



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI  
HUNEDOARA



# PMUD HUNEDOARA

## Orașul revine oamenilor!

---

Volumul 1: Analiza diagnostic, Analiza SWOT

Versiunea finală

Realizat:



S.C. LIDEEA  
DEVELOPMENT  
ACTIONS S.R.L.  
[www.lideea.eu](http://www.lideea.eu)

## Fișă de livrabil

|                                                    |                                                                                               |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Nume proiect</b>                                | “Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent perioadei de programare 2014-2020” |
| <b>Număr contract</b>                              | Contract de servicii nr. 142/72183/22.10.2015                                                 |
| <b>Beneficiar</b>                                  | Primăria Municipiului Hunedoara                                                               |
| <b>Contractor principal</b>                        | S.C. LIDEEA DEVELOPMENT ACTIONS S.R.L.                                                        |
| <b>Data începerii proiectului</b>                  | 22.10.2015                                                                                    |
| <b>Data încheierii</b>                             | 29.04.2015                                                                                    |
| <b>Denumire livrabil cf. anexelor contractului</b> | <b>ANALIZA</b>                                                                                |
| <b>Data de livrare</b>                             | 27.04.2016                                                                                    |

### Referințe

Contract de servicii nr. 142/72183/22.10.2015

### Colectiv Elaborare

- Liliana Lucaciu, manager de proiect
- Cristina Vesa, coordonator echipa de proiect
- Iuliana Leca, expert în administrație publică și dezvoltare urbană
- Sabina Dimitriu, Urbanist, specialist dezvoltare regională
- Andreea China, Urbanist, specialist management urban
- Tudor Măcicășan, expert trafic

### Întocmit,



# Cuprins

|                                                                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Listă abrevieri.....</b>                                                                                                  | <b>4</b>  |
| <b>1 Introducere și metodologie de lucru .....</b>                                                                           | <b>5</b>  |
| 1.1 Scopul și rolul documentației .....                                                                                      | 5         |
| 1.2 Încadrarea în prevederile documentațiilor de planificare spațială și cele strategice sectoriale la nivel contextual..... | 6         |
| 1.3 Prevederi privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT .....        | 10        |
| 1.4 Tendințe și politici actuale.....                                                                                        | 14        |
| <b>2 Analiza situației existente.....</b>                                                                                    | <b>16</b> |
| 2.1 Analiza de context .....                                                                                                 | 16        |
| 2.1.1 Cadrul instituțional și de finanțare.....                                                                              | 16        |
| 2.1.2 Contextul socio-economic, cu identificarea densităților de populație și a activităților economice.....                 | 19        |
| 2.1.3 Contextul dezvoltării spațiale a rețelelor de transport și conectivitate regională, națională și europeană .....       | 28        |
| 2.2 Infrastructura de transport .....                                                                                        | 44        |
| 2.2.1 Drumuri și străzi .....                                                                                                | 44        |
| 2.2.2 Calea ferată – infrastructură și servicii .....                                                                        | 49        |
| 2.2.3 Infrastructura de transport pietonal și cu bicicleta.....                                                              | 53        |
| 2.3 Infrastructura și serviciul de transport public .....                                                                    | 58        |
| 2.3.1 Transport public urban.....                                                                                            | 58        |
| 2.3.2 Transportul privat de călători (urban, interurban) .....                                                               | 73        |
| 2.3.3 Operatori municipali în regim taxi .....                                                                               | 75        |
| 2.4 Transportul de marfă .....                                                                                               | 79        |
| 2.5 Mijloace alternative de mobilitate .....                                                                                 | 80        |
| 2.6 Parcaje .....                                                                                                            | 83        |
| 2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate.....                                                              | 86        |
| <b>3 Analiza SWOT.....</b>                                                                                                   | <b>93</b> |
| <b>4 Modelul de transport. Date de trafic înregistrate.....</b>                                                              | <b>98</b> |
| 4.1 Măsurători volum trafic – video-supraveghere intersecții.....                                                            | 101       |
| 4.1.1 Camerele 1 și 2 – Casa de Cultură.....                                                                                 | 103       |
| 4.1.2 Camera 3 – Colegiul Național Iancu de Hunedoara .....                                                                  | 104       |

|          |                                                                       |            |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1.3    | Camera 5 – Gara/Autogară .....                                        | 105        |
| 4.1.4    | Camera 7 – Girație acces Nord.....                                    | 106        |
| 4.1.5    | Camera 8 – Girație centrală .....                                     | 107        |
| <b>5</b> | <b>Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității.....</b> | <b>110</b> |
| 5.1      | Eficiența economică .....                                             | 110        |
| 5.2      | Impactul asupra mediului .....                                        | 110        |
| 5.3      | Accesibilitate .....                                                  | 111        |
| 5.4      | Siguranță.....                                                        | 111        |
| 5.5      | Diagnostic global.....                                                | 112        |
| 5.6      | Scenariu IF NOT .....                                                 | 114        |
| <b>6</b> | <b>Lista figurilor și tabelelor .....</b>                             | <b>115</b> |
| 6.1      | Lista imaginilor .....                                                | 115        |
| 6.2      | Lista tabelelor .....                                                 | 117        |
| <b>7</b> | <b>Bibliografie.....</b>                                              | <b>118</b> |

## Listă abrevieri

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

CSC – Cadru strategic comun

GES - Gaze cu efect de seră

FEDR - Fondul European pentru Dezvoltare Regională

PAED – Plan de acțiune privind energia durabilă

PDR – Planul de Dezvoltare Regional

POR – Program Operațional Regional

PMUD- Plan de mobilitate urbană Durabilă

POIM – Programul Operațional Infrastructură Mare

PNDR – Program Național de Dezvoltare Rurală

PUG – Plan urbanistic general

MFE – Ministerul Fondurilor Europene

MPGT – Master Planul General de Transport

MDRAP – Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

MT – Ministerul Transporturilor

INS – Institutul Național de Statistică

PUG – Plan Urbanistic General

PPP – Parteneriat Public-Privat

ONG – Organizație Non-Guvernamentală

# 1 Introducere și metodologie de lucru

## 1.1 Scopul și rolul documentației

Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) este un document necesar dezvoltării urbane pe termen lung, cu efecte benefice asupra dezvoltării economice și sociale a municipiului Hunedoara și a zonei sale funcționale. Acest document este atât o cerință în vederea atragerii de fonduri nerambursabile pentru dezvoltare urbană, dar și o necesitate și o primă soluție pentru abordarea în mod integrat și strategic a problemelor legate de trafic, fie că vorbim de persoane, fie că vorbim de mărfuri, precum și a problemelor de mobilitate urbană intra urbană și cu zonele adiacente. Acest document vine să răspundă cerințelor actuale și viitoare de mobilitate, se pune astfel de acord cu documentele europene de planificare și reprezintă un demers necesar pentru implementarea unor modele și sisteme flexibile de gestiune a mobilității, adaptate nevoilor reale de la nivelul municipiului Hunedoara.

Un asemenea demers trebuie susținut de municipalitate, dar și de ceilalți actori locali, care trebuie să înțeleagă că un oraș precum Hunedoara nu are șanse de reușită doar dacă gestionează eficient probleme de trafic și mobilitate și implementează modele de trafic adaptate cerințelor actuale și viitoare.

Acest document este și un mijloc de integrare a celorlalte documente realizate la scală teritorială și locală și care, în lipsa unui Plan Urbanistic General neactualizat rămâne singurul instrument de planificare și dezvoltare urbană.

Documentul de față a preluat elementele de mobilitate prezente în Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean. De asemenea, se ține cont de Master Planul General de Transport și de documentele de planificare națională, regională și județeană.

Planul de mobilitate urbană durabilă preia, de asemenea elementele de mobilitate urbană incluse în documentul de planificare strategică de la nivelul Municipiului Hunedoara, și anume Strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Hunedoara 2014 – 2020, aprobată de Consiliul Local al Municipiului Hunedoara în anul 2013.

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

| Trecerea de la                                                 |   | la                                                                       |
|----------------------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------------------------|
| un accent pus pe trafic și fluxuri auto                        | ⇒ | un accent pus pe oameni și pe modurile de deplasare ale acestora în oraș |
| de la un obiectiv de studiu legat de capacități de trafic auto | ⇒ | accesibilitate și creșterea calității vieții urbane                      |
| concentrarea pe un singur tip de transport                     | ⇒ | căutarea soluțiilor pentru echilibru multi-modal                         |
| investiții în infrastructură                                   | ⇒ | acțiuni integrate de nivel social-tehnic și                              |

|                                                                      |   |                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                      |   | cultural, menite să re-cupleze oamenii la spațiul destinat deplasării, în sensul unei dezvoltări durabile, prietenoase cu mediul |
| documente sectoriale (pe probleme restrânse de circulație și trafic) | ⇒ | documente de planificare complementare (funcționând în sistem) și finalizate prin politici și măsuri concrete                    |
| planuri bazate pe zona administrativă                                | ⇒ | planuri legate de funcționarea modelelor de deplasare                                                                            |
| planificare realizată de ingineria traficului rutier                 | ⇒ | o planificare realizată multi-disciplinar, în echipe mixte                                                                       |
| planificare realizată de experți                                     | ⇒ | o planificare participativă și la decizii comune, luate în mod transparent                                                       |
| un management bazat pe evaluare limitată a impactului                | ⇒ | management bazat pe monitorizare continuă și îmbunătățirea proceselor                                                            |

## 1.2 Încadrarea în prevederile documentațiilor de planificare spațială și cele strategice sectoriale la nivel contextual

### 1.2.1. Documente la nivel european

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

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

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

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

Cartea Albă a Transporturilor **propune:**

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

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

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

- *Eliminarea autovehiculelor "alimentate în mod convențional" din transportul urban.*
- *Un procent de 50 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 200km să fie transferat către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe cale ferată sau pe căile navigabile, cu ajutorul coridoarelor de transport marfă eficiente și ecologice acestea contribuind la atingerea obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES până la mijlocul secolului.*

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

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

- D. **Impreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913)**

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

- E. **O chemare la acțiune privind transporturile de marfă în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013)**

- a. Se pune accent pe următoarele patru dimensiuni: gestionarea cererii de transport de marfă în spațiul urban; tranziția către alte moduri de transport; îmbunătățirea eficienței; îmbunătățirea vehiculelor și a carburanților.
- F. O chemare la acțiune privind o mai bună reglementare a accesului vehiculelor în spațiul urban** (Comisia Europeană, 2013), document ce sublinează următoarele aspecte importante:
- a. Nevoia de abordare mai integrată și mai coordonată la nivelul Uniunii, în particular în privința unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiilor de control, informare și comunicare precum și evaluare
  - b. Implementarea în mod corect a reglementărilor de acces, dezvoltate împreună cu și acceptate de către actori ca parte a planificării mobilității urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea și accesibilității urbane
- G. Mobilizarea Sistemelor Inteligente de Transport pentru orașele UE** (Comisia Europeană, 2013)
- a. Sunt prezentate posibile îmbunătățiri privind Sistemele Inteligente de Transport, care trebuie văzute ca factori cu o contribuție importantă pentru un sistem urban mai propice mediului înconjurător, mai sigur și mai eficient.
- H. Ghid pentru Dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă** (Ghid Comisia Europeană, 2014) – document ce stă la baza realizării prezentului document.
- I. Alte documente importante** care face referire la planuri de mobilitate urbană:
- Carta verde pentru Transportul Urban European (Green Paper on European Urban Transport), EC 2007, EP 2008  
[http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_ro.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_ro.pdf)
  - Planul European pentru Mobilitate Urbana (European Plan for Urban Mobility 2009-2012), EC 2009.  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/doc/apum\\_state\\_of\\_play.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/apum_state_of_play.pdf)
  - European Action Plan for Freight Transport Logistics – 2007.  
[http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight\\_logistics\\_action\\_plan/doc/action\\_plan/2007\\_com\\_logistics\\_action\\_plan\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf)
  - Directive 2010/40/EU - on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems (ITS) in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, EP and the Council of European Union, 2010, Government Decision No. 835/2011.
  - European Strategy for safety roads 2020 – “Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020”, EC 2010.  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

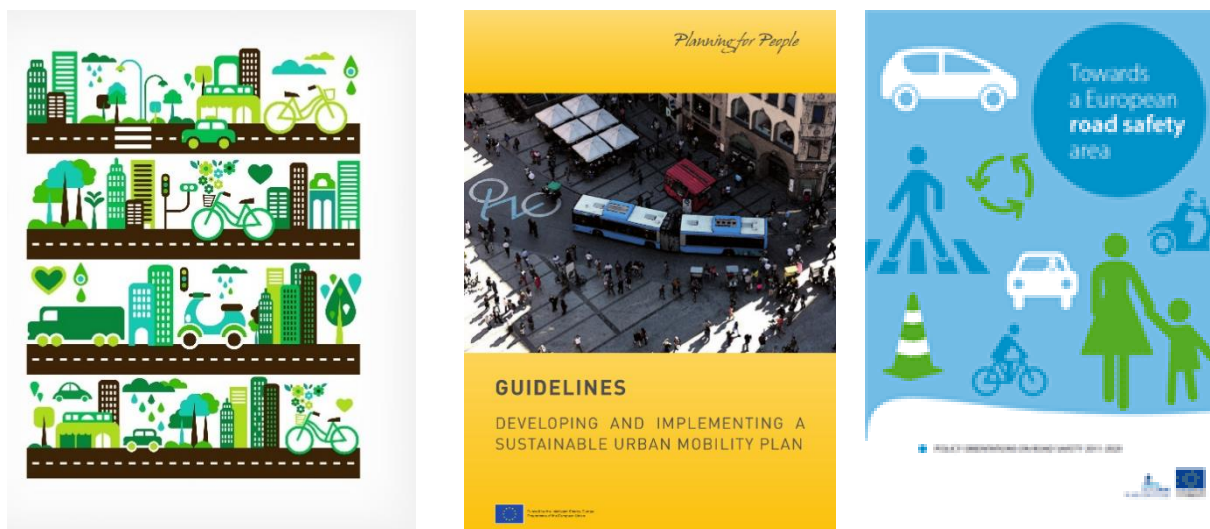


Figura 1 - Diferite tipuri de resurse de informare și planificare a mobilității - <http://ec.europa.eu/>

## 1.2.2. Documente la nivel național

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

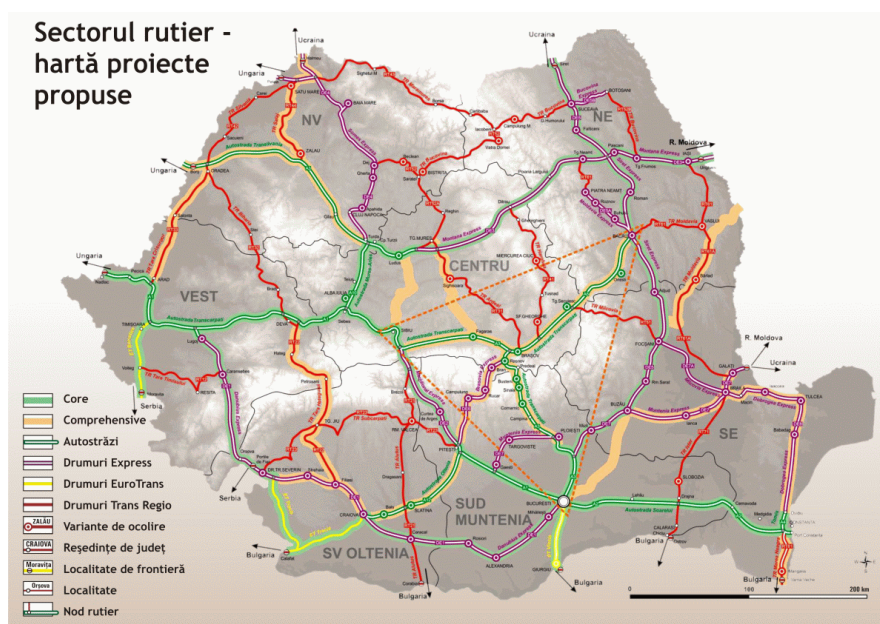


Figura 2 - Proiecte propuse. Sursa: MPTG, 2014

- B. **Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2030** este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național

fundamentând astfel documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism, planuri de mobilitate urbană), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial.

**C. Strategia de dezvoltare Regională a ROMÂNIEI 2014 -2020 (MDRAP, 2014)**

- Prezintă elementele de ghidare generale privind dezvoltarea sectorului transporturilor în România și categoriile de proiecte ce pot fi finanțate din diverse fonduri

**D. Strategia pentru transport durabil pentru 2007 – 2013, 2020 și 2030 (Ministerul Transporturilor)**

- Include o serie de proiecte privind transporturile care ar putea fi relevante pentru toate modurile de transport

**E. Programul operational Regional 2014 -2020 (MDRAP, 2014)**

- Prezintă axele prioritare și tipurile de proiect eligibile spre a fi finanțate în perioada 2014 - 2020 din FEDR

**F. Programul operational pentru Infrastructură Mare 2014 -2020 (MFE, 2014)**

- Prezintă categoriile de proiecte eligibile pentru infrastructură și serviciile de transport de importanță națională finanțabile în perioada 2014 -2020

**G. Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul**

Necesitatea realizării planurilor de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (PUG) trebuie să includă:

- a) diagnoză prospectivă, pe baza analizei evoluției istorice și prognoze economice și demografice, precizând nevoile identificate în domeniile economic, social și cultural, dezvoltare spațială, de mediu, locuințe, transport, facilitățile publice și serviciile de echipamente;
- b) strategia de dezvoltare spațială a orașului;
- c) regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;
- d) plan de acțiune pentru punerea în aplicare și programul de investiții publice; și
- e) un plan de mobilitate urbană.

### **1.3 Prevederi privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT**

**1.3.1. Strategia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii Vest pentru perioada 2014-2020 - Studiu regional de transport și mobilitate (ADR Vest, 2012)<sup>1</sup>.** ADR Vest a realizat în perioada iunie-decembrie 2012 un studiu cu privire la sistemul de transport cu scopul de a sprijini dezvoltarea politicii în domeniul transporturilor și îmbunătățirea accesibilității, dezvoltării teritoriale, competitivității și coeziunii.

<sup>1</sup> <http://adrvest.ro/studii-si-analize-elaborate-de-adr-vest/>



Figura 3 - Prioritățile de dezvoltare ale PDR 2014-2020. Sursa: ADR Nord-Vest

### 1.3.2. Planul de amenajare a teritoriului Județean Hunedoara (CJ Hunedoara, 2012<sup>2</sup>)

PATJ Hunedoara oferă o imagine holistică și coerentă asupra structurii și folosinței terenului, în acest sens propune un set de politici și proiecte în vederea obținerii unei prosperități economice, unui echilibru social și a unui mediu sănătos.

Una dintre direcțiile de acțiune este și cea privind ”promovarea unui transport urban eficient și ieftin, prin dezvoltarea unui sistem eficient și ieftin pentru toate cartierele pentru mobilitate și acces egale și crearea de rețele adecvate mersului pe jos sau cu biciclete.

Conform acestui document, Municipiul Hunedoara face parte din categoria tip A – Aglomerație urbană – TZI DHS.

