crearea unei rețele care facilitează

	din spațiul național sau internațional	comunicarea între aceștia Accesibilizarea și susținerea persoanelor interesate în accesarea unor fonduri nerambursabile pentru dezvoltarea unor afaceri locale Crearea unor burse de inovare și experimentare pentru viitori antreprenori locali
3.	Atragerea unor fonduri europene pentru dezvoltarea zonei și ajutorare a persoanelor din categoriile vulnerabile	Angajarea persoanelor din categoriile vulnerabile în derularea activităților acestor proiecte Crearea unor lanțuri de valoare economică în oraș și dezvoltarea unor mecanisme permanente de atragere a fondurilor pentru oraș și pentru oamenii de aici
4.	Crearea unor brand de produse locale rezultate ale activităților întreprinse în oraș	Dezvoltarea unor bresle de meșteșuguri și meserii, cu persoanele specializate și deschiderea pieței de desfacere a produselor realizate către mediul internațional prin mijloace online Promovarea intensă online și dezvoltarea unor strategii de vânzare online a produselor locale și remunerarea persoanelor implicate

2.2. Reţeaua stradală

Localitatea este bine deservită de o rețea de străzi. (Străzile sunt denumirea de structuri rutiere în interiorul localității urbane sau rurale). Potrivit normativelor în vigoare, străzile trebuie să aibă parte carosabilă și parte necarosabilă. Partea carosabilă este structurată pe tipuri de îmbrăcăminți rutiere, existând îmbrăcăminți rutiere moderne (flexibile și rigide) și nemodernizate formate din împietruiri. În interiorul localității, inclusiv satele aparținătoare, încă există drumuri nemodernizate, împietruiri.



Partea necarosabila este formată din trotuare, spații verzi precum și piste biciclete. Există piste de biciclete în localitate pe o lungime mica, în zona axului central al localității și în zonele în care au fost realizate investiții privind trotuarele.

Spațiile verzi sunt bine definite dar nu au beneficiat de investiții în ultimii 30 de ani, iar anterior acestei perioade, investițiile au fost minime.

Trotuarele există pe mai bine din 70% din străzi. Starea tehnică a acestora este îngrijorătoare pe marea majoritate a lungimilor lor. Trotuarele nu au continuitate și, deseori, urmăresc parțial doar o parte a străzii. În ultimii 10 ani au fost încercări de reabilitare a carosabilului, iar cu excepția unui tronson central al străzii principale din oraș, nu s-a reușit reabilitarea carosabilului și cu atât mai puțin a trotuarelor. Prin urmare trotuarele atât urbane și zona rurală (cele două sate aparținătoare) trebuie să fie tratate cu mare atenție și prioritate în cadrul acestui document.



De asemenea, există porțiuni de străzi fără trotuar, lățimea mică a străzii a permis crearea doar a carosabilului. Există alei pietonale, în general de acces la blocurile de locuit, acestea fiind și ele în stare proastă. Și aceste alei trebuie să constituie o componentă de regenerare. Legatura aleilor la strada/trotuar este deficitară.

Pentru zona istorică există un proiect care prevede reabilitare zonei cu îmbrăcăminți rustice, gen calupuri de piatră ceea ce va conduce la o limitare a circulației auto și o creștere a celei pietonale.

Tabel centralizator străzi cu principalele elemente constructive

	Localitate Agnita	**dimensiuni în metri**	**structurile rutiere**	**Sens unic**
Nr. crt.	**Denumire strada**	**lungime strada**	**carosabil**	**Ambele sensuri**
1	Cloșca	763	asfalt	Ambele sensuri
2	Plevna	1101	parțial asfalt (urcare) , piatră spartă (spate biserica Sf. Nicolae)	Ambele sensuri
3	Bisericii	839	asfalt	Parțial sens unic
4	Grivița	389	asfalt	Ambele sensuri
5	Prograzii	571	piatră spartă cilindrată	Ambele sensuri
6	Florească	2631	piatră spartă cilindrată	Ambele sensuri
7	Aleea Castanilor	373	asfalt	Ambele sensuri
8	Mihai Viteazu	1675	beton asfaltic	Ambele sensuri
9	Dealului	272	parțial placi de beton și piatră spartă	Ambele sensuri
10	Fabricii	691	asfalt	Ambele sensuri
11	Spitalului	517	asfalt	Ambele sensuri

12	Livezii	362	asfalt	Ambele sensuri
13	Crișan	639	asfalt degradat	Ambele sensuri
14	Horea	839	asfalt	Ambele sensuri
15	Izvorului	424	asfalt parțial dar și piatră spartă pe laterala stângă	Ambele sensuri
16	Abatorului	395	asfalt	Ambele sensuri
17	Aleea Teilor	880	asfalt	Sens unic
18	Mihai Eminescu	868	asfalt	Ambele sensuri
19	Smardan	672	asfalt degradat	Ambele sensuri
20	Muncitorilor	313	asfalt degradat	Ambele sensuri
21	Aurel Vlaicu	672	asfalt	Ambele sensuri
22	Piața G.D. Teutsch	65	piatră cubică parțial și asfalt	Ambele sensuri
23	Noua	617	asfalt degradat	Ambele sensuri
24	Scolii	413	asfalt	Ambele sensuri
25	Str. 1 Decembrie	344	beton asfaltic	Ambele sensuri
26	P-ta Republicii	302	beton asfaltic	Ambele sensuri
27	Republicii	224	asfalt	Ambele sensuri
28	Gradinilor	688	balast	Ambele sensuri
29	Avram Iancu	2250	beton asfaltic	Ambele sensuri
30	Coves(localitate apartinatoare)	3043	asfalt pe artera și piatră spartă pe laterale	Ambele sensuri
31	Ruja (localitate apartinatoare)	4922	asfalt pe artera și piatră spartă pe laterale	Ambele sensuri
32	Pasaj scari Steinburg	163	dale 20x10	Pietonal
	Total	**28917**		

În urma analizei în teren, starea carosabilului și a elementelor străzilor a fost sintetizată în tabelul de mai jos care relevă elementele principale. Pentru unele străzi/ sectoare de străzi este necesară intervenția de urgență pentru a asigura accesul mijloacelor de intervenție (salvare, pompieri, poliție și de utilități publice-colectare gunoi)

Nr. crt.	Denumire strada	trotuare	carosabil
1	Closca	mediocră	mediocră
2	Plevna	mediocră	bună pe porțiunea de urcare (în spatele bisericii mediocră, piatră spartă)
3	Bisericii	bună	bună
4	Grivița	mediocră	mediocră
5	Prograzii	mediocră	mediocră
6	Floreasca	rea	rea
7	Aleea Castanilor	bună	bună
8	Mihai Viteazu	bună	bună
9	Dealului	rea	rea
10	Fabricii	mediocră	mediocră
11	Spitalului	mediocră	mediocra
12	Livezii	mediocră	bună
13	Crisan	rea	rea
14	Horea	mediocră	mediocră
15	Izvorului	bună	bună
16	Abatorului	mediocră	mediocră
17	Aleea Teilor	mediocră	mediocră
18	Mihai Eminescu	mediocră	mediocră
19	Smardan	rea	rea
20	Muncitorilor	rea	rea
21	Aurel Vlaicu	mediocră	mediocră
22	Piata G.D. Teutsch	rea	rea
23	Noua	rea	rea
24	Scolii	bună	bună
25	Str. 1 Decembrie	mediocră	mediocră

26	P-ta Republicii	mediocră	mediocră
27	Republicii	bună	rea
28	Gradinilor	rea	rea
29	Avram Iancu	mediocră	mediocră
30	Coves (localitate apartinatoare)	rea	mediocră
31	Ruja (localitate apartinatoare)	rea	rea
32	Pasaj scari Steinburg	mediocră	mediocră

Situația utilităților în corpul și ampriza străzii

	Localitate Agnita	**iluminat stradal**	**utilitati in corp strada**					
Nr. crt.	**Denumire strada**	**DA/NU**	**canalizare pluviala**	**canalizare menajera**	**apa**	**electrica**	**curenti slabi**	**gaze**
1	Closca	DA	șanțuri betonate pe dreapta și sanț de pământ pe stânga	Parțial în sistemul de canalizare centralizat	DA	DA	NU	DA
2	Plevna	DA	rigole tip scafa	DA	DA	DA	NU	DA
3	Bisericii	DA	da cu separatoare de hidrocarburi	DA	DA	DA	NU	DA
4	Grivița	DA	rigole tip scafa	DA	DA	DA	NU	DA
5	Prograzii	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA
6	Floreasca	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA

7	Aleea Castanilor	DA	rigole betonata	DA	DA	DA	NU	DA
8	Mihai Viteazu	DA	da separat de cea menajera	DA	DA	DA	NU	DA
9	Dealului	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA
10	Fabricii	DA	partial rigole cu dale 50x50	DA	DA	DA	NU	DA
11	Spitalului	DA	partial rigole cu dale 50x50	DA	DA	DA	NU	DA
12	Livezii	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA
13	Crisan	DA	șanțuri de pământ parte dreapta	Parțial în sistemul de canalizare centralizat	DA	DA	NU	DA
14	Horea	DA	da	DA	DA	DA	NU	DA
15	Izvorului	DA	da rigola betonată	DA	DA	DA	NU	DA
16	Abatorului	DA	da	DA	DA	DA	NU	DA
17	Aleea Teilor	DA	da rigola betonataă	DA	DA	DA	NU	DA
18	Mihai Eminescu	DA	da separat de cea menajeră	DA	DA	DA	NU	DA
19	Smardan	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA
20	Muncitorilor	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA
21	Aurel Vlaicu	DA	rigola tip scafa	DA	DA	DA	NU	DA
22	Piata G.D. Teutsch	DA	nu	DA	DA	DA	NU	DA

23	Noua	DA	da	DA	DA	DA	NU	DA
24	Scolii	DA	da	DA	DA	DA	NU	DA
25	Str. 1 Decembrie	DA	da separat de cea menajeră	DA	DA	DA	NU	DA
26	P-ta Republicii	DA	da separat de cea menajeră	DA	DA	DA	NU	DA
27	Republicii	DA		DA	DA	DA	NU	DA
28	Gradinilor	DA	da, separat de cea menajeraă	DA	DA	DA	NU	DA
29	Avram Iancu	DA	da separat de cea menajeră	DA	DA	DA	NU	DA
30	Coves (localitate aparținătoare)	DA	șanțuri cu dale 50x50	DA	DA	DA	NU	DA
31	Ruja (localitate aparținătoare)	DA	șanțuri cu dale 50x50	DA	DA	DA	NU	DA
32	Pasaj scări Steinburg	DA		DA	DA	DA	NU	DA

Situația lucrărilor și a parcărilor pe bandă de circulație

Nr. crt.	**Denumire strada**	**anul ultimei reparatii capitale sau modernizare**	**parcare automobile**	**Sens unic**
1	Closca	necunoscut	Da , paralel cu un sens de mers	ambele sensuri
2	Plevna	necunoscut	Accese curți	ambele sensuri
3	Bisericii	2020	da (piața Agroalimentare și în zona sensului unic) + accese curți	Parțial (laterala stânga după post trafo (aprox 280

				m)
4	Grivița	necunoscut	Accese curți	ambele sensuri
5	Prograzii	necunoscut	accese curți	ambele sensuri
6	Florească	necunoscut	nu	ambele sensuri
7	Aleea Castanilor	necunoscut	NU	ambele sensuri
8	Mihai Viteazu	2013 Artera principala	da paralel cu sensul de mers parțial (fipa) P-ța republicii	ambele sensuri
9	Dealului	necunoscut	nu	ambele sensuri
10	Fabricii	necunoscut	da parțial pe sensurile de mers și parcări amenajate în unele locuri	ambele sensuri
11	Spitalului	necunoscut	da parțial pe sensurile de mers și parcări amenajate în unele locuri	ambele sensuri
12	Livezii	necunoscut	nu	ambele sensuri
13	Crisan	necunoscut	nu	ambele sensuri
14	Horea	necunoscut	accese curți	ambele sensuri
15	Izvorului	necunoscut	nu	ambele sensuri
16	Abatorului	necunoscut	da (în fața stadionului)	ambele sensuri
17	Aleea Teilor	necunoscut	nu (dar se parchează jumătate pe carosabil, jumătate pe trotuar)	Da
18	Mihai Eminescu	Lateralele 2019	Da , pe sensul de mers	ambele sensuri
19	Smardan	necunoscut	nu	ambele sensuri
20	Muncitorilor	necunoscut	nu	ambele sensuri
21	Aurel Vlaicu	necunoscut	accese curți	ambele sensuri
22	Piața G.D. Teutsch	necunoscut	nu	ambele sensuri
23	Noua	necunoscut	Accese curți	ambele sensuri

24	Scolii	2015	da (în fata blocurilor ANL)	ambele sensuri
25	Str. 1 Decembrie	2013 Artera principala	da paralel cu sensul de mers 3,5 m lățime	ambele sensuri
26	P-ța Republicii	Parțial 2013 Artera principala	da paralel cu sensul de mers 3,5 m lățime și în fata Primăriei perpendicular pe ax drum	ambele sensuri
27	Republicii	necunoscut	DA	ambele sensuri
28	Grădinilor	2021 în execuție (termen de finalizare mai)	DA	ambele sensuri
29	Avram Iancu	2013 Artera principala + 2021 în de execuție nr 129-141	DA	ambele sensuri
30	Coves (localitate aparținătoare)	necunoscut	accese curți	ambele sensuri
31	Ruja (localitate aparținătoare)	necunoscut	accese curți	ambele sensuri
32	Pasaj scari Steinburg	necunoscut	NA	Pietonal

2.3. Transport public

Drumurile modernizate, naționale și europene, însoțesc văile Târnavei Mari și Oltului din nordul și sudul Podișului Hârtibaciului, precum și Depresiunea Sibiului și Valea Vișei în vest. În Agnita se poate ajunge pe drumuri asfaltate din localitățile Sibiu, Mediaș, Sighișoara și Făgăraș, astfel[3]:

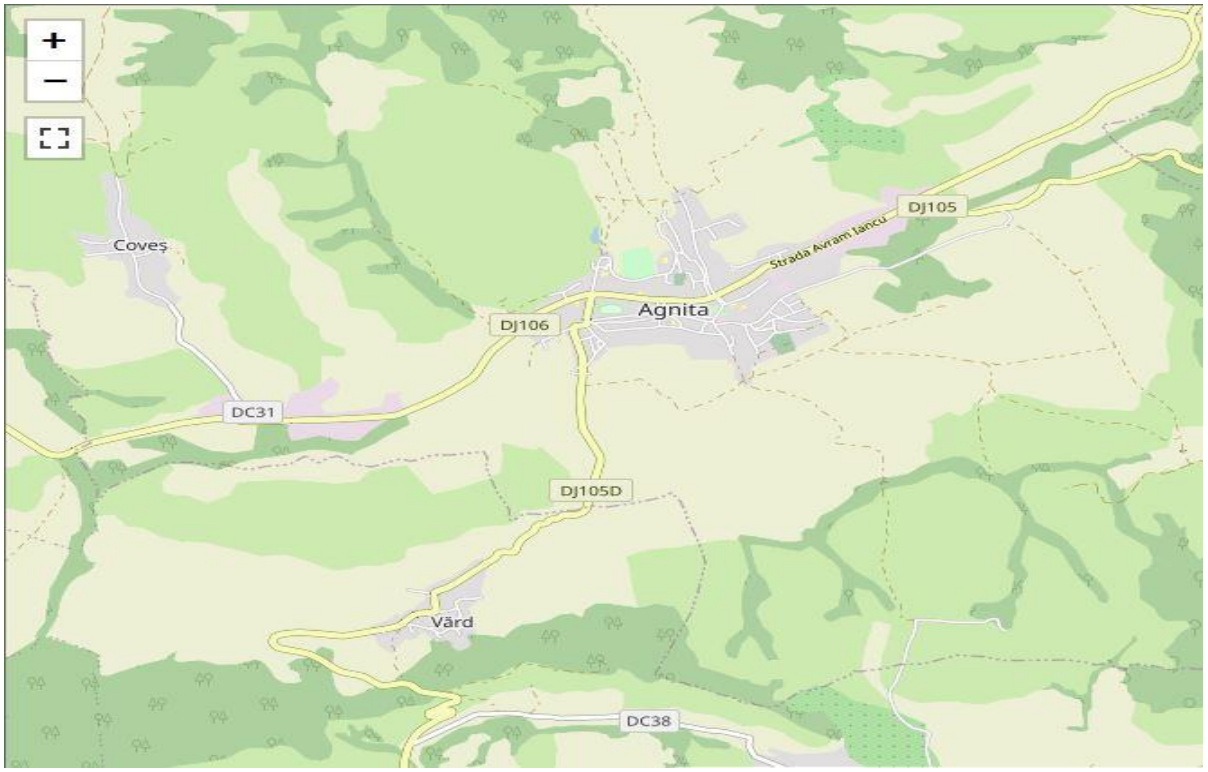
- dinspre Sibiu (DJ106, 60 km, 1h15min) Sibiu-Cornățel-Nocrich-Alțâna-Ighișu Vechi-Bârghiș-Agnita dinspre Mediaș (DJ141, 45 km, 1h) Mediaș-Moșna-Pelișor-Bârghiș-Agnita
- dinspre Sighișoara (DJ106, 45 km, 1h) Sighișoara-Șaeș-Apold-Brădeni-Netuș-Agnita
- dinspre Făgăraș (DJ105, 45 km, 1h) Făgăraș-Beclean-Dridif-Voila-Cincșor-Merghindeal-Dealu Frumos-Agnita.

Dinspre București cea mai apropiată cale de acces este prin Făgăraș-Voila-Cincșor-Cincu, din Sibiu se ajunge pe șosea (58 km), iar din Copșa Mică de poate ajunge prin Mediaș (pe Valea Vișei, pe șoseaua Mihăileni-Metiș, 61 km) sau prin localitățile valea Viilor-Metiș, 39 kmp. Este dat în folosință și tronsonul care leagă Agnita de DN1 prin localitățile Noul Român, Săsăuș și Chirpăr. În anul 2020 a început reabilitarea DJ106 Agnita-Sighișoara (37,3 km), consolidându-se podurile de pe acest traseu[4].

Până nu demult se putea ajunge din Sibiu și pe o cale ferată îngustă care urma cursul râului Hârtibaciu. Calea ferată îngustă Sibiu-Agnita străbate Podișul Hârtibaciului pe teritoriul județului Sibiu, legând municipiul Sibiu de Agnita și de localitățile de pe traseu. Aceasta are un ecartament de 760 mm și până în anul 1965 lega Agnita și de Sighișoara, fiind străbătută de trenul Wusch (dialect săsesc). Însă dezvoltarea transportului rutier a dus la desființarea acestei porțiuni pentru construirea drumului județean pe dealurile abrupte din apropierea Sighișoarei. Acum calea ferată este monument istoric și este îngrijită de voluntarii de la Asociația „Prietenii Mocăniței”. În anul 1910 linia de cale ferată Sighișoara-Sibiu a devenit, cu cei 123 km ai săi, cea mai lungă cale ferată îngustă din România[5].

[3] www.primaria-agnita.ro

[4] www.turnulsfatului.ro



Transportul public cu curse regulate: Exista doua autobuze in localitate. Calitatea transportului in comun este buna, dar din cauza lipsei unui parc auto performant utilizarea acestor mijloace este ocazionala.

Transport public intrajudețean: Se face cu operatorul Transmixt SA, 5 curse pe ruta Agnita-Sibiu și o cursa zilnica către Mediaș. Nu exista rute directe spre Făgăraș și Sighișoara, ci doar indirecte prin localitățile Sibiu și/sau Mediaș.

Transport cu curse regulate speciale: Pentru transportul angajaților la locurile de munca exista curse regulate special care tranzitează localitatea, sub licența Consiliului Județean Sibiu.

Regim Taxi: Nicio companie de taxi nu este prezenta in mediul online.

Regim închiriere auto: Nicio companie de închirieri auto nu este prezentă în mediul online.

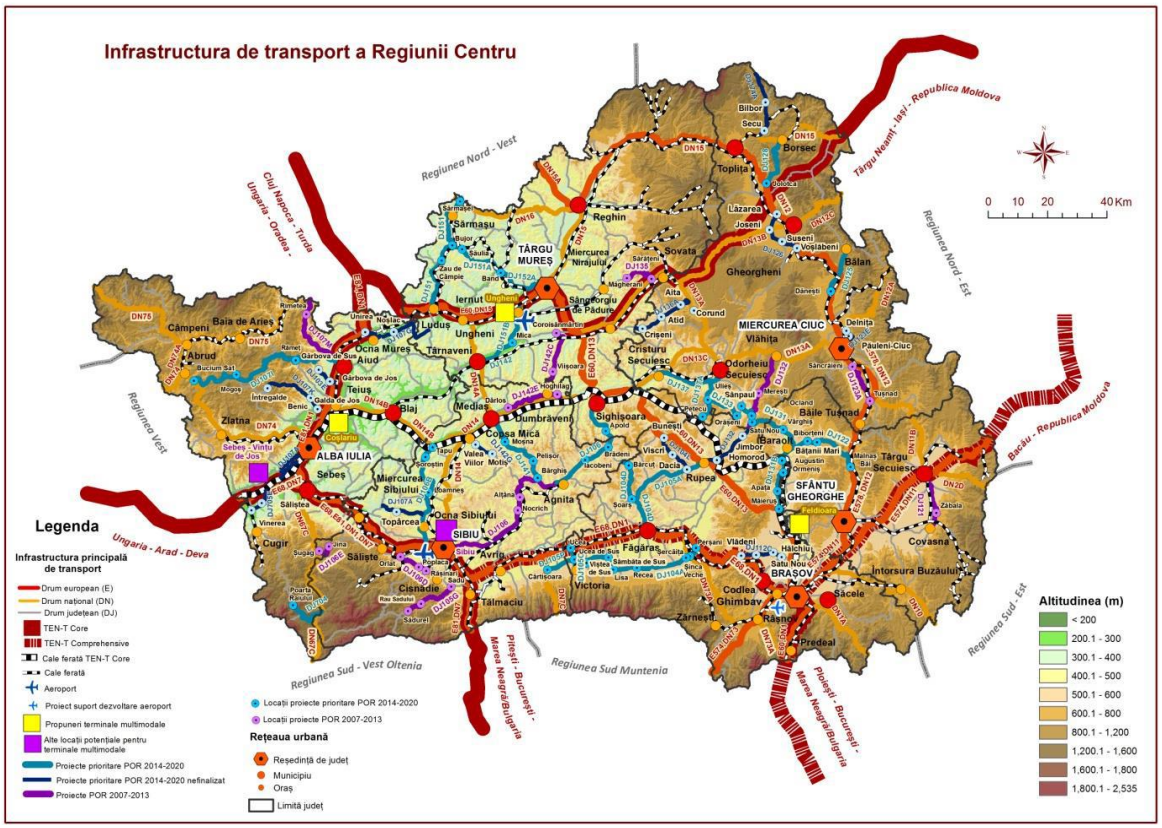
2.4. Transport de marfă

Datorită situării sale în centrul României, Regiunea Centru se bucură de **o poziție privilegiată în ce privește accesibilitatea și conexiunile rutiere** cu restul țării și cu Europa. Regiunea Centru este străbătută de **cinci drumuri europene**, a căror lungime însumează 951 km. Patru dintre ele formează un mare inel rutier ce traversează sudul, vestul, nordul și estul regiunii, iar al cincilea drum european (E60) străbate centrul regiunii, pe direcția SE-NV. Astfel, toate cele 6 reședințe

de județ precum și cele mai importante orașe ale regiunii se află fie pe traseul fie în imediata apropiere a unei șosele europene.

Din punct de vedere economic, al legăturilor comerciale, cele mai importante drumuri europene din Regiunea Centru sunt **șoseaua E68**, ce formează cea mai scurtă legătură între județele din sudul regiunii și principalii parteneri economici din Europa, fiind totodată una din rutele care asigură conexiunea, prin valea Oltului, cu sudul țării și cu Capitala, **șoseaua E81,** prin care se realizează legături directe cu Capitala și cu Regiunea Nord - Vest și **șoseaua E60,** care face legătura între Brașov și Cluj prin Târgu Mureș, apoi, mai departe, cu țările Europei Centrale și de Vest.

Estul regiunii este traversat de **E574** și **E578** (DN11 respectiv DN12), șosele incluse în categoria drumurilor europene din clasa B), primul drum european făcând legătura dintre Regiunea Centru și Moldova, iar al doilea conectând orașele din estul regiunii (Sfântu Gheorghe, Miercurea Ciuc, Gheorgheni, Toplița, Reghin) la rețeaua de drumuri europene și întregind, astfel, inelul rutier de nivel european al Regiunii Centru.



Infrastructura de transport la nivelul Regiunii Centru

În Planul Urbanistic General din 2011 sunt descrise rețelele principale de transport. Astfel, principalele căi rutiere internaţionale care străbat Regiunea Centru şi la care se racordează municipiul Sibiu sunt:

-autostrada Nădlac -Arad -Timişoara -Lugoj -Deva -Sibiu -Piteşti -Bucureşti –Slobozia –Constanţa -cu ramură Sibiu -Braşov -Bucureşti (parte din Coridorul paneuropean de transport);

-E 60 Borş -Cluj-Napoca -Târgu Mureş -Braşov -Ploieşti -Bucureşti -Slobozia -Constanţa;-E 68 Nădlac -Arad -Deva -Sebeş -Sibiu -Braşov;-E 81 Giurgiu –Bucureşti –Piteşti –Sibiu -Cluj Napoca -Satu Mare -P. Frontiera Halmeu;-E 574 Piteşti -Braşov -Bacău (conform PATZ Periurban Sibiu).

Reţeaua de drumuri naţionale la care se conectează municipiul Sibiu cuprinde şi:-două trasee de drumuri europene: E 68 (DN 1) şi E 81 (DN 7);-un traseu de drum naţional principal: DN 14 Sibiu -Sighişoara. (conform PATZ Periurban Sibiu).

Principalele linii de cale ferată convenţionale, care deservesc municipiul Sibiu sunt:-magistrala 200: Braşov –Podu Olt –Sibiu –Vinţu de Jos –Deva –Arad –Curtici (cale ferată-parţialdublă, neelectrificată pe sectorul Ucea –Podu Olt –Sibiu –Vinţu de Jos);-linia 204: Sibiu –Agnita (cale ferată simplă, neelectrificată pe sectorul Sibiu –Agnita şi sectorul Cornăţel –Vurpăr);-linia 208: Sibiu –Copşa Mică (cale ferată simplă, neelectrificată pe sectorul Sibiu –Copşa Mică).

Localitatea Agnita se găsește pe drumul județean DJ 106 – Sibiu - Agnita – Sighișoara. Drumul a fost reabilitat pe porțiunea Sibiu - Agnita în perioada 2010 - 2012 și este în stare tehnică bună.

Porțiunea Agnita - Sighișoara este în curs de reabilitare cu finanțare prin POR 2014 - 2020 lucrările fiind prevăzute a se finaliza în anul 2021. De asemenea Agnita este legată prin alte drumuri județene (ramificate din DJ106) spre localitățile:

- Arpașu de Sus pe DN1 - 34 km (DN1- Sibiu –Făgăraș)
- Voila pe DN1 – 31 km (DN1- Sibiu –Făgăraș)
- Făgăraș pe DN1 – 43 km (DN1- Sibiu –Făgăraș)
- Făgăraș pe DN1 – 53 km prin comuna Șoarș (DN1- Sibiu –Făgăraș)
- Mediaș pe DN14 – 38 km (DN14 - Sibiu – Mediaș - Sighișoara)
- Sighișoara pe DN14 – 42 km (DN14 - Sibiu – Mediaș - Sighișoara) utilizând DJ106
- Sighișoara pe DN14 – 60 km (DN14 - Sibiu – Mediaș - Sighișoara) prin Biertan
- Șeica Mare (pentru Sibiu, Mediaș, Blaj) pe DN14 – 49 km (DN14 - Sibiu – Mediaș - Sighișoara) utilizând DJ106.

Se constată un excelent acces la drumurile naționale utilizând drumuri județene aflate în stare bună, unele reabilitate în cadrul POR 2007-2913, altele în curs de reabilitare prin POR2014-2020. Totuși, drumurile județene au unele impedimente, chiar în stare bună: limite de tonaj și viteze de circulație mai mici ca cele ale drumurilor naționale. În cadrul master planului de transport nu sunt prevăzute construcții de drumuri naționale în Agnita sau apropiere.

Accesul la autostrăzi se poate face în prezent doar prin nodul Sibiu la autostrada A1 București – Arad - Nădlac.

Accesul în viitor se va realiza și la autostrada A3 în zona localității Iacobeni dar nu sunt prevăzute lucrări de acces la autostrada în acea zona, prin urmare, probabil se va utiliza nodul

Sighișoara. În prezent acest sector de autostrada nu este în master planul General de Transport al României, ca urmare a execuției autostrazii A10 (Sebes- Turda). În acest context în următorii 10 ani nu sunt semne reale ca se va executa tronsonul Târgu-Mureș - Brașov, traficul auto urmând să se deruleze pe A1-București- Sebeș, A10 Sebeș -Turda și apoi A3 Tg Mures – Turda- Oradea.

Stația CF Sibiu se găsește pe linia de cale ferată Vințu de Jos - Sebeș - Sibiu- Podu Olt - Brașov, precum și în apropiere de stațiile Mediaș și Sighișoara, pe linia Arad - București – magistrala CF dublă, parte a coridorului IV pan european în curs de modernizare la viteză de circulație de 160 km/ h.