Acest document propune câteva proiecte și măsuri referitoare la municipiul Hunedoara dintre care menționăm:

- Reabilitare între localitățile Bos și Hunedoara, DJ 687I
- Masura 2.2.1.2. Extinderea protecției ansamblului de arhitectură a Pieței Libertății din Municipiul Hunedoara, printr-o arie urbană care să se racordeze cu zona de protecție a castelului;
- Traseu Buclă între Deva și Hunedoara pentru transport feroviar generat de navetism

<sup>2</sup> <http://www.cjhunedoara.ro/index.php/serviciul-urbanism-avizare-autorizare>



Această strategie de dezvoltare teritorială holistică, aprobată de administrațiile reunite ale celor 3 localități presupune o analiză a cadrului natural, a potențialului economic, a populației și a rețelei de localități, a infrastructurii și a reabilitării mediului având la baza și un studiu de evaluare ambientală necesare minimalizării cheltuiirii banilor publici, eficientizării utilizării energiei și transportului public pentru realizarea unei prosperități economice, unui echilibru social și a unui mediu sănătos. După o analiză completă pe toate nivelele, individual și în relație unul cu celălalt, și elaborarea unei strategii de dezvoltare cu prioritizarea măsurilor de intervenție, se ajunge la o folosire judicioasă a terenului care ține cont de echilibrul dintre cei trei parametri ai dezvoltării durabile.



|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dezvoltarea unui transport public durabil</b> | Dezvoltarea sistemului local de transport calatori prin achiziția de vehicule de transport public eficiente și de capacitate corespunzătoare                                                                                                                          |
|                                                  | Promovarea tipurilor de transport ecologice prin oferirea de anumite facilități                                                                                                                                                                                       |
|                                                  | Dezvoltarea unei linii rapide de transport electric pe relația Hunedoara – Deva                                                                                                                                                                                       |
|                                                  | Implementarea unui sistem integrat de management al transportului public                                                                                                                                                                                              |
|                                                  | Realizarea unui centru de comandă și control al transportului public, integrat cu centrul de management al traficului                                                                                                                                                 |
|                                                  | Extinderea și reorganizarea traseelor de transport public, conform studiului de fundamentare                                                                                                                                                                          |
|                                                  | Introducerea unui sistem de taxare pe baza unui raport de calitate și servicii oferite                                                                                                                                                                                |
|                                                  | Implementarea unui sistem integrat de informare a călătorilor                                                                                                                                                                                                         |
|                                                  | Modernizarea stațiilor de așteptare pentru toate tipurile de transport în comun, prin introducerea unui sistem performant de informare a călătorilor cu privire la durata, traseul, frecvența și legăturile sistemului de transport public local, urban și interurban |
|                                                  | Dotarea mijloacelor de transport public cu afișaje pentru informarea călătorilor                                                                                                                                                                                      |
|                                                  | Dotarea vehiculelor de transport public cu sisteme de urmărire automată pe rută și comunicare cu centrul de control                                                                                                                                                   |
|                                                  | Îmbunătățirea / extinderea accesului persoanelor cu dizabilități la serviciile de transport public                                                                                                                                                                    |
|                                                  | Reducerea timpilor de deplasare prin crearea unor culoare speciale pentru transportul în comun, în scopul creșterii gradului de confort și siguranței deplasărilor                                                                                                    |
|                                                  | Implementarea unui sistem de prioritizare în trafic pentru vehiculele de transport public                                                                                                                                                                             |
|                                                  | Implementarea unui sistem de management eficient al resurselor companiei de transport public                                                                                                                                                                          |
|                                                  | Campanie de educare a cetățenilor pentru utilizarea mijloacelor de transport alternative, în locul autoturismului propriu                                                                                                                                             |

## 1.4 Tendințe și politici actuale

În legislația națională, conform **Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul**, actualizată în iulie 2013, Planul de mobilitate urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Conceptul PMUD a fost introdus în practica din România în anul 2014 pentru orașele mari – cei opt poli de creștere din România. Principalele mari orașe din România au primit asistență tehnică pentru elaborarea PMUD, având astfel șansa de a modela sistemele lor de transport urban și metropolitan într-un mod integrat veritabil, răspunzând la nevoile de mobilitate ale unităților economice și comunităților. Acest lucru a deschis poarta marilor provocări pentru autoritățile locale, mediul de afaceri și profesioniștii planificării de mobilitate, chemați să lucreze împreună într-un dialog real cu cetățenii, diversele comunități și organizații de interes public.

În cazul României sincronizarea și armonizarea acțiunilor și reglementarilor PMUD, PUG și PAED la nivel regional și de oraș pot reprezenta factorii de stimulare coerentă a politicii de dezvoltare urbană și teritorială. Numai astfel orașele și regiunile României au o șansă reală pentru o dezvoltare durabilă a mobilității în viitor, dacă conceptul PMUD se va armoniza cu cele mai inteligente bune practici europene de dezvoltare a mobilității durabile.

**Tabel 2 - Ecosistemul de mobilitate urbană. Sursa: adaptare după Urban mobility blueprint Business strategies in an emerging ecosystem Global Automotive Center**

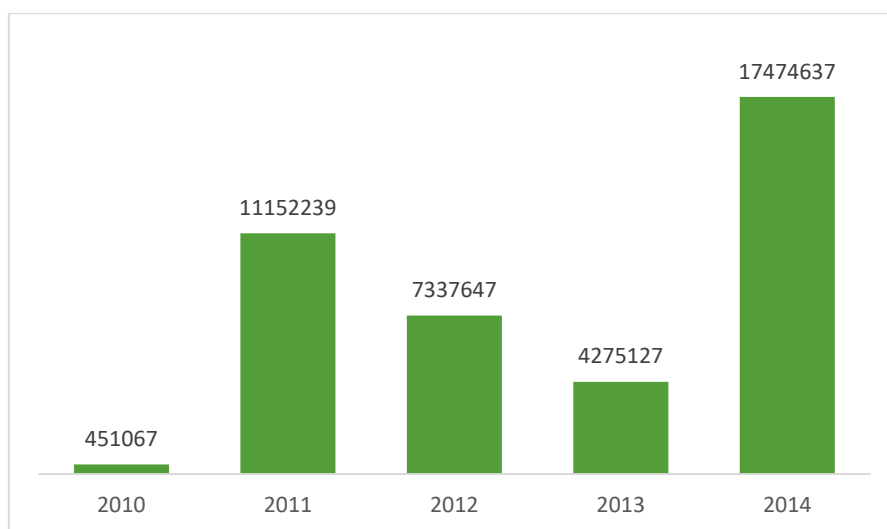
| Schimbare de paradigmă – de la centrare pe vehicul la acces la mobilitate – flexibilitate, să fie permis, convenabil și la cost redus |                                                      |                                    |                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|
| Nevoile consumatorilor de transport<br><b>1</b>                                                                                       | Planificarea mobilității și informare în termen real | Module conectate de transport      | O singură interfață pentru plată       |
| Infrastructura integrată<br><b>2</b>                                                                                                  | Conectivitate                                        | Date, informații                   | Tehnologie integrată                   |
|                                                                                                                                       | Comerțul electronic                                  | Stații rapide de tranzit și parări | Moduri de transport public și personal |
| Actorii implicați<br><b>3</b>                                                                                                         | Furnizorii de infrastructură                         | Administrația locală               | Operatorii modurilor de transport      |

## 2 Analiza situației existente

### 2.1 Analiza de context

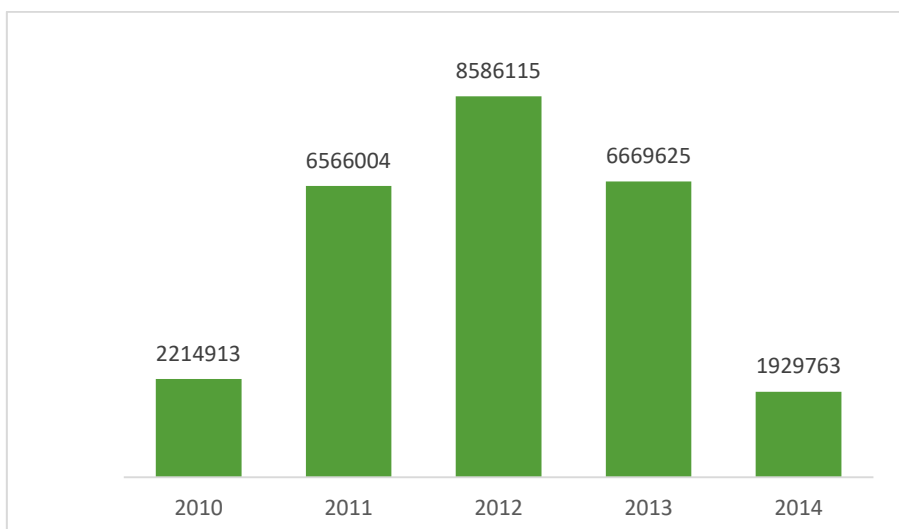
#### 2.1.1 Cadrul instituțional și de finanțare

Conform analizelor execuțiilor bugetare pentru perioada 2010 -2014, situația privind cheltuielile la linia fonduri cu finanțare nerambursabilă (cofinanțare, prefinanțare) este următoarea:

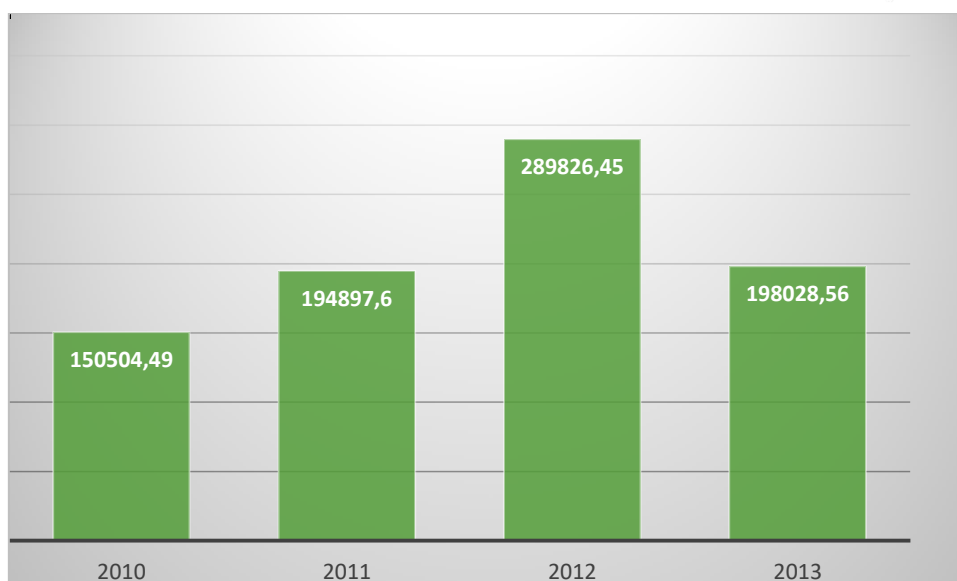


**Figura 6 - Cheltuieli pentru implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă.** Sursa: [http://www.dpfb1.mdrap.ro/analize\\_bugete.html](http://www.dpfb1.mdrap.ro/analize_bugete.html)

Conform aceleiași analize, situația privind cheltuielile la linia transporturi este următoarea:



**Figura 7 - Cheltuieli privind transporturile, 2010-2014.** Sursa: [http://www.dpfb1.mdrap.ro/analize\\_bugete.html](http://www.dpfb1.mdrap.ro/analize_bugete.html)



**Figura 8 - Situația investițiilor la nivelul municipiului Hunedoara 2010-2013 (sursa – Strategia de dezvoltare a municipiului Hunedoara, prelucrare proprie Investiții)**

Printre proiectele europene dezvoltate de municipalitate, se numără o serie de investiții în infrastructură, gestionarea deșeurilor, siguranța cetățenilor etc. Sumele atrase sunt considerabile, însă se observă că nu a existat o abordare integrată ci doar investiții punctuale, lipsite de sinergie.

**Tabel 3 - Lista cu proiectele atrase și implementate de Municipiul Hunedoara în perioada de finanțare 2007-2013**

| Nume proiect                                                                                                                                                                                     | Sector                 | Valoare           | Data început/d<br>ata<br>finalizare | Descriere                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Închiderea depozitului urban neconform de deșeuri din municipiul Hunedoara din cadrul proiectului Sistem Integrat de Management al Deșeurilor</b><br><br><b>Contract nr. 3138/ 25.03.2014</b> | mediu                  | 70.636.566 Euro   | 09.04.2014 - 08.04.2015             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- colectarea deșeurilor pe 4 fracții (hârtie și carton, sticlă, restul de reciclabile, fracție biodegradabilă).</li> <li>- tratarea și eliminarea deșeurilor prin: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. construirea unui centru de management al deșeurilor la Bârcea Mare.</li> <li>b. construirea unei stații de sortare în Petroșani, cu o capacitate de 15.980 t/an</li> <li>c. Exploatarea stației de sortare existente în Municipiul Brad</li> <li>d. Exploatarea stației de sortare existente în Municipiul Vulcan</li> <li>e. închiderea depozitelor neconforme Aninoasa, Uroi – raport, Hațeg, Petrila, Lupeni, Călan, Hunedoara, Deva, Orăștie.</li> </ul> </li> </ul> |
| <b>Reabilitare și modernizare rețea stradală în municipiul</b>                                                                                                                                   | Infrastructură rutieră | 25.775.862,00 lei | 11/2011-08/2012                     | Locatii: B-dul Traian, b-dul Republicii, str. Aurel Vlaicu, b-dul Libertatii, str. Carpati, b-dul Dacia, str. Avram Iancu, b-dul 1848, str. Victoriei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

|                                                                                                                                                                                          |                        |                   |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hunedoara</b>                                                                                                                                                                         |                        |                   |                 | Fluidizarea traficului rutier pe principalele bulevarde și strazi din municipiul Hunedoara prin construcția celor două sensuri giratorii și a celor peste 1000 de locuri de parcare                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Sistem de supraveghere video pentru siguranța cetățenilor în municipiul Hunedoara”, Cod SMIS 6750 Contract de finanțare nr. 1081/06.12.2010</b>                                       | Siguranța cetățenilor  | 3.627.213,50 lei  | 09/2010-10/2011 | <p>Sistem de supraveghere video pentru siguranța cetățenilor din municipiul Hunedoara, amplasat în zona centrală a orașului, zona de acțiune urbană cuprinzând strazile: str. Avram Iancu, str. Aurel Vlaicu, str. Carpați, str. Victoriei, b-dul Dacia, b-dul 1848, b-dul Libertății, b-dul Republicii și b-dul Traian.</p> <p>De asemenea, sistemul de supraveghere video acoperă și unele zone cu unități de învățământ, constituind astfel în aceste locații un grad în plus de siguranță pentru elevi (Colegiul Național Iancu de Hunedoara, Colegiul Tehnic Matei Corvin, Colegiul de Informatică Traian Lalescu, Colegiul Economic Emanuil Gojdu, Corp Gimnaziu Școala Generală nr. 3, Grup Școlar de Telecomunicații și Lucrări Publice, Școlile Generale nr. 1, 2, 6, 7 și 8)</p>                                                                                                     |
| <b>Reabilitarea Sitului Industrial Hunedoara și pregătirea sa pentru noi activități “ cod SMIS 29982</b>                                                                                 | POR                    | 43.316.000,00 lei | 05/2014-12/2015 | <p>Faza A - Reabilitarea ecologică și valorificarea economică a unei suprafețe poluate de 20 ha aparținând fostului Combinat Siderurgic Hunedoara, situată în partea vestică a fostei platforme siderurgice; decontaminarea terenurilor, preluarea și depozitarea substanțelor toxice și periculoase, probe tehnologice.</p> <p>Faza B - Crearea unei infrastructuri de sprijinire a afacerilor (clădire sediu) capabilă să răspundă nevoilor pieței locale și regionale, activități socio-economice (activități industriale nepoluante, activități meșteșugărești, activități de informare turistică) capabile să aducă prosperitate locuitorilor și orașului Hunedoara prin pregătirea sitului pentru noi activități, identificarea și implementarea unor funcțiuni sustenabile - directionate spre valorificarea potențialului economic, a patrimoniului cultural și turistic al zonei.</p> |
| <b>Reabilitare DJ 687: Sântuhalmeș - Hunedoara, sector Km 7+830 și 10+090, cod SMIS 11748</b>                                                                                            | Infrastructură rutieră | 4.523.720,00 lei  | 07/2015-12/2015 | Reabilitarea drumului amintit are un rol important în economia județului și în cea a regiunii Vest și legarea acestuia la DN7, DN66, E68, E79, asigură accesibilitatea județului Hunedoara și a regiunii Vest, a mobilității populației din zonă, a bunurilor și serviciilor, precondiție a dezvoltării regiunii și a unor zone mai izolate din cadrul regiunii.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>„Reabilitare și modernizare rețea stradală: str. Avram Iancu, str. Aurel Vlaicu, str. Carpați, str. Victoriei, b-dul Dacia, b-dul 1848, b-dul Libertății, b-dul Republicii, b-dul</b> | Infrastructură rutieră | 26.046.143,56 lei |                 | <p>Refacerea structurii rutiere și a îmbrăcăminților rutiere - Amenajare girării și montare indicatoare rutiere - Reabilitare și creare de noi locuri de parcare - Instalare echipamente de semaforizare performante - Realizare de alveole pentru stațiile de autobuz și dotarea cu panouri informative electronice - Realizare piste de bicicliști - Refacere trotuare și spații verzi - Realizare marcaje și devieri rețele de utilități</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                            |       |                  |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------|-------|------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Traian – municipiul Hunedoara”, cod SMIS 6748</b>                       |       |                  |             | Străzi reabilitate și modernizate 11,05 km - S-au amenajat și dotat cu mobilier și panouri electronice informative un număr de 19 stații bus. - S-a amenajat pistă pentru cicliști cu suprafața de 2.625 mp - S-au înlocuit un număr 15 sisteme de semaforizare uzate fizic sau moral din 6 intersecții de strazi, s-au montat 153 de indicatoare de circulație                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Reabilitarea și extinderea Parcului Tineretului” - Cod SMIS 6749: -</b> | mediu | 2.125.113,68 lei | 2010 - 2012 | <p>Extinderea parcului pe laturile N și V - Refacerea structurii de alei a parcului - Repararea împrejurimii și refacerea ei, acolo unde e necesar - Desfacerea fântânii existente și realizarea unei fântâni noi, pe altă poziție - Refacerea dotărilor și a utilităților - Realizarea de plantații noi și refacerea zonelor verzi - Amenajarea unui loc de joacă dotat cu instalații aferente</p> <p>Suprafața zonelor verzi modernizate 24.500 mp - Montat gazon artificial pentru loc de joacă copii 785 mp - Montat mobilier urban 130 buc - Reabilitarea și extinderea Parcului Tineretului (incluzând plantarea a 300 de arbori), parcul devenind un „plămân verde” în centrul municipiului Hunedoara</p> |

Actorii care gestionează aspectele de infrastructura rutieră, feroviară, transport public, managementul traficului la nivelul municipiității sunt:

- Primăria Municipiului Hunedoara prin cele două direcții de specialitate, respectiv: DIRECȚIA TEHNICĂ /SERVICIUL URBANISM, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI CONTROL ÎN CONSTRUCȚII- planificare și DIRECȚIA TEHNICĂ/ SERVICIUL ADMINISTRAREA DOMENIULUI PUBLIC ȘI PRIVAT/ Compartimentul Transport
- Poliția Rutieră;
- Poliția Locală – din subordinea Primăriei Municipiului Hunedoara;
- Compania de transport local –contract nr.36629/25.05.2015 privind delegarea gestiunii serviciului de transport public de persoane prin curse regulate în Municipiul Hunedoara, cu modificările și completările ulterioare;
- Operatorul public CFR Călători - administrarea transportului pe cale ferată în Hunedoara;
- Companii private de transport persoane – maxi taxi și taxi.

## 2.1.2 Contextul socio-economic, cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

Municipiul Hunedoara ocupă o suprafață de 9.743 ha, reprezentând circa 2% din suprafața județului cu același nume. Din punct de vedere administrativ, municipiul Hunedoara cuprinde: Hunedoara, localitatea Răcăștia și satele aparținătoare Boș, Groș, Hășdat și Peștișu Mare.

- Suprafața municipiului Hunedoara este de 1625,04, 48 ha intravilan, la care se adaugă 254,65 ha intravilanul localităților aparținătoare, totalizând astfel 1879,69 ha.

- Localitatea componentă Răcăștia are o suprafață totală de 42,60 ha, este situată în partea de nord-vest a orașului, la 3 km distanță de acesta, legătura fiind făcută de drumul comunal 16.
- Satul aparținător Boș are o suprafață totală de 68,95 ha și este situat în partea sud-vestică a municipiului, pe drumul comunal 115, la o distanță de 15 km față de oraș.
- Satul aparținător Groș are o suprafață totală de 42,05 ha și este situat în partea vestică a municipiului, pe drumul comunal 115, la o distanță de 11 km față de oraș.
- Satul aparținător Hășdat are o suprafață totală de 29,50 ha și este situat în partea sudică a municipiului, pe drumul județean 680, la o distanță de 4 km față de oraș.
- Satul aparținător Peștișu Mare are o suprafață totală de 71,55 ha și este situat în partea nordică a municipiului, pe DN 60, la o distanță de 8 km față de oraș.

Conform rezultatelor Recensământului Populației și Locuințelor efectuat în anul 2011, în județul Hunedoara, erau 418.565 de locuitori, din care 313.918 (75%) locuiau în mediul urban și 104.647 (25%) - în mediul rural. Distribuția pe sexe arată că, din totalul populației, 214.584 erau femeii (51.3%) și restul de 203.981 - bărbați. Față de situația existentă la recensământul anterior, efectuat în anul 2002, populația stabilă a scăzut cu 67.1 mii persoane (din care, 34.8 mii femei). Din punctul de vedere al mărimii populației stabile, județul Hunedoara se situează pe locul 22 în ierarhia județelor la nivel național. Densitatea populației s-a micșorat în perioada 2000 – 2011, cu cca 15 locuitori pe km<sup>2</sup> (de la 74,1 locuitori/km<sup>2</sup> în anul 2000, la 59,3 locuitori/km<sup>2</sup> în anul 2011). Cauzele principale ale acestei scăderi au fost natalitatea tot mai mică și migrația externă accentuată.

Potrivit rezultatelor aceluiași studiu, populația stabilă a celor mai importante municipii la sfârșitul anului 2011 era următoarea:

- Deva (61.123 persoane),
- Hunedoara (60.525 persoane),
- Petroșani (37.160 persoane).



**PMUD HUNEDOARA**  
Orașul revine oamenilor!



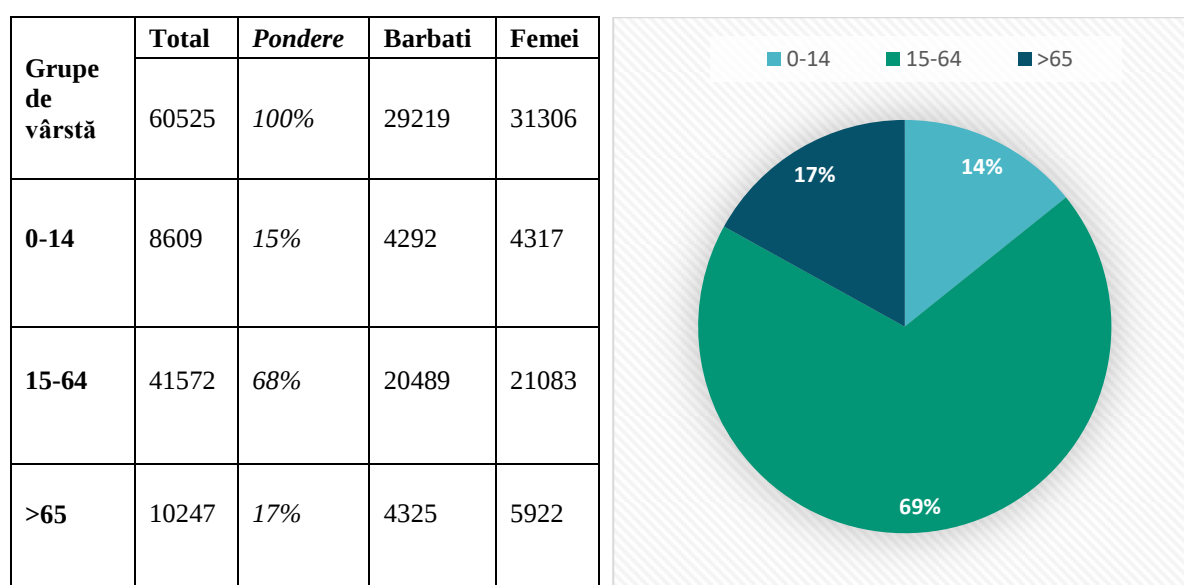
**Harta 1 - Localități componente unitate administrativ teritorială Hunedoara**

În ultimii ani, populația municipiului Hunedoara a urmat aceeași traiectorie cu cea a județului Hunedoara. Astfel, în perioada 2000-2011 s-a înregistrat o scădere continuă a populației, de la 78.435 locuitori în 2000, până la 60.525 locuitori în 2011 (o scădere de peste 22%).

Din cauza scăderii continue a volumului populației zonei, în perioada 2002 – 2010 a scăzut în același ritm și densitatea populației de la 764 locuitori/km<sup>2</sup> în 2002 la 714 locuitori/km<sup>2</sup> în 2010.

Distribuția pe grupe de vârstă a populației relevă un procentaj de 53% din totalul populației reprezentat de populația matură / aptă de muncă (20÷64 ani). Ponderea populației în vârstă de 85 de ani și peste are o valoare mai mică față de nivelul înregistrat la nivel județean, respectiv 0,73% față de 1,1%, iar grupa sub 5 ani este de numai 2.791 locuitori, din care 1.410 de sex masculin.

**Tabel 4 - Distribuția populației municipiului Hunedoara pe categorii de vârstă, anul 2012**



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

**Tabel 5 - Graficul aferent distribuției populației pe grupe de vârstă**

| Unitatea Administrativa | Populati<br>a Total | Barbat. | Femin. | Gospodării | Medie /<br>gospodarie |
|-------------------------|---------------------|---------|--------|------------|-----------------------|
| MUNICIPIUL HUNEDOARA    | 60525               | 29219   | 31306  | 25302      | 2,39                  |
| HUNEDOARA               | 57885               | 27928   | 29957  | 24339      | 2,37                  |
| RACASTIA                | 562                 | 258     | 304    | 191        | 2,94                  |
| BOS                     | 477                 | 243     | 234    | 181        | 2,63                  |
| GROS                    | 71                  | 36      | 35     | 26         | 2,73                  |
| HASDAT                  | 386                 | 192     | 194    | 145        | 2,66                  |

|                     |             |            |            |            |             |
|---------------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| <b>PESTISU MARE</b> | <b>1144</b> | <b>562</b> | <b>582</b> | <b>420</b> | <b>2,72</b> |
|---------------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|

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

În cazul în care se are în vedere gruparea populației numai în două categorii distincte, sub 40 de ani și mai mare de 40 de ani (inclusiv 40 de ani), atunci obținem de asemenea un indicator reprezentativ privind gradul de îmbătrânire al populației. Datele analizate în acest caz, arată ca pe structura pe vârste a populației municipiului Hunedoara din anul 2011, reies următoarele valori: 26.957 locuitori au vârsta mai mică de 40 de ani, iar restul, 33.568 locuitori au vârsta mai mare sau egală cu 40 de ani. Procentual, aceste valori reprezintă 44,54% și 55,46%. Concluzia este și de această dată clară: populația municipiului Hunedoara este preponderent adultă.

Datele statistice aferente fișei localității demonstrează faptul că această regulă este valabilă și în cazul municipiului Hunedoara. Astfel, este ușor de observat că, în perioada 2000-2012, populația municipiului a înregistrat permanent un spor natural negativ, ceea ce conduce, desigur, la o populație preponderent matură, îmbătrânită. Referitor la numărul de nașteri, acestea au avut o evoluție fluctuantă, fără să se evidențieze o tendință clară.

### **Forța de muncă – salariați**

Pentru anul 2014 pentru municipiul Hunedoara, Inspectoratul Teritorial de Muncă Hunedoara, a furnizat următoarele informații:

- numărul de angajatori cu salariați activi pe anul 2014 din municipiul Hunedoara: 1.380 (medie lunară),
- numărul de salariați activi pe anul 2014 din municipiul Hunedoara: 14.350,
- numărul de contracte individuale de muncă active pe anul 2014 din municipiul Hunedoara: 14.500 (medie lunară).

**Numărul mediu de salariați** a cunoscut o evoluție oscilantă, pentru întreaga perioadă de referință (2000-2012). Pentru anul 2012, față de anul 2000, numărul de salariați a cunoscut o diminuare cu 32,6%, respectiv de la 22.155 salariați în anul 2000 la 14.935 salariați în anul 2012.

Un nivel maxim poate fi stabilit în anul 2002 cu 22.327 de salariați și un nivel minim, de 14.935 salariați în 2012. Pentru perioada 2007-2012 se poate evidenția un trend constant de diminuare a numărului de salariați care se datorează, în special, fenomenului de migrație a forței de muncă, scăderea fiind de 28,9% (21.014 salariați în 2007, respectiv 14.935 salariați, în 2012).

Evoluția numărului mediu de salariați este legată în mod direct cu schimbările petrecute în principala ramură de activitate a municipiului - industria. Astfel, dacă în anul 2000 în industrie activau 57,8% din totalul salariaților (12.914 salariați din numărul mediu de 22.327), în anul 2012 acest domeniu rămâne pe primul loc al acestui clasament, dar cu o pondere de 30,9% (5.495 salariați din totalul de 14.935).

În ceea ce privește **distribuția salariaților pe domenii de activitate**, o primă observație trebuie să se refere la aportul nesemnificativ al agriculturii, pentru toată perioada 2000-2012. În figura de mai jos este prezentată evoluția distribuției salariaților pe domenii de activitate.

**Tabel 6 - Evoluția distribuției salariaților pe domenii de activitate**

| Nr. crt                    | Domeniul de activitate                         | 2000  |         | 2012  |         | Schimbare față de 2010 |
|----------------------------|------------------------------------------------|-------|---------|-------|---------|------------------------|
|                            |                                                | Număr | Pondere | Număr | Pondere |                        |
| 1.                         | Industrie                                      | 12914 | 58,29%  | 5495  | 36,79%  | -57%                   |
| 2.                         | Comerț                                         | 2981  | 13,46%  | 4520  | 30,26   | +52%                   |
| 3.                         | Sănătate și asistență socială                  | 1520  | 6,86%   | 1304  | 8,73%   | -14%                   |
| 4.                         | Învățământ                                     | 1337  | 6,03%   | 992   | 6,64%   | -26%                   |
| 5.                         | Construcții                                    | 1126  | 5,08%   | 642   | 4,30%   | -43%                   |
| 6.                         | Transporturi și poștă                          | 824   | 3,72%   | 387   | 1,26%   | -53%                   |
| 7.                         | Administrație publică                          | 246   | 1,11%   | 248   | 2,61%   | +1%                    |
| 8.                         | Activități financiar - bancare și de asigurări | 203   | 0,92%   | 220   | 1,66    | +8%                    |
| Numărul mediu de salariați |                                                | 22155 | 100%    | 14935 | 100%    | -33%                   |

Astfel, în anul 2000 *industria* deținea primul loc cu o pondere de 58%, iar *comerțul* locul secund cu ponderea de 13%. Acest clasament se păstrează și în anul 2012, dar se observă o creștere puternică a ponderii comerțului (30%), în defavoarea industriei (37%).

Locurile următoare marchează importanța acordată domeniului social, ele fiind ocupate de *sănătate și asistență socială* (7% în 2000, respectiv 9% în 2012) și *învățământ* (6% în 2000, respectiv 7% în 2012). Trebuie observată, de asemenea, creșterea procentelor pentru cele două domenii de activitate, cea mai semnificativă fiind în cazul salariaților din sănătate și asistență socială.

## Șomeri

Rata șomajului determinată pentru anul 2011 reprezintă 2,4% (1.001 șomeri la 41.572 persoane apte de muncă). Valorile șomajului pe sexe au fost de 2,5% la bărbați - 502 șomeri bărbați din 20.489 bărbați apti de muncă, respectiv 2,4% în rândul femeilor - 499 șomeri femei din 21.083 femei apte de muncă. Se poate observa că rata șomajului este sensibil egală pentru cele două sexe.

Se poate observa o diminuare cu 50% a numărului șomerilor din 2011 față de cel din 2010 (1.001 șomeri în 2011 față de 2.001 șomeri în 2010), urmată de creșterea cu 35% în 2012 față de 2011 (1347 șomeri în 2012 față de 1.001 șomeri în 2011). Creșterea respectivă este totuși mai mică decât scăderea anterioară, astfel încât la finalul anului 2012 se înregistrau cu 33% mai puțini șomeri, în raport cu finalul anului 2010.

## Economie

Raportat pentru anul 2013, municipiul Hunedoara concentra la nivel județean 0,25% din totalul firmelor înregistrate – respectiv 1.512, din care firme cu capital străin 92, adică 6%.

Raportată la totalul intravilanului municipiului Hunedoara, zona industrială reprezintă astăzi aproximativ 33%, o suprafață de 700 ha. În Hunedoara, zona industrială împarte orașul în două, făcând dificilă extinderea lui. Această proporție mare a zonei industriale coroborată cu un sistem rutier defectuos provoacă conform studiului de evaluare ambientală un grad mare de poluare.

Municipiul Hunedoara și localitățile aparținătoare (Racaștie, Boș, Groș, Hașdat și Peștișu Mare) dispun de o gamă amplă de resurse naturale: minereuri feroase, zăcămintele de piatră, lemn. Ramurile industriale specifice municipiului Hunedoara sunt siderurgia, mineritul, exploatarea și prelucrarea lemnului, industria alimentară și cea artizanală. În ultimii ani s-a dezvoltat industria ușoară, în special cea de textile, încălțăminte, covoare și pielărie.

Înainte de anul 2005 s-au înființat la nivelul municipiului Hunedoara în jur de 1000 IMM-uri, care aveau împreună 6200 salariați, cei mai mulți angajați la TALC DOLOMITA SA și RECOM SID SA (cu 240, respectiv 210 salariați în 2005). Prima firmă activă în extracția pietrei pentru construcții, iar cea de-a doua în fabricarea de construcții metalice. Mai existau 3 întreprinderi mari și 2 foarte mari, care concentrău 37,6% din totalul salariaților din mediu privat și contribuiau cu peste 49% la realizarea cifrei totale de afaceri din anul 2005. Acestea erau CORVIN SHOES SRL, NOVELLO EC SRL, STAR CONF SRL, I.C.S.H. SA și ARCELORMITTAL HUNEDOARA SA, ultima având peste 2000 salariați și o cifră de afaceri în jur de 585 milioane lei, la bilanțul financiar din 2005. Primele trei firme aveau între 300-400 salariați și activau în industria ușoară. I.C.S.H. SA este firmă de construcții, iar ARCELORMITTAL se ocupă cu producția de metale feroase și feroaliaje.

Dintre cei cinci agenți economici, doar ICSH și Star Conf Srl nu sunt firme cu capital străin, însă efectele crizei economice s-au făcut simțite mai ales la nivelul acestor firme mari. Numărul de salariați scade din 2005 până în 2009 în toate cele 5 firme, iar cifra totală de afaceri scade drastic, cu excepția ICSH și a firmei NOVELLO EC SRL, unde înregistrează creșteri. Întreprinderea de Construcții Siderurgice Hunedoara are de altfel o evoluție fulminantă a cifrei de afaceri, chiar dacă numărul de salariați scade cu peste 40% în perioada amintită.

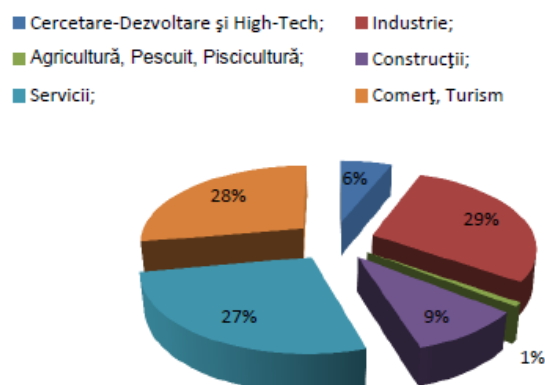
După anul 2005 până în 2009 mai apar încă 850 de firme, majoritatea firme micro, dintre care aproximativ jumătate nu-și declarau bilanțul pentru anul 2009, pe fondul crizei economice devenind inactive sau suspendându-și temporar activitatea. Din aceste motive în anul 2009 s-a înregistrat o scădere a numărului de salariați cu 13% pe total municipiu față de 2005 și o scădere cu 10,5% a cifrei de afaceri, chiar dacă numărul firmelor nou create era mai mare cu 80% în 2009 față de 2005.

În anul 2012, în “TOP-ul firmelor din județul Hunedoara”, clasament realizat de către Camera de Comerț și Industrie a județului Hunedoara, figurau 115 societăți comerciale cu sediul în municipiul Hunedoara. Realizarea topurilor firmelor din județe se face pe 6 domenii de activitate:

- Cercetare-Dezvoltare și High-Tech;
- Industrie;
- Agricultură, Pescuit, Piscicultură;
- Construcții;
- Servicii;

- Comerț, Turism.

În tabel este realizată o repartitie a celor 115 societăți comerciale din Municipiul Hunedoara, pe domenii de activitate.



**Figura 9 - Repartiție a celor 115 societăți comerciale din Municipiul Hunedoara, pe domenii de activitate.**

După cum se observă, ponderea cea mai mare este reprezentată de firmele din domeniile: industrie, comerț și turism, respectiv servicii, cu procentaje aproximativ egale, cele trei domenii de activitate reprezentând aproximativ 75% din total.

**Siderurgia** este reprezentată în municipiul Hunedoara de cel mai mare combinat siderurgic din România, fostul *Combinatul Siderurgic Hunedoara – Siderurgica S.A.*, în prezent *S.C. ArcelorMittal Hunedoara*. În anul 2009, S.C. ArcelorMittal Hunedoara a primit aprobarea investiției pentru un nou laminor, în anul 2010 s-au demarat lucrările, pentru ca în decembrie 2011 lucrările la noul laminor de europrofile să fie finalizate, Hunedoara devenind astfel singurul producător de acest tip de profile din România. Anul 2012 aduce finalizarea modernizării noului laminor și începerea producției de profile economice laminate la cald, conform normelor europene. La nivelul anului 2011 erau 820 de angajați. Combinatul siderurgic ArcelorMittal Hunedoara, subsidiară a celui mai mare producător de oțel din lume ArcelorMittal, a consemnat în anul 2010 o cifră de afaceri de 282,4 milioane de lei, în scădere cu aproape jumătate față de nivelul anului 2008 (592 milioane lei) și pierderi de 64,4 milioane de lei. Veniturile au fost de 402,6 milioane de lei (95,1 milioane euro), în creștere cu 23%, în timp ce cheltuielile au crescut cu 8%, de la 391 milioane de lei la 422 milioane de lei.

În anul 2011, a înregistrat o cifră de afaceri de 388 milioane lei (91,7 milioane euro). Creșterea a fost cu 37% față de 2010 și în același timp, pierderile au scăzut la 19,8 milioane lei, mai mici de 3,2 ori, față de anul precedent.

În anul 2012, cu un număr de 800 de angajați, societatea a înregistrat o cifră de afaceri de 435,6 milioane lei (98 milioane euro), în creștere cu 12,2% față de nivelul de 388 milioane lei atins în 2011, însă pierderile aproape s-au dublat, la 37,6 milioane de lei (8,4 milioane euro). Totodată, vânzările companiei au crescut în volum de aproape trei ori față de 2011, susținute în special de livrările pe piața turcă.

**Industria de prelucrare a lemnului** este una dintre ramurile vechi ale industriei. În Municipiul Hunedoara, industria de exploatare și prelucrare a lemnului este reprezentată de **S.C. Ameritech S.A.**, societate care a fost înființată în anul 2003, cu capital american și românesc.