În apropiere nu există noduri intermodale operaționale publice, astfel că accesul la transportul CF pentru marfă este o problema nu numai pentru oraș ci și pentru regiune. Privind nodul intemodal public de la Brașov, au fost alocate fonduri prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, dar acestea nu au fost alocate de municipiul Brașov datorita imposbilității îndeplinirii tuturor cerințelor ghidului specific și ale JASPERS. Se construiește un nod intemodal la Aiud, privat, dar distanța rutieră mare face ca această investiție să nu fie atractivă pentru localitate.

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Acestea sunt, fara a fi o lista extausitiva: deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă

Localitatea Agnita nu are și nu este în legătură cu alte localități în ceea ce privește pistele de biciclete și/sau aleile pietonale. Din cauza acestui fapt, transportul alternativ se tratează la nivel de localitate. Remarcăm că la acest moment transportul cu bicicleta este utilizat în extrem de mică măsură ca mod de deplasare pentru activități profesionale sau comerciale, scopul fiind cel al deplasării de divertisment, de timp liber, în cea mai mare parte a utilziatorilor.

Analiza situației pe tipuri de necesități

Necesități profesionale: Locul de muncă se găsește în localitate și în afara localității. Transportul la locurile de muncă se face utilizând mijloace auto personale sau sisteme de transport speciale. Utilizarea transportului personal conduce la timpi mari de așteptare pentru date pentru identificare a unui loc de parcare precum și alocarea unui buget substanțial combustibilului mijlocului auto. Utilizarea mijloacelor de transport public în interiorul localității este îngreunată datorită intervalului mare de succedere între mijloacele de transport public**.** Acest fapt conduce toate deplasările în interesul serviciului, să fie suportate mare măsură din bugetul propriu, la costuri semnificative.

Transportul în scop educativ și medical: transportul spre unitățile școlare și spre unitățile medicale în vederea realizării programului educațional precum și accesării serviciilor medicale se

poate face pe jos sau cu mijloace de transport personal. Starea trotuarelor precum și distanța de transport semnificativă între localitățile rurale și localitatea urbană, precum și condițiile meteo conduc la utilizarea pe la pe scară largă a mijloacelor de transport personal rezultat. Rezultatul aceste utilizări intensive a mijloacelor de transport personal conduce la o aglomerare extremă în zona unităților educaționale și a unităților medicale. Transportul în scop medical de urgență este realizat cu mijloace auto specializate de tipul ambulanță. Datorită intersecțiilor sistematice, nu sunt probleme în transportul pacienților. Totuși, starea drumurilor, starea străzilor precum și aleilor de acces la locuințe conduc la defectarea mijloacelor de transport de tip ambulanță. Aglomerările din zonă centrală, din zonele medicale și din zonele educaționale conduc la timpi și viteză reduse de deplasare. Lipsa parcărilor în zonele de locuit precum și aglomerarea lor în zonele centrale conduc la manevre de intrare - ieșire în parcare care blochează axele de transport principale și secundare și astfel blochează străzile.

Transportul de agrement: Transportul de agrement reprezintă o metodă de petrecerea timpului liber precum și modalitatea de a accesa alte multe facilități pentru petrecerea timpului liber, cum sunt parcurile spectacolele, restaurantele, alte locuri. Transportul de agrement datorită stării tehnice a trotuarelor precum și al dimensiunilor acestora și datorită lipsei de piste de biciclete, se constată că se realizează cu mijloace de transport particulare de tipul autoturismelor, în detrimentul transportului nemotorizat sau al deplasării pedestre.

Transportul pentru asigurarea bunurilor de consum: Transportul se realizează utilizând pe scară largă mijloace de transport privat consumatoare de resurse financiare semnificative, raportate la bugetul familiei.

Transportul pentru asigurarea relației cu autoritățile publice: Cu toate demersurile făcute în ultimul an, totuși sunt necesare deplasări la instituțiile publice, nu vederea rezolvării unor situații obișnuite sau neobișnuite. În cadrul unei situații obișnuite, se exemplifică plata impozitelor și taxelor locale, iar în cazul situațiilor neobișnuite exemplificăm obținerea unor documente precum autorizația de construire a unui imobil. Pentru toate acestea este necesară deplasarea fizică la instituțiile locale sau la instituțiile descentralizate ale statului. Deplasarea se face în mod obișnuit utilizand mijloace de transport auto private având în vedere ca de multe ori deplasarea este însoțită și de transportul unor documente.

Concluzii:

Cele prezentate mai sus conduc la o imagine destul de tristă privind situația actuală a transportului nemotorizat și a modului de rezolvare a necesităților de transport în localitate.

Sunt necesare realizarea unor pachete de măsuri care să urmărească cel puțin două direcții principale de acțiune.

- ✓ Prima direcție constă în crearea unei infrastructuri rutiere capabile să preia fluxurile de transport motorizat și nemotorizat în localitate, în vederea reducerii timpilor de transport în general.
- ✓ A doua direcție o constituie un pachet de măsuri îndreptate către crearea și sprijinirea creării serviciilor publice de transport de persoane atât în interiorul localității cat și în exteriorul acestora.

Cele două direcții trebuie implementate astfel încât să nu să stânjenească reciproc și să conducă în primul rând la reducerea costurilor pentru călătorii, în cadrul bugetului familiei persoanelor, companiilor și nu în ultimul rând în cadrul bugetului localității.

Analiza SWOT pentru dimensiunea transport

Puncte tari	**Puncte slabe**
✓ **Existența unei infrastructuri adecvate de transport rutier în afara localității, prin care se realizează o legătură mai bună și cu alte localități de interes** ✓ **Reabilitarea recentă a drumului județean DJ 106 – Sibiu - Agnita – Sighișoara** ✓ **Legătura cu alte drumuri județene (ramificate din DJ106) spre alte localități, cum ar fi Sighișoara, Mediaș, Făgăraș, Șeica Mare, Voila, Arpașu de Sus** ✓ **Acces excelent la drumurile naționale utilizând drumuri județene aflate într-o stare foarte bună de funcționare** ✓ **Existența trotuarelor pe mai bine din 80% din străzile din localitate**	✓**Lipsa unei infrastructuri adecvate de transport rutier urban, în interiorul localității** ✓**Inexistența unor curse oficiale regulate de transport rutier spre niciunul din aeroporturile din proximitatea localității Agnita, fapt care limitează accesul în localitate** ✓**Inexistența transportului CFR marfă în localitate, dar și în regiune** ✓**Impracticabilitatea transportului CFR călători în localitate, cu toate că există o stație de transport feroviar** ✓**Lipsa accesului direct la autostrăzi** ✓**Inexistența unor drumuri rutiere modernizate și a unor piste de biciclete în localitate.** ✓**Starea tehnică îngrijorătoare, uneori chiar proastă a trotuarelor și a aleilor pietonale** ✓**Inexistența transportului public în localitate**

	✓**Inexistența transportului privat cu taxi** ✓**Lipsa unor locuri de parcare, care să deservească nevoile cetățenilor, și aglomerarea lor în zonele centrale, ducând la o lipsă de fluiditate a traficului în localitate**
Oportunități ✓**Poziționarea geografică avantajoasă, între orașe mai mari cu potențial de atragere a capitalului de investiții în infrastructuri de transport rutier și cu acces direct la autostrăzi și drumuri naționale** ✓**Poziționarea geografică mediană față de localitățile cu nod feroviar din regiune** ✓**Existența a numeroase aeroporturi naționale și internaționale în proximitatea orașului Agnita (Aeroportul Internațional Sibiu, Aeroportul International Avram Iancu Cluj, Aeroportul Internațional Transilvania din Târgu Mureș) dar și deschiderea unor aeroporturi noi, cum este cel Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav** ✓**Schimbarea comportamentelor de consum la nivel de transport aerian domestic, acesta fiind în creștere înainte de pandemie** ✓**Transformarea traseului feroviar local într-o atracție locală și zonala printr-o abordare corectă a acestui simbol**	**Amenințări** ✓ **Pe termen mai lung nu sunt prevazute construcții de drumuri naționale în Agnita sau apropiere în cadrul master planului de transport** ✓ **Schimbarea programelor și a caracteristicilor serviciilor oferite de operatorii privați cu privire la transportul local și regional, ca urmare a pandemiei Covid 19** ✓ **Privatizarea într-o proporție mare a transportului rutier și feroviar, care poate determină o creștere a prețurilor pentru aceste servicii**

	✓**Oportunitatea fondurilor europene sau a altor surse de finanțare pentru reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere existente** ✓**Oportunitatea fondurilor europene sau altor surse de finanțare pt. realizarea unei centuri ocolitoare a orașului**	
Nr. crt.	**Obiective specifice dimensiunii transport**	**Activități implicate pentru atingerea obiectivelor**
1.	Creșterea calității transportului urban, din interiorul localității	Modernizarea și reabilitarea unor străzi și spații pietonale din oraș Introducerea și/sau îmbunătățirea calității transportului în comun în interiorul localității Încurajarea cetățenilor prin politici publice la nivelul orașului pentru utilizarea transportului în comun, în defavoarea mașinii proprietate privată
2.	Orientarea politicilor de transport la nivelul orașului către nevoile cetățenilor	Crearea unor locuri de parcare speciale, pentru a degreva centrul orașului de o supraaglomerare de mașini Crearea unor piste de bicicletă, trotinetă, role în centrul orașului și reducerea spațiului destinat mașinilor, fapt care încurajează comportamente de transport mai sănătoase pentru individ, dar și pentru localitate
3.	Accesibilizarea transportului localității Agnita din interiorul acesteia către alte zone dar și vice versa	Acordarea de facilități fiscale unor eventuali investitori privați în ceea ce privește transportul din și înspre localitatea Agnita Încurajarea companiilor private deja existente în proximitate să-și extindă serviciile și să deservească și nevoile de transport ale orașului Agnita Modernizarea și reabilitarea tuturor drumurilor care fac legătura orașului Agnita cu alte localități din proximitate
4.	Facilitarea transportului spre și dinspre aeroporturile din proximitate	Oferirea de facilități fiscale acelor companii private care realizează transport către aeroporturile din proximitate Promovarea acestor servicii în mediul online, în limba engleză/

		germană etc., pentru a putea atrage mai mulți turiști străini în localitate
5.	Transformarea traseului feroviar local într-o atracție locală, mizându-se astfel pe un turism cultural	Reabilitarea infrastructurii feroviare locale și includerea acesteia într-un circuit mai amplu de turism regional Promovarea acestuia prin mijloace adecvate atât la nivel regional, cât și la nivel național și chiar internațional

2.6. Managementul traficului

Acestea sunt : staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorităţii planificatoare etc

Managementul traficului reprezintă un complex de măsuri active şi pasive pentru asigurarea fluenţei traficului şi totodată utilizarea infrastructurii existente cât mai eficient posibil. Sistemele de management al traficului sunt utilizate, de obicei, în scopul reducerii congestionării traficului şi al creşterii siguranţei acestuia.

În orașul Agnita nu există structura de management al traficului, în cadrul Consiliului Local funcționează o comisie pentru organizarea circulației. La nivelul orașului, managementul traficului se realizează prin intermediul intersecțiilor, prin intermediul indicatoarelor rutiere sau fără indicatoare rutiere. De asemenea, sunt reglementate o serie de artere majore de circulație care au prioritate față de restul străzilor cu care se intersectează. Dar și în acest sens există deficiențe privind managementul traficului deoarece orice tip de semnalizare ar fi adoptată și orice sistem pasiv ar fi implementat, în anumite intervale orare el nu va răspunde cerințelor de trafic. De exemplu la începutul și sfârșitul orelor de scoală.

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

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Conform definiției, acestea sunt/pot fi zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie /generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc..

Din punct de vedere tehnic nu exista zone cu grad mare de complexitate care sa genereze necesitatea implementării unor soluții deosebit de complexe. Astfel zonarea localității, bazata pe un carosabil ax central (construit pe amplasamentul fostul cai ferate Agnita- Sighișoara este relativ simplu de rezolvat printr-un sistem de management.

Zona centrala. Zona include doua subzone.

Subzona 1- este zona centrului clasic, cu construcții medievale, alternant cu construcții din perioada comunista, care include clădirea Primăriei Agnita. Zona este traversată de drumul județean. Nu exista centura ocolitoare. Zona a fost amenajată astfel încât să faciliteze tranzitul auto în detrimentul amenajărilor nemotorizate care ar fi pus în valoare arhitectonica clădirilor istorice, aflate, ce-i drept într-o stare medie de întreținere.

Subzona 2 este paralela cu subzona 1 dar pe malul opus al apei. Se bazează pe doua poduri rutiere și o pasarela și are în mijloc biserica fortificata. Parțial, zona are carosabil modernizat, dar și carosabil din împietruiri rustice cu piatră de râu, degradate. Reprezintă un pol de atracție turistică, prin urmare trebuie rezolvată în scopul îndeplinirii încadrării cat mai bune a acestei destinații. Fiind și o zona de locuit, generează trafic auto și mai puțin nemotorizat. De remarcat este faptul că starea străzilor nu permite mobilitatea pentru persoanele cu dizabilități motorii definitive sau parțiale.

Zone logistice

La intrările în localitate se găsesc întreprinderi productive care transportă și aprovizionează marfa utilizând mijloace auto. Astfel acestea au nevoie de acces la infrastructura rutiera perturbând ușor traficul privat dar și traficul între oraș și localitățile componente (parțial).

Aceste două zone sunt totuși de mică dimensiune și, în lipsa unei centuri ocolitoare, traficul auto generat de acestea trebuie inclus în traficul local zilnic. Aceste două zone utilizează și transporturi auto speciale, prin curse regulate pentru muncitori, prin urmare suplinesc astfel lipsa unui sistem de transport public performant local.

Poli ocazionali de atracţie

Am analizat polii ocazionali pe intervale orare deoarece ritmicitatea lor pe durata unui an este mai importanta ca efectele unui eveniment unic anual, cum ar fi Festivalul Lolelor, activitate anuala care destabilizează traficul local pentru câteva zile prin restricțiile aplicate circulației motorizate pe unele străzi.

a. Școlile din localitate (cu referire atât la grădiniță cât și la liceu) la orele de intrare și la orele de ieșire se creează fluxuri de autoturisme private cu scopul transportului elevilor la și de la scoală. Simulataneitatea orei de începere a orelor scoalare și parțială celei de terminare generează fluxuri de circuclatie pe segmentul autoturismelor la nivel de trafic mediu spre greu pentru categoria străzilor din localaitate. Menționam că localitatea nu are străzi de categoria 1 și 2 (adică cu doua benzi pe sens) ci doar de categoria 3 și 4, adică cel mult o bandă pe sens. Coroborând cu sistemul de semnalizare /dirijare trafic nepotrivit aceasta conduce la timpi mari de parcurs, de până la 10 ori mai mari ca în afara intervalelor orare critice. Un exemplu în acest sens este strada fabricii, pe sensul de intrare în oraș. Dimineața terbuie realizat viraj la stânga de pe o strada secundară, strada Fabricii, pe strada principală. Traficul normal pe strada principală fragmentează extrem de tare traficul de strada secundară, care la ora critică generează traficul maxim al arterei principale. Se identifica două soluții: prima, cea pasivă, prin realizarea unui sens giratoriu care ar echilibra prin construcție situația prin logica de acces în intersecție. Soluția presupune o intervenție care ar limiata deplasarea nemotorizata; a doua soluție este de a implementa un sistem de gestionare, de management, a traficului. Acest sistem ar rezolva prin metoda semaforizării toate problemele legate de crearea fluxurilor de circulație temporare, dedicate (scoală, spital, cumpărături, serviciu). Acest sistem de management presupune existenta unor surse de finanțare semnificative dar și a unor costuri de exploatare mai mari față de cea cu sens giratoriu. O soluție hibrida este de asemenea de luat în considerare, prin realizarea unui sens giratoriu cu semaforizare, iar sistemul de semaforizare ar putea fi controlat direct de vehiculele care au prioritate. De exemplu, un senzor ar putea detecta autobuzele de transport public de persoane prin sistemul EPR (recunoaștere electronică automată a numărului de înmatriculare) și ar gestiona culoarea verde a semaforului astfel încât vehiculele cu prioritate să nu oprească la intersecție (o reducere a vitezei este însă posbil a fi necesară). Pe de altă parte, sensul giratoriu este o soluție care conduce la creșterea distanțelor necesar a fi prcurse pentru traversarea străzii și chiar blocării intersecției datorită pietonilor angajați în traversare. Prin urmare, sistemul hibrid trebuie completat cu o soluție semaforizată pentru pietoni, în vederea asigurării fluentei circulației pentru toate categoriile de participanți la trafic.

b. Unitățile/companiile/instituțiile generaza prin angajații proprii fluxuri temporare care, prin ele însele sau prin suprapunere cu alte fluxuri, pot conduce la congestioanarea traficului pe arterele care se descarcă în artera principală. În acest caz, factorii destabilziatori sunt atât angajații care utilizează infrastructura de transport dar și programul de lucru , la care ora de început se suprapune cu ora de început pentru școli, de exemplu.

Zonele de generare de trafic

Din cele mai de sus reiese în mod clar că traficul este generat de începerea/finalizarea unor programe, fie ele școlare, medicale sau de muncă. Aceștia sunt genitorii de trafic ca motiv al traficului, ca motivație.

Zonele de generare trafic sunt zonele în care se constată existența spațiilor de locuit și implicit a spațiilor de parcare. Acestea sunt în mod evident în cartierele de locuit. Dacă această generare în zonele de case nu este semnificativă, în zonele de locuri generarea conduce în mod indubitabil la un număr semnificativ mai mare că o zonă de case, chiar dacă numărul de autoturisme deținut de o familie este ceva mai mare în zonele de case față de zona de blocuri de locuințe. Prin urmare zonele de locuit, urbane și rurale, așa cum sunt definite sunt generatorii de trafic și, indiferent de măsurile luate, vor rămâne așa doarece au că motiv tipologia cetățeanului roman care, în prezent, își poate satisface în mod ieftin dorința de mobilitate prin achiziția unui autoturism.

Zone intermodale

Din această categorie nu avem corespondent local. În prezent gara de cale ferată (îngustă) este neutilizată iar redeschiderea este sub semnul întrebării, având în vedere necesitatea identificării unor sume consistente necesare reabilitării caii ferate și a materialului rulant, mai mult, acest mod de deplasare vă fi, în cel mai bun caz, strict turistic și nicidecum un mod de deplasare în vederea realizării activităților comerciale sau industriale.

Prin acest document se propune realizarea unui nod intermodal, în apropierea gării astfel încât să se întâlnească în acest punct transport interjudețean și transportul local, punct în care ar prelua și transportul nemotorizat și motorizat pe două roți, plus o parcare de tip park and ride. O data cu deschiderea /redeschiderea liniei ferate Sibiu- Agnita nodul devine multimodal în accepțiunea clasică.

3.Model de transport

3.1. Prezentare generală şi definirea domeniului

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic și demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Redus la esență, modelul de transport este o bază de calcul atașată unei hărți împărțite în zone cu aceleași caracteristici de mobilitate. Softul folosit pentru aplicarea modelului este un soft Excel, adaptat unor arii de studiu restrânse. Acesta opțiune se încadrează în prevederile Ordinului 233/2016 care reglementează metodologia de elaborare a PMUD și care permite localităților de rang II și III să diminueze complexitatea modelelor cantitative de analiză. Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Agnita are la bază un model de transport matematic multi-zonal, creat pe baza analizelor situației existente susținute de datelor statistice și administative, observații în teren obținute în urma unui amplu procesul de colectare a datelor. Cu ajutorul acestor date, se oferă o reprezentare computerizată a circulației persoanelor şi vehiculelor în cadrul sistemului de transport. Anul de bază al modelului este anul 2021 iar orizontul de timp pe care se extinde analiza este până în anul 2030. Ulterior se vă realiza o extrapolare simplă

Modelul de Transport a fost dezvoltat pe baza analizelor situației existente cu privire la tiparele de călătorie existente pentru a fi utilizat la evaluarea unor proiecte individuale propuse sau scenarii care permit și analize comparative.

În scopul realizării modelului s-a realizat o primă modelare de transport a intersecțiilor principale cu programe specializate – Visum. Prin urmare plecând de la datele de modelare cu soft specializat s-a generat un model al traficului local în punctele cele mai importante din localitate. Pentru acest fapt s-a realizat un contract de cercetare cu universitatea Brașov care deține nu numai competentele necesare dar și dotarea logistică și a licențelor pentru acest soft specializat. Prin urmare, cu toate că potrivit prevederilor legale, nu este necesar un model complex, s-a realizat o modelare hibridă, utilizând, pentru generarea ipotezelor de calcul furnizate, o modelare complexă, de specialitate.

Modelul de transport poate fi folosit la evaluarea situației existente și prognozate prin:

- ✓ Identificarea cererii legate de vehicule şi pasageri și a condițiilor operaționale privind sistemul de transport.
- ✓ Scopul deplasărilor, originea și destinația acestora.
- ✓ Distribuția spaţială a călătoriilor în ora de vârf şi ca medie zilnică

- ✓ Alegerea modală: modalitatea de efectuare a călătoriilor, pe moduri de transport
- ✓ Afectarea traficului: alegerea rutelor disponibile la nivelul rețelelor de transport luându-se în considerare capacitatea secțiunilor de rețea şi disponibilitatea serviciilor de transport public.
- ✓ Realizarea de prognoze asupra mobilității pentru anii de perspectivă stabiliți, pe baza datelor și proiecțiilor demografice şi economice (proiecții referitoare la populație, gospodării, ocuparea forței de muncă și deținerea de autoturisme etc.) și a cererii de mobilitate pentru anul de prognoză.
- ✓ Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea şi accesibilitatea.
- ✓ Asistență în realizarea scenariului optim pentru anumite proiecte, prin care se urmăresc criterii specifice, cum ar fi eliminarea congestiilor de trafic, Creşterea vitezei medii de circulație.
- ✓ Evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsuri propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, prin prisma modificării parametrilor selectați: timp de călătorie, viteză medie de circulație, emisii de noxe, consum de combustibil etc.
- ✓ Evaluarea impactului asupra numărului de utilizatori ai transportului public, ca urmare a unor implementări de rute, orare de circulație etc.
- ✓ Evaluarea modificărilor asupra alegerilor modale.
- ✓ Compararea unor alternative de proiect şi asistență în alegerea variantei optime, în vederea atingerii parametrilor selectați.
- ✓ Extragerea de informaţii pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.

Modelul de transport este dezvoltat pentru o anumită arie de studiu, care este împărțită în unități teritoriale, denumite zone. Cu cat numărul de zone este mai mare cu atât calitatea modelului crește, dar și efortul de colectare de date pe fiecare zona este substanțial.

Modelul matematic folosește un set de date de intrare socio-demografice. Odată introduşi parametrii şi calibrat modelul, rezultatele acestuia se concretizează într-o foaie de calcul care prezintă valori pentru următoarele variabile, relevante si de interes pentru mobilitatea urbana:

1. Numărul total al deplasărilor motorizate
2. Rulaj total în arealul studiat (km)

3. Consum de combustibil rezultat din deplasări motorizate (litri)

4. Emisii de CO2 rezultate (kg CO2e)

5. Principalii poluanţi rezultaţi de la motoare cu ardere internă: CO, CH şi oxizi sulfurici (g)

Pentru fiecare scenariu alternativ dezvoltat (business as usual/ Agnita investește în infrastructură /abordare „soft"/ abordare integrată) s-a elaborat câte un model de transport punând în evidența caracteristicile rezultate din fiecare pachet de proiecte. Raportul modal reprezintă procentajul de călătorii alocate fiecare mijloc de transport, calculat printr-o medie a soluției ideale calculate, a măsurătorilor camerelor de trafic și a sondajului online. Pentru scenariile alternative s-a estimat prin metode calitative și cantitative variația raportului modal rezultat din pachetele de proiecte.

3.2. Colectarea de date

Colectarea datelor, asa cum este prezentată mai sus, s-a realizat utilizând mai multe instrumente de colectare:

Nr crt	Tipul	Descriere	Locatia	Rezultate
1	Numărarea autovehiculelor la fata locului (martie si iunie 2021)	(inclusiv biciclete, căruțe, etc)	3 locații	Recenzare trafic pe intervale de 15 minute simultan
2	Chestionar anchetă utilizatori autovehicule personale	Au fost intervievați conducătorii de autovehicule personale pentru a vedea care este destinația călătoriei, durata etc	În trafic cu ajutorul poliției , 3 locații diferite	Anchete de circulație, origine - destinație
3	Chestionar anchetă utilizatori TC	Au fost intervievate persoanele din stații – pentru a identifica durata călătoriei, motivul deplasării, etc	Puncte centrale	Chestionare anchetă
4	Chestionar online PROBLEME	Au fost postate pe pagina de facebook, chestionare pentru populație pentru a fi identificate problemele privind mobilitatea	Trimiteri pe email	Prin facebook si alte site-uri
5	Chestionar participanți	La finalul atelierelor de lucru	Chestionar	Experți echipa

	ateliere de lucru și alte organizații publice/private	au fost distribuite chestionare pentru identificarea problemelor de mobilitate	de identificare probleme, distribuție în institut	de proiect

În urma colectării datelor, acestea au fost introduse in programul Visum (o parte din ele), iar alta parte a fost utilizată pentru generarea modelelor de circulație/de trafic și a verificării calibrării.

De remarcat este faptul că prima măsurătoare, realizată în 2 martie 2021, a furnizat informații care, interpretate și aplicate valorilor de trafic și a vitezelor furnizate de programele de tip WAZE, a fost invalidată. În concluzie, restricțiile de circulație aplicate în perioada de vârf a pendemiei de COVID-19 a avut implicații semnificative în traficul modal în localitate. În urma refacerii măsurătorilor și analizei s-a constatat că modelul este corect pe baza datelor din iunie 2021, determinând valorile normale de trafic și generare de GES.

Analiza diagnostic chestionare cetateni

În urma completarii chestionarelor privind mobilitatea și sistematizarea răspunsurilor, au reieșit următoarele observații principale:

1. Există o nemulțumire majoritară privind mobilitatea datorată lipsei infrastructurii de bună calitate pe toată suprafața UAT
2. Trecerea de la deplasarea cu mijloace private la mijloace nemotorizate sau publice reprezinta o opțiune, dar fară ca ea să fie imediată
3. Cetațenii nu constientizează faptul că pot reduce costurile alocate mobilității prin schimbarea stilului de viață
4. Deplasările se fac în cea mai mare măsură neprogramate, cu excepția celor dedicate participării la activitățile profesionale sau școlare
5. Reacțiile și abordările privind deplasarea nemotorizata sau pietonala sunt similare regiunii Transilvane motivând în plus și tipul de relief

Concluzie: masurile investiționale de tip Hard trebuie acompaniate cu masuri de tip Soft pentru ca impactul să fie cel așteptat.

3.3. Dezvoltarea reţelei de transport

Rețeaua de transport local

Rețeaua de transport local este formata din străzile din următorul tabel.

Tabel centralizator străzi cu principalele elemente constructive

	Localitate Agnita	dimensiuni in metri	structurile rutiere	Sens unic
Nr. crt.	Denumire strada	lungime strada	carosabil	Ambele sensuri
1	Closca	763	asfalt	Ambele sensuri
2	Plevna	1101	parțial asfalt (urcare) , piatra sparta (spate biserica Sf. Nicolae)	Ambele sensuri
3	Bisericii	839	asfalt	Parțial sens unic
4	Grivița	389	asfalt	Ambele sensuri
5	Progrăzii	571	piatră spartă cilindrată	Ambele sensuri
6	Floreasca	2631	piatră spartă cilindrată	Ambele sensuri
7	Aleea Castanilor	373	asfalt	Ambele sensuri
8	Mihai Viteazu	1675	beton asfaltic	Ambele sensuri
9	Dealului	272	parțial plăci de beton și piatră spartă	Ambele sensuri
10	Fabricii	691	asfalt	Ambele sensuri
11	Spitalului	517	asfalt	Ambele sensuri
12	Livezii	362	asfalt	Ambele sensuri
13	Crisan	639	asfalt degradat	Ambele sensuri
14	Horea	839	asfalt	Ambele sensuri
15	Izvorului	424	asfalt parțial dar și piatră spartă pe laterala stangă	Ambele sensuri
16	Abatorului	395	asfalt	Ambele sensuri
17	Aleea Teilor	880	asfalt	Sens unic
18	Mihai Eminescu	868	asfalt	Ambele sensuri

19	Smardan	672	asfalt degradat	Ambele sensuri
20	Muncitorilor	313	asfalt degradat	Ambele sensuri
21	Aurel Vlaicu	672	asfalt	Ambele sensuri
22	Piata G.D. Teutsch	65	piatră cubică parțial și asfalt	Ambele sensuri
23	Noua	617	asfalt degradat	Ambele sensuri
24	Scolii	413	asfalt	Ambele sensuri
25	Str. 1 Decembrie	344	beton asfaltic	Ambele sensuri
26	P-ța Republicii	302	beton asfaltic	Ambele sensuri
27	Republicii	224	asfalt	Ambele sensuri
28	Gradinilor	688	balast	Ambele sensuri
29	Avram Iancu	2250	beton asfaltic	Ambele sensuri
30	Coves(localitate aparținătoare)	3043	asfalt pe artera și piatră spartă pe laterale	Ambele sensuri
31	Ruja (localitate aparținătoare)	4922	asfalt pe artera și piatră spartă pe laterale	Ambele sensuri
32	Pasaj scari Steinburg	163	dale 20x10	Pietonal
	Total	**28917**		

Transportul auto

Transportul auto local este format preponderent din mijloace auto cu combustibil Diesel cu MMA de pana la 3,5 tone. Exista circa 5% din parcul auto local mijloace auto cu MMA 7,5 tone. Autoturismele reprezintă prin urmare marea majoritate a soluțiilor de transport local. Ponderea combustibililor pentru aceste mijloace este de circa 33% benzina și restul Diesel. Nu au fost înregistrate mijloace de transport privat electrice sau plug în hybrid. Mijloacele mildhybrid nu au fost evaluate deoarece ele nu reprezintă sisteme de transport hybrid în adevăratul sens al cuvântului, deoarece nu pot realiza deplasarea full electric, motorul electric fiind în fapt demarorul supradimensionat, montat pe o curea de accesorii dubla.