Activitatea a început cu un mic departament de prelucrare lemn, care ulterior s-a dezvoltat. În prezent prelucrează lemnul de la buștean până la produsul finit, iar principalele grupe de produse sunt:

construcții din lemn, mobilier de grădină, mobilier casnic, cherestea, paletă și ambalaje din lemn. În cadrul societății s-a dezvoltat și un departament de tâmplărie PVC, care dispune de dotare cu utilaje de ultimă generație furnizate de firme cu prestigiu din Germania.

### Principalele companii din sectorul industrial

- Dar Draxlmaier Automotive – Hunedoara este una din cele 60 de locații ale firmei care are reprezentanțe în peste 20 de țări. S-a înființat în anul 2010 având ca principal obiect de activitate fabricarea de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule și motoare de autovehicule. **Obiect principal de activitate:** fabricarea de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule
- ArcelorMittal Hunedoara SA face parte din grupul ArcelorMittal, lider mondial în producția oțelului, activând în peste 60 de țări. La Hunedoara compania produce oțel și profile lungi turnate continuu și laminate la cald. În anul 2012 s-a finalizat o investiție de 45 milioane euro într-un nou laminor care permite fabricarea de profile laminate la cald conform normelor europene. **Cifra de afaceri** – 436 milioane lei (2012). **Obiect principal de activitate:** producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje

### Principalii angajatori, pentru 2013:

- Dar Draxlmaier Automotive SRL - 1 516 angajați
- Spitalul Municipal „Dr.Alexandru Simionescu” – 831 angajați
- ArcelorMittal Hunedoara - 585 angajați

### Navetism

Din punct de vedere al navetismului practicat din municipiul Hunedoara către alte localități, se poate observa că centrele polarizatoare sunt reprezentate de principalii poli economici, atât la nivel regional, cât și la nivel național. Astfel că, Deva este principalul punct de polarizare la nivel regional, unde mai bine de 0.15 % din populația ocupată lucrează – generând un flux de 3.675 de navetiști, fiind urmată de Timișoara, și Cluj-Napoca. Datele din tabelul de mai jos sunt furnizate de INS pentru anul 2014.

**Tabel 5 - Navetism anul 2014, sursa: INS**

| Localitatea gazdă pentru navetiști | Localitatea de pornire a navetismului | Număr persoane care lucrează din UAT în altă localitate | Număr populație ocupată din UAT de referință | Procent |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------|
| <b>ALBA IULIA</b>                  | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 22                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>ARAD</b>                        | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 46                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>PITESTI</b>                     | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 9                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>BACAU</b>                       | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 2                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>ORADEA</b>                      | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 19                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>BISTRITA</b>                    | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 8                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>BRASOV</b>                      | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 17                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>BRAILA</b>                      | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 2                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>RESITA</b>                      | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 15                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>CLUJ-NAPOCA</b>                 | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 71                                                      | 25286                                        | 0,00    |
| <b>CONSTANTA</b>                   | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 4                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>TARGOVISTE</b>                  | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 1                                                       | 25286                                        | 0,00    |
| <b>CRAIOVA</b>                     | MUNICIPIUL HUNEDOARA                  | 16                                                      | 25286                                        | 0,00    |

|                       |                             |             |              |             |
|-----------------------|-----------------------------|-------------|--------------|-------------|
| <b>GALATI</b>         | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 2           | 25286        | 0,00        |
| <b>TARGU JIU</b>      | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 6           | 25286        | 0,00        |
| <b>MIERCUREA CIUC</b> | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 2           | 25286        | 0,00        |
| <b>DEVA</b>           | <b>MUNICIPIUL HUNEDOARA</b> | <b>3675</b> | <b>25286</b> | <b>0,15</b> |
| <b>CALARASI</b>       | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 2           | 25286        | 0,00        |
| <b>SLOBOZIA</b>       | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 1           | 25286        | 0,00        |
| <b>IASI</b>           | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 4           | 25286        | 0,00        |
| <b>GIURGIU</b>        | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 4           | 25286        | 0,00        |
| <b>BAIA MARE</b>      | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 3           | 25286        | 0,00        |
| <b>TARGU MURES</b>    | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 15          | 25286        | 0,00        |
| <b>PIATRA NEAMT</b>   | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 6           | 25286        | 0,00        |
| <b>PLOIESTI</b>       | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 7           | 25286        | 0,00        |
| <b>SATU MARE</b>      | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 2           | 25286        | 0,00        |
| <b>SIBIU</b>          | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 37          | 25286        | 0,00        |
| <b>TIMISOARA</b>      | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 208         | 25286        | 0,01        |
| <b>BUCURESTI</b>      | MUNICIPIUL HUNEDOARA        | 232         | 25286        | 0,01        |

La nivel local, din datele furnizate de principalii angajatori, pentru Recom Sid, se înregistrează următoarele fluxuri:

| <b>Direcții de navetism pentru personal (program de lucru 7-15, 15-23, 23-7)</b> |                                |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Micro 4,7,5                                                                      | str.22 Decembrie Poarta Zgurii |
| Str. Chizid                                                                      |                                |
| Deva                                                                             |                                |
| Calan                                                                            |                                |
| Bosorod                                                                          |                                |
| Ghelari                                                                          |                                |
| Teliuc                                                                           |                                |
| Pestisul Mic                                                                     | platforma AMH (OE2)            |
| Micro 4,7,5                                                                      |                                |

Pentru transportul mărfurilor (aproximativ 600 tone/lună – intrări și ieșiri), traseul preferat este intrarea în Hunedoara pe DJ 687 – B-dul Traian – Str. 22 Decembrie (Poarta Zgurii).

### 2.1.3 Contextul dezvoltării spațiale a rețelelor de transport și conectivitate regională, națională și europeană

#### *Context programatic*

Căile majore de transport și comunicație joacă un rol determinant în dezvoltarea economică și socială a teritoriului, cu atât mai mult în contextul European, al pieței unice, în care este asigurată liberă circulație a bunurilor, serviciilor, capitalurilor și persoanelor, și al spațiului Schengen la care România aspiră. În acest context, o infrastructură de transport funcțională și optimizată reprezintă un avantaj

major în competiția națională și internațională, precum și un mod de a stimula exporturile, turismul și creșterea inteligentă.

Conceptul de Coridoare Pan-Europene, încă adesea utilizat pentru a descrie culoarele prioritare de transport din estul Europei, a fost dezvoltat în 1994 la Conferința Pan-Europeană din Creta în scopul coordonării investițiilor în rețeaua de transport transcontinentală în absența unei autorități centrale de supervizare în state externe limitei Uniunii. Această politică agreată în comun s-a materializat în rutele a 10 coridoare „Pan-Europene”, în scopul reducerii disparităților între vestul dezvoltat și est. Ulterior datei de 1 Ianuarie 2007, odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, noțiunea de Coridor pentru România a fost înlocuită de mecanismele proprii ale Uniunii, respectiv rețeaua TEN-T și proiectele sale prioritare.



**Figura 10 - Coridoarele Pan-Europene. Coridorul IV rutier și feroviar cu cele două ramificații de pe teritoriul României. Sursa: wikipedia.org**

În anul 2013, în cadrul Zilelor TEN-T de la Tallinn, a fost dezvoltată o nouă politică privind transporturile, hotărându-se trecerea de la proiecte distincte pentru Europa de Est și de Vest la proiecte unitare transcontinentale, reunind cele 30 de Proiecte Prioritare din rețeaua TEN-T în rute unitare transcontinentale de completare a legăturilor est-vest și nord-sud, care au lipsit din planurile de până acum<sup>4</sup>. În acest sens, finanțarea pe transport va urmări sprijinirea optimizării rețelei centrale (TEN-T Core Network), care va forma o coloană vertebrală pentru transportul în piața unică Europeană, și accesul la aceasta prin rețeaua globală de rute (TEN-T comprehensive, rețeaua de extinsă de drumuri europene și naționale cu rol de alimentare a rețelei principale), urmărind ca până în anul 2050 majoritatea cetățenilor din Europa să se regăsească la mai puțin de 30 minute pe rețeaua rutieră de TEN-T Core<sup>5</sup>.

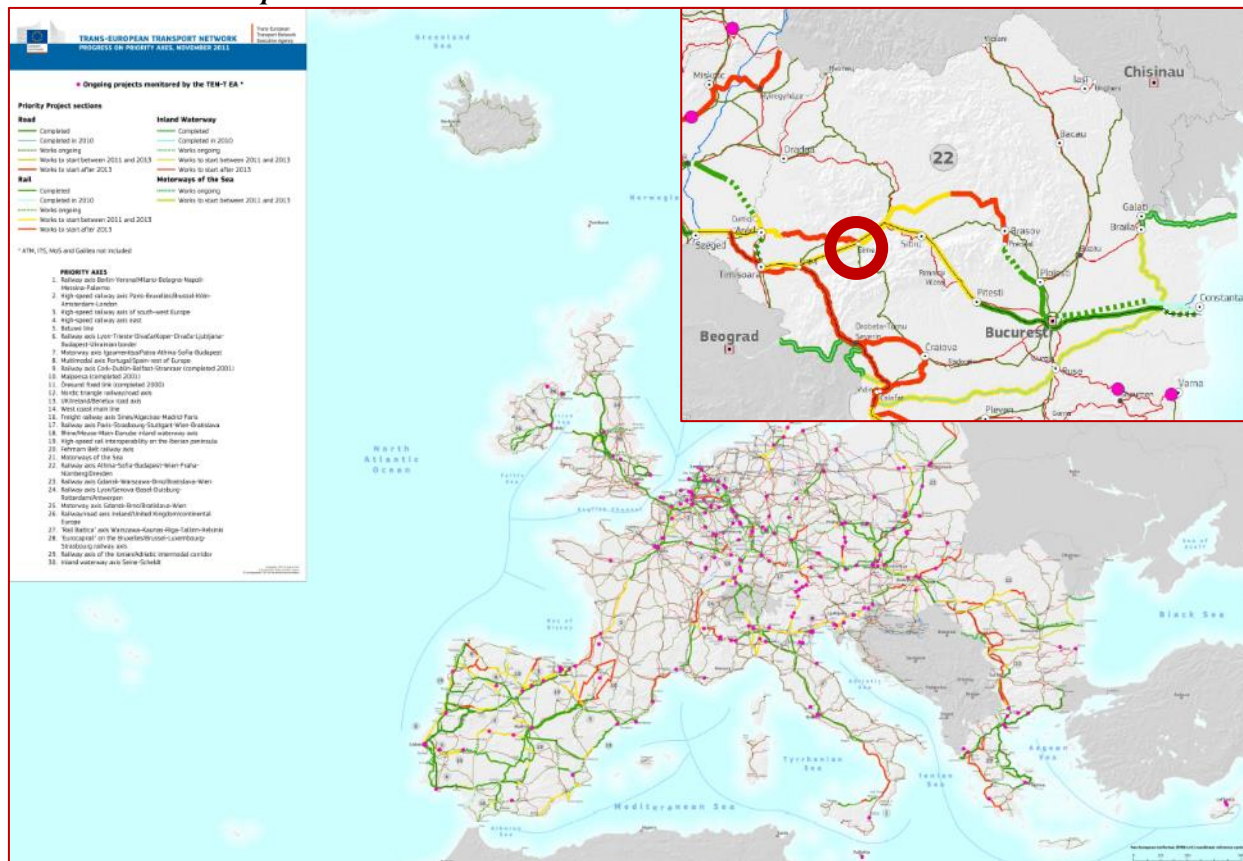
Industria de transport reprezenta în deceniul trecut peste 6% din produsul intern brut (PIB) al Uniunii Europene, peste 6% din forța de muncă, 40% din investițiile Statelor Membre și 30% din consumul de energie din UE, cifrele actuale fiind în creștere. Acest sector a înregistrat o creștere constantă în ultimele două decenii, de 2,3% pe an la transportul de bunuri și 3,1% la cel de pasageri (IER, 2005).

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-t-tallin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-t-tallin_en.htm)

<sup>5</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-525\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_en.htm)

Până în 2050, transportul de marfă intra-european este așteptat să crească cu 80%, iar cel de pasageri, cu 50% (CE, 2014). În practică însă, cu precădere la nivelul Europei de Est, există o serie de condiționări puternice pentru dezvoltarea regiunilor și orașelor, precum existența verigilor lipsă la nivelul infrastructurii majore Europene de transport, calitate și disponibilitate scăzută a infrastructurii de transport, fragmentare între modurile de transport și interoperabilitate redusă.

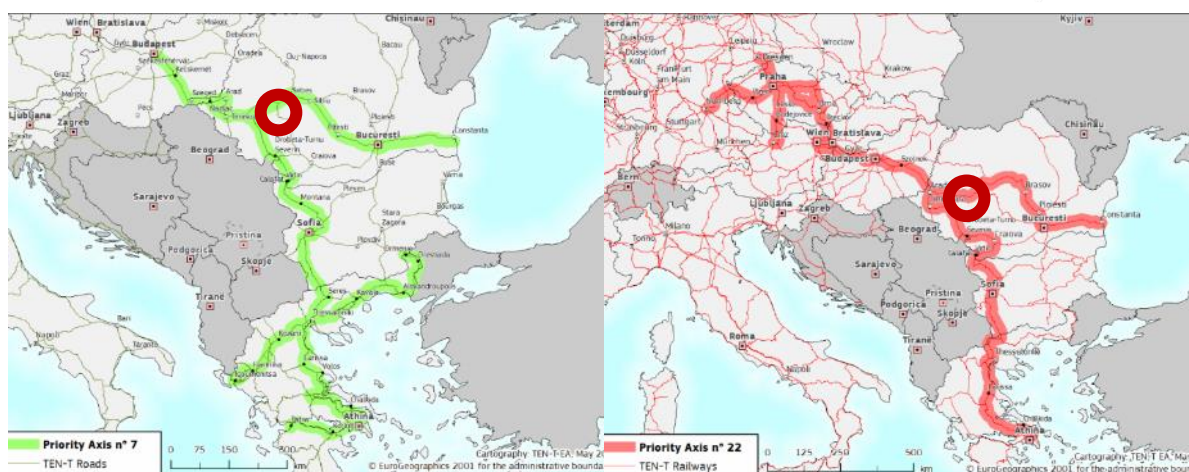
### **Conectivitatea Europeană**



**Figura 11 - Lista celor 30 de proiecte prioritare TEN-T, la ultima raportare (2011). La 15 km de Hunedoara, Simeria reprezintă unul dintre nodurile bi-modale ale rețelei de pe teritoriul României. Sursa: ec.europa.eu**

România este străbătută de două dintre cele 30 de proiecte prioritare (PP) ale Uniunii Europene pentru dezvoltarea rețelei TEN-T, ambele de deosebită relevanță pentru aria de studiu a Municipiului Hunedoara, întrucât se regăsesc în imediata proximitate față de aceasta (15 km) și reprezintă factori majori pentru stimularea competitivității economice viitoare a acesteia:

1. Proiectul Prioritar 7, rutier, denumit oficial "Axa de autostrada Igoumenitsa/Patra-Atena-Sofia-Budapesta"
2. Proiectul Prioritar 22, feroviar, denumit oficial "Axa feroviara Atena-Sofia-Budapesta-Viena-Praga-Nürnberg/Dresda"
3. Proiectul Prioritar 18, naval, denumit oficial „Axa navala internă Rin/Meuse-Main-Dunăre”



**Figura 12 - Proiectele prioritare 7 și 22 pentru dezvoltarea rețelei TEN-T Core. Sursa: ec.europa.eu**

Această abordare integrată reprezintă pentru România, și implicit Municipiul Hunedoara, un punct esențial pentru dezvoltarea economiei și a mobilității forței de muncă, pentru reducerea disparităților în raport cu zonele vestice și pentru implementarea Pieței Interne. O ilustrare elocventă a necesității investițiilor pentru conectarea cu Europa de vest o reprezintă figura alăturată, a stadiului dezvoltării autostrăzilor în anul 2015. Prin implementarea conexiunilor prevăzute la nivel european și transpuse în programele operaționale la nivel național, Municipiul Hunedoara poate

profita de poziționarea strategică geografică pentru a-și valorifica resursele disponibile (capital uman, rezerve de teren strategice, infrastructuri existente și capital economic).



**Figura 13 - Disparități de dezvoltare a rețelor de transport rutier la nivel European. Sursa: prelucrare [wikimedia.org](http://wikimedia.org)**

## Contextul național

Municipiul Hunedoara face parte din sistemul de orașe mici și mijlocii din vestul României, ocupând alături de Municipiul Deva pozițiile 36, respectiv 35 în ordinea descrescătoare a numărului de locuitori la recensământul din 2011 în lista localităților urbane ale României, din 317 în total, și formând împreună cu acesta un binom urban polarizator pentru arealele din jur.

Din punct de vedere al conectivității rutiere la nivel național, Municipiul Hunedoara se regăsește la 11 km de drumul European E79 (Ungaria – Oradea – Deva – Târgu-Jiu – Craiova – Calafat – Sofia – Salonic) și la 20 de km de Autostrada A1 (nod Simeria), actualmente de legătură cu Sebeș – Sibiu și în viitor, cu Municipiul București spre est și Arad – Nădlac – Ungaria spre vest. La nivel de conexiuni feroviare, prin intermediul secției 207 Simeria- Hunedoara, Municipiul este conectat la Magistrala 200 Brașov – Sibiu – Simeria – Arad – Curtici.

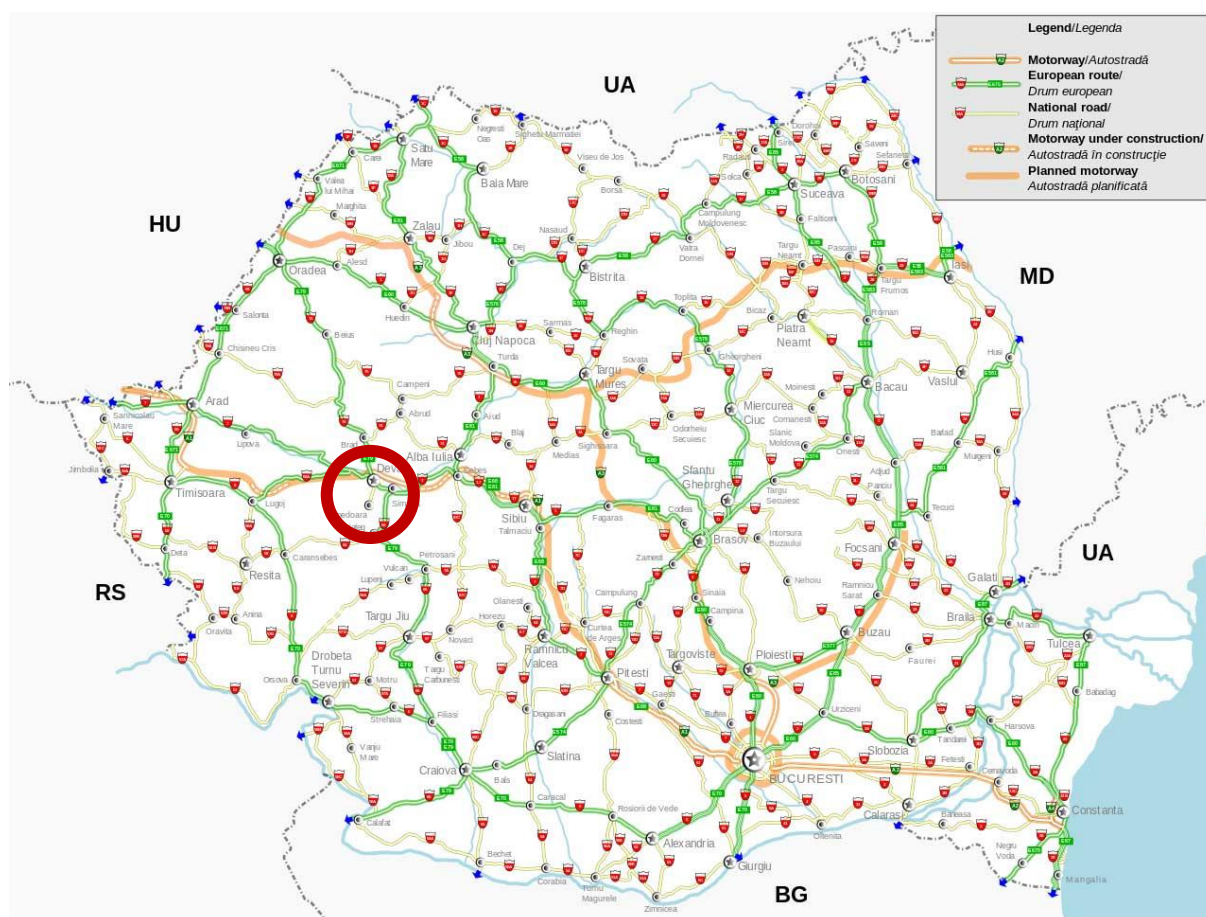


Figura 14 - Rețeaua de autostrăzi, drumuri europene și naționale în România. Sursa: wikipedia.org

Distanțele către centrele urbane de interes, naționale și internaționale, precum și timpii medii de parcurs<sup>6</sup> cu autoturismul sunt ilustrate mai jos:

Tabel 6 - Poziționarea Municipiului Hunedoara pe rute de transport rutier în raport cu principalele centre urbane naționale și internaționale

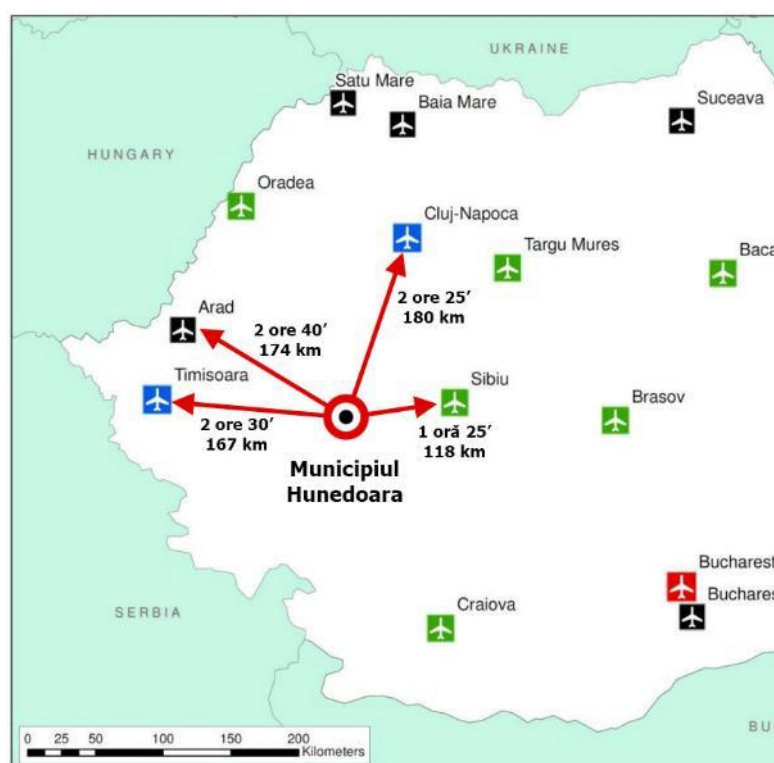
| Destinație | Distanță | Timp mediu de | Viteză medie |
|------------|----------|---------------|--------------|
|------------|----------|---------------|--------------|

<sup>6</sup> Calculele pentru timpii medii de parcurs au fost realizate cu ajutorul Google Maps și algoritmului de calcul al aplicației, și validate cu rezultatele crowdsourced ale aplicației Waze bazate pe valorile medii înregistrate prin GPS

|                       |     | parcurs (minute) | parcurs (km/h) |
|-----------------------|-----|------------------|----------------|
| <b>Sibiu</b>          | 126 | 86               | 87.9           |
| <b>Arad</b>           | 171 | 147              | 69.8           |
| <b>Cluj-Napoca</b>    | 173 | 142              | 73.1           |
| <b>Timișoara</b>      | 175 | 158              | 66.5           |
| <b>Brașov</b>         | 275 | 206              | 80.1           |
| <b>București</b>      | 409 | 307              | 79.9           |
| <b>Budapesta (HU)</b> | 434 | 301              | 86.5           |
| <b>Belgrad (RS)</b>   | 324 | 294              | 66.12          |
| <b>Sofia (BG)</b>     | 503 | 481              | 62.74          |

Se remarcă la nivel național valori medii ale vitezei de deplasare către destinații dinspre vest foarte scăzute, sub 70 km/oră (Arad – 69.8 kmph, Timișoara – 66.5 kmph). Calitatea conexiunii către poarta vestică este scăzută, ceea ce afectează în momentul de față transportul transnațional de pasageri și mai ales, pe cel de marfă.

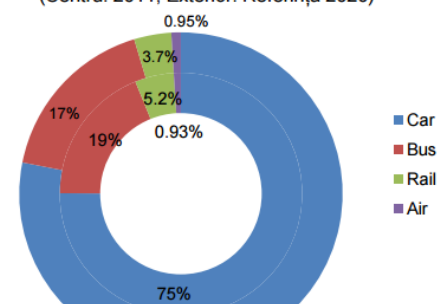
Poziția Municipiului Hunedoara în raport cu principalele aeroporturi din zonă este una relativ îndepărtată (118 km, respectiv aproximativ o oră și jumătate timp de parcurs cu autoturismul până la Aeroportul Sibiu). Similar regiunii Brăila-Galați, Hunedoara se regăsește într-o izolare relativă față de nodurile aeroportuare naționale, având însă avantajul localizării la 2 ore și 30 minute de singurele două aeroporturi clasificate ca „hub-uri internaționale” din țară (Timișoara, Cluj-Napoca).



**Figura 15 - Poziționarea Municipiului Hunedoara față de principalele aeroporturi din proximitate. Sura: prelucrare după MPGT**

Proгноzele realizate pentru Modelul Național de Transport (an de bază 2011) ale demersului de fundamentare pentru Master

**Figura 2.4 Cote modale transport pasageri**  
(Centru: 2011, Exterior: Referință 2020)

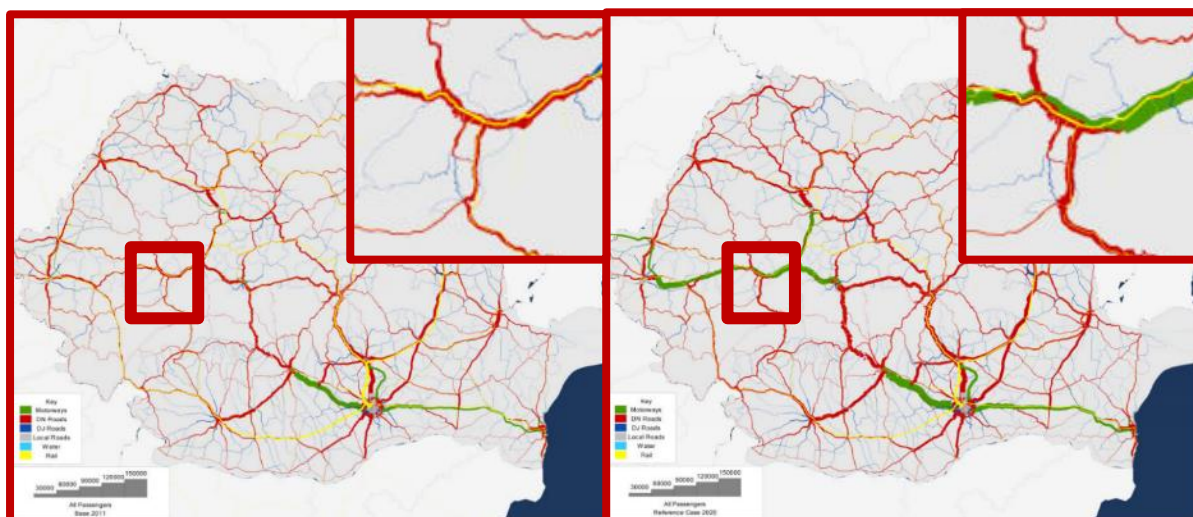


**Figura 16 - Cote modale transport pasageri 2011-2020. Sursa: AECOM**

Planul General de Transport (MPGT) s-au bazat pe o serie de transformări generale de mare impact ale modurilor de transport pentru ultimii ani, de relevanță ridicată pentru premisele dezvoltării Municipiului Hunedoara fiind scăderea accentuată a ponderii modale a transportului feroviar de pasageri (reducere de 39% a numărului de pasageri-km din anul 2007) și a unei creșteri constante a celui rutier. Scenariul de referință corespundent anului 2020 relevă următoarele caracteristici:

- O creștere totală a numărului de călătorii zilnice cu 10,7% și a numărului de pasageri-km de 26.9%;
- O creștere constantă a gradului de motorizare, de la 19.3 la 24.9%;
- O scădere a cotei modale de transport feroviar de pasageri, de la 5.2% la 3.7%.

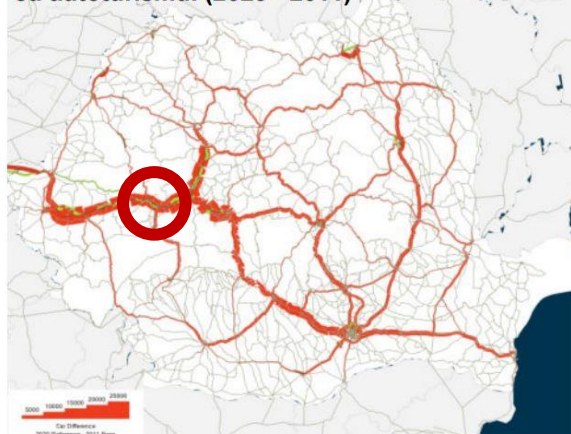
Problema majoră, în perspectivă, este reprezentată așadar de creșterea semnificativă a gradului de motorizare și utilizării autoturismelor, în detrimentul sectorului feroviar, care reprezintă în mod ideal un mijloc de transport mai eficient din punct de vedere al costurilor și mai sustenabil decât autoturismul personal.



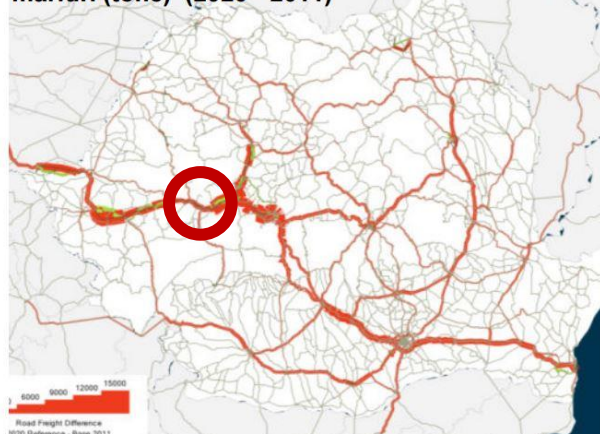
**Figura 17 - Volumele zilnice de pasageri pe moduri, 2011 (stânga) și 2020 (dreapta). Vignete: tranzitul pe A1 în proximitatea Hunedoara și pe drumurile de conectare a Municipiului cu aceasta. Sursa: AECOM**

Proiecțiile pentru anul 2020 la nivel național, considerând realizarea completă a Autostrăzii A1 București-Nădlac, indică o modificare semnificativă a volumelor de pasageri ce vor tranzita culoarul în proximitatea Municipiului Hunedoara, fără însă a avea un impact semnificativ asupra tranzitului prin localitate, însă creând avantaje de vad ce pot fi valorificate prin dezvoltarea economiei productive și a serviciilor logistice. Scenariul pentru volumele zilnice de mărfuri transportate (tone) la nivelul anului 2020 prezintă o creștere similară, mai accentuată însă, odată cu devenirea traseului București – Pitești – Sibiu – Nădlac a principalului coridor de transport marfă către vestul Europei.

**Figura 4.4 Variația fluxurilor de călătorii zilnice cu autoturismul (2020 - 2011)**



**Figura 4.5 Variația volumului zilnic de transport mărfuri (tone) (2020 - 2011)**



**Figura 18 - Variația fluxurilor de călătorii și mărfuri, zilnic (2020 - 2011). Sursa: Analiza rezultatelor Modelului Național de Transport realizată de AECOM**

În 2015, Comisia Europeană a adoptat Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) pentru perioada 2014-2020, un pachet de investiții în valoare de aproape 9.5 miliarde EUR din fondurile regionale ale UE, care urmează să fie investite în proiecte de transport, mediu și energie. Suma reprezintă aproape jumătate din cele 23 mld. EUR alocate pentru România în cadrul politicii de coeziune a Uniunii<sup>7</sup>. Programul va pune în practică Masterplanul Național privind transportul, strategia sectorului românesc de transport pentru următorii ani.

În cadrul POIM 2014-2020, se regăsesc următoarele proiecte majore prioritare de relevanță ridicată pentru aria de studiu:

**Tabel 7 - Lista proiectelor majore cu impact ridicat asupra dezvoltării Municipiului Hunedoara din POIM. Sursa: POIM 2014-2020**

| Nr. Crt. POIM | Denumire proiect                                                                                                | Depunere | Începere implementare | Finalizare |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------|------------|
| 1.            | Fazarea autostrăzii Lugoj-Deva (loturi 2-4)                                                                     | 2015/ VI | 2016/ I               | 2018/ I    |
| 2.            | Fazarea autostrăzii Sebeș-Turda (loturi 1-4)                                                                    | 2015/ IV | 2016/ I               | 2018/ I    |
| 4.            | Fazarea autostrăzii Timișoara-Lugoj (lot 2)                                                                     | 2015/ IV | 2016/ I               | 2018/ I    |
| 20.           | Fazarea proiectului reabilitarea cale ferată tronson Coșlariu - Vințu de Jos - Simeria (TEN-T CORE)             | 2016/ I  | 2016/ I               | 2018/ I    |
| 23.           | Reabilitare linie de cale ferată Radna-Gurasada-Simeria, tronson 1 Simeria-km 614 Simeria - Km. 614 (TENT CORE) | 2016/ I  | 2017/ I               | 2021/ IV   |
| 75.           | Fazarea reabilitării DN 76 Deva- Oradea (Alte rețele)                                                           | 2015/ IV | 2016/ I               | 2018/ I    |

Aceste proiecte vor asigura conectivitatea, prin punctele Deva (14 km distanță) și Simeria (16 km distanță) pentru Municipiul Hunedoara la rețeaua TEN-T, implicit la Europa de Vest, însă și la destinații de importanță ridicată la nivel național (spre exemplu, prin tronsonul Sebeș-Turda, la Aeroportul Internațional „Avram Iancu” din Cluj-Napoca. Municipiul Hunedoara trebuie, în aceste

<sup>7</sup> EC, „EU will invest nearly €9.5 billion in Romania for transport, environment and energy”, 10 iulie 2015, hyperlink [https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/eu-will-invest-nearly-eu95-billion-romania-transport-environment-and-energy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/eu-will-invest-nearly-eu95-billion-romania-transport-environment-and-energy_en)

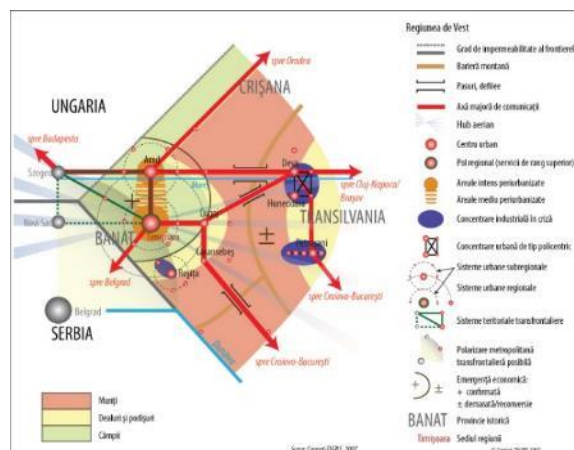
condiții, să își canalizeze eforturile pentru optimizarea conexiunii cu aceste coridoare și să își asigure o competitivitate și atractivitate pe piața națională, pe care se află în competiție cu alte orașe mici și mijlocii din regiunile vest și nord-vest.

### **Analiza regională și județeană**

Cum a fost iterat într-un punct anterior, Municipiul Hunedoara este localizat în centru-vestul României, făcând parte din Regiunea de Dezvoltare Vest și din Județul Hunedoara.

Regiunea de Dezvoltare V Vest, ca entitate teritorială fără personalitate juridică (statistică), a fost constituită în anul 1998 prin asocierea consiliilor județene Timiș, Arad, Caraș-Severin și Hunedoara. Regiunea reprezintă una dintre cele 6

de graniță, învecinându-se la N-V cu Ungaria și la S-V cu Serbia.



**Figura 19 - Sistemul regional. Sursa: Cugnat Tigris**

La nivel regional, Municipiul Hunedoara este integrat sistemului Deva-Hunedoara-Simeria-Călan (concentrare urbană de tip policentric), având conexiuni puternice cu municipiul Arad și polul național de creștere Timișoara, deși a fost arătat în secțiunea anterioară faptul că aceste legături, cel puțin la nivel rutier, sunt în momentul de față neperformante.

Așa cum se arată în Planul de Dezvoltare Regional pentru Regiunea Vest 2014-2020 (PDR Vest), infrastructura de transport regională este particulară la nivel național din perspectiva existenței pe teritoriul acesteia a tuturor celor trei culoare de transport (rutier, feroviar, naval) care traversează România: Axa rutieră Igoumenitsa/Patra-Budapesta, axa feroviară Atena-Nürnberg/Dresda, axa navală Rin-Dunăre. De asemenea, regiunea este traversată de un număr de 5 drumuri europene, dintre care trei clasificate ca drumuri europene principale (E 68 Ungaria – Nădlac – Arad – Deva – Sibiu – București, E70 Serbia – Timișoara – Craiova – București, E79 Ungaria – Borș – Valea Jiului), iar două, ca drumuri europene secundare (E671 Arad – Timișoara, E673 Lugoj – Deva).

La nivel de suprapunere cu culoarele TEN-T, infrastructura majoră rutieră corespunde acestora prin autostrada A1, DN6 Lugoj – Băile Herculane și DN59 Timișoara – Moravița. Rețeaua extinsă TEN-T se suprapune traseelor DN79 Arad-Oradea și DN66 Simeria-Petroșani. În ceea ce privește transportul feroviar, rețeaua TEN-T Core se suprapune magistralelor 200 Curtici – Arad – Simeria, 900 Timișoara – Băile Herculane, 922 (secundară) Timișoara-Moravița și 217 (secundară) Timișoara – Arad.

Pentru transportul aeroportuar, regiunea este deservită de aeroportul Timișoara, care face parte din rețeaua de bază TEN-T, și aeroportul regional Arad.

Autostrada A1, așa cum a fost arătat într-un capitol anterior, are potențial de a deveni principala axă de transport regională, subscrisă axei majore de transport național și internațional aferentă proiectului prioritar TEN-T 7. În acest context, asigurarea legăturilor optime cu coridorul a localităților precum Municipiul Hunedoara devine prioritară; în lipsa acestora, autostrada poate deveni, din avantaj competitiv major, o barieră în calea dezvoltării teritoriale și economice a municipiului.