Împărțirea parcului auto pe norme de poluare este similară majorității localităților urbane mici din Regiune

autovehicule		vechime în ani			
procente	total	0-4	5-8	9-12	peste 12
total auto 2019	100%	8%	8%	15%	69%
2018	100%	7%	8%	19%	66%
creștere față de an precedent	6,79%	16,40%	2,07%	-15,14%	12,45%
turisme 2019	100%	7%	7%	15%	70%
2018	100%	7%	8%	19%	66%
creștere față de an precedent	6,98%	19,00%	0,78%	-14,44%	12,64%

S-au luat ca referințe anul 2018 si 2019, deoarece anul 2020 reprezintă o gravă distorsiune statistică față de anii precedenți datorită masurilor severe impuse de limitare a mobilității, în special a celei motorizate. Astfel cifrele privind parcul auto sunt absolut nerelevante pentru acest an, 2020. Considerăm că ultimii ani analizați, cu valori normale, sunt 2018 și 2019.

Se constată o creștere agresivă a parcului auto general și de autoturisme în 2019 fata de 2018 , în general de 6-7%.

De asemenea situația este extrem de gravă la nivelul vehiculelor mai vechi de 12 ani, care a crescut îngrijorător în fiecare an, atât ca valori nete dar nu ca date procentuale, cota de piață. Astfel 66% din parcul auto este mai vechi de 12 ani, creșterea față de anul precedent fiind de 12,64%. Totuși, față de anul precedent se constată o scădere de la 70% la 66% a parcului mai vechi de 12 ani.

Partea pozitivă o reprezintă scăderea parcului cu o vechime de 9-12 ani datorită programului „Rabla”. Acest parc a scăzut cu 14,44% față de anul precedent. Motivul este dat de proprietarii acestui tip de parc, în general persoane cu venituri medii sau mari care își doresc și cumpără o mașină nouă. Aceasta se regăsește în creșterea indicatorului privind autoturismelor cu o vechime de 0-4 ani cu 19%. În alt punct de analiză, se constată creșterea reală a parcului auto nou, fără cea determinată de programul Rabla ca fiind de 4-5% anual.

În concluzie parcul auto cu MMA sub 3,5 tone este profund învechit, preponderent spre Diesel cu consumuri mari de combustibili și sub norma de proiectare de EURO 3, adică extrem de periculos pentru mediu.

Transport pietonal

Starea infrastructurii, lipsa educației financiare casnice și simplitatea utilizării și deținerii unui autoturism conduc la o situație submedie a privind transportul pietonal și nemotorizat. Sub 7% din totalul călătoriilor sunt pietonale, ceea ce, la nivel de localitate înseamnă extrem de puțin.

Transport velo (biciclete)

Starea infrastructurii, lipsa educației financiare casnice și simplitatea utilizării și deținerii unui autoturism conduc la o situație submedie a privind transportul pietonal și nemotorizat. Sub 3% din totalul călătoriilor sunt cu bicicleta, ceea ce, la nivel de localitate înseamnă extrem de puțin.

Transport public de persoane cu curse regulate obișnuite

Interesul uriaș al administrației locale pentru o localitate verde, nepoluată, a condus la achizitonarea în luna iulie 2021 a două autobuze diesel, tip Mercecdes, în stare foarte bună de funcționare, chiar dacă se încadrează în categoria second - hand. Prin acestea se realizează transportul pe o linie de transport, cu periodiciate variabilă în decursul zilei.

Linia de transport este aleasă astfel încât să asigure conexiunea între zona centrală comercială, administrativă și educațională cu zona de blocuri și spital. În total se estimează un parcurs anual mediu de circa 40mii km ceea ce conduce la lipsa de necesitate pentru licențiere. UAT adminstreaza direct acest serviciu. Stațiile de autobuz sunt simple, fară funcționalități rafinate.

Transport feroviar/maritim, fluvial, aerian

Nu este cazul deoarece în localitate nu există acest tip de transport. Legăturile cu nodurile de transport menționate se realizează pe cale terestră, motorizat.

3.4. Cererea de transport

Au fost utilizate două mecanisme: programul Visum și analiză pe foi de calcul excel. Astfel traficul generat local a fost condus prin descărcarea străzilor în zona centrală, pentru a corespunde cu informațiile colectate, 90% din traseele de deplasare trec prin zona centrală a orașului. De menționat ce cele 3 străzi care alcătuiesc coloana vertebrală a orașului sunt/ reprezintă în fapt DJ106. Și pe acest drum/ străzi circulă și traficul de tranzit recenzat de CESTRIN.

Astfel cererea de transport de la nivel de casă/ stradă/ ax localitate este suprapusă peste traficul de tranzit rezultând traficul maxim înregistrat în localitate, cu vârf de până la 4100 vehicule pe zi în zona centrală.

De asemenea au fost evaluate și valorile de trafic nemotorizat conform studiului local si studiului CESTRIN.

Cererea de transport a fost analizată pe toate tipurile de necesități: deplasare la serviciu, deplasare în relațiile cu instituțiile, deplasare pentru achiziție bunuri de consum-aprovizionare, deplasare pentru socializare, agrement și nevoi religioase.

3.5. Calibrarea şi validarea datelor

Datele analizate în VISUM au fost verificate cu datele rezultate din analiza EXCEL bazate pe datele culese din teren. S-au constatai mici deviații, de până la 10%. S-a operat prin modificarea la a doua zecimală a vitezei medii și datele s-au suprapus.

În acest moment se poate detecta traficul existent și implicit prognoza de trafic la nivel de stradă. Astfel toate intervențiile care au ca scop reducerea numărului de vehicule vor putea fi evaluate și ca impact în generarea de GES (Gaze cu Efect de Seră).

Astfel, în urma analizei a rezultat un cost, pentru traficul local de circa 3,75 lei/zi pe persoană/ cetățean. Acesta nu ia in considerare traficul de tranzit care s-a analizat ulterior.

Nr. crt.	Denumire stradă	Tip locuințe	Trafic generat de stradă (ore deplasare auto pe **an**) (1 drum zilnic)	Trafic generat de stradă (km deplasare auto pe an) 1 drum zilnic	Trafic generat de stradă (ore deplasare auto pe **an)** (drumuri conform anchetă)	Trafic generat de stradă (km deplasare auto pe **an**) număr curse conf. anchetă trafic
1	Cloșca	individuale	1.061,06	21.332,79	1.358,15	27.305,97
2	Plevna	individuale	4.436,58	44.446,42	5.678,82	56.891,41
3	Bisericii	individuale	858,48	25.754,40	1.098,85	32.965,63
4	Grivița	individuale	284,70	5.551,65	364,42	7.106,11
5	Prograzii	individuale	1.217,28	12.004,85	1.558,11	15.366,21
6	Floreasca	individuale	50.589,37	253.139,18	64.754,39	324.018,15
7	Aleea Castanilor	individuale	164,25	5.119,13	210,24	6.552,48
8	Mihai Viteazu	colective medii	8.564,36	7.684.983,75	10.962,38	9.836.779,20
9	Dealului	individuale	281,05	2.730,20	359,74	3.494,66
10	Fabricii	colective mari	4.287,66	87.266,39	5.488,20	111.700,98
11	Spitalului	colective				

		mari	2.453,17	48.874,60	3.140,05	62.559,48
12	Livezii	individuale	239,81	4.822,75	306,95	6.173,11
13	Crișan	individuale	1.495,04	14.950,40	1.913,65	19.136,51
14	Horea	individuale	1.287,72	25.754,40	1.648,28	32.965,63
15	Izvorului	individuale	248,20	6.577,30	317,70	8.418,94
16	Abatorului	individuale	288,35	5.709,33	369,09	7.307,94
17	Aleea Teilor	individuale	1.413,28	28.265,60	1.809,00	36.179,97
18	Mihai Eminescu	individuale	1.397,22	27.563,34	1.788,44	35.281,08
19	Smârdan	individuale	3.301,43	16.556,40	4.225,82	21.192,19
20	Muncitorilor	individuale	712,85	3.610,22	912,44	4.621,08
21	Aurel Vlaicu	individuale	1.084,05	16.556,40	1.387,58	21.192,19
22	Piața G.D. Teutsch	colective medii	84,32	1.963,34	107,92	2.513,07
23	Nouă	individuale	2.806,12	13.985,34	3.591,83	17.901,24
24	Școlii	individuale	212,07	6.271,07	271,44	8.026,96
25	**Str. 1 Decembrie 1918**	**individuale**	**226,67**	**4.331,82**	**290,13**	**5.544,73**
26	P-ta Republicii	colective medii	440,92	166.447,30	564,38	213.052,54
27	Republicii	colective medii	163,52	114.464,00	209,31	146.513,92
28	Grădinilor	individuale	3.475,53	17.327,28	4.448,68	22.178,92
29	**Avram Iancu**	**individuale**	**12.318,75**	**184.781,25**	**15.768,00**	**236.520,00**
30	Coves(localitate aparținătoare)	individuale	33.787,32	338.317,77	43.247,77	433.046,75
31	Ruja (localitate aparținătoare)	individuale	88.443,15	884.791,03	113.207,23	1.132.532,51
32	Pasaj scări Steinburg		-	-	-	-
	Total		**227.624,22**	**10.074.249,66**	**291.359,00**	**12.895.039,56**
	Cetățeni					8300

preț anual combustibil per persoană	274,06
preț mediu zilnic combustibil per persoană (lei)	3,75

Centralizator la nivel de UAT - situația actuală

Situația actuală	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)
curse /zi	**4.692,50**	**4.249,78**	**294,86**	**76,92**	**70,94**
km/zi	**88.200,00**	79879	5542	1446	1333
litri/zi	**7.794,48**	5990,93	969,85	433,80	399,90
mediu/vehicul	1,66	litri/zi			

3.6. Prognoze

Pentru realizarea prognozelor trebuie să avem în vedere câțiva factori relevanți:

a. prognozele de trafic oficiale CESTRIN (organism de strategie şi dezvoltare tehnică a Companiei Naţionale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, Centrul de Studii Tehnice Rutiere şi Informatică, pe plan naţional). Aceste prognoze au fost culese din Studiul de trafic realizat pentru reabilitarea DJ106 care traverseaza centrul localității si este disponibil pe site-ul oficial al Consiliului Județean Sibiu. In rezumat acest studiu prezinta o creștere a traficului de circa 10% in fiecare an.

date CESTRIN - studiu de trafic portal CJ Sibiu - reabilitare DJ106 tronson - Agnita-Sighișoara (limita de județ Sibiu)

nete	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule	total vehicule etalon turisme
2021	26	663	46	12	11	an de baza	758	934
2026	23	782	55	13	13	an exploatare 1	886	1084
2030	20	889	63	15	14	an exploatare 5	1001	1220
2035	18	1046	73	17	17	an exploatare 10	1171	1418

procente pe tip de vehicul	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule	total vehicule echivalente turisme
2021	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	an de baza	100,00%	100,00%
2026	88,46%	117,95%	119,57%	108,33%	118,18%	an exploatare 1	116,89%	116,06%
2030	76,92%	134,09%	136,96%	125,00%	127,27%	an exploatare 5	132,06%	130,62%
2035	69,23%	157,77%	158,70%	141,67%	154,55%	an exploatare 10	154,49%	151,82%
	-2,05%	3,85%	3,91%	2,78%	3,64%	medie anuala 2021-2035	10,30%	10,12%

pondere pe tip vehicul	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule
2021	3,43%	87,47%	6,07%	1,58%	1,46%	an de baza	1,00
2026	2,60%	88,26%	6,21%	1,47%	1,47%	an exploatare 1	1,00
2030	2,00%	88,81%	6,29%	1,50%	1,40%	an exploatare 5	1,00
2035	1,54%	89,33%	6,23%	1,45%	1,46%	an exploatare 10	1,00

b. Prognozele de creștere economică care susțin aceeași dezvoltare ca și în prezent, prin urmare prognozele CESTRIN rămân valabile.

c. Prognozele realizate de Administrația fondului de mediu ca administrator al programului generic „Rabla" care continuă.

Astfel prin aplicarea acestor prognoze, pentru traficul în localitate obținem următoarele evoluții (trafic local plus trafic de tranzit) pentru scenariul contrafactual (a face ca de obicei, acțiuni curente)

traficul local (trafic tranzit plus trafic local)

nete	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule	total vehicule etalon turisme
2021	44	4250	295	77	71	an de baza	4736,5	934
2026	39	5013	353	83	84	an exploatare 1	5571,2	1084
2030	34	5699	404	96	90	an exploatare 5	6322,6	1220
2035	30	6705	468	109	110	an exploatare 10	7421,8	1418

procente pe tip de vehicul	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule	total vehicule echivalente turisme
2021	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	an de baza	100,00%	100,00%
2026	88,46%	117,95%	119,57%	108,33%	118,18%	an exploatare 1	117,62%	116,06%
2030	76,92%	134,09%	136,96%	125,00%	127,27%	an exploatare 5	133,49%	130,62%
2035	69,23%	157,77%	158,70%	141,67%	154,55%	an exploatare 10	156,70%	151,82%
variatie medie	-2,05%	3,85%	3,91%	2,78%	3,64%	medie anuala2021-2035	10,45%	10,12%

pondere pe tip vehicul	2roti	PKW	LKW1	LKW2	PSV	scenariul contrafactual	total vehicule (%)
2021	0,93%	89,72%	6,23%	1,62%	1,50%	an de baza	100
2026	0,70%	89,97%	6,33%	1,50%	1,51%	an exploatare 1	100
2030	0,54%	90,13%	6,39%	1,52%	1,43%	an exploatare 5	100
2035	0,41%	90,34%	6,30%	1,47%	1,48%	an exploatare 10	100

Prognozele pentru scenariul cu intervenție are la baza renunțarea la transportul privat în favoarea modurilor de transport: public si nemotorizat. Astfel, o migrare a unui autoturism, cu o încărcare medie de 1,75 persoane/ cursă va conduce la apariția unui număr de circa 1,5 persoane pentru mijlocele publice de transport si 0,25 pentru transportul nemotorizat. Variația se încadrează în media națională și se bazează pe efectul noului în psihicul uman.

Astfel apariția graduală a noi oferte de transport (autobuze, biciclete electrice, biciclete normale, alei pietonale, piste de biciclete precum sî monumente de for public accesibile doar nemotorizat vor conduce la aceasta migrare.

Impactul pentru bugetul familial este destul de consistent, mai consistent în cazul trecerii la deplasarea nemotorizată și mai puțin consistent la deplasarea cu autobuzele. Politica de migrare, după acest impact inițial va conduce la o diminuare a migrării, chiar staționare, astfel încât politica de parcare va deveni motorul păstrării unui trend pozitiv al migrării. Astfel, după ce autobuzele vor „îmbătrâni” se va constata o întoarcere la vechile obiceiuri daca politica de parcare va fi prea lejera. Politica de transport nemotorizat și public trebuie să rezolve toate necesitățile de călătorie în interiorul localității și doar un procent foarte mic să fie neacoperit, cel al necesitaților imediate.

Situația fără investiție 2026	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)
curse /zi	**5.532,34**	**5.012,62**	**352,56**	**83,33**	**83,84**
km/zi	**103.986,00**	94217	6627	1566	1576
litri/zi	**9.168,60**	7066,28	1159,73	469,80	472,80
Situația fără investiție 2030	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)
curse /zi	**6.288,81**	5.698,53	403,84	96,15	90,29
km/zi	**118.205,00**	107110	7591	1807	1697
litri/zi	**10.412,88**	8033,25	1328,43	542,10	509,10

Situația fără investiție 2035	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)
curse /zi	**7.391,43**	**6.704,88**	**467,94**	**108,97**	**109,64**
km/zi	**138.929,00**	126025	8795	2048	2061
litri/zi	**12.223,70**	9451,88	1539,13	614,40	618,30

Prognozele cu investiție (așa cum sunt descrise in liniile de acțiune)

Ipoteza de lucru este finalizarea investirilor in 5 ani

Situatia cu investitiile propuse (2021- 2025)

Situația cu investiție 2026	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)	pietonal	nemotorizat
curse /zi	**4.088,56**	**3.508,83**	**352,56**	**83,33**	**143,84**	338	789
km/zi	**76.849,00**	65952	6627	1566	2704	6360	14839
litri/zi	**7.048,73**	4946	1160	470	473	0	0

Situația cu investiție 2030	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)	pietonal	nemotorizat
curse /zi	**4.234,75**	**3.584,48**	**403,84**	**96,15**	**150,29**	476	1.110
km/zi	**79.597,00**	67374	7591	1807	2825	8941	20861
litri/zi	**7.432,68**	5053	1328	542	509	0	0

Situația fără investiție 2035	Trafic total (curse), din care	Trafic auto mic (curse)	Trafic marfă ușor (curse)	Trafic marfă greu (curse zilnice)	Trafic mașini servicii publice (curse)	pietonal	nemotorizat
curse /zi	**4.431,66**	**3.685,11**	**467,94**	**108,97**	**169,64**	679	1.585
km/zi	**83.298,00**	69266	8795	2048	3189	12771	29799
litri/zi	**7.966,78**	5195	1539	614	618	0	0

3.6. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Colectarea informațiilor a fost realizată pe foile de lucru, anexate.

Prima colectare s-a realizat la 2 martie 2021, în urma analizei au rezultat informații nerelevante din cauza pandemiei cu COVID 19 și a restricțiilor majore de circulație.

S-a refăcut colectarea de date la 11 iunie 2021.

Analiza Visum

INTERSECŢIA 1:
Strada Mihai Viteazul - Strada Fabricii (DJ106) – DJ 105D

Încadrarea în zonă a intersecției este prezentată în *Figura 0.1*.



Figura 0.1: *Strada Mihai Viteazul - Strada Fabricii (DJ106) – DJ 105D*

Instituţiile, zonele comerciale, clădirile cu destinaţie locuinţă şi alte obiective din zonă care generează şi atrag fluxurile de trafic şi cele pietonale evidenţiate în *Figura 0.1* sunt:

- Locuinţe (case de înălţime moderată și blocuri cu patru etaje)
- Primăria Agnita
- Zona comercială Penny Market
- Benzinărie Petrom SRL
- Diverse spații comerciale
- Parc și Strand în zona rezidențială de blocuri
- Parcări
- Zonă comercială



a) Accesul 1.1 Strada Fabricii



b) Accesul 1.2 Strada Mihai Viteazul



c) Accesul 1.3 DJ 105D



d) Accesul 1.4 Strada Mihai Viteazul

Figura 1.2: *Accesele în intersecția 1*

Din analiza condiţiilor de circulaţie au fost identificate următoarele cauze ale deteriorării fluenţei circulaţiei vehiculelor şi pietonilor:

- Lipsa marcajelor rutiere
- Staţionarea a vehiculelor pe prima bandă de circulație

INTERSECŢIA 2:

Strada Cloșca – Strada Avram Iancu – Strada Școlii – Strada Plevna – Strada 1 Decembrie 1918 – Strada Horea

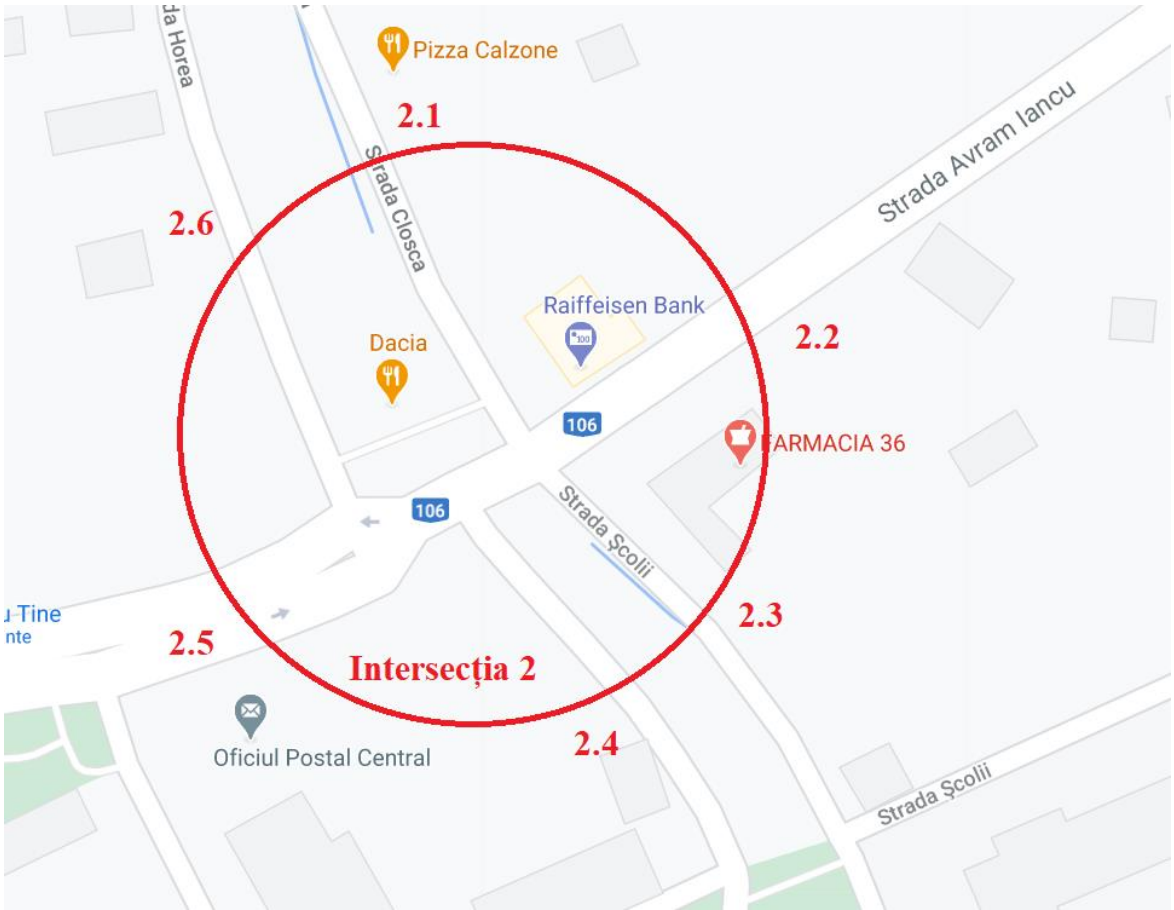


Figura 1.3: *Încadrarea în zonă a intersecţiei Strada Cloșca – Strada Avram Iancu – Strada Școlii – Strada Plevna – Strada 1 Decembrie 1918 – Strada Horea*

Încadrarea în zonă a intersecţiei şi obiectivele din zonă care generează şi atrag fluxurile de trafic şi cele pietonale sunt evidenţiate în *Figura* :

- Locuinţe de tip casă și blocuri cu patru etaje
- Primăria Agnita
- Catedrala Constantin și Elena
- Muzeul de istorie
- Sediul Poliției
- Oficiul poștal
- Parcul Axente Lene
- Electrocom Agnita
- Farmacie
- Restaurante
- Zone comerciale
- Parcări
- Etc.



a) Accesul 2.1 Strada Cloșca



b) Accesul 2.2 Strada Avram Iancu



c) Accesul 2.3 Strada Școlii



d) Accesul 2.4 Strada Plevna



e) Accesul 2.5 Strada 1 Decembrie 1918



f) Accesul 2.6 Strada Horea

Figura 1.4: *Accesele în intersecția 2*

Printre cauzele deteriorării fluenţei circulaţiei vehiculelor şi pietonilor pot fi amintite:

- Parcarea autovehiculelor pe banda 1 de circulație îngreunează virajele la dreapta, dar reprezintă și un pericol datorat lipsei vizibilității pietonilor. De asemenea, parcarea ilegală în dreptul parcărilor rezidențiale îngreunează accesul în zonă
- Lipsa marcajelor corespunzătoare semnalizării unei intersecții rutiere
- Bandă de bicicliști neconformă, amenajată pe trotuar
- Zonă de parcare amenajată în perimetrul intersecției
- Accesibilitate precară a pietonilor pe accesele secundare



Figura 1.4: *Pistă de bicicliști amenajată pe trotuar pe Strada Avram Iancu*



Figura 1.5: *Parcări amenajate în perimetrul intersecției și banda 1 blocată de parcarea autovehiculelor*



Figura 1.6: *Accesibilitate precară a pietonilor pe Strada Plevnei*

INTERSECŢIA 3

Strada Avram Iancu – DJ106 – DJ105

Încadrarea în zonă a intersecţiei este prezentată în *Figura.3*.

Obiectivele care generează şi atrag fluxurile de trafic şi cele pietonale evidenţiate sunt:

- Case de locuit
- SC Tutu Sib Trans SRL
- Benzinărie Petrom
- Ieșirea / intrarea în oraș



Figura.3: *Încadrarea în zonă a intersecţiei Strada Avram Iancu – DJ106 – DJ105*



a) Accesul 3.1 DJ106



b) Accesul 3.2 DJ105



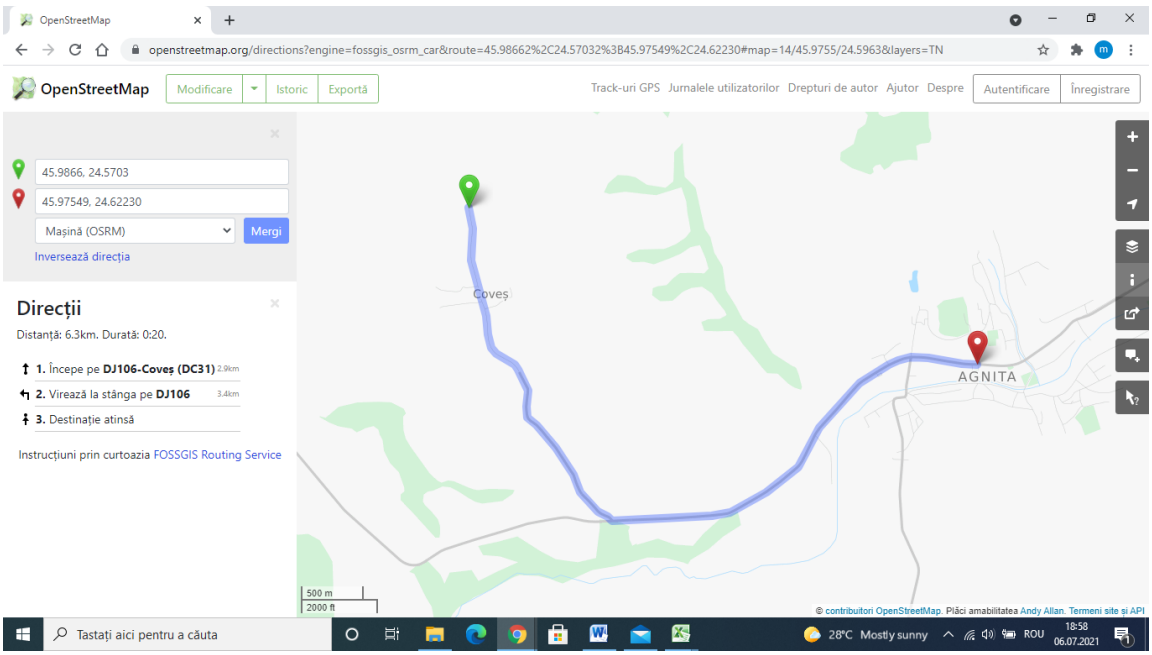
c) Accesul 3.3 Strada Avram Iancu

Figura 1.8: *Accesele în intersecția 3*

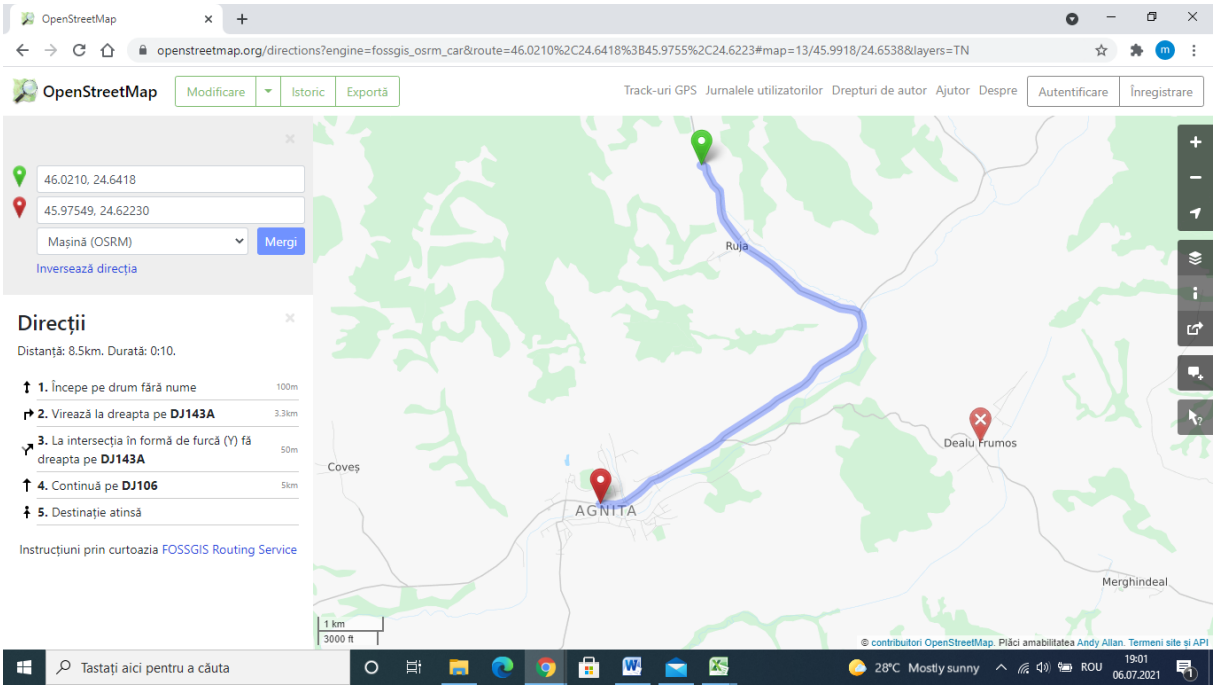
- Nu există probleme de fluiditate rutieră
- Problema o reprezintă discontinuitatea pistei de bicicliști (pe pod)