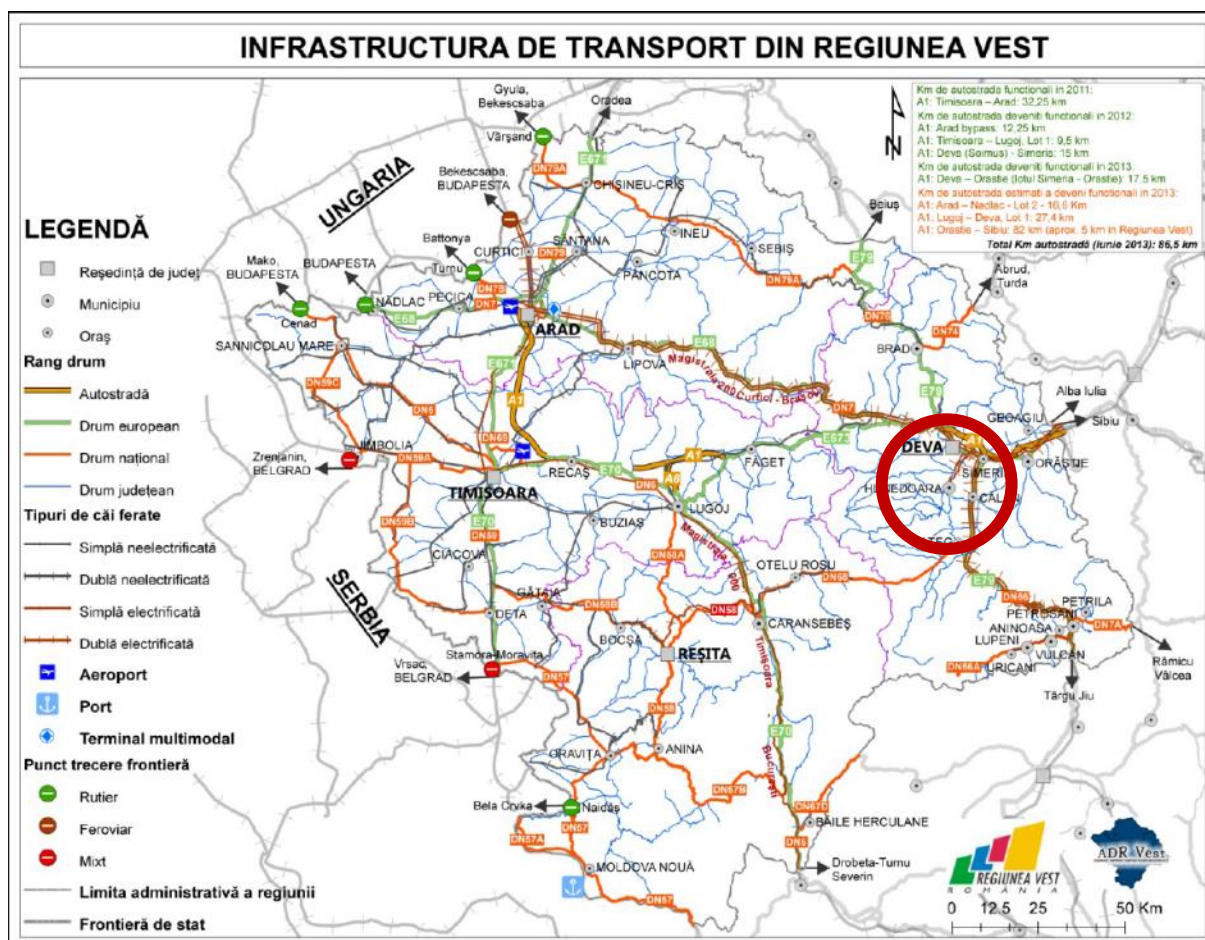


Figura 20 - Infrastructura de transport din Regiunea de Vest, cu localizarea Mun. Hunedoara. Sursa: adrvest.ro

La nivelul anului 2014, conform datelor furnizate de către baza de date TEMPO INS, se remarcă o densitate a drumurilor de aproape 33.5 km / 100 km<sup>2</sup> pentru Regiunea Vest și o densitate raportată la populația stabilă de 591.13 km / 100,000 locuitori. Din tabelul de mai jos se remarcă faptul că Județul Hunedoara ocupă **poziția I** atât în ceea ce privește densitatea drumurilor în raport cu suprafața județului (46.99 km / 100 kmp), cât și în ceea ce privește densitatea raportată la populație.

**Tabel 8 - Densitatea drumurilor la nivel regional și comparativ județean, pentru anul 2014. Sursă date: INS TEMPO**  
Densitatea drumurilor la nivel regional și județean, pentru anul 2014

|                      | Kml drumuri total | Suprafata (km) | Densitate / 100 kmp | Km / 100,000 locuitori <sup>8</sup> |
|----------------------|-------------------|----------------|---------------------|-------------------------------------|
| <b>Regiunea VEST</b> | 10727             | 32028          | 33.49               | 591.13                              |
| <b>Arad</b>          | 2391              | 7754           | 30.84               | 559.71                              |
| <b>Caras-Severin</b> | 1970              | 8514           | 23.14               | 685.15                              |
| <b>Hunedoara</b>     | <b>3319</b>       | <b>7063</b>    | <b>46.99</b>        | <b>818.14</b>                       |
| <b>Timis</b>         | 3047              | 8697           | 35.04               | 438.88                              |

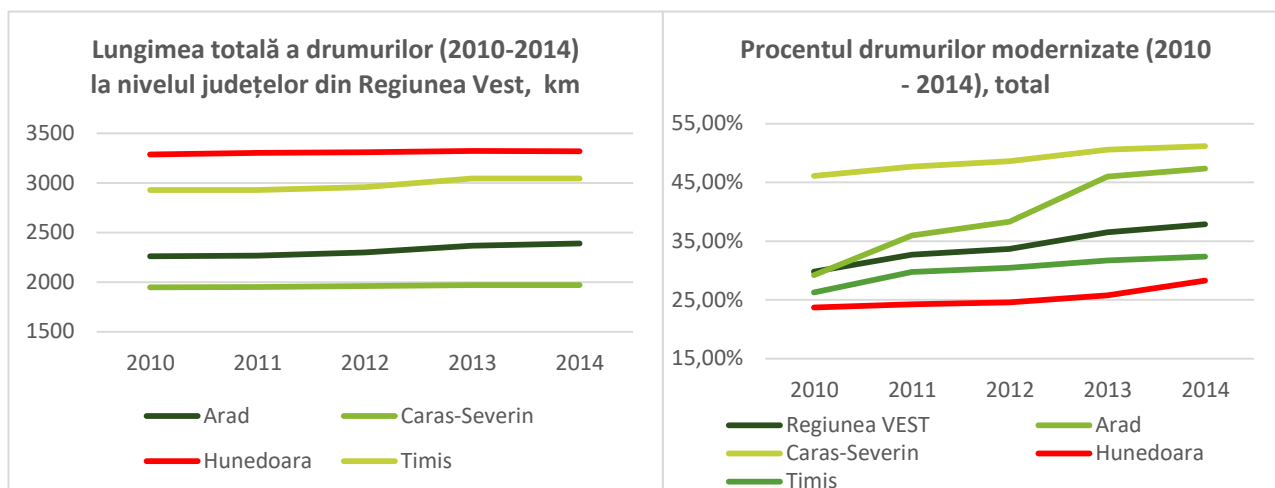
Este de menționat existența diferențelor notabile între clasamentul pentru anul 2014 și cel pentru anul 2011, realizat pentru PDR 2014-2020 și utilizat de către Strategia de Dezvoltare a Municipiului

<sup>8</sup> Populația rezidentă la 1 iulie, conform datelor furnizate de INS

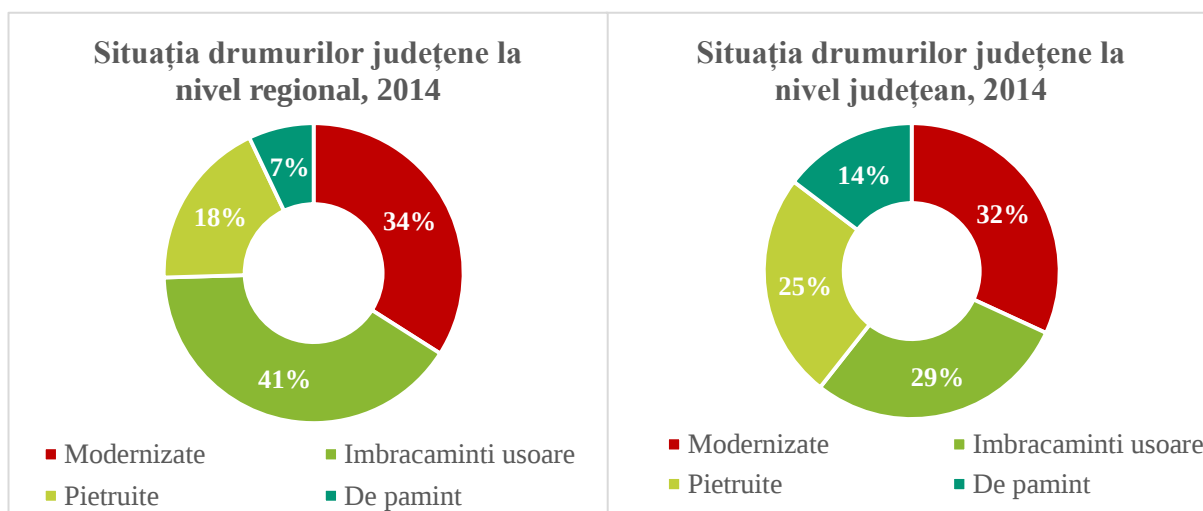
Hunedoara 2014-2020, în parte datorită creșterii numărului de kilometri efectivi de drum pentru județ (de la 3289 km la 3319 km), dar mai ales datorită utilizării cifrelor raportate INS pentru 2014 privitor la populația înregistrată în Județul Hunedoara, 405,676, cu aproximativ 80,000 locuitori mai puțin decât valoarea de recensământ 2011. Dacă se consideră cifra RPL 2011, valoarea indicatorului densitate drumuri raportat la populație pentru județul Hunedoara ar fi de 683.38 km / 100.000 locuitori, ceea ce ar clasa județul pe locul 2 regional, după județul Caraș-Severin.

În ceea ce privește evoluția lungimii totale a drumurilor (2010 – 2014) la nivel comparativ județean, se observă o creștere nesemnificativă, de 0.91 procente, pentru județul Hunedoara, cea mai scăzută din regiune, pe locul I fiind județul Arad, cu o creștere de 5.80 procente.

Dacă la nivel de cifre absolute județul Hunedoara este lider regional în ceea ce privește lungimea rețelei rutiere, datele privind gradul de modernizare a infrastructurii de transport rutier arată faptul că acesta se situează pe ultimul loc în ceea ce privește procentul de drumuri (total) modernizate, de 28.6% în anul 2014. Comparativ, județul Caraș-Severin prezintă un procent de peste jumătate drumuri modernizate din total (51.17%).



**Figura 22 - Lungimea totală a drumurilor și procentul drumurilor modernizate la nivel regional, 2010-2014. Sursă date: INS TEMPO**

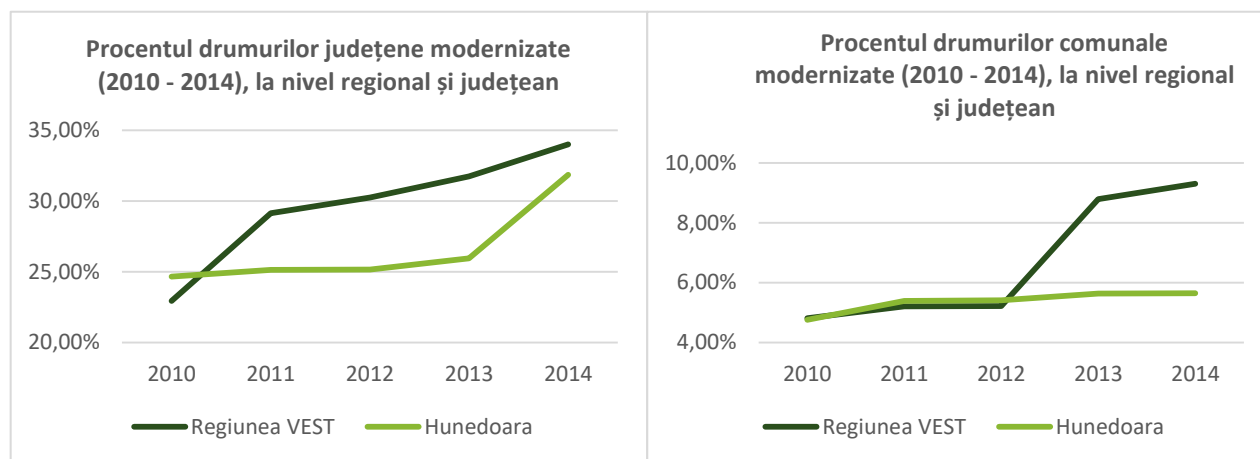


**Figura 21 - Comparație între situația drumurilor județene la nivel județean și regional, 2014**

În ceea ce privește drumurile județene, gradul acestora de modernizare se situează ușor peste media națională (30.76%) atât la nivelul regiunii cât și cel al județului (34.0%, respectiv 31,86%). Este de menționat faptul că lungimea de drumuri județene din Jud. Hunedoara a scăzut net în perioada 2010-2014 cu 28 km, urmare printre altele și a declasificării DJ 687L, DJ 706C, DJ 709K<sup>9</sup>. Procentul redus, atât la nivel regional cât și județean, al drumurilor județene cu îmbrăcămînți bituminoase sau asfaltice poate fi identificat ca o problemă în contextul profilului economic industrial al regiunii, care reclamă nevoia de drumuri cu durată mare de exploatare, utilizabile pentru traficul greu.

Se observă un procent foarte ridicat (41% din total, regional) și ridicat (29%, județean) al drumurilor cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare, ceea ce implică vulnerabilități pe termen lung datorită stării reduse de calitate și durabilitate, aceste drumuri neputând să deservească în mod eficient nevoia județului de conectare la rețelele majore de transport. De departe cea mai mare problemă o reprezintă prezența în județ a unui procent de peste o treime (39%) de drumuri cu calitate net inferioară și acoperământ pietruit sau de pământ.

Cu o lungime totală de 1506 kml, drumurile comunale din Județul Hunedoara au suferit extinderi nesemnificative, dar și eforturi foarte slabe de modernizare, situația din 2014 prezentând un procent adițional de numai 0.89% drumuri comunale modernizate, pentru un total de 5.64%. Comparativ, valoarea la nivel național este de 9.65% iar cea de la nivel regional, de 9.30%. Se remarcă în graficul următor o evoluție aproape dublă a valorii la nivel regional în perioada 2012-2014, datorată în parte investițiilor în infrastructură comunală a altor județe în contextul programatic 2007-2013 și al Programelor Operaționale, o oportunitate pe care Județul Hunedoara nu a utilizat-o la potențialul pe care l-au oferit orașelor mici și mijlocii și Centrelor Urbane din România.



**Figura 23 - Evoluția procentelor drumurilor comunale și județene modernizate, la nivel regional și județean, pentru perioada 2010-2014. Sursă date: INS TEMPO**

În mod specific Județului Hunedoara, infrastructura rutieră majoră este compusă din (subliniat, rutele de importanță majoră pentru Municipiul Hunedoara):

<sup>9</sup> NOTĂ DE FUNDAMENTARE la Hotărârea Guvernului nr. 782/2014 pentru modificarea anexelor la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice

**Tabel 9 - Tipurile și categoriile de drumuri din Județul Hunedoara**

| Tip și categorie drum                                  | Indicativ             | Tronson                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Autostradă (TEN-T)</b>                              | A1                    | <u><b>Șoimuș – limita județ Alba (în viitor Lim. Jud. Alba – Deva – lim. Jud. Arad)</b></u>                     |
| <b>Drum European (TEN-T)</b>                           | E79                   | <u><b>Limită jud. Vâlcea – Petroșani – Hațeg – Deva – lim. Jud. Arad</b></u>                                    |
| <b>Drum European</b>                                   | E68                   | <u><b>Lim. Jud. Alba – Orăștie – Deva – lim. Jud. Timiș</b></u>                                                 |
|                                                        | E673                  | Săcămaș – lim. Jud. Timiș                                                                                       |
| <b>Drum Național (TEN-T comprehensive)</b>             | DN66                  | <u><b>Simeria – Petroșani</b></u>                                                                               |
| <b>Drum județean (legătură cu TEN-T Core)</b>          | DJ 107A               | Bârsău – Hărău – Chimindia – Uroi – Rapolțu Mare – Boblâna – Cimgău – Geoagiu – Homorod – Limită Jud. Alba DN66 |
|                                                        | DJ 700A               | Simeria (DN7) – Uroi                                                                                            |
|                                                        | DJ 705                | Limită Jud. Alba – Alunișu Mic de Munte – Galbina – Balșa – Ardeu – Bozeș – Geoagiu – Gelmar                    |
|                                                        | DJ 706                | Țebea – Vișca – Vorța – Valea Lungă – Sârbi – Ilia – DN7                                                        |
|                                                        | DJ 706A               | Ilia – Sârbi – Branișca – Mintia – Păuliș – Fizeș – Băița – Ormindea – Vălișoara (DN 76)                        |
|                                                        | DJ 707 A              | Limită jud. Arad – Pojoga – Lasau – DN68A (Grind)                                                               |
|                                                        | DJ 707G               | Dănulești – Cărmăzănești – Gurasada – DN7                                                                       |
|                                                        | DJ 707L               | Orăștie (DN7) – Pricaz – Folt                                                                                   |
|                                                        | DJ 709G               | DN7 – Turdaș – DN7                                                                                              |
|                                                        | DJ 761                | Șoimuș – Bârsău – Certeju de Sus – Hondol – Săcărâmb – DJ705                                                    |
| <b>Drum județean (legătură cu TEN-T Comprehensive)</b> | DJ 666                | Merișor – Vulcan                                                                                                |
|                                                        | DJ 667                | Pui – Hobîța – Cabana Baleia                                                                                    |
|                                                        | DJ 667A               | DN66 – Nucșoara – Cabana Pietrele                                                                               |
|                                                        | DJ 668                | DN 66 – Bucium Orlea – Bretea Română - Streisângeorgiu – Dâncu Mare – Tămășasa – DN 7                           |
|                                                        | DJ668C                | Bretea Română – Vîlcelele Bune – Bățălari – Boșorod                                                             |
|                                                        | DJ 668D               | Simeria – Bacia                                                                                                 |
|                                                        | DJ 686                | Subcetate – Sântămăria Orlea – Râu de Mori – Suseni – Cabana Râșor                                              |
|                                                        | <u><b>DJ 687</b></u>  | <u><b>Sântuhaln – Cristur – Peștișu Mare – Hunedoara – Hasdat – Călan</b></u>                                   |
|                                                        | DJ 687C               | Hațeg – Unirea – Ciula Mare – Ciula Mică – Răchitova – DJ687G                                                   |
|                                                        | DJ 687K               | Bretea Streiului – Silvașu de Jos – Mănăstirea Prislop                                                          |
|                                                        | <u><b>DJ 687E</b></u> | <u><b>Hunedoara – Bunila – valu Dobrii</b></u>                                                                  |
|                                                        | <u><b>DJ 687D</b></u> | <u><b>Teliucu Inferior – Lacul Cinciș – Lunca Cernii</b></u>                                                    |

**Tabel 10 - Înmatriculări noi de vehicule destinate transportului de marfă și de pasageri, județul Hunedoara, pentru perioada 2010-2014. Sursa date: INS TEMPO**

| Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul de marfă, județul Hunedoara    |                                        |             |             |             |             |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                                                         |                                        | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        |
| <b>Vehicule noi</b>                                                                     | <b>Autocamioane</b>                    | 83          | 75          | 81          | 68          | 59          |
|                                                                                         | <b>Autotractoare</b>                   |             |             | 8           | 11          | 24          |
|                                                                                         | <b>Remorci si semiremorci</b>          | 174         | 192         | 226         | 207         | 231         |
| <b>Vehicule importate de ocazie</b>                                                     | <b>Autocamioane</b>                    | 248         | 679         | 934         | 916         | 800         |
|                                                                                         | <b>Autotractoare</b>                   |             |             | 71          | 79          | 81          |
|                                                                                         | <b>Remorci si semiremorci</b>          | 152         | 185         | 247         | 249         | 255         |
| <b>TOTAL</b>                                                                            |                                        | <b>657</b>  | <b>1131</b> | <b>1567</b> | <b>1530</b> | <b>1450</b> |
| Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor, județul Hunedoara |                                        |             |             |             |             |             |
|                                                                                         |                                        | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        |
| <b>Vehicule noi</b>                                                                     | <b>Motorete si motociclete</b>         | 23          | 35          | 36          | 18          | 30          |
|                                                                                         | <b>Autoturisme</b>                     | 1405        | 828         | 397         | 384         | 477         |
|                                                                                         | <b>Autocare, autobuze si microbuze</b> |             | 5           | 17          | 3           | 10          |
| <b>Vehicule importate de ocazie</b>                                                     | <b>Motorete si motociclete</b>         | 89          | 95          | 99          | 117         | 120         |
|                                                                                         | <b>Autoturisme</b>                     | 7445        | 2575        | 4368        | 5571        | 5433        |
|                                                                                         | <b>Autocare, autobuze si microbuze</b> | 34          | 18          | 23          | 28          | 28          |
| <b>TOTAL</b>                                                                            |                                        | <b>8996</b> | <b>3556</b> | <b>4940</b> | <b>6121</b> | <b>6098</b> |

În ceea ce privește fluxurile de transport, un indicator important este reprezentat de numărul de vehicule noi înmatriculate în județ. Din punct de vedere al transportului de marfă, se remarcă o continuă creștere a înmatriculărilor în perioada 2010-2014, numărul acestora crescând de 2.2 ori în decursul a 5 ani, un semn al unei economii productive cu tendințe de creștere.

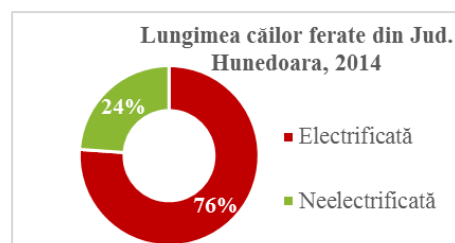
Cifrele pentru înmatriculările de vehicule destinate transportului de pasageri arată însă o descreștere constantă a achizițiilor de autoturisme noi, de la 1405 (2010) la 384 (2013), cu o revenire însă în anul 2014 pe fondul unui dezechet raportat al economiei la nivel național. Piața autovehiculelor importate, „la mâna a doua”, este considerabil mai mare decât cea a autoturismelor noi, ceea ce indică o putere de cumpărare slabă locală comparativ cu nevoia de a poseda un autovehicul de transport personal, dar și o potențială problemă pe termen lung din punct de vedere al impactului asupra mediului generat de vehiculele din generații anterioare, cu o valoare a emisiilor mai ridicată.

În ceea ce privește infrastructura feroviară, la nivelul regiunii Vest, cât și la nivelul întregii țări, rețeaua se diminuează permanent, iar starea tehnică a căilor de rulare este generalmente precară. Date comparative 2010-2014 ilustrează o scădere a numărului de km de căi ferate în exploatare la nivel regional de 0.32%, datorită scăderii rețelei feroviare din Județul Arad cu 1.28%. În ceea ce privește județul Hunedoara, acesta prezintă următoarea situație pentru anul 2014:

**Tabel 11 - Categoriile de linii de cale ferată din Jud. Hunedoara, 2014. Sursă date: INS TEMPO**

| Categorii de linii de cale ferată | Lungime (km) |
|-----------------------------------|--------------|
| <b>Total</b>                      | <b>289</b>   |
| <b>Electrificată</b>              | <b>220</b>   |

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2023  
Municipiul Hunedoara



|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Linii normale           | 289 |
| Linii normale cu o cale | 122 |
| Linii normale cu 2 căi  | 167 |

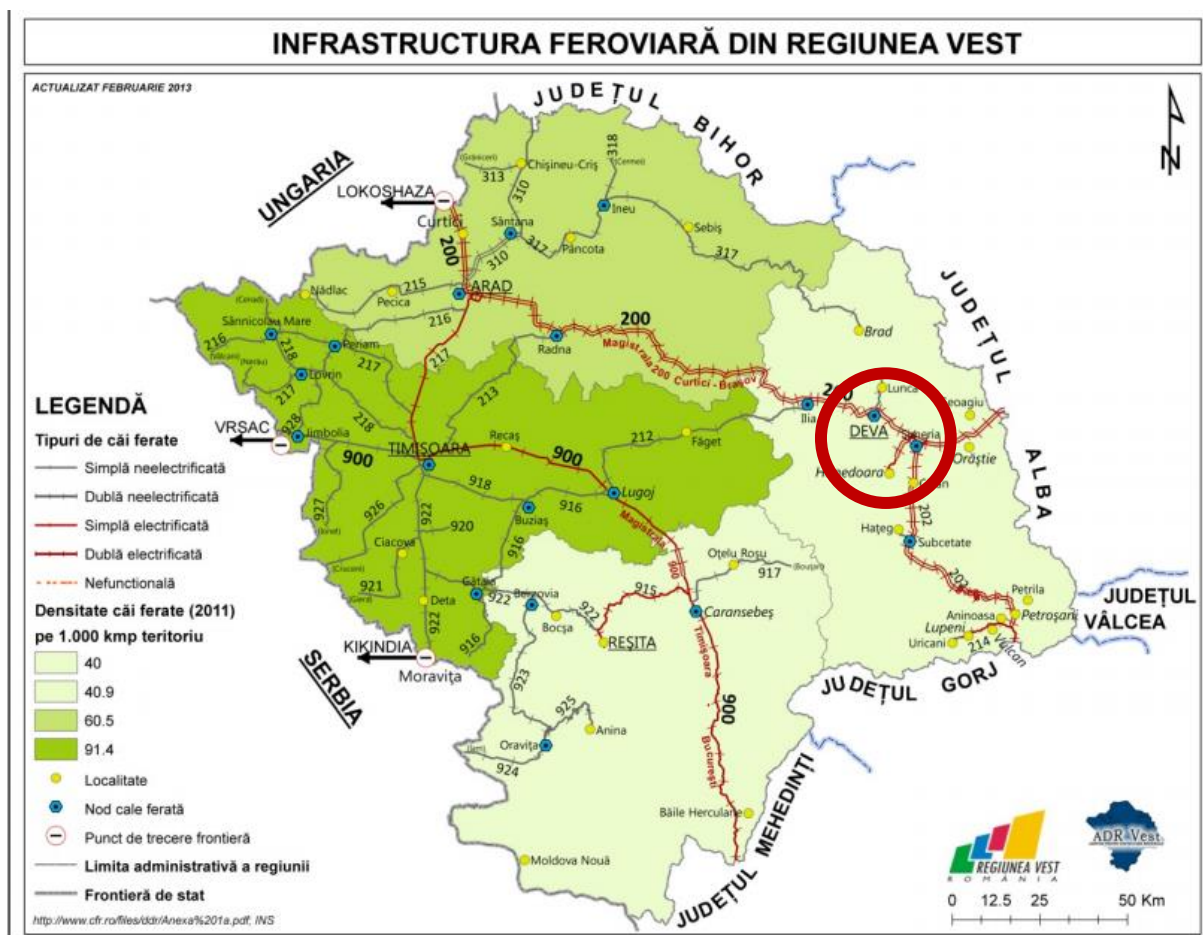


Figura 24 - Infrastructura feroviară din Regiunea de Vest, cu localizarea Mun. Hunedoara. Sursa: adrvest.ro

Raportat indicatorii vizând calitatea infrastructurii feroviare, Regiunea V Vest se situează pe locul 6 din 8 la nivel național, cu 34.3% linii electrificate din total. La nivel regional, județul Hunedoara se regăsește pe primul loc dintre cele 4 județe componente, cu jumătate din toate căile ferate cu linie dublă (167 km din 315 total).

Județul Hunedoara este tranzitat de către magistrala CFR 200 de cale ferată Brașov - Sibiu - Simeria - Deva - Arad - Curtici, de Magistrala CFR 202 Simeria - Petroșani - Filiași care asigură legătura între Transilvania și Oltenia, de linia simplă/dublă electrică 207 Simeria-Hunedoara, linia simplă electrică 214 Petroșani - Uricani și liniile neelectrificate 202 Ilia - Lugoj și 317 Brad - Arad.

Infrastructura degradată implică în mod direct creșterea timpilor de parcurs pentru rutele către principalele centre urbane la nivel național, întârzieri și disconfortul călătorilor, aspect care determină pe aceștia să se reorienteze către transportul cu autoturismul sau alte mijloace de transport în comun de călători.

Date istorice arată pentru ruta Hunedoara-Simeria un timp de parcurs cu trenul Accelerat (echiv. IR) de 20 de minute în anii 1990-1991, ruta fiind traversată de un număr de 13 trenuri pe fiecare sens, din care 4 făceau legătura direct prin Simeria mai departe către Deva, Teiuș, Iași și București<sup>10</sup>.

În prezent, vitezele raportate de circulație a trenurilor pentru ruta Hunedoara – Simeria și pentru principalele rute externe naționale, cu punct de plecare Deva, sunt următoarele:

**Tabel 12 - Timp de călătorie furnizați de cfcălători.ro pentru principalele destinații naționale și vitezele medii de parcurs. Sursa: cfcălători.ro**

| Timp de parcurs furnizați de CFR Călători, Dec. 2015 |              |           |                   |
|------------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------------|
| Rută                                                 | Minute       | Km        | Km/h              |
| Deva – Timișoara                                     | 192          | 202       | 63.13             |
| Deva – Cluj                                          | 255          | 184       | 43.29             |
| Deva – București                                     | 565          | 450       | 47.79             |
| Deva – Iași                                          | 804          | 643       | 47.99             |
| Deva – Arad                                          | 144          | 143       | 59.58             |
| <b>Hunedoara - Simeria (Regio)</b>                   | <b>27/29</b> | <b>16</b> | <b>35.55/33.1</b> |

În mod cert, se remarcă o situație disfuncțională în ceea ce privește vitezele medii de parcurs, cu atât mai mult în situația reală, pentru care se adaugă și timp de întârziere, de multe ori relativ ridicat. Dintre toate rutele ilustrate, numai Deva – Timișoara înregistrează o viteză medie de peste 60 km/h, iar rutele Deva – Cluj, București și Iași se parcurg cu o viteză sub 50 km/h. Este înregistrată o viteză de 43.29 km/oră pentru trenurile de pe ruta Deva-Cluj, ceea ce conform legislației în vigoare declasează ruta din categoria Interregio (viteză medie comercială de minimum 45 km/oră).

### **Concluzii ale analizei contextuale a transporturilor**

Municipiul Hunedoara beneficiază de o serie de competențe distinctive importante pentru consolidarea competitivității locale. În primul rând, se regăsește la o distanță de 15 km de autostrada A1 și unul dintre coridoarele principale TEN-T Europene, de legătură directă cu Europa de Vest, dar și cu capitala României; distanța este suficient de redusă pentru dezvoltarea economiei locale productive și a serviciilor logistice, însă îndeajuns de ridicată încât prezența coridorului să nu afecteze calitatea locuirii în Municipiu. În al doilea rând, Hunedoara se află în proximitatea rutei PP22 European feroviar, ceea ce îi poate conferi în viitor avantaje în condițiile implementării proiectelor de reabilitare și modernizare a căii astfel încât să suporte trafic cu viteze de 160 km/h.

Pe de altă parte, aceste avantaje sunt condiționate de implementarea la timp a proiectelor prevăzute în Master Plan-ul General de Transport și transpuse în POIM 2014-2020, precum și de capacitatea municipiului de a realiza demersurile necesare de dezvoltare a infrastructurii de conectare la rutele TEN-T Core și Comprehensive.

<sup>10</sup> CFR, Mersul Trenurilor 27 Mai 1990 – 1 Iunie 1991, accesat la: <http://tren.transira.ro/Arhiva/>

## 2.2 Infrastructura de transport

### 2.2.1 Drumuri și străzi

Municipiul Hunedoara este străbătut de o rețea de drumuri care leagă între ele principale localități ale județului.

Municipiul Hunedoara are legături rutiere cu localitățile învecinate, prin următoarele drumurile județene ce trec pe teritoriul său:

- DJ 687 – Hunedoara – Deva care asigură legătura cu drumul European E68 care străbate țara de la Arad – Deva – Orăștie – Sibiu – Brașov – București
- DJ 687 – Hunedoara – Călan
- DJ 687A – Hunedoara – Hațeg
- DJ 687E – Hunedoara – Teliucu Inferior
- DJ 687I – Hunedoara – Ciulpăz
- DJ 708E – Hunedoara – Peștișiu Mic
- DJ 708E – Hunedoara – Almașu Mic

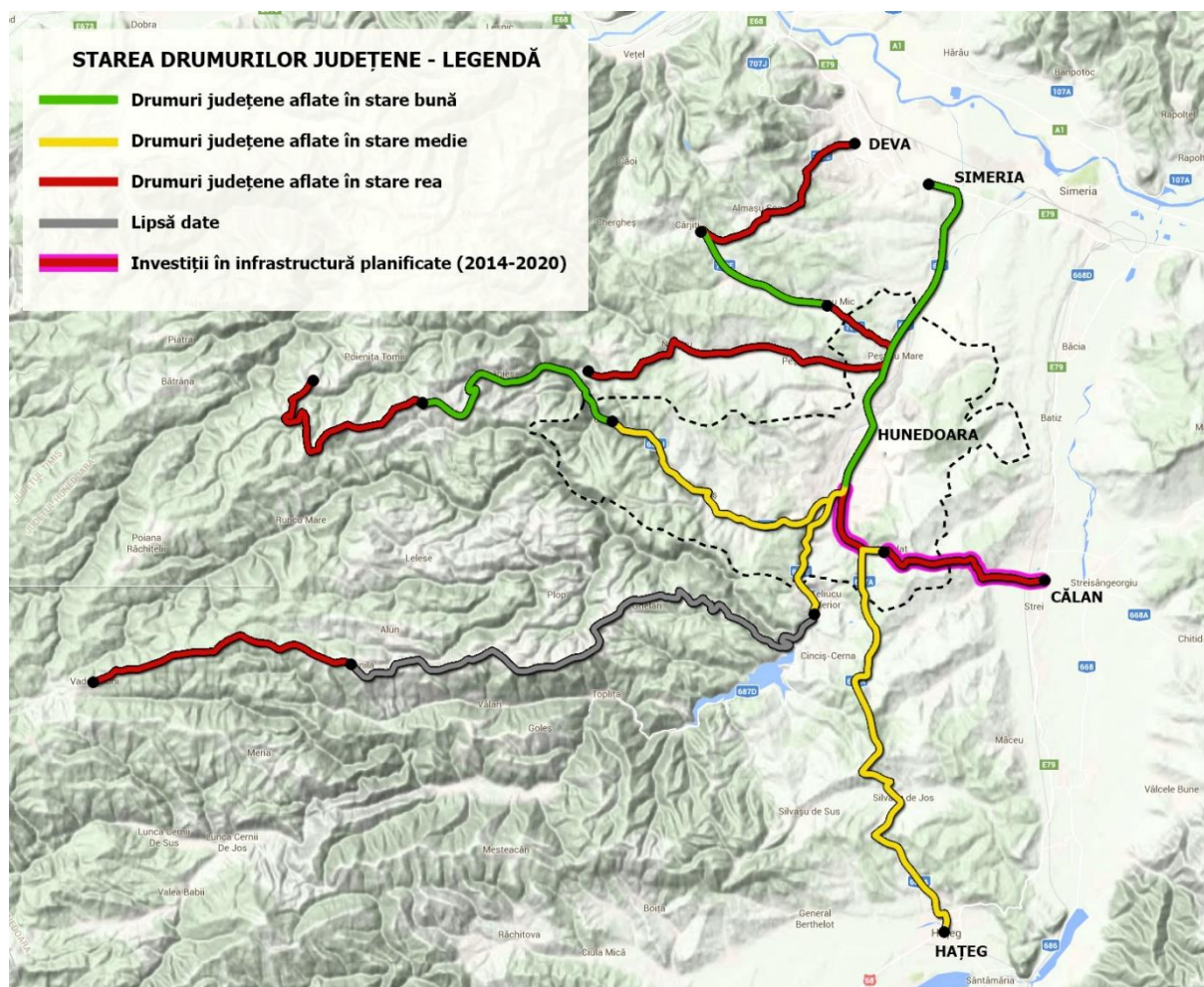


Figura 25 - Starea drumurilor județene în Octombrie 2015. Sursă date: Consiliul Județean Hunedoara

Cu excepția tronsonului DJ 687 Sântuhalm – Hunedoara, reabilitat prin POR 2007-2013 și o porțiune a tronsonului Groș – Cerbăl, aflate amândouă în stare bună, pe aria administrativă a Municipiului Hunedoara se regăsesc drumuri județene de legătură spre vest și sud în stare medie, cu sectorul

Hunedoara – Călan al DJ 687 aflat în stare rea, însă propus pentru reabilitare în actuala perioadă de finanțare.

Municipiul Hunedoara, situat în lunca râului Cerna, s-a dezvoltat pe axa principală de circulație reprezentată de traseul drumului județean DJ 687 (B-dul Traian – Republicii – str. Aurel Vlaicu – str. Decebal), asigurând legătura dintre orașele Hațeg și Călan cu municipiul Deva. Magistrala derivă din DN 7 în zona localității Sîntuhalm și pătrunde dinspre Nord pe teritoriul administrativ al orașului părăsindu-l în Sud prin Dj 687 (spre Călan) și Dj 687A (spre Hațeg). Fiind principala cale de comunicație rutieră a orașului, deservește atât traficul de tranzit, de penetrație cât și interior respectiv platformele industriale din nordul și vestul orașului. Cartierele de locuințe dezvoltate la est de această magistrală sunt deservite de o rețea rectangulară structurată pe străzi principale de categoria II și III orientate după cum urmează: pe direcția Nord-Sud: B-dul Decebal, str. Mureșul, B-dul. 1848; pe direcția Est-Vest: str. Bucegi, str. Mihai Viteazul, str. A.Vlaicu, B-dul Rusca, str. Gh. Enescu, str. Revoluției. Orașul vechi aflat în zona de Sud s-a dezvoltat pe structura căilor de comunicație ce acced în oraș dinspre Sud-Est și Sud-Vest.

Din totalul străzilor municipiului Hunedoara, însumând cca. 136 km, 98 km (reprezentând 72,06%) sunt modernizați, iar 38 (reprezentând 27,94%) sunt nemodernizați (Date furnizate de beneficiar, 12.2015). Arterele principale de circulație din municipiu sunt b-dul Dacia, b-dul Decebal, b-dul Republicii, b-dul Traian, b-dul Libertății.

Investiții recente din exercițiul financiar 2007-2013 fost realizate sub cotractul-cadru de extindere a rețelei de alimentare cu apă și canalizare, de pompare și reabilitare stradală în Municipiul Hunedoara și au cuprins până la această dată următoarele loturi și contracte subsecvente finalizate:

1. Reabilitare stradală pentru următoarele locații: B-dul Traian, b-dul Republicii, str. Aurel Vlaicu, b-dul Libertatii, str. Carpati, b-dul Dacia, str. Avram Iancu, b-dul 1848, str. Victoriei
2. Contract subsecvent 1 (contract încă în derulare): Reabilitare stradală pentru str. Cerbului, str. Transilvaniei, str. Munteniei, Aleea Obor, Platou Piata Obor, Aleea Viitorului.
3. Contract subsecvent 2: Reabilitare stradală pentru: DJ687j – Hunedoara-Bos, DC114 – Hunedoara – Răcăstie, str. Brădet, str. Rânduncii, str. Câmpului, Aleea Câmpului, str. Independenței, str. E.Racovită.