Analiza pe baza de programe online GPS si urmarire trafic prin IoT (internet of Thinks)

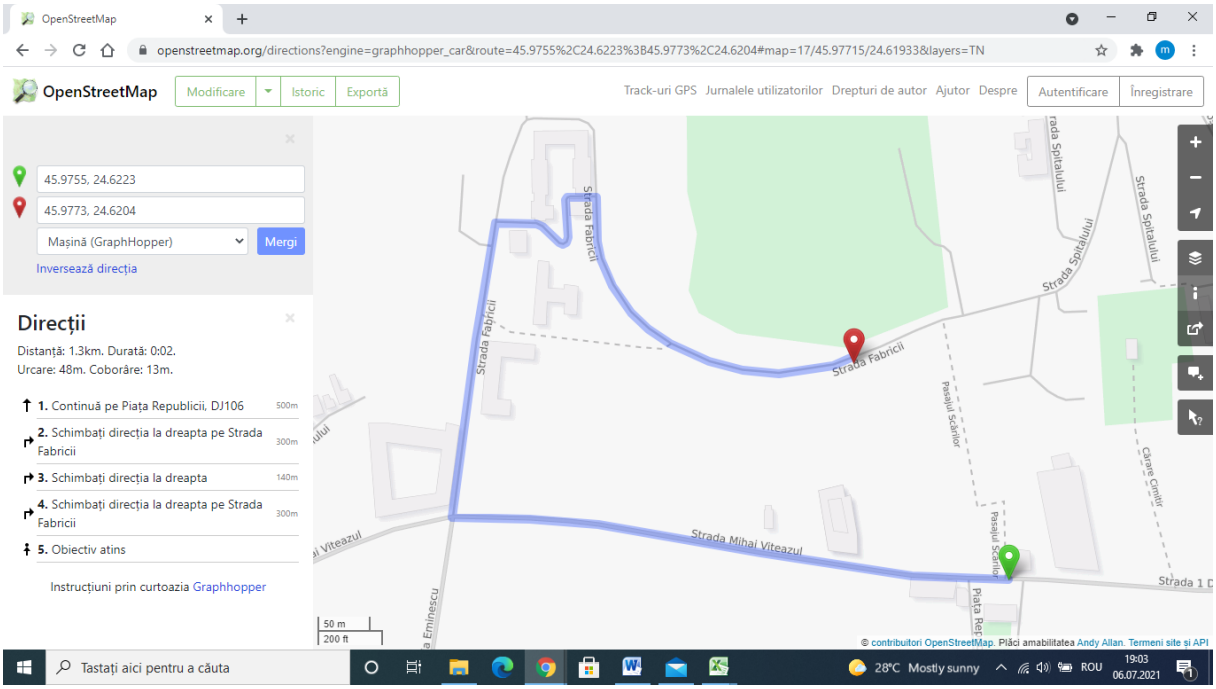
Determinare traseu Coves – centru (deplasare comercială, divertisment, adminsitrație, sănătate)



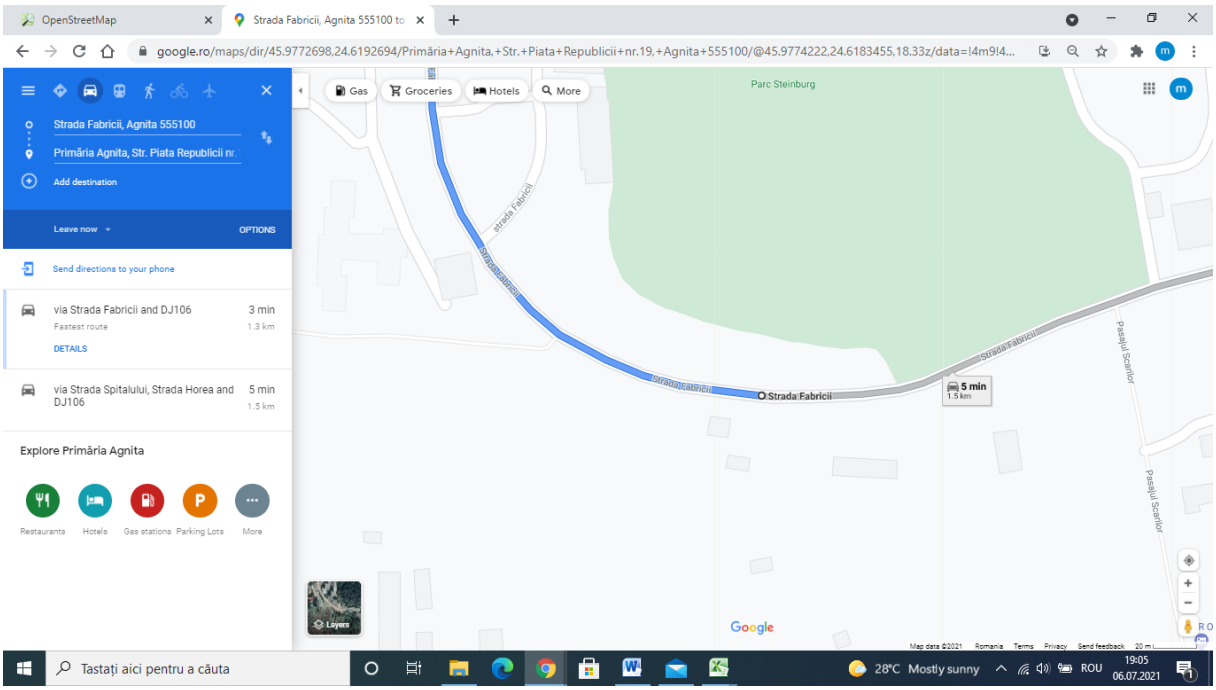
Deplasare Ruja



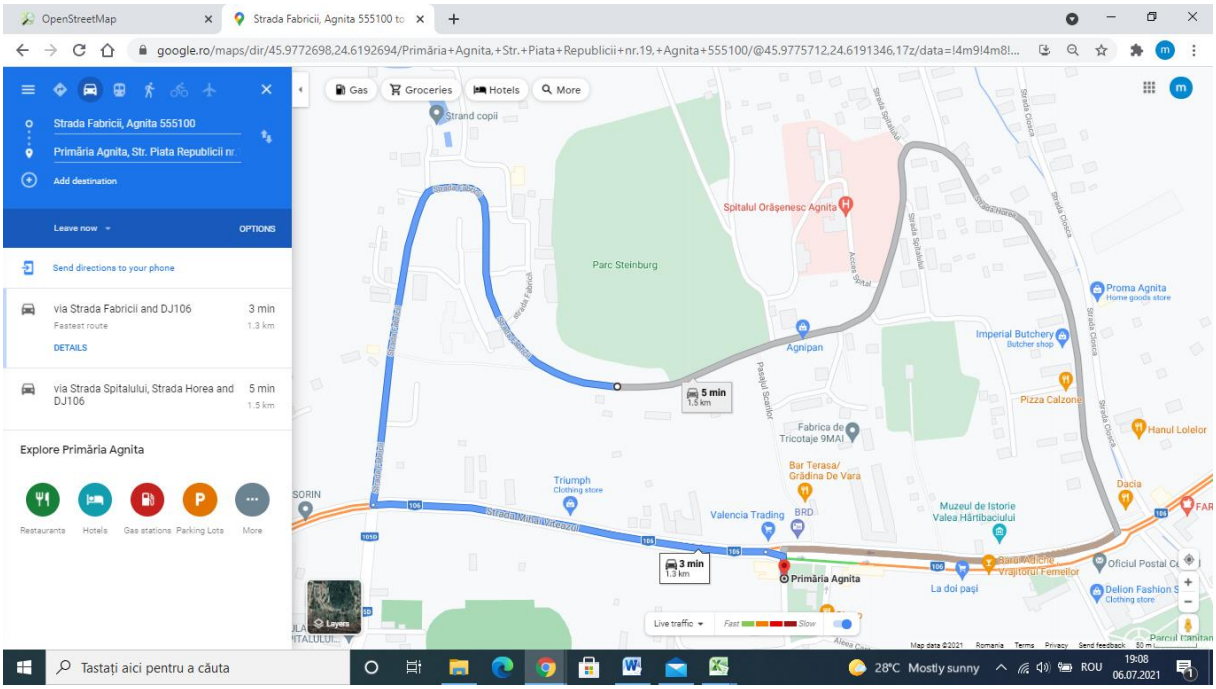
Deplasarea cartier blocuri – centru



Verificare cu google-map (pentru zona de blocuri)



Se constată că pe harta geografică fără trafic, timpul de parcurs este de 2 minute, iar pe google map, cu trafic de seara, timpul de parcurs este de 5 minute.

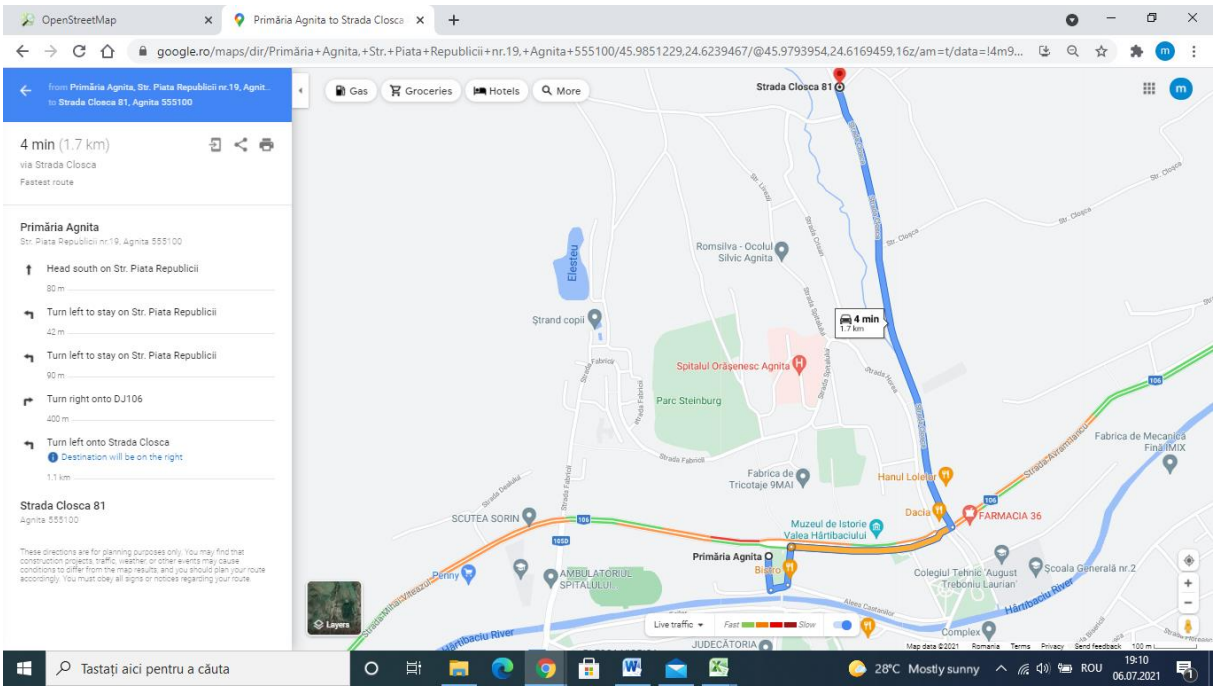


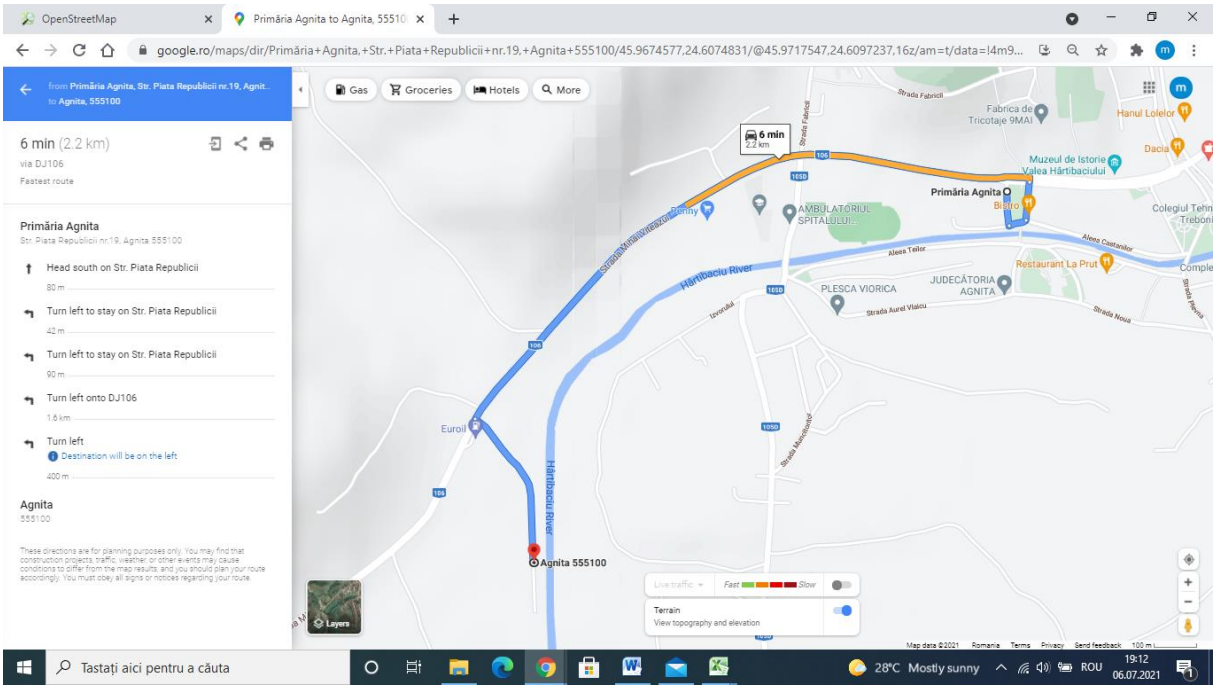
Traficul este conform hărții cloropeth- lejer.

Alte rute: case- centru

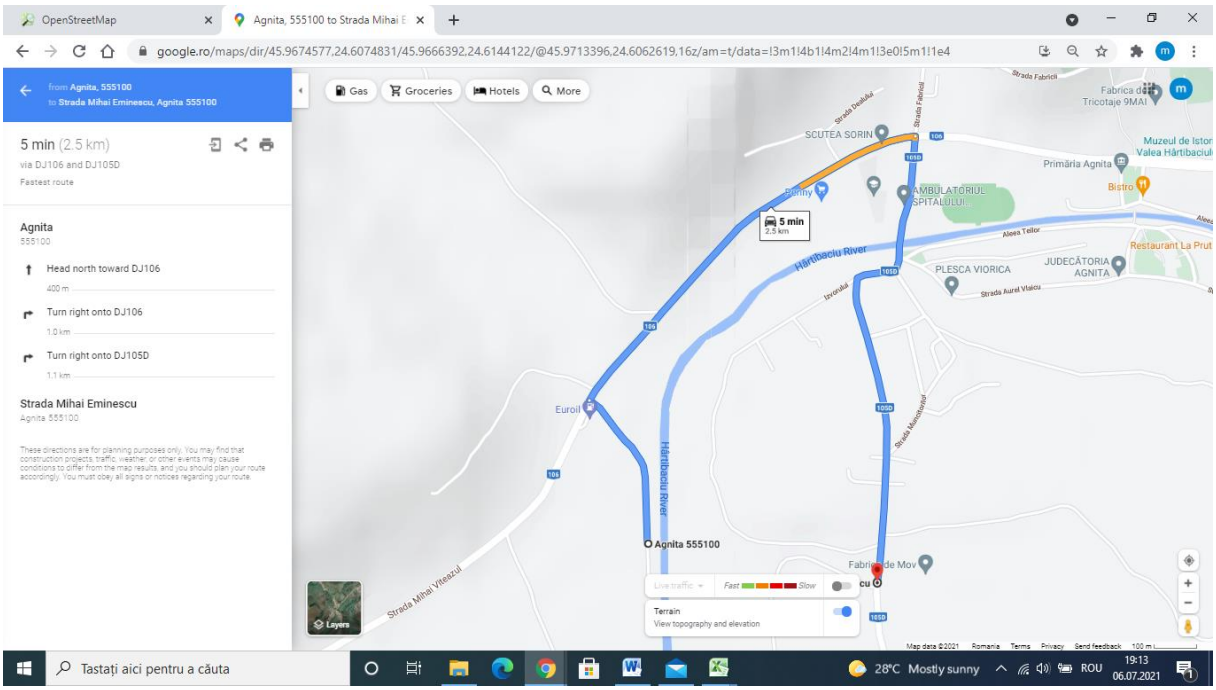
Strada Closca –

Centru

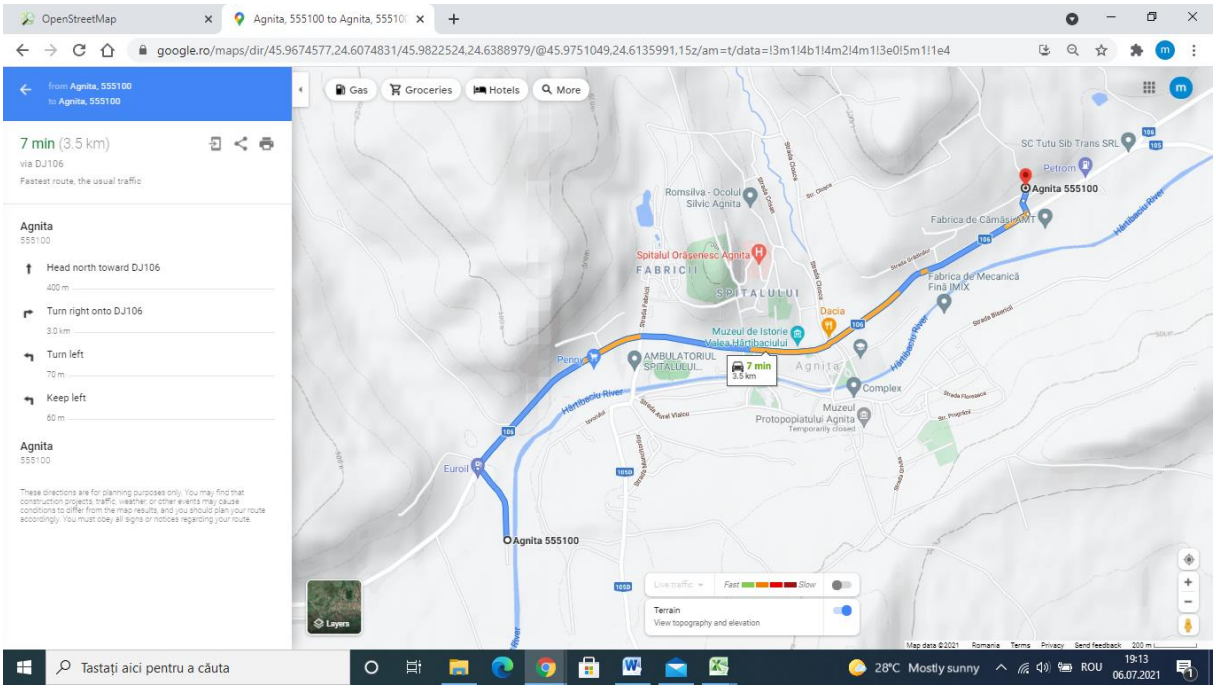




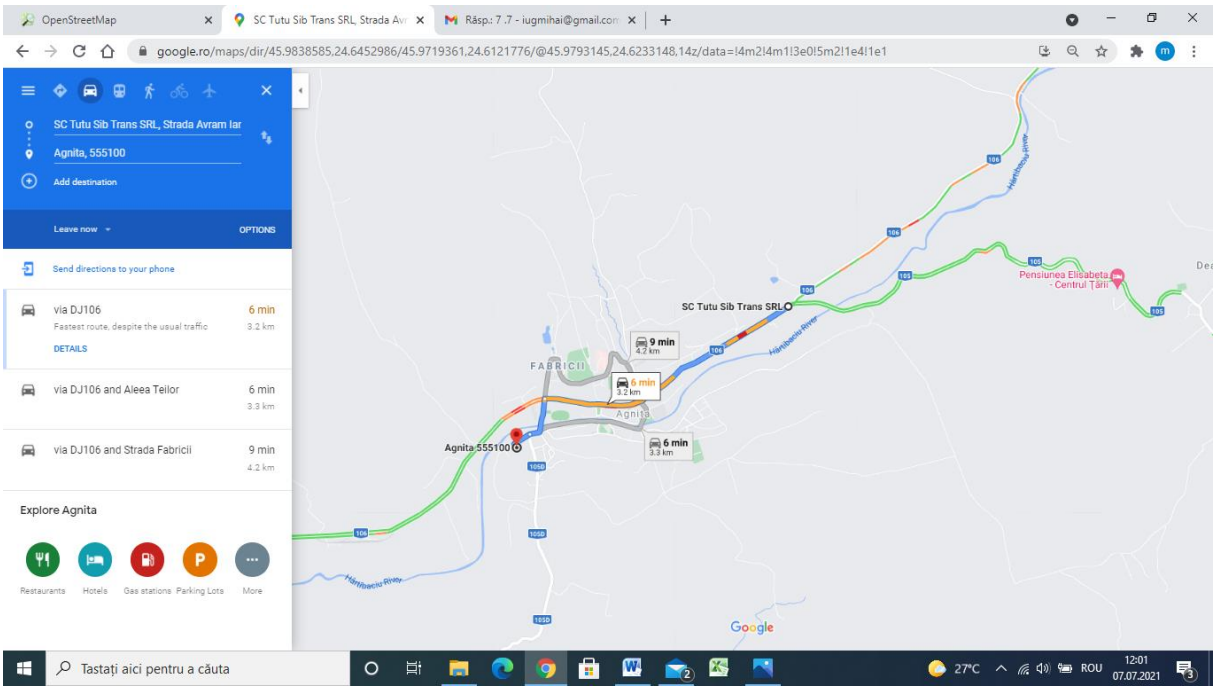
Exemplificare lipsă pod peste Râul Hârtibaci

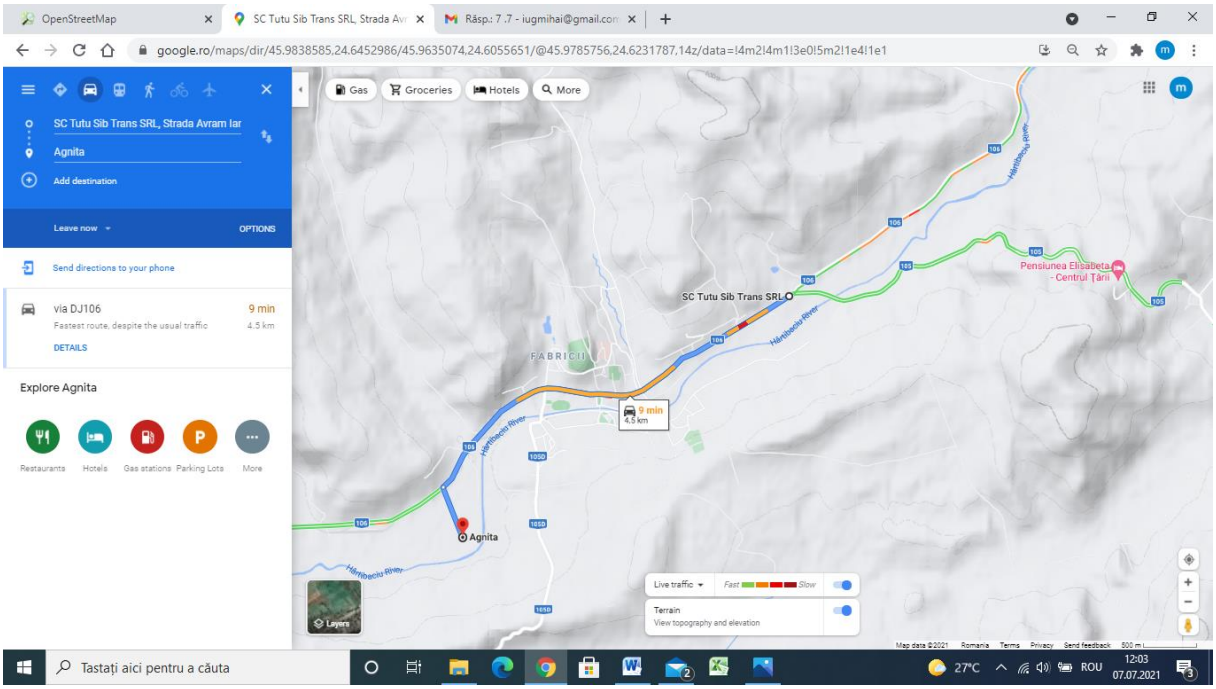


Deplasare Serviciu (tipic traversare zona centrala) – ora de seara (trafic diurn minim)



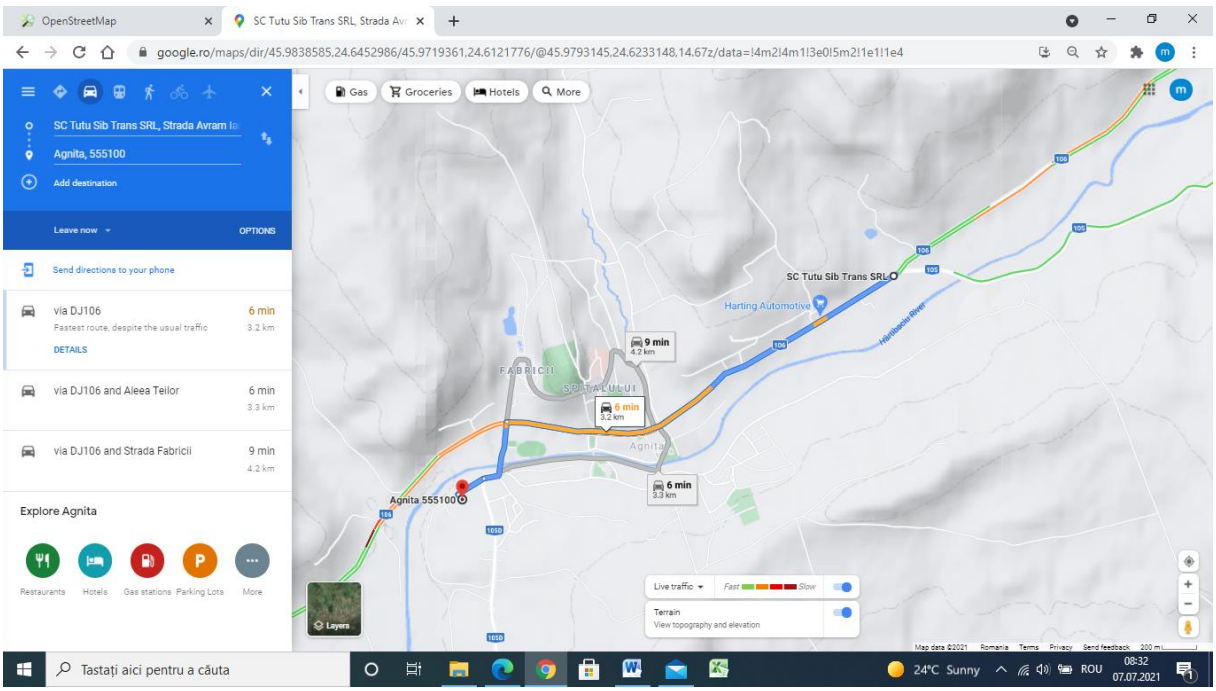
Deplasare Serviciu (tipic traversare zona centrala) – ora de pranz (trafic diurn maxim)



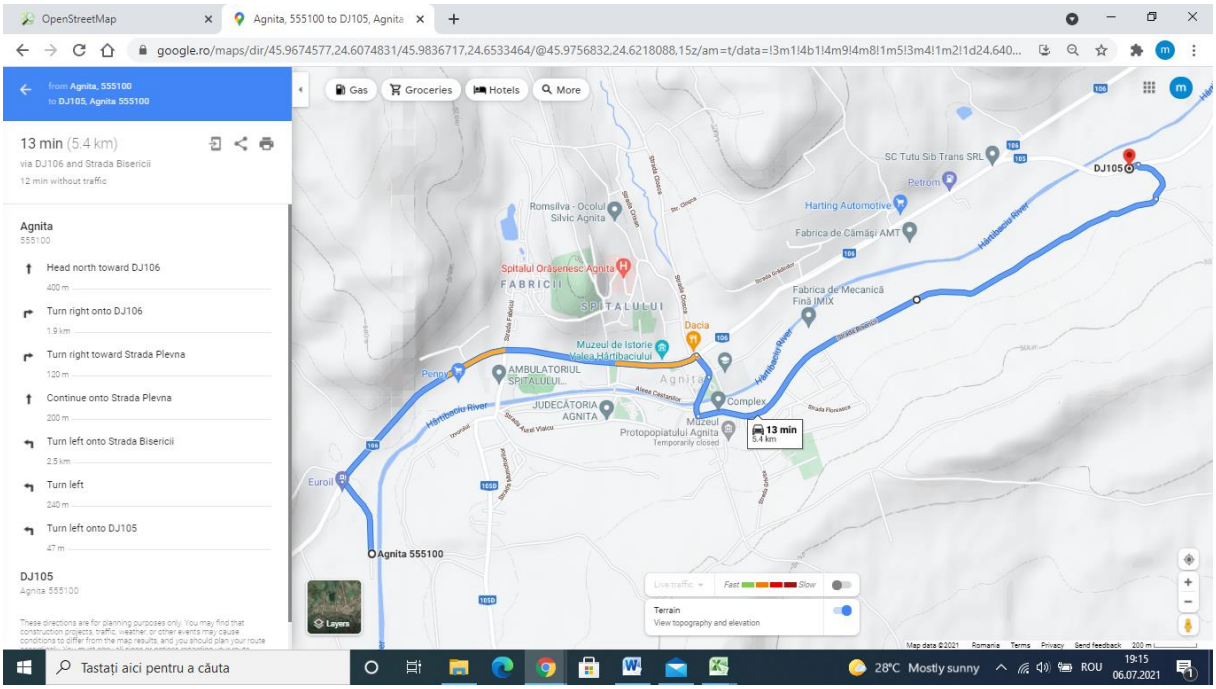


În urma reluării traseului la ora de vârf, se constată variații semnificative între ora de varf maxim zilnic și ora de dimineață

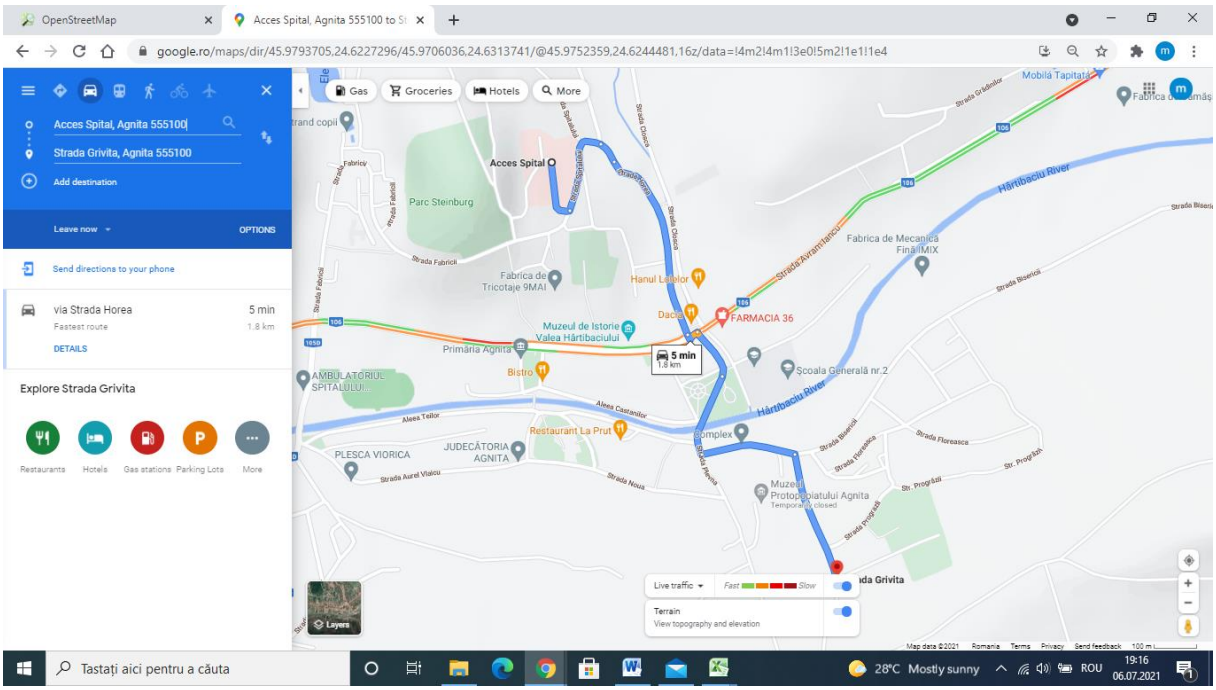
Deplasare Serviciu (tipic traversare zona centrala) – ora de dimineata (trafic diurn mediu)



Deplasare Serviciu



Deplasare tipica - medicală



Digitizarea modelului s-a realizat în următoarele etape (atât în Visum cât și Excel) :

- Analiza stării tehnice a străzilor
- Analiza parcurgerii străzilor și compunerea traficului
- Stabilirea modelului de transport pe fiecare stradă
- Verificarea cu nodurile analizate
- Corectare model în urma verificării nodurilor
- Stabilirea emisiilor pe foile de lucu JASPERS

Se anexează foile de calcul Jaspers pentru situația actuală - 2021

Evaluarea impactului actual al mobilităţii:

4.1. Eficienţă economică

În condițiile actuale, o problemă majoră cu impact asupra eficienței economice a mobilității în orașul Agnita este reprezentată de capacitatea slabă de preluare a fluxurilor de transport cu autoturismul și transport marfă a rețelei rutiere principale. În afară de acest aspect de configurație defectuoasă și accesibilitate, se remarcă următoarele disfuncții ce au ca efect o eficiență economică scăzută:

- Calitate redusă a infrastructurii de acces către principalul punct de atracție turistică al orașului – Biserica Fortificată și lipsa amenajărilor adecvate pentru încurajarea vizitatorilor să staționeze și să se deplaseze în proximitate;
- Lipsa unei politici coerente pentru parcare și staționare pe principalele artere comerciale ale orașului, din zona centrului civic;
- Acces deficitar în zonele active economic ale fostelor platforme industriale, unde sunt localizați principalii actori economici, accese necalibrate pentru vehicule de transport marfă;
- Mijloace de transport persoane (private) către principalele destinații de navetă în cadrul UAT de calitate redusă, lipsite de confort, aglomerate și lipsite de serviciile uzuale de informare (panouri, orare, hărți cu stații);
- Lipsa unui mijloc de transport public eficient pe ruta Ruja-Agnita-Coveș.;
- Transport public nefuncțional din punct de vedere al orarului, cu dotări și material rulant de slabă calitate, care nu oferă un serviciu de calitate și nu reușește să câștige o cotă modală mai mare de 20%; transportul public este neoptimizat vis-a-vis de realitățile economice actuale și nu acoperă nevoia de deplasare a angajaților principalilor operatori economici;
- Inexistența unui sistem de monitorizare trafic integrat cu un sistem de management al traficului pentru asigurarea unei mobilități eficiente în oraș.

Din punct de vedere al indicatorilor utilizați în realizarea prognozelor și a modelului de transport, eficiența economică a mobilității actuale și a celei din scenariul de referință 2021-2026- 2030 se poate măsura din punct de vedere al următoarelor criterii:

1 Economia de timp:

1. accesul la cea mai apropiată stație de transport public (1),
2. accesul la locul de muncă (2)

2 Economia de cost:

consumul de energie (5),

ponderea călătoriilor cu vehicule motorizate (6) și

numărul de pasageri care utilizează transportul public (10);

Nr.crt.	CRITERIU	Explicatie	Unitate de măsură	Stadiu actual	SC1-BAS
1	Accesul la cea mai apropiată stație de transport public	Distanța medie la stațiile TP	metri	400	200
2	Accesul la locul de muncă	Timp petrecut	minute	12	9
3	Consumul de energie	combustibil consumat / zi	litri benzină + motorină	0,89	0,11
4	Ponderea călătoriilor cu vehicule motorizate	% călătorii auto - raportul modal	procent	94%	60%
5	Nr pasagerilor care utilizează transportul public	%călătorii TP - raportul modal	procent	4%	38%

Conform datelor reieșite din modelul de transport, scenariul de referință va implica o ușoară îmbunătățire a accesibilității la sistemul de transport public, însă de asemenea o creștere a timpului petrecut în trafic cu autoturismul personal. Investițiile minimale realizate în infrastructura de transport public vor conduce la o creștere foarte slabă a utilizatorilor TP, ponderea acestora crescând cu numai 0.6 procente, la 14.6%.

4.2. Impactul asupra mediului

Considerând traficul redus de tranzit pe teritoriul orașului Agnita, se poate afirma faptul că impactul asupra mediului al traficului este relativ redus;

Totuși, cifrele raportate pentru noi înmatriculări relevă faptul că majoritatea vehiculelor înmatriculate pentru ultimii 5 ani sunt autoturisme „de ocazie”, importate, de normă EURO 2

sau mai mică – vehicule cu emisii ridicate de CO2, fapt explicabil prin puterea de cumpărare redusă a locuitorilor;

De asemenea, utilizarea vehiculelor de producție 1995-1997 în flota de transport public generează emisii ridicate de CO2 și poluare, deși considerând frecvența redusă de circulare și dimensiunea flotei, acestea pot fi considerate neglijabile;

Flota amplă de vehicule grele de marfă ale principalilor investitori economici. Nu există transport urban electric.

Cotă modală foarte redusă, aproape inexistentă a transportului nemotorizat (velo), datorat lipsei infrastructurii și barierelor netehnologice (lipsa informării, educației cetățenilor)

Indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind impactul asupra mediului:

1. Densitatea traficului rutier (nr. Călătorii urbane motorizate) (3);

2. Poluarea (CO2 kg, efectul de seră) (4). Valoarea ideală urmărită: minim;

3. Consumul de energie (în litri de combustibil consumați / zi) (5). Valoarea ideală urmărită: minim;

4. Ponderea călătoriilor cu vehicule motorizate (% călătorii auto, raport modal) (6). Valoarea ideală urmărită: minim;

5. Trafic motorizat de tranzit prin centrul orașului (v/axa E-V) (7)

6. Km infrastructura pentru transport public electric (km. Rețea troleibuz sau echivalent) (13)

7. Numărul pasagerilor care utilizează transportul public (% călătorii TP – raport modal). Valoarea ideală urmărită: minim;

Nr. crt.	CRITERIU	Explicatie	Unitate de măsură	Stadiu actual	SC1-BAS
1	Densitatea traficului rutier	Nr. Călătorii urbane motorizate	Nr. Deplasări	4.692,50	4.088,56
2	Poluarea	CO2	Kg CO2	19.876	17.974
3	Consumul de energie	Litri combustibil	litri (benzină + motorină)	7.794,48	7.048,73

		consumat/ zi			
4	Ponderea călătoriilor cu vehicule motorizate	% călătorii auto - raportul modal	Procent	3,98%	29,31%
5	Trafic motorizat de tranzit prin centrul orașului	Densitatea vehiculelor pe axa E-V	vehicule/min	3,26	2,84
6	Nr pasagerilor care utilizează transportul public	% călătorii TP - raportul modal	Procent	4%	38%
7	Km infrastructura pentru transport public electric	Km retea (axa Ruja-Coves)	Km	0	14,7

Se remarcă o ușoară scădere a valorilor densității traficului rutier și implicit a poluării pentru scenariul de referință, care implică un pachet mai amplu de proiecte deja planificate de către oraș, care va avea ca efect o ușoară creștere a calității mediului pentru localitate.

4.3. Accesibilitatea

Următoarele aspecte au un efect negativ asupra accesibilității locale și în context periurban.

- ✓ Accesibilitate relativă redusă în raport cu principalele coridoare de transport
- ✓ Accesibilitate redusă pietonală pentru persoanele cu dizabilități și cărucioare pe majoritatea arterelor secundare, datorită subdimensionării infrastructurii pietonale (1 ml) și acaparării trotuarelor de autoturisme parcate;
- ✓ Lipsa unei abordări integrate / unui traseu turistic integrat pentru facilitarea accesului în zona centrului vechi
- ✓ Conexiuni îngreunate cu principalele centre urbane din România, atât rutier cât și feroviar; timpi ridicați de parcurgere față de centrele regionale;
- ✓ Lipsa intermodalității și a serviciilor și infrastructurii de transfer marfă.

Nr. crt.	CRITERIU	Explicație	Unitate de măsură	Stadiu actual	SC1-BAS
1	Accesul la cea mai apropiată stație de transport public	Distanta medie la stațiile TP	metri	600	250
2	Accesul la locul de muncă	Timp petrecut	minute	12	9
3	Nr stații TP accesibile	Nr. Stații cu accesibilitate bună	Nr. stații	8	30
4	Nr mijloace de transport accesibile	Vehicule TP cu podea joasă	Numar vehicule	2	12

Pentru scenariul de referință, investiții minimale în infrastructura de transport public implică o creștere a accesibilității acestuia – mai multe stații și vehicule, implicit micșorarea distanței de acces la cea mai apropiată stație publică, în medie.

4.4. Siguranța

- ✓ Lipsa trotuarelor sau trotuare foarte înguste, deteriorate, în arealul centrului vechi și în zonele interioare insulelor de locuințe colective; ocuparea abuzivă de către autoturisme a trotuarelor forțează deplasarea pe carosabil a pietonilor, ceea ce pune în pericol siguranța acestora;
- ✓ Lipsa facilităților sigure și special-amenajate pentru staționarea vehiculelor în fața grădinițelor, școlilor, liceelor, pentru pick-up și drop-off;
- ✓ lipsa amenajărilor specifice pentru traversarea străzilor în siguranță de către minori, în zonele menționate; Vizibilitatea redusă și semnalizare insuficientă a trecerilor de pietoni aferente instituțiilor de învățământ și altor instituții publice;
- ✓ Treceri de pietoni amplasate inoportun pe artere de circulație principale ce pot facilita crearea de accidente;

- ✓ Lipsa arealelor publice exclusiv-pietonale (exceptând parcurile) pe suprafața municipiului și lipsa unor culoare velo, aspecte ce influențează negativ siguranța pietonilor pe arterele comerciale și a bicicliștilor angajați în trafic.

Indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind impactul asupra siguranței:

- ✓ Densitatea traficului rutier (3) (nr. călătorii urbane motorizate, total). Valoarea ideală urmărită: minim;
- ✓ Trafic motorizat de tranzit prin centrul orașului (7) (densitatea vehiculelor pe axa N-S)
- ✓ Km străzi modernizate (8) (distanța străzilor propuse spre modernizare, km). Valoarea ideală urmărită: maxim;
- ✓ Km infrastructură pentru ciclism (14) (Lungimea traseelor propuse spre implementare, km). Valoarea ideală urmărită: maxim;
- ✓ Lungimea coridoarelor pietonale (15) (km coridoare pietonale propuse). Valoarea ideală urmărită: maxim;
- ✓ 6. Reducerea nr. de accidente (16) (ponderea accidentelor rutiere în raza UAT-ului). Valoarea ideală urmărită: minim.

Nr. crt.	CRITERIU	Explicatie	Unitate de măsură	Stadiu actual	SC1-BAS
1	Densitatea traficului rutier	Nr. Călătorii urbane motorizate	Nr. Deplasări	4.692,50	4.088,56
2	Poluarea	CO2	Kg CO2	19.876	17.974
3	Trafic motorizat de tranzit prin centrul orașului	Densitatea vehiculelor pe axa N-S	Vehicule /min	3,26	2,84
4	Km străzi modernizate	Lungimea străzilor modernizate	km	2,49	28,9
5	Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor de ciclism, în km	km	2,90	35,50

6	Lungimea coridoarelor pietonale	Lungimea coridoarelor pietonale, în km	km	0,163	0,660
7	Nr. de accidente	%	%	100,00	84,50

În pofida scăderii ușoare a numărului și cotei traficului motorizat, a îmbunătățirii calității străzilor și lungimii coridoarelor pietonale, în scenariul de referință numărul de evenimente rutiere pe zi va rămâne constant, pe fondul lipsei investițiilor în limitarea riscurilor existente pentru pietoni (poziționarea și semnalizarea trecerilor, alternative velo – piste pentru biciclete, ș.a.).

4.5. Calitatea vieţii

Circa 75% din populaţia UE trăieşte în zone urbane. Impactul urbanizării se extinde însă dincolo de limitele oraşelor. Europenii au adoptat stiluri de viaţă urbane şi folosesc facilităţi urbane precum servicii culturale, educaţionale sau medicale.

Deşi oraşele sunt motoarele economiei europene şi generatoarele bunăstării Europei, ele depind în mare măsură de resursele regiunilor exterioare pentru a putea face faţă cererilor de energie, apă, alimente şi pentru a putea gestiona deşeurile şi emisiile poluante. Urbanizarea în Europa este un fenomen continuu, atât din punct de vedere al expansiunii terenului urban, cât şi din punct de vedere al creşterii procentului de populaţie urbană. Într-un context în care dezvoltarea urbană adoptă numeroase forme în diferite părţi ale Europei, linia de demarcaţie dintre urban şi rural este din ce în ce mai estompată. În prezent, zonele periurbane se extind mult mai rapid decât centrele tradiţionale ale oraşelor. Provocările de mediu şi oportunităţile de urbanizare sunt strâns legate.

Numeroase oraşe depun eforturi uriaşe pentru a putea face faţă problemelor sociale, economice şi de mediu rezultate în urma presiunilor precum suprapopularea sau declinul populaţiei, inegalităţile sociale, poluarea şi traficul. Pe de altă parte, proximitatea oamenilor, afacerilor şi serviciilor oferă oportunităţi de creare a unei Europe mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor.

Densitatea populaţiei din oraşe înseamnă deja trasee mai scurte între casă, locul de muncă şi diverşi prestatori de servicii, precum şi mersul mai frecvent pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport în comun, în timp ce apartamentele organizate în case multifamiliale sau în blocuri

de locuinţe necesită mai puţină încălzire şi mai puţin spaţiu la sol pe persoană. Prin urmare, populaţia din mediul urban consumă în medie mai puţină energie şi ocupă mai puţin teren pe cap de locuitor decât populaţia rurală.

Principala provocare pentru zonele urbane ale Europei este găsirea unui echilibru între densitate şi compactitate, pe de o parte, şi, pe de altă parte, calitatea vieţii într-un mediu urban sănătos. Integrarea politicilor între nivelul european şi cel local, precum şi formele noi de guvernare sunt esenţiale pentru obţinerea celor mai bune rezultate în ceea ce priveşte urbanizarea.

Iniţiative ale Comisiei Europene precum premiul „Capitala europeană verde" sau „Convenţia primarilor", în care oraşele cooperează în mod voluntar cu UE, marchează noua orientare politică. Acestea pun în aplicare Strategia tematică pentru mediul urbane şi completează acele politici ale UE care vizează oraşele în mod direct, de exemplu directivele privind calitatea aerului, zgomotul ambientale şi apele urbane uzate, sau, în mod indirect, precum Directiva privind inundaţiile.

Aceste politici constituie aşa-numita „Agendă urbană europeană", care cuprinde şi politici urbane ale UE în alte domenii, precum Carta de la Leipzig pentru oraşe europene durabile, dimensiunea urbană în politica de coeziune sau Planul de acţiune privind mobilitatea urbană. Datorită traversării orașului de o arteră intens circulată, a lipsei trecerilor de pietoni și alternativelor pentru mobilitate sustenabilă cum ar fi pistele de biciclete, precum și datorită alocării prioritare a spațiului public deschis pentru circulația și staționarea autoturismelor, calitatea vieții este afectată de lipsa unor utilizări alternative ale spațiului public urban dedicate cu prioritate pietonilor, bicicliștilor, spațiilor pentru recreere și loisir; Prin intervenţiile propuse în cadrul P.M.U.D. Agnita, calitatea vieţii și a mediului urban se vor îmbunătăţi prin:

- Promovarea transporturilor sustenabile (nepoluante);
- Reducerea semnificativă a impacturilor generate induse de utilizarea reţelei stradale de către vehiculele comerciale (zgomot, emisii, trepidaţii);

Indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind impactul asupra calității vieții:

1. Densitatea traficului rutier (nr. călătorii urbane motorizate, total) (3). Valoarea ideală urmărită: minim;

2. Km infrastructură pentru ciclism (Lungimea traseelor propuse spre implementare, km) (14). Valoarea ideală urmărită: maxim;

3. Lungimea coridoarelor pietonale (km coridoare pietonale propuse) (15). Valoarea ideală urmărită: maxim.

Nr. crt.	CRITERIU	Explicație	Unitate de măsură	Stadiu actual	SC1-BAS
1	Densitatea traficului rutier	Nr. Călătorii urbane motorizate	Nr. Deplasări	4.692,50	4.088,56
2	Poluarea	CO2	Kg CO2	19.876	17.974
3	Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor de ciclism, în km	km	2,9	35,5
4	Lungimea coridoarelor pietonale	Lungimea coridoarelor pietonale, în km	km	0,163	0,66

Nu se remarcă o creștere semnificativă a calității vieții locuitorilor pentru scenariul Business as Usual / scenariul de referință, prin prisma lipsei investițiilor în mijloace alternative de mobilitate. Reducerea congestiei în puncte cheie.

5. Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, elaborat pentru a identifica soluțiile de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale locuitorilor și agenților economici din oraș și din împrejurimile sale, contribuind la îndeplinirea obiectivelor europene de protecție a mediului și eficiență economică. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă își propune stabilirea direcțiilor strategice pentru implementarea conceptelor europene de planificare a mobilității, cu accent pe dimensiunea umană. Acesta se bazează pe dezvoltarea urbană existentă, planuri și strategii urbane în curs, pe ghidurile și normativele europene cu privire la dezvoltarea urbană durabilă și pe politicile generale de dezvoltare ale orașului. Alături de acestea au stat pentru fundamentarea planului de mobilitate și consultările publice cu principalii actori implicați în proces.

Viziunea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Agnita este următoarea: „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va asigura dezvoltarea unui sistem de transport eficient, sigur și adaptat nevoilor de mobilitate ale cetățenilor orașului, care să deservească nevoile de deplasare a persoanelor și bunurilor în condiții de minimizare a impactului sistemului de transport asupra mediului.”

Atingerea viziunii propuse se va realiza prin îndeplinirea următoarelor obiective

strategice:

a) **Eficiență economică** în utilizarea infrastructurii existente și propunerea

unor proiecte de investiții conform nevoilor populației, astfel încât să se

asigure o rețea de transport utilizabilă și în condiții bune de exploatare, încurajând în același timp dezvoltarea economică și permițând accesul facil la infrastructura publică de bază;

b) **Susținerea dezvoltării unor moduri de deplasare durabilă** prin încurajarea transportului pe biciclete și a transportului în comun pentru a susține reducerea traficului rutier, ceea ce va avea o contribuție importantă asupra sănătății și calității vieții la nivel urban, având în același timp un impact pozitiv asupra mediului;

c) **Asigurarea accesibilității** pentru toți locuitorii orașului către destinații și

servicii esențiale;

d) **Creșterea siguranței și securității în deplasare** pentru toți locuitorii orașului, indiferent de modul de deplasare folosit.

La nivelul zonei funcționale, sistemul de transport regional este ineficient și greu accesibil atât din punct de vedere financiar cât și din punct de vedere al populației deservite, nereușind să asigure o mobilitate adecvată între bazinul de mobilitate și oraș.

La nivel local, oferta de transport este la nivel mediu. Deplasările nemotorizate nu sunt suficient încurajate prin existența spațiilor pietonale atractive și accesibile pentru toți locuitorii și a infrastructurii pentru biciclete.

Ca urmare a implementării PMUD, comportamentul de deplasare în oraș și bazinul său de mobilitate se va schimba, fiind orientat spre deplasări nepoluante sau cu mijloace de transport în comun.

PMUD Agnita propune dezvoltarea mobilității pe 5 politici de transport / direcții de acțiune:

- Infrastructură rutieră
- Transport public în comun
- Deplasări nemotorizate
- Politică de parcare
- Măsuri de educare, informare și conștientizare.

Obiectivele identificate sunt în acord cu obiectivele generale de transport atât la nivel național, exprimate în Master Planul Național de Transport, cât și la nivel european, exprimate prin documente precum Cartea Albă a Transporturilor.

Prin lista investițiilor propuse se promovează un sistem de transport sigur, accesibil

și durabil care vine în sprijinul regenerării urbane, în același timp susținând reducerea utilizării autoturismului propriu și implicit a emisiilor de CO2. De asemenea, proiectele propuse prin planul de mobilitate vor duce la îmbunătățirea condițiilor de mediu și în general la îmbunătățirea calității vieții și sănătății comunității.

Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

PMUD va asigura punerea în aplicare a conceptelor de planificare și management pentru mobilitatea urbană adaptate la condițiile specifice locației și include lista măsurilor și proiectelor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung. Acest concept de planificare de management cuprinde următorii pași:

1. Stabilirea celor 5 obiective strategice, conform documentelor de referință;

2. Analizarea sistemului de transport, definirea nevoilor și problemelor, identificarea cauzelor care stau la baza problemelor;

3. Operaționalizarea obiectivelor strategice în obiective specifice de intervenție;

4. Stabilirea și elaborarea scenariului de dezvoltare a proiectelor. Pentru compunerea proiectelor finale, s-au urmărit evaluarea posibilităţilor concrete de finanţare, implementare și gestionare a acestora. Astfel, s-a ajuns la proiecte integrate care sunt adaptate limitelor financiare, nevoilor comunității, precum și liniilor generale ale unui P.M.U.D;

5. Definirea portofoliului de proiecte pentru atingerea obiectivelor. Intervențiile identificate vor forma scenariul recomandat de dezvoltare a transportului urban pentru orașul Agnita;

6. Elaborarea planului de acțiune pentru implementarea proiectelor;

Ghidul JASPERS recomandă dezvoltarea de strategii alternative de dezvoltare a sistemelor de transport urban în funcție de mărimea și complexitatea zonei urbane analizate, clasificate pe 3 nivele.

Deoarece orașul Agnita se încadrează în aglomerările urbane de nivel 3 (datorită tipologiei sistemului de transport urban și populației totale rezidentă), se va elabora un singur scenariu de dezvoltare optim, ce va fi constituit din proiectele selectate ca urmare a efectuării analizei multicriteriale.

Pentru prioritizarea proiectului / intervenţiilor au fost considerate **cele 5 obiective strategice ale PMUD:**

- Accesibilitatea – asigurarea că tuturor cetăţenilor le sunt oferite opţiuni care să le permită accesul la destinaţiile și serviciile cheie necesare;
- Siguranţă și securitate – îmbunătăţirea siguranţei și a securităţii;
- Mediu – reducerea poluării aerului și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Eficienţa economică – creșterea eficienţei și a eficientizării costurilor transportului de călători și bunuri;
- Calitatea vieții – contribuţia la creșterea și calităţii vietii, a atractivităţii peisajului urban, în folosul cetăţenilor, al economiei și al societăţii că ansamblu.

Punctele acordate vor fi între 0 și 5 (0 reprezintă punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim), conform următorului algoritm:

- 0 dacă proiectul nu influențează indicatorul respectiv
- 1 dacă proiectul are influențe doar la nivel periurban
- 2 dacă proiectul are influențe doar la nivelul cartierelor
- 3 dacă proiectul are influențe doar la nivelul urban
- 4 dacă proiectul are influențe asupra două nivele teritoriale
- 5 dacă proiectul are influențe asupra tuturor nivelelor teritoriale

Riscurile operaționale și financiare au fost evaluate pe baza unei matrici suplimentare.

a) Riscul operațional al proiectului, evaluat în funcție de următorii parametrii

- Nivel complexitate și riscuri de neîncadrare în calendar

Punctele acordate vor fi între 1 și 3 , respectiv

1 - complexitate scăzută

2 - complexitate medie

3 - complexitate ridicată

b) Riscul financiar / aspecte legate de încadrarea în anvelopa bugetară a orașului

- Variabilitatea costurilor/ risc de evaluare greșită

- Dependența de surse de finanțare externă

Punctele acordate vor fi între 1 și 3, respectiv

1 - risc scăzut

2 - risc mediu

3 - risc ridicat

Prioritizarea intervențiilor în cadrul scenariului optim, din punct de vedere al finanțării acestuia, se face prin ierarhizarea în ordinea punctajului obținut în urma analizei multicriteriale, în funcție de încadrarea proiectelor pe surse de finanțare la care acestea sunt eligibile. Pentru calcularea punctajului total al fiecărui proiect va fi realizată suma ponderată a punctelor acordate pentru fiecare criteriu.

În momentul în care lista de proiecte acoperă sursa de finanțare din fonduri nerambursabile (considerata prioritară), proiectele rămase intră în lista proiectelor pe alte surse de finanțare (buget local, credite atrase).

6. Direcţii de acţiune şi proiecte de dezvoltare a mobilităţii urbane

6.1. Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport

Identificare

Identificarea intervenţiilor succede etapelor de definire a obiectivelor strategice, de analiză a situaţiei existente și de definire a obiectivelor operaţionale. Această procedură asigură faptul că există o conexiune clară și observabilă între obiectivele generale, problemele identificate, obiectivele operaţionale corespondente precum și intervenţiile în sine. Această abordare asigură și faptul că intervenţiile se adresează unor probleme reale, legate de transport. Utilizarea Modelului de Transport determină existenţa unei baze cantitative pentru definirea problemelor, a obiectivelor și a intervenţiilor.

Principalele disfuncţionalităţi identificate urmare analizei problemelor existente se referă la:

- **deficiențele existente la nivelul derulării mobilității pietonale și velo ;**
- **echipare deficitară a sistemului de transport public ;**
- **efectele negative generate de camioanele grele care utilizează rețeaua stradală;**
- **accesibilitate redusă a zonelor periferice către zona centrală, indusă de constrângerile induse rețelei stradale.**

Analiza condiţiilor existente și viitoare au evidenţiat și o serie de deficienţe în ceea ce privește regimul de întreţinere și reparaţii a infrastructurii de transport. De asemenea, există deficienţe în ceea ce privește gradul de siguranţă a circulaţiei, iar strategia de dezvoltare a transportului urban prevede măsuri de reducere a numărului de accidente.

În domeniul infrastructurii de transport, principala direcţie de acţiune se bazează pe dezvoltarea serviciilor și facilităţilor aferente mobilităţii pietonale și velo, cu scopul atingerii obiectivelor de sustenabilitate la nivelul mobilităţii urbane, iar în plan secundar, cu impact mai scăzut asupra mobilităţii la scara orașului dar cu impact major asupra mobilităţii și calităţii vieţii la nivel de cartier, se propun investiţii în creșterea calităţii și/sau stării tehnice a infrastructurii rutiere, care oferă cea mai bună valoarea a banilor și care îndeplinesc obiectivele operaţionale, în special prin implementarea unui program multianual de modernizare şi reabilitare a străzilor de importanţă locală.

Succint, strategia generală include direcţii majore de acţiune:

Generalitati

Propunerile de (re)organizare a mobilității trebuie să susțină corect dezvoltarea spațială echilibrată și aceasta, la rândul său, trebuie planificată astfel încât să asigure premizele spațiale ale unei mobilități sustenabile. Noul model de planificare a mobilităţii urbane este orientat către satisfacerea echilibrată atât a exigenţelor de accesibilitate, cât şi a celor de calitate a locuirii urbane și a factorilor de mediu.

Astfel, direcțiile de acțiune și proiectele identificate au fost stabilite astfel încât să răspundă viziunii și obiectivelor în cadrul PMUD Agnita corespunzătoare urmatoarelor domenii (teme) aferente mobilității: Rețeaua stradală,Transportul public - integrat, eficient și accesibil, Transportul de marfă, Mijloace alternative de mobilitate, Aspecte instituționale.

Directiile de actiune pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate în prezent, precum și de la previziunile de dezvoltare a rețelei în perioada 2021-2030 și sunt structurate după cum urmează:

- Proiecte care urmăresc scăderea emisiilor CO2;
- Intervenţii pentru creșterea accesibilităţii către Autostrada Transilvania
- Investiţii pentru creșterea accesibilităţii cartierelor;
- Investiţii pentru infrastructura rutieră dedicată infrastructurii de TC;
- Investiţii pentru creșterea gradului de siguranţă;
- Proiecte infrastructură nemotorizată și velo.

Propuneri direcții de acțiune:

1. Punerea în siguranță a căilor de acces pentru mijloacele de intervenție de urgență (medicală, ordine publică, servicii publice, situații de urgență). Deoarece starea infrastructurii rutiere așa cum reiese din prezentări este , în unele cazuri, pe porțiuni sau în totalitate considerată, potrivit normativelor de întreținere rutiera, ca fiind „rea”, este necesară intervenția de urgență în scopul punerii în siguranță a infrastructurii. Aceasta se va concretiza în așternerea de straturi de îmbrăcăminți astfaltice ușoare în zonele degradate (dar stabile geotehnic) și din împietruiri în restul zonelor. Cu toate că aceasta nu reprezintă în sine o măsură investitionaala, fiind realizată doar ca reparații curente, este necesar ca aceasta măsură să fie inclusă în acest tablou de măsuri în scopul urmării îndeplinii astfel încât restul măsurilor să plece de la o situație

actuala „zero” și nu o situație actuală periculoasă. O situație periculoasă nu poate conduce la un trafic normal și, prin urmare, ipotezele investiționale, scenariile pentru restul măsurilor pot fi considerate ca fiind alterate.

2. Creșterea facilitaților de transport public.

Această acțiune complexă reprezintă, în mare măsură, cheia rezolvării problemelor emisiilor de gaz cu efect de seră, atât pe termen mediu cât și pe termen lung. Măsura nu este independentă și, pentru eficacitate, trebuie văzută ca fiind parte din pachet. Implementarea temporală este necesar să fie realizată în același orizont de timp cu tot pachetul . Implementarea măsurii este , de asemenea, supusă unor riscuri. Mecanismul de management al răspunsului la apariția și manifestarea riscurilor trebuie continuu corelat cu implementarea întregului pachet de măsuri.

Subactiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustiva:

a. Crearea de trasee noi clasice cu o frecventă corespunzatore necesitații pentru a asigura necesarul de deplasare pentru toate categoriile de utilizatori

b. Actualizarea traseelor existente pentru a asigura acoperirea completă a necesitatitilor de transport la nivel de UAT

c. Crearea unei linii complet verzi de tranport public de persoane pe ruta Coves – Agnita - Ruja. În fiecare localitate (una în Coves, una în Ruja și una în Agnita), stațiile vor fi de tipul stație transport curse ocazionale (dotate cu sistem de încărcare rapidă)

d. Crearea unei mini linii centrale între parcarea park and ride și punctele de interes locale (tracțiune electrică etc).

e. Crearea unui sistem de stații structurat pe nivelul de serviciu asigurat de stație din care enunțăm, fără a fi o listă finală, următoarele:

1 stație cu nivel mic de serviciu. Va fi echipată sumar cu cel puțin următoarele dotări: stâlp cu indicator rutier privind stația. Pe același stâlp se va monta un panou de afișaj cu programul de transport în format tipărit și în format cod QR. Funcție de diponibilul de spațiu se poate amplasa un coș de gunoi aprobat pentru colectare selectivă, o bancă pentru 2 perosane, sursă de lumină, punct de hot spot, cameră video

2 stație cu nivel mediu de serviciu. Va completa o echipare pentru o stație cu nivel mic cu următoarele: refugiu pentru utilizatori, deschis (acoperit și închis pe maxim 3 laturi), obligatoriu semnal wi-fi pentru conectare gratuită. Suport pentru parcare bicicletă/biciclete funcție de spațiul disponbil, panou de afișaj dinamic. De regulă, această stație va fi prevăzută cu alveolă, fără a fi, însă, o obligație.

3 Stație cu nivel mare de serviciu. Aceasta, la acest moment a fost identificată ca necesitate în cantitatea de o bucată la acest moment, fiind statia din zona autogării și a gării. Va fi o stație prevăzută cu toate faciltatile unei stații mari, ca

de exemplu: spațiu informații transport public și intermodal, spațiu pentru angajați, spațiu pentru călători inclusiv grupuri sanintare, dispozitive de afișaj, acces la internet și soluții de rezervare și tipărire, spații parcare biciclete, sală de așteptare, peroane.

4 Stație ad-hoc. Deoarece poate apare necesitatea realizairii unei stații provizorii pentru anumite festivități, acțiuni sau chiar intervenții la nivelul străzilor, se propune realizarea unui modul stație care va fi transportat cu platforma auto la locul de utilizare. Descărcarea se va realiza cu braț hidraulic al echipamentului de transport . Acest modul va fi autonom și va avea facilitățile unei stații medii deoarece este posibil să fie necesar de amplasat în zone cu echipare edilitară slabă.

5 Stație taxi – destinat acestui tip de transport. Se va avea în vedere, în etapa de construire a infrastructurii rutiere de identificarea de locații de așteptare, în afara fluxului de ciculatie a unor zone destinate staționarii mijoacelor de transport public de persoane individual. Acestea vor avea priză electrică de încărcare și /sau alte facilitați necesare

6 Stație autobuze transport public de persoane cu curse speciale ocazionale/regulate. Vor avea la baza echiparea unei stații de de nivel mediu plus patina/facilitați încărcare electrică. Stațiile vor fi utilizate de toate mijloacele de transport public. Aceste stații pot fi dotate cu sistem de protecție în situație de urgență (descrise separat)

a. Crearea unei autobaze pentru încărcarea autobuzelor, taxiurilor, spălarea și pregătirea pentru cursă, verificarea parametrilor la ieșirea/intrarea în cursă, adăpostire dispecerat, facilitați angajați, facilitați de depozitare.

b. Crearea sistemului de monitorizare flotă. Sistemul este informatic bazat pe hardware local și cloud. Scopul este monitorizarea traficului , crearea de modele de orare de transport, optimziarea modelului, controlarea sistemului de semaforizare și prioritizare transport public de persoane

c. Crearea mecanismului de ticketing. Sistemul este informatic bazat pe hardware local și cloud. Scopul este monitorizarea rutelor de călătorie la nivel de utilzari, monotiorizarea călătorilor frauduloși, încasarea contravalorii titlurilor de călătorie, facilitare emiterii de titluri de călătorie on-line, virtuale și fizice, cu diferite facilitați, prezentarea de sugestii pentru călătoria intermodala.

d. Crearea unui sistem de semaforizare a intersecțiilor coordonat de sistemul de mangement al traficului. Acest sistem de semaforizare va și dotat cu inteligență artificala pentru identificarea autospecialelor de intervenție și asigurarea „undei verzi”. Același lucru vă fi realizat și pentru mijloacele de transport public de persoane.

Notă importantă:

a) Cota modală a transportului public în Agnita este foarte scăzută față de potențialul de dezvoltare, care trebuie valorificat

b) Gradul scăzut de informare al populației privind avantajele utilizării transportului public și dezavantajele utilizării automobilului personal

c) Flotă de autobuze, insuficientă și cu grad mediu de confort al călătorilor

d) Insuficiența liniilor și stațiilor de transport public

e) Calitatea precară a stațiilor de transport public de călători (protecție insuficientă sau lipsa totală a protecției călătorilor față de arșiță și precipitații, aspect arhitectural de slabă calitate, lipsă facilități pentru persoane cu dizabilități și cărucioare de copii, protecție scăzută a călătorilor față de traficul rutier, stații înguste sau care ocupă întreaga lățime a trotuarului, nepermițând circulația pietonilor, etc.)

f) Lipsa mijloacelor de informare din stațiile transport public

g) Ineficiența sistemului de taxare a transportului public de călători

h) Frecvență insuficientă a mijloacelor de transport public pe unele trasee

i) Lipsa unor benzi de circulație destinate exclusiv transportului public.

1. Creșterea facilităților de transport nemotorizat cu biciclete sau asimilat (de exemplu trotinete). Această acțiune complexă reprezintă, în mare măsură, cheia rezolvării problemelor emisiilor de gaz cu efect de sera, atât pe termen mediu cât și pe termen lung. Măsură nu este independența și , pentru eficacitate, trebuie văzută ca fiind parte din pachet. Implementarea temporală este necesar să fie realizată în același orizont de timp cu tot pachetul . Implementarea măsurii este, de asemenea, supusă unor riscuri. Mecanismul de management a răspunsului la apariția și manifestarea riscurilor trebuie continuu corerlat cu implementarea întregului pachet de măsuri.

   Subactiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustiva:

   a. Extinderea sistemului stradal cu piste de biciclete. Fiecare stradă reabilitată va include cel putin o bandă pentru piste de biciclete în limita existenței suprafețelor necesare. Având în vedere că în prezent nu există un normativ de proiectare agreat de Ministerul Transportului, for cu drept de reglementare în domeniu în baza OG 43/1997, pistele de biciclete se vor proiecta pentru vehicule cu viteza de 25km/h, dupa caz.
   b. Realizarea unei piste de biciclete pe relația Sibiu – Agnita - Sighisoara, de natura autostrăzii cicliste/ proiectul nu poate fi implementat doar de UAT Agnita ci de un parteneriat extins, eventual de o Asociatie de dezvoltare intercomunitară, care să depună o cerere de finanțare complexă. Se va avea în vedere, la acel moment,

necesitatea asigurării dreptului de superficie pe suprafețele ce se vor ocupa cu pista. Pe fiecare interval (lungimea funcție de condițiile geografice, mai dese in zona deluroasă) se vor amenaja minipopasuri statice, gratuite

c. Realizarea de puncte de încărcare pentru biciclete/trotinete(în fapt, se va asigura o sursă de putere deoarece domeniul de încărcare nu este standardizat și, prin urmare, fiecare producător utilizează mufe specializate pentru încărcarea bateriei
d. Realizarea de puncte de încărcare regenarativă. Pentru dispozitivele cu încărcare regenarativă, pe roata motoare se vor prevedea puncte de încărcare bazate pe rotația unui cilindru (a unui pachet de doi cilindri pentru stabilitate, din care unul motor). Motivul este dat de posbilitatea asigurării de energie rotativă folosind diferite surse (turbine eoliene, panouri fotovoltaice, căderi de apă etc). Bineînțeles, acest sistem are un randamant mic și trebuie utilizate surse gratuite de energie .
e. Realizarea de spații de **parcare** pentru biciclete, trotinete, mopede electrice. Acestea vor avea elemente de securitate și siguranță, control al acestora prin tehnologii fără fir, etc.
f. Realizarea de piste rulante pentru biciclete (adulti/copii) pe principiul schi lift, antrenare directă a bicicletei utilizând un cărucior automotor montat pe monorai (sau pe mâna curenta) (sistemul va putea fi realizat pe străzile, de exemplu, Fabricii, spitalului etc)
g. Realizarea unui sistem de bike rental biciclete clasice
h. Realizarea unui sistem de bike rental cu biciclete electrice normale sau cargo
i. Realizarea unui sistem de monitorizare utilizatori și bicielete din sistemele de rental în scopul optimizării stațiilor de amplasare etc.
j. Creare de piste de biciclete pe maluri/diguri aferente apei Hartibaciului. În zonele podurilor, se vor identifica soluțiile cu administratorul cursului de apă
k. Crearea de podețe peste cursurile de apă pentru biciclete și traficul pietonal
l. Realizarea de puncte fixe de reparare biciclete (fix it point)
m. Realizarea de locuri de staționare de biciclete în zona de acces la toate clădirile publice, comerciale și a unor suporți în zona locuințelor colective
n. Creșterea siguranței circulației prin semnalizare rutieră corespunzatoare

3.Creșterea facilităților de transport nemotorizat de tip pietonal. Aceasta acțiune complexă reprezintă în mare masură cheia rezolvării problemelor emisiilor de gaz cu efect de seră, atat pe termen mediu cât și pe termen lung. Măsura nu este independentă și, pentru eficacitate trebuie văzută ca fiind parte din pachet. Implementarea temporală este necesar să fie realizată în același orizont de timp cu tot pachetul. Implementarea măsurii este, de asemenea, supusă unor riscuri. Mecanismul de management a răspunsului la apariția și manifestarea riscurilor trebuie continuu corelat cu implementarea întregului pachet de măsuri.

Subacțiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustivă:

a. Crearea de infrastructură de ciculație pietonală sub formă de trotuare. Toate investițiile noi vor respecta normativele privind dimensionarea trotuarelor, inclusiv precizările privind accesibilzarea acestora. Acolo unde aplicarea normativelor nu este posibilă se vor implementa măsuri bazate pe prioritizarea circulației pietonale
b. Crearea de zone pietonale, destinate strict deplasării pietonale, inclusiv alei strict pietonale. Ca un exemplu putem defini scările steinberg ca zona exclusiv pietonala. Acestea trebuie modernizate pentru a fi destinate circualtiei pietonale sigure. Alte exemple sunt crearea de alei în parcuri și scuaruri
c. Crearea de zona pietonal tip sportiv, cu suprafețe tehnice care protejează încheieturile, de exemplu tip Tartan. O parte a acestora pot constitui parte a pistelor de biciclete din zona malurilor și digurilor râului Hartibaciu
d. Crearea de zona de tip shared spaces (spațiu partajat), de exemplu zona primărie-biserica fortificata. Această rezolvare poate fi aplicată și în alte puncte, de exemplu piața precum si legatura între ele. Intrarea mijloacelor auto va fi posibilă în baza unui regulament și a unor măsuri stricte de control acces, astfel încat traficul pietonal să fie favorizat. Pentru integrare cu sistememele de management a traficului se va realiza introducerea acestor zone în sistemul de management trafic autobuze/taxiuri astfel încât aceste categorii să beneficieze de acces liber în aceste spații. De asemenea și autovehiculele destinate intervenției
e. Crearea de stații pietonale. Aceste puncte înseamnă amenajări tehnice (bancă, coș de gunoi, iluminat, internet, eticheta QR pentru radioficare, eticheta QR de informatii generale dar și amenajări peisagere deosebite. Se va acorda atenție iluminatului ambiental și posbilitatea de a se crea jocuri de lumini sau/și apă. Funcție de amplasare, se vor constitui și foișoare, pergole astfel încât să se asigure zone de siguranță pentru evenimente meteo bruste (reziliența la schimbări climatice). Sursa de apă potabilă trebuie asigurată cel puțin la nivel de o sursă pe localitate, alta decât cea de la operatorul de apă (foraj)
f. Crearea de trasee pietonale. Traseele pietonale vor fi construite pe baza pistei de biciclete Sibiu – Agnita - Sighișoara și Coves - Agnita - Ruja (pe unele porțiuni se suprapun) dar și în zona multifuncțională ce urmează a fi creată. Se vor amenaja și alte trasee spre zonele identificate de agrement.
g. Crearea de atracții statice la nivelul infrastructurii pietonale: zone cu iluminat ambiental, zone verzi, zone robotizate dinamice, căderi de apă etc, astfel încat să fie respectate prevederile ordinului Ministerului Transportului nr. 49/1998

4.Implementare de măsuri de descurajare a transportului privat cu autoturismele
Subacțiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustivă:

a. Implementarea unei politcii de parcare active. Aceasta însemnă identificarea tututor locurilor de parcare, difererntierea acestor locuri, stabilirea unor politici publice corecte privind parcarea și aplicrea acestor politici. De exemplu, parcările de reședință pot fi divizate în două tipuri de reședință : full time sau part time. Cele part time vor avea politica de taxare orare. Aceasta va conduce la o reducere a tarifului plătit de beneficiarii acestor parcări ca fiind de reședință. În cadrul sistemelor de parcare se va introduce sistem de citire automată a numărului de înmatriculare, emitere automată ticket electronic/amendă.(similar sistemului vignieta la taxele de pod din România)
b. Limitarea parcărilor ilegale prin măsuri constructive , de exemplu borduri înalte, bolarzi ficși, mobili etc. Aceasta conduce la unele costruri de investiție dar asigură păstrarea destinației trotuarului, pistelor de biciclte etc. De asemenea, conduce la un număr mai mare de doritori de parcare temporară, cu plată.
c. Limitarea parcărilor ilegale prin reducerea lățimii carosabilului. La reconstruirea/modernizarea străzilor se vor aloca lățimi de carosabil conform strict cetegoriei străzii . Suprafețele suplimentare se vor transforma în parcări cu plată sau troatuare/piste de biciclete
d. Creșterea măsurilor de verificare a vitezei de deplasare în localitate
e. Realizarea de parteneriate cu operatorii aplicațiilor de direcționare point to point (de exemplu google, waze) pentru afișarea de viteze de transport mai mici ca cele din localitate și inducerea necesității schimbării rutei
f. Introducerea unui sistem automat de măsurarea a calității aerului, conectat la sistemul de semaforizare, în scopul reducerii traficului la depășirea concentrațiilor maxime admise de poluant datorați gazelor de ardere și afișarea acestui aspect prin panouri indicatoare și alte măsuri (prin internet pentru utilizatorii conectați la serverul orașului)
g. Crearea unei parcări park and ride în zona gării (acces la localitatea Coves) , aceasta va fi complementară locației pentru stația de autobuz a gării, a autobazei. Aici se va realiza și trecerea la transport interjudețean , național și internațional .

5.Implementare de măsuri de descurajare a transportului de marfă de mare tonaj prin localitate

Subacțiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustivă:

a) Crearea de infrastructură cu elemente geometrice la limita inferioară a dimensiunilor astfel încat transportul de marfa să reducă viteza de deplasare(nu prin denivelari)
b) Măsurarea vitezei și aplicarea de amenzi
c) Realizarea de investiții pentru crearea unei rute alternative, inclusiv construirea de noi poduri
d) Introducerea unui sistem automat de măsurare a calității aerului conectat la sistemul de semaforizare în scopul reducerii traficului la depășirea concentrațiilor maxime admise de

poluanti datorați gazelor de ardere și afișarea acestui aspect prin panouri indicatoare si alte măsuri (prin internet pentru utilizatorii conectați la serverul orașului)

e) Introducerea unui sistem de cântărire montat în carosabil pentru identificarea și oprirea în trafic a autovehiculelor care depășesc masa maxim autorizată.

f) Un aspect important ce trebuie avut în vedere este reglementarea parcării vehiculelor de marfă, astfel încat acestea să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe. Vehiculele de aprovizionare de peste 3,5 tone trebuiesc parcate în locuri amenajate la marginea orașului în parcări special amenajate și/sau la sediile polilor logistici, iar vehiculele de marfă de 1,5 tone ar trebui parcate la sediul societății deținătoare sau tot în spații amenajate la ieșirile din oraș. Pot fi stabilite programe comune de partajare a spațiului societăților comerciale ce beneficiază de posibilități de parcare / deținătoare de spațiu în urma consultărilor cu acestea.

g) O altă reglementare ce trebuie adoptată în același sens de descongestionare a traficului și gestiunea spațiului carosabil vizează realizarea serviciilor de utilități publice (ridicarea gunoiului menajer, reparații la partea carosabilă sau utilități, etc) care trebuies să se desfășoare în ferestre de timp pe durata nopții și dimineața devreme).

6.Implementare de măsuri de reducere a costurilor întreținerii și operării sistemului public de transport

Subacțiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustivă:

a) Colectare amenzi din parcări nelegale, depășiri de viteză, depășiri de noxă
b) Soluțiile propuse și implementate să se bazeze pe analiza de costuri ca factor de evalaure
c) Eliminarea/reducerea suprafețelor care necesită întreținere dificilă/frecventă și achiziționarea de roboți specializați la realizarea investiției (investiția se va face împreună cu utilajul de întreținere
d) Realizarea unor sisteme fotovoltaice, pompă de căldură și cogenerare pentru furnizarea energiei electrice și termice
e) Concesionarea operării sistemelor/serviciilor realizate prin proiect și stabilirea redevenței ca factor de evaluare
f) Creșterea orientării către instrumente virtuale (de exemplu bilete) în scopul elimanării hârtiei în activitatea de transport
g) Achiziția de vehicule electrice sau hibrid în patrimoniul instituțiilor publice din UAT
h) Crearea de stații de încărcare electrică, cu plată.

7.**Implementarea de măsuri de creștere a vitezei de intervenție** a mijloacelor de intervenție
Prin:
a. Aigurarea prioritizării prin semaforizare și tehnologiei de inteligență artificială

b. Creșterea calității sistemului rutier (inclusiv în zonele shared space se va monta îmbrăcăminte modernă)
c. Reducerea gabaritului acestor mijloace conform cu zona care va fi servită
d. Scăderea numărului de parcări ilegale și de parcări la bordura în acostament

8. **Reducerea emisiilor de carbon prin schimbarea parcului de autovehicule publice**

Prin:

a. toate vehiculelele publice trebuie să fie electrice

b. incărcare rapidă utilizand surse regenerabile

c. educație pentru reducerea aruncării deșeurilor și formarea unor deprinderi sociale în acest sens

d.instalarea de cosuri de gunoi inteligente ca să se realizeze o educație continuă, de exemplu : se introduce PET-ul și acesta este tocat de mașină, operațiunea e vizibilă prin transparența vasului

9. **Reglementări prin care va crește siguranța rutieră** și reducerea numărului de accidente

În scopul reducerii potențialului de producere a accidentelor se recomandă adoptarea unor soluții care să asigure confort și siguranță utilizatorilor de transport, precum:

- reglementare interzicere parcări pe anumite axe;
- reglementări privind reducerea vitezei de ciculație în zonele vulnerabile;
- reglementări privind semnalizarea intersecțiilor.

Concluzie

Proiectul și-a propus ca pe viitor să îndeplinească unele măsuri specifice, aplicate sectorului de transport public de persoane pentru a atrage mai multi călători. Beneficiile utilizării transportului public de către angajatii diferitelor companii, instituții, firme, școli iar prin extensie de către cetățenii unei localități sunt resimțite pe mai multe planuri.

Cei care beneficiaza cel mai mult sunt chiar locuitorii urbei astfel: scăderea costurilor destinate deplasărilor zilnice cu transportul public față de transportul cu mașina proprie (combustibil, intreținere, reparații, asigurări, taxe și impozite, costuri de amortizare, posibile amenzi, etc.), siguranța deplasării cu transportul public (riscul producerii unor accidente va scădea drastic), diminuarea stresului datorat: - calvarului găsirii unui loc pentru parcarea mașinii, - conducerii prin aglomerație, - atenției sporite la trafic, - posibilitatea de a citi în timpul călătoriei, de a socializa, de a te relaxa privind pe fereastră.

Traficul individual motorizat din întreaga Europă s-a intensificat în ciuda creșterii continue și chiar dramatice a costurilor carburanților. În mod evident, campaniile privind eficiența energetică și protecția mediului înconjurător sunt în contradicție cu nevoile oamenilor de a se

deplasa până la serviciu cu autoturismul personal. Contracararea acestei tendințe prin promovarea alternativelor atractive către transportul public, reprezintă una dintre cele mai importante sarcini ale proiectului. Acest proiect își dorește să ofere cetățenilor un transport civilizat, durabil, atractiv. Să se integreze în linia generală a civilizației europene în ceea ce privește transportul călătorilor, să economisească energie și să protejeze mediul. Calitatea serviciilor de transport depinde de o mulţime de factori, cei mai importanţi fiind: confortul, durata, siguranţa, regularitatea şi ritmicitatea circulaţiei.

Pentru dezvoltarea capacităţii de circulaţie în centrele urbane, prin implementarea unor sisteme de gestiune a transportului care asigură suportul cel mai adecvat, în procesul decizional privind dezvoltarea transportului public, va creşte eficienţa serviciilor de transport public şi a capacităţii de satisfacere a cererilor utilizatorilor, deplasările se vor realiza în condiţii de siguranţă, rapiditate, confort şi economicitate cu consecinţe benefice pentru mediul înconjurător.

6.2. Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale

Aceste proiecte sunt dezvoltate pe regiuni. Agnita aparține de ADR Centru.

SO 4.b Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile

Operațiuni cu caracter orientativ:

- Dezvoltarea infrastructurii urbane curate: dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană durabilă, infrastructurii pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc, inclusiv infrastructura de utilități existente aflată în proprietate publică.
- Dezvoltarea și optimizarea transportului public prin investiții în material rulant și infrastructura de transport aferentă;
- Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi;
- Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane, cum ar fi sisteme de management traffic, aplicații de mobilitate, sisteme park & ride etc.

Prioritatea 4 - O regiune accesibilă

OS c Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

În cadrul acestei priorități este vizată finanțarea următoarele categorii de infrastructuri:

- legături rutiere secundare reabilitate și nou construite către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T (drumuri județene, drumuri expres, centuri ocolitoare cu statut de drum județean care asigură conectivitatea directă sau indirectă la rețeaua de bază – TEN-T) care vor fi prioritizate la nivel regional în baza unei Hotărâri a CDR Centru. Pentru acest tip de intervenție se va aplica un apel necompetitiv pe bază de portofoliu de proiecte prioritare.
- soluții pentru decongestionarea/ fluidizarea traficului (pasaje, extinderi la 4 benzi, măsuri de siguranță) cu aplicant UAT municipii reședință de județ, UAT - Consiliile Județene, Parteneriate. La acest tip de intervenție se vor implementa acele soluții de decongestionare/ fluidizare a traficului de la nivelul municipiilor reședință de județ (în cazul și altor orașe) care sunt prioritizate în cadrul PMUD-lor și care vor face obiectul unui apel competitiv.

Prioritatea 6 - O regiune atractivă

SO e (i) Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane

Investițiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv specific continuă intervențiile finanțate în perioadele anterioare de programare și vizează următoarele tipuri de acțiuni:

- Conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și natural;
- Îmbunătățirea infrastructurii de turism, în special în zone care dispun de un potențial turistic valoros;
- Dezvoltarea turismului balnear și de agrement;
- Promovarea unor nișe turistice inovative;
- Îmbunătățirea accesului către resursele și obiectivele turistice (ca activitate complementară celorlalte);
- Dezvoltarea infrastructurilor integrate cu rol în administrare, protejare, informare și exploatare turistică sustenabilă;
- Investiții în infrastructura din domeniul cultural
- Dezvoltare urbană integrata.

6.3. Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale

În cadrul acestei direcții sunt cuprinse măsurile/proiectele organizaționale care au rolul de a asigura structura necesară implementării și monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a proiectelor incluse în acesta.

1. Campanii de comunicare și marketing

Descriere:

Broșuri, pliante

Campanii TV și radio

Campanii în presa scrisă

Campanii în social media / internet

Organizarea unor dezbateri publice periodice cu privire la problemele de interes major.

2. Campanii de educație rutieră

Descriere:

Broșuri, pliante

Campanii TV și radio

Campanii în presa scrisă

Campanii în social media / internet.

3. Campanii de promovare a deplasărilor durabile

Descriere:

Mesaje televizate de interes public

Pliante / broșuri

Intâlniri cu locuitorii orașului

Prezentări în cadrul școlilor.

7. Evaluarea impactului mobilităţii pentru cele 3 nivele teritoriale

7.1. Eficienţă economică

Scenariile luate în calcul conform recomandărilor din ghidul Jaspers pentru pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (Ghid orientativ pentru Autoritățile Contractante din România), pentru zonele urbane de nivel 2 și 3 (cum este cazul orașului Agnita „se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat in momentul finalizării PMUD". Scenariul „A face minimul" a fost considerat ca scenariu de referință. În cadrul prezentului studiu au fost luate în considerare următoarele scenarii: scenariul „A nu face nimic" – este caracterizat de luarea în considerare –

în cadrul modelului de transport - a creșterilor prognozate ale traficului și a altor parametrii sociali și economici, infrastructura de transport rămânând cea existentă la momentul întocmirii PMUD, scenariul „A face minimum" / Scenariul de referință – care ia în considerare în cadrul modelului de transport proiectele de infrastructură care sunt în curs de realizare, precum și creșterea prognozată a volumului traficului, respectiv scenariul „A face ceva" care introduce în modelul de transport proiectele propuse în cadrul prezentului PMUD și creșterea prognozată a volumului traficului.

7.2. Impactul asupra mediului

Evaluarea impactului asupra mediului pentru scenariile şi proiectele propuse, s-a determinat utilizând următoarele date de pornire:

- măsurătorile directe de trafic;
- estimările de creştere a parcului de autovehicule
- estimările directe privind influenţa proiectelor propuse asupra valorilor de trafic.

7.3. Accesibilitate

Indicatorii de analiză privind accesibilitatea, care au stat la baza analizei proiectelor propuse în PMUD Agnita sunt:

- durata deplasărilor la obiective de interes exprimată prin izocrone de 5, 10 şi 15 minute sau durată parcurs pe criteriul Origine - Destinaţie;
- viteze medii pe parcurs;
- corelarea cu cererea de accesibilitate exprimată în punctaj raportat la densitatea populaţiei pe străzi şi areale;
- gradul de deservire al parcărilor. Proiectele analizate din punct de vedere al accesibilităţii sunt prezentate mai jos

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al orașului Agnita. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- accesibilitatea sistemului de transport public urban;

- accesibilitatea sistemului de transport urban: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;
- accesibilitatea între rețelele de transport local și regional, pentru călători și mărfuri (centură de ocolire, artere noi de legătură în rețea, managementul traficului).

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 exprimată în minute.

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivele analizate, respectiv prin creșterea ponderii vehiculelor de transport public accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă din totalul parcului de vehicule.

Siguranţă

Siguranţa rutieră depinde într-o mare măsură de factori instituţionali, de calitatea culegerii datelor privind accidentele rutiere și de cât de bine sunt utilizate acestea pentru a examina cauzele riscurilor rutiere, de calitatea cooperării dintre instituţii la elaborarea programelor de sporire a siguranţei rutiere, de cât de bine își organizează poliţia programele de aplicare a legii etc. Aceste aspecte sunt abordate în PMUD.

La nivelul performanţei reţelei, un bun indicator al impactului alternativelor asupra siguranţei rutiere este numărul de kilometri-vehicul produși în reţea. Accidentele rutiere sunt, în general, proporţionale cu numărul de kilometri-vehicul. Din analiza rezultatelor reiese clar că fiecare alternativă are un efect de reducere a numărului de kilometri-vehicul. Prin urmare, concluzionăm că reducerea numărului total de vehicule-km în reţea va duce la creșterea siguranţei reţelei.

7.5. Calitatea vieţii

Urmare a implementării Strategiei, mediul urban beneficiază de creșterea gradului de sustenabilitate, prin promovarea mijloacele alternative de mobilitate.

Prin intervenţiile ce vor fi propuse în cadrul PMUD Agnita calitatea vieţii și a mediului urban se va îmbunătăţi prin:

- Promovarea transporturilor sustenabile (nepoluante) ;

- Spaţii publice de calitate și accesibilizate
- Imagine urbană mai bună
- Reducerea semnificativă a impacturilor generate induse de utilizarea reţelei stradale de către vehiculele comerciale (zgomot, emisii, trepidaţii) ;
- Reducerea congestiei în puncte cheie.

CAPITOLUL II P.M.U.D. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II)

8. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung

8.1. Cadrul de prioritizare

Proiectele identificate **fac obiectul testării cu ajutorul Modelului de Transport și a Analizei Cost-Beneficiu**, cu scopul identificării acelor intervenţii care merită să fie promovate și pentru elaborarea strategiei de prioritizare a proiectelor.

Analiza Cost-Beneficiu conţine 3 etape principale: Analiza Economică, Analiza Financiară și Analiza de Risc. După cum se subliniază în cadrul Ghidului Naţional de Evaluare a Proiectelor din sectorul Transporturilor (MPGT), în etapa de elaborare a strategiilor este necesară doar analiza economică deoarece aceasta indică ce proiecte oferă societăţii cel mai bun beneficiu total în raport cu costul investiţiei. Analiza financiară și analiza riscurilor urmează în etapa mai detaliată a evaluării proiectelor.

Prin analiza economică se urmăreşte estimarea impactului și a contribuţiei proiectului la creșterea economică la nivel regional și naţional.

Aceasta este realizată din perspectiva întregii societăţi (municipiu, regiune sau ţară), nu numai punctul de vedere al proprietarului infrastructurii.

Analiza financiară este considerată drept punct de pornire pentru realizarea analizei socio-economice. În vederea determinării indicatorilor socio-economici trebuie realizate anumite ajustări pentru variabilele utilizate în cadrul analizei financiare.

HEATCO – „Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment” – proiect finanţat de Comisia Europeană în vederea armonizării analizei cost-beneficiu pentru proiectele din domeniul transporturilor. Proiectul de cercetare HEATCO a fost realizat în vederea unificării analizei cost-beneficiu pentru proiectele de transport de pe teritoriul Uniunii Europene. Obiectivul principal a fost alinierea metodologiilor folosite în proiectele transnaţionale TEN-T, dar recomandările prezentate pot fi folosite şi pentru analiza proiectelor naţionale;

„General Guidelines for Cost Benefit Analysis of Projects to be supported by the Structural Instruments” – ACIS, 2009;

„Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.

Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Naţional de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Prioritizare a Proiectelor din cadrul Master Planului,

„Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice şi Financiare şi a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor in anul 2014.

Principalele recomandări privind analiza armonizată a proiectelor de transport se referă la următoarele elemente:

Elemente generale: tehnici de evaluare, transferul beneficiilor, tratarea impactului necuantificabil, actualizare şi transfer de capital, criterii de decizie, perioada de analiză a proiectelor, evaluarea riscului viitor şi a senzitivităţii, costul marginal al fondurilor publice, surplusul de valoare a transportatorilor, tratarea efectelor socio-economice indirecte;

Valoarea timpului şi congestia de trafic (inclusiv traficul pasagerilor muncă, traficul pasagerilor non-muncă, economiile de trafic al bunurilor, tratarea congestiilor de trafic, întârzierile nejustificate);

Valoarea schimbărilor în riscurile de accident;

Costuri de mediu; Costurile şi impactul indirect al investiţiei de capital (inclusiv costurile de capital pentru implementarea proiectului, costurile de întreţinere, operare şi administrare, valoarea reziduală).

Rata de actualizare socială (SDR = social discount rate) pentru actualizarea costurilor și beneficiilor în timp este de 5%, în conformitate cu normele europene așa cum sunt descrise in ”Guide to Cost-benefit Analysis for Investment Projects” – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020’, editat de “Evaluation Unit - DG Regional Policy”, Comisia Europeană. Rata de actualizare de 5% este valabila pentru „ţările de coeziune”, Romania încadrându-se în aceasta categorie.

Fișe proiecte generale:

	Domeniul	Descriere
A	Infrastructură-transport	1. Îmbunătățire mobilitate smart în regiune prin crearea unor rute rapide și a unei infrastructuri adecvate, corelată cu planurile de dezvoltare a localităților urbane din județ/regiune (rutier) 2. Îmbunătățire rețea de transport rutier smart – structuri existente 3. Îmbunătățire rețea de transport rutier smart – structuri noi

		4. Reabilitare străzi urbane Smart 5. Reabilitare și refuncționalizare zonă centrală smart 6. Reabilitare infrastructură de transport local (autogara, nod intermodal, statie garaj, transport și infrastructura electrica) smart
B	Agricultură, silvicultură și dezvoltare urbană	1. Creare de facilități de depozitare și livrare smart prin proceduri internet pentru producătorii locali 2. Creare rețea producători certificați locali 3. Creare imagine de producător local 4. Îmbunătățirea fondului silvic 5. Crearea de facilități de tip microfermă urbană pentru persoanele aflate în situații de risc 6. Crearea de facilități de industrializare a produselor agricole
C	Mediu înconjurător	1. Reconversia smart a suprafețelor verzi prin schimbarea acestora în scopul scăderii amprentei de carbon la întreținere 2. Plantarea de perdele de protecție 3. Plantarea de arbori/arbuști în parcuri 4. reconveria parcurilor și scuarurilor 5. crearea de parcuri silvice 6. scăderea amprentei de carbon prin investiții în: - Mijloace de transport cu 0 emisii - Autospeciale municipale cu 0 emisii - Generarea energiei electrice din surse regenerabile pentru utilizarea de către municipalitate - Generare de energie în cogenerare pentru consumatori medii (gen spital, creșe, azil) - Creșterea vitezei de transport cu mijloacele de transport public

		- Scăderea atractivității pentru transport motorizat individual - Sisteme de gestionare a parcărilor și intrării în spații protejate - Termoizolarea locuințelor - Termoizolarea spațiilor de utilitate publică - Investiții în transport nemotorizat - Investiții pentru favorizarea transportului nemotorizat - Investiții pentru accesibilizarea infrastructurii - Investiții în modernizarea serviciilor publice și eliminarea deplasărilor în acest scop - Investiții pentru accesibilizarea deplasărilor în scopuri de relaxare și agrement 7. Investiții smart pentru gestionarea consumurilor și a resurselor naturale 8. Investiții pentru implementarea de măsuri de reducere a generării de deșeuri 9. Investiții pentru scăderea distanțelor de aprovizionare cu alimente 10. Investiții pentru refolosirea, recuperarea și reutilizarea deșeurilor 11. Investiții pentru calitatea aerului (praf, noxe)
D	Economie și mediul de afaceri	1. Investiții pentru scăderea costurilor de instalare a afacerii prin incubatoare de afaceri, hub de afaceri, parc industrial 2. Investiții pentru scăderea costurilor cu forță de muncă prin calificarea și educarea forței de muncă, crearea de investiții și programe de educare a forței de muncă, investiții pentru reducerea costurilor vieții în localitate (de exemplu creșe, grădinițe u program extins, alte masuri) și investiții pentru ocuparea timpului liber 3. Investiții pentru creșterea spiritului antreprenorial. Programe pentru creșterea spiritului antreprenorial.

		Înființarea de întreprinderi sociale, infiintrea de asociații de sprijin, alocarea de resurse speciale intreprinzatorilor (de exemplu ziua intreprinzatorului in care are prioritate la servcicii- pe bază de înscriere) 4. Promovare abordare în regiune pentru atragere investotori 5. Crearea de rețete model, de povesti de succes
E	Educație cultură sport și agrement	1. Școala a) Crearea de faclități pentru realizarea instruirii on și off line prin investiții adecvate: Investiții pentru școala on line și școala virtuală Investiții în personalul educațional prin instruire și participare la reconversie pentru aplicarea instrumentelor de educație on line Investiții pentru dezvoltarea facilităților de scoală off line în echipamente, dotări, facilități b) Investiții pentru crearea de infrastructură adecvată orelor de sport (bazin de înot, terenuri acoperite, terenuri descoperite, piste de alergare, piste de biciclete) c) Investiții pentru învățământ social (scoală după scoală, scoală pentru toți, scoală de sâmbăta) d) Programe de recuperare materie și de recuperare absente pentru reducerea absenteismului și a abandonului școlar e) Programe de sprijin pentru elevi și familie f) Programe de sprijin pentru cadrele didactice în vedere dezvoltării mecanismelor de educare și reeducare abandon- dascăl partener în educație de exemplu primește mașină să meargă la centrele din comunitate) g) Crearea de competiții locale continue pentru dezvoltre aptitudinilor educaționale h) Crearea de mecanisme de recunoaștere publică a competențelor

		i) Crearea de mecanisme de denigrare a comportamentului neadecvat 2. Cultura a) Program de participare la activități culturale în afara localității b) Program de spectacole în localitate c) Crearea de investiții pentru cultură în sala și în afara sălii d) Crearea de investiții de promovare a culturii locale și regionale e) Crearea de monumente culturale și de for public f) Crearea de concursuri de cultură on și off line 3. Sport a) Program de participare la activități sportive în afara localității b) Program de spectacole sportive în localitate c) Crearea de investiții pentru sportive în sala și în afara sălii d) Crearea de investiții de promovare a sportului locale și regionale e) Crearea de monumente sportive f) Crearea de concursuri de sportive on și off line 4. Agrement a) Program de participare la activități de agrement în afara localității b) Program de spectacole de agrement în localitate c) Crearea de investiții pentru agrement în sala și în afara salii d) Crearea de investiții de promovare a agrementului locale și regionale

F	Sănătate și dezvoltare socială	1. Investiții pentru scăderea costurilor pentru actul medical 2. Investiții pentru atragere de personal medical 3. Programe de culegere feed-back act medical la toate nivelele 4. Programe de dezvoltare a activităților de prevenție a îmbolnăvirii 5. Programe de echipare puncte de control a sănătății și telemedicină 6. Programe de învățare a vieții sănătoase și de premiere a acestei activități (de exemplu mișcare coordonata în parc de către un om reprezentativ pentru comunitate prin rotație - ne mișcam cu ....)
G	Turism	1. Creare centru promovare turistică pe WEB (online) 2. Crearea unui program local de dezvoltare circulară și accesare de fonduri nerambursabile 3. Sprijinirea activă pentru dezvoltarea unei baze turistice de unități de cazare și alimentația publică cu facilitați locale privind taxele locale 4. Crearea și susținerea brandului local sau utilizarea unui brand local existent 5. Formarea de unități cu turism participativ (de exemplu micro fermă vegetală cu acces liber turiști care prestează o formă de activitatea fizică pentru dobândirea recoltei 6. Crearea de ferme organice în care produsele să fie vândute anticipat (bursa future agricolă) 7. Crearea de puncte de desfacere locală pentru sprijinirea economiei circulare și promovarea unei economii fără deșeuri
H	Administrație publică și amenajarea teritoriului	1. Investiții în calitatea fizică a locului de muncă 2. Investiții în calitatea psihică a locului de muncă 3. Investiții pentru informatizare și creare de proceduri electronice 4. Management electronic documente

		5. Implementare GIS 6. Implementare dialog electronic, petiție electronică, întâlniri electronice on line 7. Implementarea unui sistem de informare publică continuă 8. Investiții pentru transparentizarea procesului public 9. Implementare de proiecte câștigate prin competiție de către cetățeni (guvernare participativă)

Conceptul de oraș inteligent (smart city)

Un oraș inteligent sau smart city este un concept de dezvoltare urbană care integrează tehnologii și sisteme pentru a administra în mod eficient și securizat resursele unui oraș, în vederea îmbunătățirii calității vieții cetățenilor, dezvoltării comunității și protejării mediului. Acestea includ, dar nu sunt limitate la:

- Departamente informatice locale
- Sisteme de transport
- Spitale
- Rețele de distribuție a apei
- Administrarea deșeurilor
- Școli
- Biblioteci
- Agenții publice
- Alte servicii ale comunității

Un oraș inteligent presupune existența unui sistem informatic integrat care cuprinde o multitudine de subsisteme de cloud computing, Internet of Things (IoT), Open Data, Big Data și aplicații mobile, conectate la internet prin intermediul unor rețele sigure. Acestea permit administrației locale să interacționeze direct cu cetățenii și cu infrastructura orașului.

Totodată, administrația poate monitoriza ce se întâmplă în oraș, cum evoluează acesta și cum se poate asigura o calitate mai bună a vieții. Cu ajutorul senzorilor integrați în sisteme de

monitorizare în timp real, datele sunt colectate de la senzori și dispozitive conectate, sunt procesate și analizate.

Conceptul de oraș inteligent propus de Orange are la bază o platformă deschisă și interoperabilă ce poate fi extinsă și adaptată nevoilor în schimbare ale cetățenilor și municipalităților. Platforma beneficiază de infrastructură digitală bazată pe rețele de internet de bandă largă, 4G/4G+, Internet of Things (IoT), LoRa WAN, LTE-M, Wi-Fi, Bluetooth – precum și de aplicațiile și expertiza Orange și ale partenerilor săi, start-up-uri românești de high-tech.

Informațiile colectate de senzorii instalați în oraș (monitorizare calitate aer, management iluminat inteligent, contorizare inteligentă distribuție apă etc.) din cadrul seturilor de date publice disponibile la nivelul autorităților locale și centrale sunt agregate în platformă și permit adăugarea de noi informații de la orice tip de senzor sau instituție.

Mai mult, interfața este deschisă și interogabilă pentru programarea de aplicații (API), prin care orice organizație poate dezvolta noi aplicații destinate proiectului Smart City.

Topul orașelor smart: Singapore, Dubai, Oslo, Copenhaga, Boston, Amsterdam, New York, Londra, Barcelona, Honk Kong, Paris.

În România, Alba Iulia este în topul clasamentului soluțiilor smart implementate pentru tehnologizarea comunității. Alte două orașe semnificative în acest sens sunt Cluj-Napoca și Timișoara.

Investiţiile în infrastructura smart sunt vitale pentru dezvoltarea durabilă a unei ţări, sunt de părere specialiştii. De exemplu, astfel de aplicaţii inteligente pot reduce cu până la 20% din durata navetei zilnice către serviciu, ceea ce s-ar traduce prin patru zile libere pe an, dar şi diminuarea numărului de accidente şi infracţiuni. Investitorii în implementarea soluţiilor smart au însă nevoie de un cadru legal stabil care să stimuleze astfel de iniţiative. Iar de multe ori nu au parte de aşa ceva.

8.2. Prioritățile stabilite

Prin PMUD Agnita se propune eficientizarea sistemului urban de transport, având în vedere nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având următoarele priorități de acțiune:

Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calităţii, securităţii, integrării și accesibilităţii serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

Transportul rutier (în mișcare și staţionar): În cazul reţelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staţionar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătăţirea situaţiei, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potenţialul de realocare a spaţiului rutier către alte moduri de transport sau funcţii și utilizări publice care nu au legătură cu transportul

Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acţiuni de îmbunătăţire a siguranţei rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniul și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.

Transportul nemotorizat: Planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivităţii, siguranţei și securităţii **transportului pietonal si velo**. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătăţită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Va fi avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanţele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ

Intermodalitate: Planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

9. Planul de acţiune

9.1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale

Investițiile identificate pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate în prezent, precum și de la previziunile de dezvoltare a rețelei în perioada 2020-2030 și sunt structurate după cum urmează:

- Creșterea siguranței rutiere prin reconfigurări de intersecţii;
- Construcţia de noi locuri de parcare;
- Reabilitarea străzilor nemodernizate care asigură accesibilitatea zonelor periferice către zona centrală;
- Intervenţii pentru dezvoltarea de rute alternative prin amenajarea unui pasaj subteran si reabilitare infrastructura rutieră;

Proiectele majore de îmbunătăţire a mobilităţii se axează pe investiţii integrate în coridoare de mobilitate care să cuprindă pe același segment de stradă mai multe componente pentru îmbunătăţirea mobilităţii la nivelul cartierelor respective și la nivelul orașului.

9.2. Transport public

1.Creșterea facilităților de transport public.

Această acțiune complexă reprezintă, în mare măsură, cheia rezolvării problemelor emisiilor de gaz cu efect de seră, atât pe termen mediu cât și pe termen lung. Măsura nu este independentă și, pentru eficacitate, trebuie văzută ca fiind parte din pachet. Implementarea temporală este necesar să fie realizată în același orizont de timp cu tot pachetul . Implementarea măsurii este , de asemenea, supusă unor riscuri. Mecanismul de management al răspunsului la apariția și manifestarea riscurilor trebuie continuu colerat cu implementarea întregului pachet de măsuri.

Subactiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustiva:

a. Crearea de trasee noi clasice cu o frecventă corespunzatore necesității pentru a asigura necesarul de deplasare pentru toate categoriile de utilizatori

b. Actualizarea traseelor existente pentru a asigura acoperirea completă a necesitatitilor de transport la nivel de UAT

c. Crearea unei linii complet verzi de tranport public de persoane pe ruta Coves - Agnita- Ruja. În fiecare localitate (una în Coves, una în Ruja și una în Agnita), stațiile vor fi de tipul stație transport curse ocazionale (dotate cu sistem de încărcare rapidă)

d. Crearea unei mini linii centrale între parcarea park and ride și punctele de interes locale (tracțiune electrică, ramorci acoperite deshise etc).

e. Crearea unui sistem de stații structurat pe nivelul de serviciu asigurat de stație din care enunțăm, fără a fi o listă finală, următoarele:

i)stație cu nivel mic de serviciu. Va fi echipată sumar cu cel puțin următoarele dotări: stâlp cu indicator rutier privind stația. Pe același stâlp se va monta un panou de afișaj cu programul de transport în format tipărit și în format cod QR. Funcție de diponibilul de spațiu se poate amplasa un coș de gunoi aprobat pentru colectare selectivă, o bancă pentru 2 perosane, sursă de lumină, punct de hot spot, cameră video

ii)stație cu nivel mediu de serviciu. Va completa o echipare pentru o stație cu nivel mic cu următoarele: refugiu pentru utilizatori, deschis (acoperit și închis pe maxim 3 laturi), obligatoriu semnal wi-fi pentru conectare gratuită. Suport pentru parcare bicicletă/biciclete funcție de spațiul disponbil, panou de afișaj dinamic. De regulă, această stație va fi prevăzută cu alveolă, fără a fi, însă, o obligație.

iii)Stație cu nivel mare de serviciu. Aceasta, la acest moment a fost identificată ca necesitate în cantitatea de o bucată la acest moment, fiind statia din zona autogării și a gării. Va fi o stație prevăzută cu toate faciltatile unei stații mari, ca de exemplu: spațiu informații transport public și intermodal, spațiu pentru angajați, spațiu pentru călători inclusiv grupuri sanintare, dispozitive de afișaj, acces la internet și soluții de rezervare și tipărire, spații parcare biciclete, sală de așteptare, peroane.

iiii)Stație ad-hoc. Deoarece poate apare necesitatea realizairii unei stații provizorii pentru anumite festivități, acțiuni sau chiar intervenții la nivelul străzilor, se propune realizarea unui modul stație care va fi transportat cu platforma auto la locul de utilizare. Descărcarea se va realiza cu braț hidraulic al echipamentului de transport . Acest modul va fi autonom și va avea facilitățile unei stații medii deoarece este posibil să fie necesar de amplasat în zone cu echipare edilitară slabă.

iiiii)Stație taxi – destinat acestui tip de transport. Se va avea în vedere, în etapa de construire a infrastructurii rutiere de identificarea de locații de așteptare, în afara fluxului de ciculatie a unor zone destinate staționarii mijoacelor de transport public de persoane individual. Acestea vor avea priză electrică de încărcare și /sau alte facilitați necesare

iiiiii)Stație autobuze transport public de persoane cu curse speciale ocazionale/regulate. Vor avea la baza echiparea unei stații de de nivel mediu plus patina/facilitați încărcare electrică. Stațiile vor fi utilizate de toate mijloacele de transport public. Aceste stații pot fi dotate cu sistem de protecție în situație de urgență (descrise separat)

A. Crearea unei autobaze pentru încărcarea autobuzelor, taxiurilor, spălarea și pregătirea pentru cursă, verificarea parametrilor la ieșirea/intrarea în cursă, adăpostire dispecerat, facilitați angajați, facilitați de depozitare.

B. Crearea sistemului de monitorizare flotă. Sistemul este informatic bazat pe hardware local și cloud. Scopul este monitorizarea traficului , crearea de modele de orare de transport, optimziarea modelului, controlarea sistemului de semaforizare și prioritizare transport public de persoane

C. Crearea mecanismului de ticketing. Sistemul este informatic bazat pe hardware local și cloud. Scopul este monitorizarea rutelor de călătorie la nivel de utilzari, monotiorizarea călătorilor frauduloși, încasarea contravalorii titlurilor de călătorie, facilitare emiterii de titluri de călătorie on-line, virtuale și fizice, cu diferite facilitați, prezentarea de sugestii pentru călătoria intermodala.

D. Crearea unui sistem de semaforizare a intersecțiilor coordonat de sistemul de mangement al traficului. Acest sistem de semaforizare va fi dotat cu inteligență artificala pentru identificarea autospecialelor de intervenție și asigurarea „undei verzi”. Același lucru vă fi realizat și pentru mijloacele de transport public de persoane.

Notă importantă:

b) Cota modală a transportului public în Agnita este foarte scăzută, față de potențialul de dezvoltare, care trebuie valorificat

b) Gradul scăzut de informare al populației privind avantajele utilizării transportului public și dezavantajele utilizării automobilului personal

c) Flotă de autobuze, insuficientă și cu grad mediu de confort al călătorilor

d) Insuficiența liniilor și stațiilor de transport public

e) Calitatea precară a stațiilor de transport public de călători (protecție insuficientă sau lipsa totală a protecției călătorilor față de arșiță și precipitații, aspect arhitectural de slabă calitate, lipsă facilități pentru persoane cu dizabilități și cărucioare de copii, protecție scăzută a călătorilor față de traficul rutier, stații înguste sau care ocupă întreaga lățime a trotuarului, nepermițând circulația pietonilor, etc.)

f) Lipsa mijloacelor de informare din stațiile transport public

g) Ineficiența sistemului de taxare a transportului public de călători

h) Frecvență insuficientă a mijloacelor de transport public pe unele trasee

i) Lipsa unor benzi de circulație destinate exclusiv transportului public.

2.Implementare de măsuri de reducere a costurilor întreținerii și operării sistemului public de transport

Subacțiunile acestei măsuri sunt, fără a fi o listă exahustivă:

i) Colectare amenzi din parcări nelegale, depășiri de viteză, depășiri de noxă
j) Soluțiile propuse și implementate să se bazeze pe analiza de costuri ca factor de evalaure
k) Eliminarea/reducerea suprafețelor care necesită întreținere dificilă/frecventă și achiziționarea de roboți specializați la realizarea investiției (investiția se va face împreună cu utilajul de întreținere
l) Realizarea unor sisteme fotovoltaice, pompă de căldură și cogenerare pentru furnizarea energiei electrice și termice
m) Concesionarea operării sistemelor/serviciilor realizate prin proiect și stabilirea redevenței ca factor de evaluare
n) Creșterea orientării către instrumente virtuale (de exemplu bilete) în scopul elimanării hârtiei în activitatea de transport
o) Achiziția de vehicule electrice sau hibrid în patrimoniul instituțiilor publice din UAT
p) Crearea de stații de încărcare electrică, cu plată.

3. **Reducerea emisiilor de carbon prin schimbarea parcului de autovehicule publice**

Prin:

a. toate vehiculelele publice trebuie să fie electrice

b. incărcare rapidă utilizand surse regenerabile

c. educație pentru reducerea aruncării deșeurilor și formarea unor deprinderi sociale în acest sens

d.instalarea de cosuri de gunoi inteligente ca să se realizeze o educație continuă, de exemplu : se introduce PET-ul și acesta este tocat de mașină, operațiunea e vizibilă prin transparența vasului

4. **Reglementări prin care va crește siguranța rutieră** și reducerea numărului de accidente

În scopul reducerii potențialului de producere a accidentelor se recomandă adoptarea unor soluții care să asigure confort și siguranță utilizatorilor de transport, precum:

- reglementare interzicere parcări pe anumite axe;
- reglementări privind reducerea vitezei de ciculație în zonele vulnerabile;
- reglementări privind semnalizarea intersecțiilor.

9.3. Transport de marfă

În prezent, există rute definite pentru traseele vehiculelor grele care tranzitează zona orașului, mobilitatea urbană fiind afectată într-o măsură importantă de impactul negativ produs de utilizarea reţelei stradale de către vehiculele de transport marfă.

Reţeaua stradală este solicitată de fluxuri importante de trafic greu, de tipul:

- Fluxurilor de traversare – aceste tipuri de fluxuri se manifesta in special pe relațiile sud-nord și vest-est;
- Deplasări generate de activităţile comerciale sau industriale

Traficul de camioane de marfă are un impact negativ asupra comunităţii, precum și asupra infrastructurii urbane, prin:

- Emisii crescute, zgomot;
- Accelerarea degradării carosabilului;
- Reducerea fluenţei circulaţiei și a capacităţii de circulaţie;
- Creșterea riscului de apariţie a accidentelor.
- Planul de acţiune vizează reducerea efectelor negative ale traficului comercial asupra comunităţii și mediului urban prin crearea de facilităţi adecvate deservirii cererii de transport marfă.

9.4. Mijloace alternative de mobilitate

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

Deplasări pietonale

În ceea ce priveşte deplasările pietonale propuse pentru orașul Agnita, acestea vor fi reprezentate prin conturarea unor spaţii pietonale atractive şi sigure. Din acest motiv la nivelul arterelor majore (drumuri judeţene / naţionale) prioritatea va fi creşterea gradului de siguranţă prin amenajarea totuarelor completarea vegetaţiei de aliniament şi alte elemente menite să protejeze pietonii de traficul auto. De asemenea, se va avea în vedere la nivelul tuturor zonelor rezidenţiale, asigurarea gradului maxim de accesibilitate la dotarile de proximitate, prin dimensionare corespunzătoare, siguranţă pietonilor și asigurarea condițiilor necesare pentru persoanele cu mobilitate redusă, reprezintă principala direcţie de acţiune pentru atingerea unui sistem de spaţii pietonale eficient. Pentru a facilita deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă orice intervenţie în spaţiul pietonal se va face ţinând cont de: normativul privind adaptarea clădirilor civile și spaţiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap. În concluzie,

prin crearea unui sistem pietonal eficient, integrat în sistemul de mobilitate al municipiului, se vor promova metodele de deplasare alternativă, ce vor avea ca efect: creșterea accesibilităţii şi conectivităţii, promovarea identităţii locale, siguranţa locuitorilor, scăderea poluării, fluidizarea traficului, toate acestea contribuind mai departe la dezvoltarea durabilă a orașului Agnita. Intervenţiile vor avea în vedere pe de-o parte creşterea atractivităţii spaţiului public şi pe de altă parte facilitarea deplasărilor pietonale pe segmentele în care acest mod de deplasare este îngreunat.

Infrastructura velo

Întreaga reţea velo propusă pentru orașul Agnita este dezvoltată pornind de la resursele de spaţiu disponibile în prezent (la nivel de profil stradal), luând în considerare normative şi standarde folosite la nivelul oraşelor europene.

Infrastructura velo propusă pentru Agnita porneşte de la nevoia de a conecta principalele puncte de interes prin trasee care să fie:

Sigure: siguranţa în trafic este una dintre cele mai importante caracteristici ale infrastructurii velo. Ea asigură deplasarea bicicliştilor în condiţii de siguranţă evitând astfel conflicte cu traficul motorizat sau chiar cu pietoni. Siguranţa în trafic reprezintă adesea criteriul principal pentru alegerea între pistă sau bandă pentru bicicletă. Cu cât creşte viteza legală de deplasare a autovehiculelor rutiere, cu atât va fi nevoie de măsuri suplimentare de protecţie pentru biciclişti. În general, pornind de la viteza de 50km/h infrastructura velo trebuie protejată prin delimitări fizice sau cel puţin marcaje. Din acest motiv, reţeaua velo propusă este configurată în cea mai mare parte din benzi pentru biciclete, pe sensul de mers, delimitate prin elemente de protecţie sau parcări la stradă. Legătura cu aşezările învecinate este de asemenea, asigurată prin piste pentru biciclete protejate de traficul greu care circulă pe drumurile naţionale şi judeţene.

Directe: cu cât este un traseu mai scurt (direct) cu atât va creşte gradul lui de utilizare. Biciclişti, mai ales cei experimentaţi aleg mereu traseul cel mai scurt pentru a ajunge la destinaţie. Astfel, reţeaua velo construită pentru orașul Agnita caută optimizarea relaţiilor între principalele puncte de interes cotidian grupate în centrul istoric, zonele rezidenţiale şi mai ales aglomerările de locuri de muncă (centrul istoric, zona de nord).

Coezive: coeziunea este importantă pentru crearea unei reţele de trasee ciclabile coerente şi continue. Prin crearea unui sistem coeziv, se oferă libertatea de deplasare şi accesibilitate a tuturor facilităţilor unui oraş, fără obstacole şi limite de orientare către obiective importante.

Aşadar, prin eliminarea barierelor şi drumurilor necorespunzătoare, creştem gradul de încredere al participanţilor la traficul nemotorizat.

Atractive şi comfortabile: atractivitatea şi confortul unui traseu sunt necesare pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai traficului nemotorizat. Este important pentru design-ul traseelor ca acestea să se încadreze în mediul înconjurător şi să susţină caracterul local al zonei. De asemenea, prin utilizarea unor materiale calitative în crearea traseelor ciclabile, creşte şi gradul de confort al acestora, întrucât se doreşte eliminarea eforturilor iregulare în parcurgerea unor rute. Atractivitatea unui traseu este importantă în special pentru rutele amenajate pentru activitaţile de recreere şi agrement, ele având rol estetic. Din acest motiv trebuie acordată o atenţie sporită la detaliu în procesul de amenajare pistelor şi benzilor pentru biciclete. Marcajele trebuie să fie extrem de vizible, motiv pentru care este recomandabil ca pistele şi benzile să deţină o culoare contrastantă faţă de cea a asfaltului (roşu, verde sau albastru deschis). De asemenea, este important modul în care sunt marcate zonele în care bicicliştii traversează carosabilul (în intersecţii).

Un alt criteriu pentru conturarea reţelei velo a fost diversitatea utilizatorilor. Astfel au fost luate în considerare următoarele trei profile de utilizatori:

Utilizatorii cu experiență sunt obișnuiți cu traficul autovehiculelor și doresc conexiuni directe, rapide și convenabile ca acces la destinaţii. Bicicliștii avansaţi, de obicei preferă pe benzile amenajate pe carosabil.

Utilizatorii de bază sunt mai puţin încrezători decât bicicliștii avansaţi. De obicei, selectează rutele unde bicicliștii au desemnat un spaţiu de operare, cum ar fi pistele pentru biciclete, trasee utilizate în comun cu autovehiculele (sharedspaces), sau străzile de cartier cu volume redus de trafic și viteză.

Utilizatorii începători sunt reprezentaţi de copii sau noii utilizatori ai transportului nemotorizat, beneficiind de rute care asigură accesul la destinaţii, cum ar fi scoli, parcuri și biblioteci. Bicicliștii începători sunt cel mai bine amplasați pe căi de utilizare a străzilor comune și străzilor de cartier pe care se înregistrează viteze și volume de circulaţie. Pentru a putea acomoda cât mai mulţi utilizatori de bază sau începători, s-a optat pentru realizarea de benzi velo colorate care să ofere un grad de vizibilitate ridicat.

9.5. Managementul traficului

Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecţia împotriva zgomotului/sonoră)

Pașii de acțiune sunt extrem de importanți deoarece simpla realizare a unor activități și investiții nu poate aduce la atingerea obiectivelor. Între rezultatul unor acțiuni/investiții și obiective se interpune strategia, aceasta este divizata în strategia de implementare și strategia de atingere a obiectivelor. Strategia de implementare se bazează pe investiții și coordonarea realizării lor într-un calendar bine gândit. După implementare, rezultatele trebuie fructificate printr-o strategie care să utilizeze și instrumente neinvestitionale, instrumente informale și instrumente volatile, necorporale pentru determinarea utilizării rezultatelor investitionale de către participanții la mobilitate.

Obiectivele generale pot fi enumerate ca fiind**:**

- Scăderea continuă a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul localității
- Creșterea calității aerului și a calității vieții
- Scăderea costurilor de mobilitate suportate de cetățeni
- Scăderea costurilor de mobilitate suportate de UAT
- Creșterea veniturilor actorilor implicați (cetățeni și UAT)

Fiecare din aceste obiective se ating prin următorul mecanism:

Obiectiv	Mecanism
Scăderea continuă a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul localității	Trecerea la deplasarea nemotorizată Utilizarea de căi de circulație de bună calitate
Creșterea calității aerului și a calității vieții	Reducerea utilizării mijloacelor de transport auto individuale
Scăderea costurilor de mobilitate suportate de cetățeni	Reducerea utilizarii mijloacelor auto individuale Creșterea utilizării mijloacelor de transport nemotorizate individuale (biciclete, trotinete)
Scăderea costurilor de mobilitate suportate de UAT	Realizarea de cai de comuncție de bună calitate rezistente în timp Investiții indirecte care necesită costuri mici de mentenanță Implementarea unei politici de parcare potrivite momentului
Creșterea veniturilor actorilor implicați	Pentru UAT :

(cetățeni și UAT)	- politica de parcare potrivită -politica de subvenții pentru transport public flexibilă Pentru populație: ➢ Creșterea gradului de sănătate datorită mișcării în aer liber, curat, pe distanțe medii, continuu (schimbare mod de viață) – scădere costuri cu medicația ➢ Lipsa de necesitate a unui autoturism pentru deplasările zilnice conduce la un surplus financiar datorat lipsei de necesitate de achizitie.

Fiecare din aceste obiective este conexat următoarelor investiții generale

Obiectiv	Investiții
Scăderea continuă a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul localității	Toate investițiile propuse în PMUD
Creșterea calității aerului și a calității vieții	Toate investițiile propuse în PMUD
Scăderea costurilor de mobilitate suportate de cetățeni	Investiții în sistem de transport și monitorizare, investiții în sistem de închiriere biciclete electrice și clasice, crearea sistemului park and ride
Scăderea costurilor de mobilitate suportate de UAT	Căi de comunicație de bună calitate rezistente în timp Rezolvarea prin investițiile la nivelul solului (reabilitare carosabil, creare străzi și poduri noi, creare și extindere piste de biciclete, creare și modernizare trotuare și alei pietonale, creare și modernizare pasarele, astfel încât soluțiile implementate să conducă la costuri minime de operare și întreținere
Creșterea veniturilor actorilor implicați (cetățeni și UAT)	Pentru UAT : – încasări din parcările realizate cu ocazia implementării lucrărilor în carosabil și park and ride -încasări în sistemul de transport public de persoane -încasări din licențele TAXI și transport marfa în

	regim de Taxi -încasări din utilizarea bicicletelor electrice -încasări pentru accesarea și utilizarea de către terti a sistemelor de monitorizare (de exemplu publicitate online prin google) Pentru Populație: - Creșterea gradului de sănătate datorită mișcării în aer liber, curat, pe distanțe medii, continuu (schimbare mod de viață) – scădere costuri cu medicația - Lipsa de necesitate a unui autoturism pentru deplasările zilnice conduce la un surplus financiar datorat lipsei de necesitate de achiziție.

Acțiuni complementare necesare atingerii obiectivelor

Obiectiv	Acțiuni complementare
Scăderea continuă a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul localității	Campanii de promovare a utilizării mijloacelor de transport publice, mijloacelor nemotorizate. Alocarea de premii/subvenții/prime pentru utilizarea mijloacelor de transport publice, mijloacelor nemotorizate. Promovare prin exemplu personal de către stakeholderi (personalități locale potrivite fiecarui grup țintă)
Creșterea calității aerului și a calității vieții	Campanii de prezentare a contribuțiilor la calitatea aerului și a mediului, inclusiv a contrbuțiilor sistemului motorizat de transport (educație pentru mediu)
Scăderea costurilor de mobilitate suportate de cetățeni	Campanie de educare privind finanțarea bugetului domestic, cursuri și exemple de constientizare a costurilor curente de mobilitate și a țintelor de

	costuri, a modului de reducere și impactul pe termen mediu și lung
Scaderea costurilor de mobilitate suportate de UAT	Prin investiții autosustenabile, costurile se reduc, dar este nevoie de un program de măsuri complementare, de exemplu: Campanii de întreținere a spațiului public Implementarea unor politici de creșterea siguranței proprii și a spațiului public Campanii/programe de creștere a spiritului civic Trecerea la soluții de administrare a localității prin soluții informatice (e-guvernare, taxe locale informatizate etc)
Creșterea veniturilor actorilor implicați (cetățeni și UAT)	Acțiuni de educație financiară la toate nivelele și pentru toate grupurile tintă în scopul conștientizării costurilor bugetare proprii privind mobilitatea (costuri deplasare auto vs deplasare nemotorizată)

Surse de finanțare sunt Programele operaționale specializate în asistentă socială, resurse umane, creștere capacitate adminsitrativă.

Măsurile prezentate până acum trebuie corelate cu un regulament de parcare care să descurajeze deplasările și parcarea în zona centrală a orașului. Regulamentul va include următoarele aspecte: tarif de parcare diferențiat pe zone (posibilitate tarif progresiv în zona centrală, în funcție de durată de parcare), amenajarea de parcări cu plată (inclusiv relocarea parcărilor centrale pentru asigurarea spațiului necesar deplasărilor nemotorizate), amenajarea de parcări rezidențiale. Prin regulament se vor asigura locuri de parcare în zone care să nu creeze disfuncționalități în trafic, în deplasările cu bicicleta sau cele pietonale.

Politica de parcare

Linii directoare

Reprezintă cheia de boltă pentru implementarea cu succes a PMUD, motiv pentru care va fi descrisă pe scurt în continuare.

Politica de parcare trebuie să urmărească continuu realitatea și starea ofertei (infrastructurii de transport) , tipologiile medii și extremele privind obișnuințele cetățenilor precum și să se coreleze continuu cu educația cetatenesca și modificările comportamentale.

Este evident că în lipsa unei oferte de transport public complete, în cazul lipsei ofertei de transport nemotorizat, dar și în cazul lipsei locurilor de parcare biciclete/moped, este prematur și nepotrivit să vorbim de o înăsprire a regulilor de parcare la domiciliu

Pe de altă parte, sunt aspecte ale politicii de parcare care pot și trebuie implementate cât mai repede, chiar în lipsa altor investiții sau proiecte, deoarece ele crează probleme grave de mobilitate și crează riscuri de mobilitate, inclusiv acces la serviciile medicale de urgență. Vorbim în acest caz, de parcările nelegale, necorespunzătoare.

Asttfel politica de parcare trebuie să cuprindă următoarele aspecte:

Aspect	**Etapa 1 (imediată)**	**Etapa 2 (previziune post investiție)**
Parcări neregulamentare	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată
Parcare de domiciliu tip 1 (la case)	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată
Parcare de domiciliu tip 2 (la bloc)	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată
Parcare comercială	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată
Parcare park and ride	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată
Parcare instituții	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată
Vehicule abandonate	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată
Parcare ad-hoc	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată

Din prezentare se constată că unele măsuri nu se pot aplica în prezent sau aplicarea în prezent va diferi de cea pe termen mediu (previzionat).

Principiile fiecărui tip de parcare, fără a se considera exahustive sunt următoarele

Aspect	**Etapa 1 (imediată)**	**Etapa 2 (previziune post investiție)**
Parcări neregulamentare	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată

Forma de bază constă în aplicarea unor măsuri contravenționale imediate prin instituțiile abilitate (amendă). Aplicarea se va realiza pentru toate mijloacele auto care reduc sau împiedică accesul mijlocelor de intervenție de urgență, de exemplu salvare și pompieri. Potrivit normativ P118/99 actualizat, este necesară crearea și menținerea liberă a căilor de acces la toate construcțiile. Lățimea acestor căi de acces este de minim 3,80m.

Administratorul drumului împreună cu ISU și poliția vor identifica continuu pozițiile în care accesul este îngreunat sau imposibil datorită parcărilor neregulamentare și se vor aplica amenzi contravenționale proprietarilor care au parcat în locurile respective.

Scopul este strict crearea unui climat de siguranță și eliminarea riscurilor de acces. Se vor avea în vedere locuri de întoarcere pentru aceste vehicule. Un alt actor important este operatorul de colectare și transport deșeuri municipale și asociat celor municipale care trebuie să aibă accces la punctele de precolectare sau de colectare în scopul asigurării localității cu serviciile de igiena publică.

Forma previzionată constă în aplicarea unor măsuri contravenționale prin instituțiile abilitate (amendă). Aplicarea se va realiza pentru toate mijloacele auto care nu respectă prevederile codului rutier și prevederile indicatoarelor rutiere.

De asemenea, se va considera parcare neregulamantara depășirea timpilor maximi de parcare stabiliți pentru fiecare tronson de strada/loc de parcare prin politica de parcare.

Astfel, în etapa aceasta, nu se mai pune problema obstrucționării accesului mijloacelor de primă intervenție de urgență ci se pune problema nerespectării prevederilor naționale sau/și locale privind parcarea și circulația (de exemplu, parcarea pe jumătate de trotuar). Măsurile vor putea fi acompaniate și de ridicarea/blocarea acestor vehicule. Blocarea se va realiza strict cu metode neinvazive. Un exemplu îl constitue aplicarea unei perne obturatoare opace pe parbriz vacuumate care să facă imposibilă deplasarea vehiculului potrivit prevederilor codului rutier sau/și împrejmuirea vehiculului cu un gard de protecție. Se va evita amplasarea de blocaje la roată care pot conduce la accidente sau dregradarea mașinii.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare de domiciliu tip 1 (la case)	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată

Pentru etapa actuală nu se vor lua măsuri în cazul în care aceste parcări nu se înscriu în cadrul parcărilor neregulamentare. Totuși, o măsură se va lua, în scopul identificării vehiculelor abandonate, de a elibarea banda de circulație, parcarea, pentru o zi din săptămână/luna, funcție de programul de măturare pentru strada respectivă. În acea zi, se va realiza și toaletarea arborilor și întreținerea spațiilor verzi.

Pentru forma previzionata, aceste parcări se vor trata ca parcări de domiciliu taxate pe baza de abonament pentru intervalul orar 18-08. În acest interval nu se va organiza control privind parcarea. În intervalul orar 08-18 se va permite parcarea pe baza de abonament de zi cu prețuri funcție de zona localității și valoarea comercială a locului de parcare. În acest interval, se vor organiza controale privind respectarea și plata parcării.

Se vor emite amenzi precum și alte forme de constrângeri în vederea renunțării la parcarea de zi (și parcarea în curte). Se pot identifica și forme de abonament mixt zi+noapte atractive comercial. Scopul acestui tip de abonament este de a limita parcările neregulamentare și nu de atrage venituri în bugetul UAT. Oricum aceste venituri, pentru acest tip de parcare, nu acoperă mai mult de jumătate din costurile de realizare și întreținere.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare de domiciliu tip 2 (la bloc)	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată

Forma de bază constă în contractarea și aplicarea implicit a unei taxe pentru parcarea pe toată durata zilei (24/24). Utilzatorul nu este obligat să elibereze locul de parcare pe timpul zilei. Va avea obligația eliberării temporare o dată pe luna pentru măturare. Locurile de parcare amplasate pe benzile de circultie, dacă nu sunt semnalizate ca parcări, se vor considera parcări tip 1 și nu se aplică nicio măsură în această etapă

Forma previzionată este cea de la parcările tip 1 prezentată mai sus.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare comercială	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată

Forma de bază prevede aplicarea unor taxe de parcare doar pe durata zilei. Aceste taxe nu se vor aplica vehiculelor electrice 100% precum și categoriilor speciale stabilite și aprobate prevăzute în politica de parcare (de ex. Persoane cu dizabilități). Taxa de parcare poate fi diferențiată pe zonele orașului și pe diferite intervale. Se pot elibera abonamente cu preț în funcție de calculul realizat de politica de parcare și de tipul vehicolului. Se pot introduce și alti factori. Este necesară marcarea în clar a locului de parcare.

Forma previzionata prevede aplicarea unor taxe de parcare pe durata zilei și pentru unele locuri de parcare și pe durata nopții. Aceste taxe nu se vor aplica vehiculelor electrice 100% precum și categoriilor speciale stabilite și aprobate prevăzute în politica de parcare (de ex. Persoane cu dizabilități). Taxa de parcare poate fi diferențiată pe zonele orașului și pe diferite intervale. Se

pot elibera abonamente cu preț în funcție de calculul realizat de politica de parcare și de tipul vehicolului. Se pot introduce și alți factori. Este necesară marcarea în clar a locului de parcare. Se pot elibera abonamente.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare park and ride	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată

În prezent nu există parcare de acet tip. Prin urmare nu se pot aplica politici în acest sens.

Pentru forma previzionata această parcare va fi gratuita pentru deținătorii, persoane fizice, de abonamante de deplasare pe mijloacele de transport public în anumite limite.

Pentru utilizatorii din afara localității, prețul parcării va fi acoperit de titlul de călătorie emis. Sistemele de management vor colabora în acest sens, la achiziționarea titlului de călătorie se va ține cont de numerele de înmatriculare iar ieșirea din parcare permisă fără altă plată. Sistemul va funcționa fără hârtie.

Dacă nu se realizează nicio ieșire în 30 de zile, se va notifica detinatorul că există pericol de considerare de mașină abandonată, acesta uramand să confirme/infirme situația prin aplicația de parcare, fără deplasare fizica și fără hârtie.

Dacă mașina iese prea des (de exemplu de 5 orin în 7 zile consecutive, atunci parcarea se va considera de tip comercial/instutional și se va notifica deținătorul autovehiculului în acest sens. Se vor acorda bonusuri de loialitate pentru utilizarea acestei parcări. Bonusurile se vor corela și parcarea în zona centrală care trebuie descurajată.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare instituții	Se aplică forma de bază	Se aplică forma previzionată

Conform prevderilor legale, toate instituțiile trebuie să dețină un număr de locuri de parcare în scopul operării/deservirii instituției respective.

Pentru forma de bază, se aplică procedura de la parcare comercială forma de baza,

Pentru forma previzionată, instituțiile vor putea accede la politica de parcare admițând parcarea comercială în formă previzionată sau forma administrării directe, caz în care trebuie să facă dovata capabilitatii și sustenabilitatii. Această formă poate fi realizată prin concesiune.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Vehicule abandonate	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată

Forma previzionată constă în aplicarea prevederilor legale pentru vehiculele considerate, conform legii și politicii de parcare ca fiind abandonate. Măsura constă, în final, în ridicarea vehiculului și depozitare acestuia în vederea recuperării costurilor și, eventual, al valorificării. Se va amenaja un spațiu corespunzător în domeniul public. Prin politica de parcare se va notifica proprietarul , prin orice mijloace, privind riscul încadrării în vehicule abandonate.

Aspect	Etapa 1 (imediată)	Etapa 2 (previziune post investiție)
Parcare ad-hoc	Nu se aplică	Se aplică forma previzionată

În forma previzionată se pot realiza parcări ad hoc, semnalizate provizoriu, cu diverse ocazii, iar aceste parcări pot avea diferite regimuri de taxare. Materialele/dotările necesare se vor achiziționa la momentul realizării respectivelor spații iar politica de parcare va prevedea măsurile financiare și instituționale privind aceste parcări.

Bineînțeles că mai pot exista și alte forme de parcare , inclusiv măsuri specifice. Acestea vor fi prevăzute, detaliate și valorificate în documentul politica de parcare.

Concluzii politica de parcare

O politică de parcare echilibrată va conduce la venituri constante pentru UAT și la creșterea aderentei la utilziarea mijloacelor de transport public și nemotorizat.

Concluzie subcapitol :

Proiectele propuse în acest sub-capitol se încadrează în categoria investițiilor destinate gestiunii eficiente a traficului și staționării conducând la îndeplinirea Obiectivului Tematic 4 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele. Dezvoltarea sistemului de parcare, actualizarea reglementărilor privind condițiile de parcare și introducerea metodelor moderne de plată reprezintă elemente esențiale pentru folosirea disponibilității locurilor de parcare ca metodă de descurajare a utilizării vehiculelor private și reorientarea populației către alte moduri de deplasare. Suplimentar, fondurile obținute din taxele de parcare pot fi utilizate pentru investiții în spațiile publice pietonale, infrastructura

pentru biciclete sau transportul public. Dezvoltarea sistemelor inteligente pentru monitorizarea mobilității oferă posibilitatea colectării de date privind traficul de tranzit și cresc siguranța rutieră în oraș.

9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Potrivit prezentarii din situatia existenta, in orasul Agnita, nu exista zone cu grad ridicat de complexitate. Astfel nu sunt necesare masuri deosebite pentru tratarea unor zone prin investitii deosebite fata de cele prezentate ca linii de actiune

Calmarea circulatiei in zona centrala – istorica a localitatii se va realiza prin, cel mai probabil, doua giratii, amplasate de o parte si de alta a zonei centrale sau prin reprofilarea in plan a traseului strazilor care asigura continuitatea DJ106 in localitate.

In zona istorica este necesara regenerearea urbana a acesteia pentru crearea facilitatilor deplasarii nemotorizate iar pentru scaderea emisiilor de CO2 se va crea o zona de Shared space intre Primarie si Biserica Evanghelica, astfel incat se fie prioritizata circultaia nemotorizata.

Se vor elimina parcarile in zona istorica, carosabilul va fi redefinit astfel incat sa normalizeze circulatia ciclistilor.

Se vor scurta lungimile trecerilor de pietoni si se vor semaforiza in scopul reducerii timpilor de decelerare/accelerare care conduc la emisii GES in zona istorica dar si la vibratii perturbatoare pentru cladirile istorice

9.7. Structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare

Pentru promovarea intermodalității în orașul Agnita se propune instalarea de puncte de informare intermodală, în zona centrală. Acțiuni suplimentare pentru dezvoltarea caracterului intermodal se vor identifica ca parte a actualizării planului, după ce se va dovedi eficiența și eficacitatea sistemului de transport public.

9.8. Aspecte instituţionale

Măsurile de comunicare, creștere a gradului de conștientizare și educare a populației sunt indispensabile pentru schimbarea comportamentului de deplasare. Acestea au rolul de a susține investițiile pentru dezvoltarea infrastructurii sau creșterea gradului de eficiență a sistemelor. În vederea informării cetățenilor cu privire la noile proiecte implementate în Agnita și cu scopul de a crește siguranța tuturor participanților la trafic și interesul acestora pentru moduri mai puțin

poluante de deplasare, Planul de mobilitate identifică o serie de măsuri pentru promovarea noii paradigme a mobilității, enumerate mai jos.
Măsuri pentru promovarea noii paradigme a mobilității pentru crearea și susținerea premiselor mobilității durabile sunt: campanii de comunicare și marketing (broșuri, pliante, campanii TV și radio, dezbateri publice); campanii de educatie rutiera; campanii de promovare a deplasărilor durabile.

Pentru a asigura o implementare eficientă, se vor realiza studii de fezabilitate pentru toate proiectele care necesită un astfel de studiu. De asemenea se va realiza o evaluare a eficienței sistemului de transport public cu rolul de a identifica posibilitățile de extindere și îmbunătățire a serviciului. Se vor avea în vedere: - gradul de utilizare a transportului public, - traseele suplimentare necesare, - introducerea traseelor turistice și opțiuni de integrare a serviciului cu alte servicii existente în stațiune,

- numărul și specificațiile tehnice ale vehiculelor.

Impactul proiectelor prioritare:

Implementarea proiectului va conduce la:

- Înființarea serviciilor de transport public

- Creșterea numărului de participanți la trafic care vor folosi transportul în comun, simultan cu reducerea gradului de utilizare a autoturismelor personale

- Îmbunătățirea gradului de fluență a circulației, urmare a reducerii intensității de traficului

- Reducerea numărului de accidente, urmare a implementării măsurilor de siguranță rutieră

- Reducerea emisiilor de CO2.

CAPITOLUL III Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)

10. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D

Monitorizarea şi evaluarea se referă la modul în care rezultatele implementării PUMD sunt analizate şi folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt, mediu şi lung, respectiv a viziunii propuse de orașul Agnita.

Monitorizarea şi evaluarea trebuie să fie introduse în plan ca instrumente de gestionare esenţiale pentru a urmări procesul de planificare şi a evalua punerea în aplicare, dar într-un mod în care să se poată învăţa din experienţa de planificare, să se înţeleagă ceea ce funcţionează bine şi mai puţin bine, pentru a construi un plan de lucru îmbunătăţit în viitor.

Un mecanism de monitorizare şi evaluare ajută la identificarea şi anticiparea dificultăţilor în pregătirea şi implementarea Planului de mobilitate urbană durabilă şi, dacă este necesar, la reorganizarea măsurilor pentru a atinge ţintele mai eficient şi în limitele bugetului disponibil. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbatere publică, permiţând astfel tuturor actorilor să ia în considerare şi sa efectueze corecturile necesare (de exemplu, în cazul în care sunt atinse ţintele sau dacă măsurile par a fi în conflict unele cu altele).

Mecanismele de monitorizare şi evaluare trebuie definite şi puse în aplicare cât mai devreme. Evaluarea PMUD va fi realizată prin evaluarea anuală a îndeplinirii indicatorilor prezentaţi.

Monitorizarea și evaluarea SUMP se vor axa pe evaluarea modalităţii în care implementarea proiectelor din SUMP respectă:

- Indicatorii de sustenabilitate asociaţi dezvoltării urbane sustenabile;
- Indicatorii de impact determinaţi pentru fiecare proiect individual.

Modalitatea în care strategia PMUD respectă **obiectivele strategice** se poate evalua urmărind următorul tabel:

Obiective strategice	**Indicatori de evaluare**	**Sursa datelor**
Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii	Modalitatea în care gradul de accesibilitate a populaţiei către oportunităţile de a călători crește, urmare a	Modelul de Transport

esențiale	îmbunătăţirii calităţii și parametrilor tehnici ai reţelei de transport, dar și a creșterii cotei de piaţă a transportului public și nemotorizat	
Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor	Variaţia numărului de accidente după implementarea Planului	Baza de date a accidentelor administrată de Poliţia Rutieră, alte evidenţe statistice
Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie	Variaţia cantităţii de emisii poluante Variaţia cantităţii de gaze cu efect de seră Reducerea nivelui de zgomot	Echipamente de monitorizare a calităţii aerului
Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri	Măsura în care strategia de dezvoltare a transportului urban este sustenabilă din punct de vedere al eficienţei economice.	Modelul de Transport Analiza Cost-Beneficiu
Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general	Măsura în care implementarea strategiei are efecte pozitive semnificative asupra mediului antropic și natural din zona urbană	Consultări publice

11. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Se propune înființarea oficială a Comisiei de Monitorizare PMUD. Constituirea acesteia trebuie să fie făcută printr-un act administrativ, care să confere competenţe legale şi să creeze condiţiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate.

Comisia de Monitorizare trebuie să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilităţii de la nivelul orasului (Primar/Manager Public, Arhitect Şef, Directorii direcţiilor din primărie, în special Direcțiile Proiecte, Investiții, Achiziții, Tehnic, Administrarea domeniului public, Juridic, reprezentanţi ai Politiei Locale, Politiei Rutiere, Operator transport public local s.a.). Comisia va lucra în şedinţe trimestriale sau mai des dacă este cazul, monitorizând implementarea PMUD și luând decizii privind rezolvarea problemelor majore de implementare care apar pe parcurs.

Anexe

Anexa 1 : foile de calcul Jaspers (editabil si PDF)

Anexa 2 : album foto (doar format electronic)