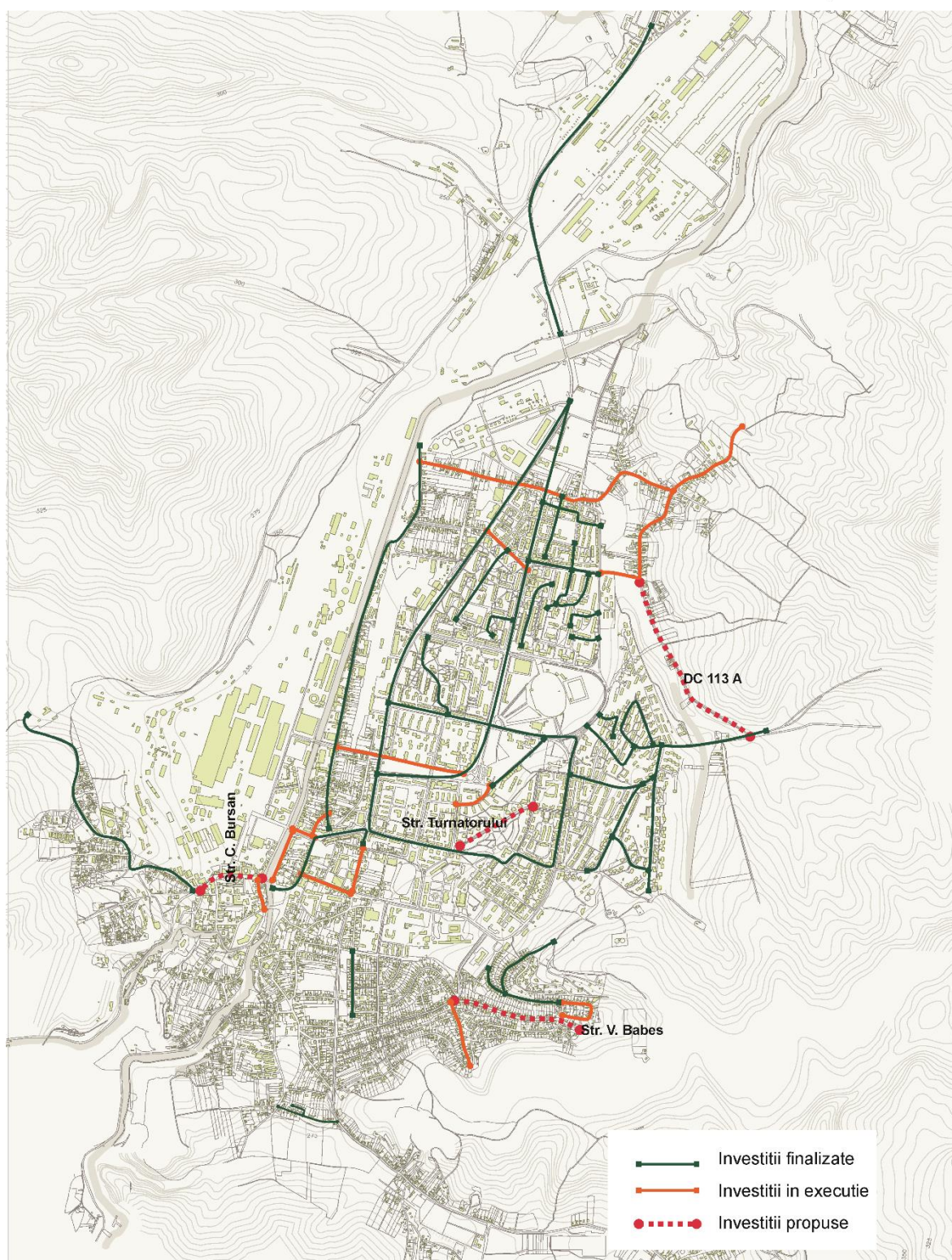
Următoarele contracte de reabilitare sunt în execuție:

4. Contract subsecvent 3: str. Prutului, str. Batiz, str. Ștrandului, Intrarea Spicului, str. Arenei, str. Barbu Delavrancea, str. Spicului, str. Vlahuță, str. Pinilor, str. Trandafirilor, B-dul Rusca, str. Pescărușului, B-dul Corvin și străzile adiacente, str. Cloșca.
5. Contract subsecvent 4: str. Ghiocilor, str. Mioriței, str. Rozelor, str. Crângului, str. Jiului, str. Streiului, str. Oltului, str. Stadionului, str. Căprioarei, str. Runcului, str. Brazilor, str. Carol Davilla, str. Cantacuzino, str. Chizid, str. Gorunului, str. Viorele.

Pe lângă aceste contracte, se au în vedere următoarele lucrări de reabilitare, care vor fi considerate în formularea viitoarelor propuneri ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă:

Tabel 13 - Lista investițiilor în execuție sau planificate pentru reabilitări ale infrastructurii de drumuri. Sursa: hartainvestitii.primariahd.ro

| NUME INVESTITIE                                                                             | Data inceput | Status          | Valoare     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------|-------------|
| <a href="#">Reabilitare strada Revolutiei din municipiul Hunedoara</a>                      | 03/2016      | În execuție     | 456.172 lei |
| <a href="#">Reabilitare Piata Iancu de Hunedoara din municipiul Hunedoara</a>               | 03/2016      | În execuție     | 480.397 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Crisan din municipiul Hunedoara</a>                          | 03/2016      | În execuție     | 404.445 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Cernei din municipiul Hunedoara</a>                          | 03/2016      | În execuție     | 185.103 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada 22 Decembrie din municipiul Hunedoara</a>                    | 03/2016      | În execuție     | 518.879 lei |
| <a href="#">Realizare Heliport la Spitalul Municipal Dr. Alexandru Simionescu Hunedoara</a> | -            | Faza de proiect | 912.000 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Closca</a>                                                   | -            | În execuție     | 411.160 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Gradinilor</a>                                               | -            | În execuție     | 264.850 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Vanatorului din municipiul Hunedoara</a>                     | 03/2016      | În execuție     | 422.224 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Dr. Marinescu din municipiul Hunedoara</a>                   | 03/2016      | În execuție     | 351.542 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Alecu Russo din municipiul Hunedoara</a>                     | 03/2016      | În execuție     | 485.426 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Laminatorului din municipiul Hunedoara</a>                   | 03/2016      | În execuție     | 279.669 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Latureni din municipiul Hunedoara</a>                        | 03/2016      | În execuție     | 429.635 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Buituri din municipiul Hunedoara</a>                         | 03/2016      | În execuție     | 285.183 lei |
| <a href="#">Reabilitare strada Bucegi din municipiul Hunedoara</a>                          | 03/2016      | În execuție     | 310.149 lei |



**Figura 26 - Localizarea investițiilor finalizate și în execuție / planificate pe harta Municipiului. Sursa: [hartainvestitii.primariahd.ro](http://hartainvestitii.primariahd.ro)**

În pofida investițiilor realizate, în execuție sau planificate, există pe lângă străzile listate mai sus și artere care se prezintă în stare rea, pavate cu piatră cubică sau cu acoperământ asphaltic degradat (Strada Gheorghe Barițiu, Strada Zambilelor – una dintre principalele străzi din Micro 5, etc.)



**Figura 27 - Strada Gheorghe Barițiu. Foto - Google Maps**



**Figura 28 - Strada Zambilelor: stradă în stare rea, cu profil îngust ce poate fi transformat în ocazional carosabil (trama secundară). Parcare ad-hoc pe aliniamentul verde. Sursa – Google Maps**

Una dintre cele mai presante probleme din punct de vedere al calității infrastructurii de circulație urbană este concentrată în zona Castelului Corvinilor. Străzile Pomilor, Gabriel Bethlen, Viilor, Castelului ș.a. sunt într-o avansată stare de degradare, ceea ce îngreunează accesul către principalul obiectiv turistic din oraș și contribuie la crearea unei imagini complet neatractive pentru zonă.

Întreaga arie (centrul istoric al Municipiului Hunedoara) va trebui abordată integrat și redefinită din punct de vedere al mobilității, infrastructurii, fronturilor, funcțiunilor și dotărilor într-un mod unitar.



**Figura 29 - Drum și parcare în imediata vecinătate a Castelului, în stare foarte avansată de degradare**

### 2.2.2 Calea ferată – infrastructură și servicii

Municipiul este deservit de linia 207 Simeria – Hunedoara, în lungime totală de 16 km, simplă electrificată, cu următoarele stații și viteze maxime admise:

1. Km 0 Simeria – 80 km/h
2. Km 5 Barcea Mare h – 80 km/h
3. Km 7 Barcea Mica – 80 km/h (restricționat 50 km/h între km 10+700 și km 14+150)
4. Km 11 Pestisu Mare h – 80 km/h
5. Km 16 Hunedoara – 80 km/h



**Figura 30 - Clădirea gării din Hunedoara**

În prezent, ulterior retragerii operatorului privat Regiotrans de pe ruta Simeria – Hunedoara, aceasta a fost preluată de SNTFC „CFR Călători” – Sucrsala Regională Transport Feroviar Călători Timișoara în data de 13 Noiembrie 2015, cu următorul program de circulare (Tabel 11).

**Tabel 14 - Mersul trenurilor pe ruta 207 Simeria - Hunedoara. Sursa: CFR călători, 2016**

| Oră plecare                | Oră sosire   | Număr Tren    | Timp         |
|----------------------------|--------------|---------------|--------------|
| <b>Hunedoara – Simeria</b> |              |               |              |
| 05:45                      | 06:12        | R-2142        | 00:27        |
| <b>14:30</b>               | <b>14:57</b> | <b>R-2144</b> | <b>00:27</b> |
| 18:06                      | 18:35        | R-2146        | 00:29        |
| <b>Simeria-Hunedoara</b>   |              |               |              |
| 04:50                      | 05:17        | R-2141        | 00:27        |
| 13:35                      | 14:02        | R-2143        | 00:27        |
| 16:35                      | 17:02        | R-2146        | 00:27        |

Trenul R-2144 are vagoane directe pentru trenul R-2045 Simeria – Arad, însă în afara acestei legături nu există momentan legături directe între Hunedoara și alte destinații sau noduri importante din partea nordică și estică a țării: Alba Iulia / Teiuș, Brașov, Cluj-Napoca, București, etc. Cu timp de așteptare de maximum o oră pentru schimb se pot însă asigura legături cu Brașov, București și Iași prin R-2142.

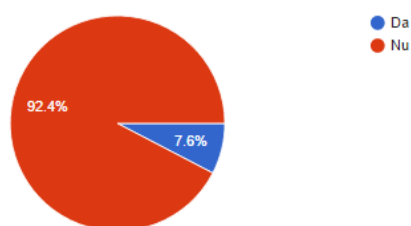
Orarul celor trei trenuri pe ruta Simeria-Hunedoara este, de asemenea, neoptimizat necesității de transport de tip navetă. Pentru programul 08:00 – 16:30 (17:00), trenul R-2146 nu mai poate fi accesat pe direcția Simeria-Hunedoara. De asemenea, trenurile R-2144 și R-2143 nu deservește nevoia de navetă.

Se remarcă și faptul că trenurile de pe ruta Hunedoara – Simeria se regăsesc la limita de 35 km/h de circulare a trenurilor clasate Regio (R), excepție făcând R-2146, care circulă cu o viteză medie de 33.1 km/h, fiind sub viteza minimă admisibilă pentru trenuri Regio.

Prețurile pentru bilete întregi la Clasa a II-a – Vagon sunt de 3.9 RON/bilet, 7.05 RON pentru oferta dus-întors pusă la dispoziție de către CFR Călători. Biletele reduse (copii, studenți, pensionari) au valoare de 1.95 RON.

Deși contravaloarea unui bilet pe ruta Simeria – Hunedoara este mai redusă decât prețul unui bilet de transport cu operatorii privați de curse regulate, datorită orarelor și a lipsei conexiunilor cu principalele puncte de interes (în primul rând Deva), ruta nu este momentan foarte circulată. Date de la operatorul CFR Călători nu au fost puse la dispoziție, însă numai 7.6% din respondenții chestionarului online derulat în cadrul fazei de analiză PMUD de către colectivul de elaborare declară că utilizează trenul în deplasările de zi cu zi (9 din 118 persoane). Totodată însă, 78.8% dintre chestionați consideră dezvoltarea transportului feroviar pentru municipiul Hunedoara o prioritate (93 din 118).

Utilizați trenul în deplasările dvs. zilnice (ruta Hunedoara - Simeria)?  
(118 responses)



Conșiderați o prioritate dezvoltarea transportului feroviar pentru Municipiul Hunedoara?

(118 responses)

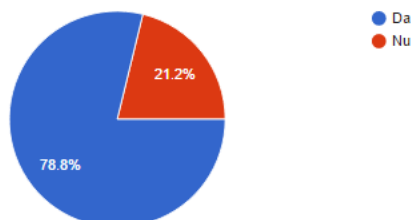


Figura 31 - Rezultatele chestionării populației cu privire la utilizare și importanța transportului feroviar

### 2.2.2.1 Traseul „Mocăniței” Hunedoara

Calea Ferată cu ecartament îngust (CFI) Hunedoara, numită și „Prima cale ferată minieră din Ardeal”, a funcționat în perioada 1871 – 1990. Drumul inițial al trenului, dat în folosință în 1871, avea 16 kilometri și lega Hunedoara de Crăciuneasa și Ghelari. Din doi în doi kilometri era un punct de oprire pentru turiști. Linia îngustă se conecta cu linia de ecartament normal Hunedoara-Simeria printr-o stație de transfer, fiind de asemenea conectată la o altă linie îngustă, ce făcea legătura între Hunedoara și Călan prin Telicul Inferior<sup>11</sup>.

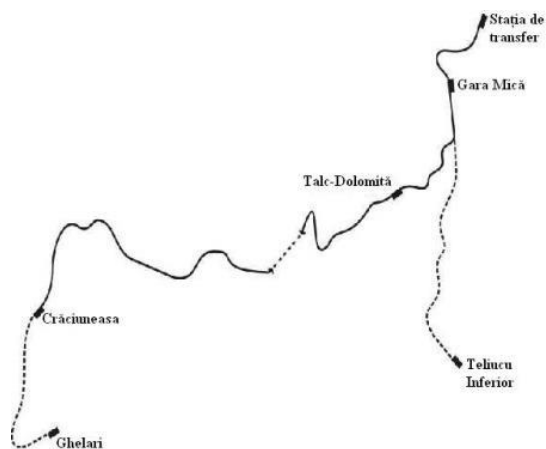


Figura 32 - Harta traseului CFI Hunedoara și fotografie istorică. Sursa: [mocanitahunedoara.wordpress.com](https://mocanitahunedoara.wordpress.com) și [glasulhd.ro](https://glasulhd.ro)

<sup>11</sup> Mocănița Hunedoara - <https://mocanitahunedoara.wordpress.com>

Din CFI Hunedoara au rămas în prezent numai terasamentul și podurile de piatră, dezmembrarea liniei fiind făcută la începutul anilor 2000 de către Talc Dolomită Zlaști, ultimul proprietar al linei ferate înguste, odată cu expirarea termenului de garanție de 100 de ani al podurilor și podețelor. De atunci, au existat mai multe inițiative conduse local de reabilitare și refuncționalizare a liniei, urmărind realizarea unui traseu turistic între Castelul Corvinilor și furnalul de la Govăjdia, declarat monument istoric de arhitectură industrială (Legea nr. 5 / 6 Martie 2000), traseu care ar crește fluxul de turiști din zonă.

## 2.2.3 Infrastructura de transport pietonal și cu bicicleta

### 2.2.3.1 Infrastructura pietonală

Infrastructura de transport pietonal este compusă din alei de acces cu utilizare mixtă (tramă secundară), zone exclusiv pietonale, pasaje pietonale, trotuare și alei. În cazul Municipiului Hunedoara, discutăm despre alei mixte (trama secundară din interiorul cartierelor Micro), trotuare și alei (nu se regăsesc zone exclusiv pietonale ori pasaje pe suprafața municipiului).

În prezent nu există o evaluare sistematică a calității infrastructurii pietonale însă la nivelul orașului se observă o predilecție pentru reabilitarea prioritară a carosabilului, în detrimentul trotuarelor aferente care sunt, în anumite situații, într-o stare mai avansată de degradare.



Figura 33 - Diferență de calitate și stare între carosabil și pietonal pe Str. Piața Florilor

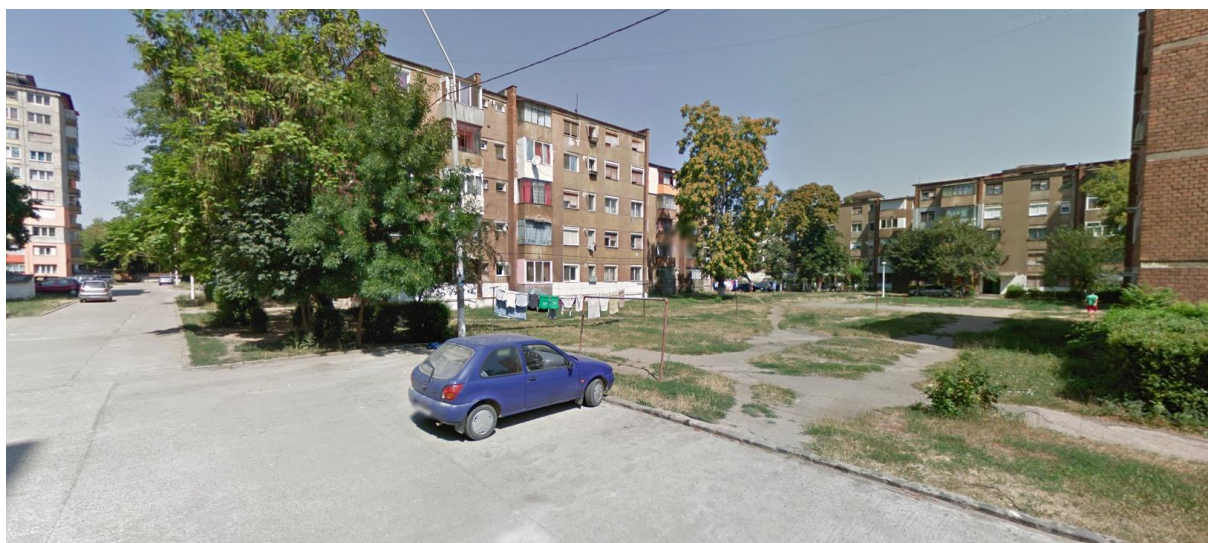


Figura 34 - Tramă secundară. Diferențe între pavarea spațiilor ocazional carosabile și starea spațiilor publice verzi dintre blocuri / aleilor de acces pietonal

În perioada anterioară de programare, au fost realizate investiții în valoare totală planificată de 41.531.157,65 RON prin proiectul “Reabilitare și modernizare rețea stradală: str. Avram Iancu, str. Aurel Vlaicu, str. Carpați, str. Victoriei, b-dul Dacia, b-dul 1848, b-dul Libertății, b-dul Republicii, b-dul Traian – municipiul Hunedoara” pentru reabilitarea unui număr de artere și trotuare aferente, investiție co-finanțată prin intermediul POR 2007-2013. Următoarele lucrări de reabilitare și dotare a infrastructurii pietonale au fost realizate:

**Tabel 15 - Lucrări reabilitare și dotare infrastructură pietonală**

| Localizare                   | Investiții                                 | Suprafață (mp) |
|------------------------------|--------------------------------------------|----------------|
| <b>Strada Avram Iancu</b>    | refacere pavaje trotuare                   | 3643           |
| <b>Strada Aurel Vlaicu</b>   | refacere îmbrăcămînți bituminoase trotuare | 3070           |
| <b>Strada Carpați</b>        | refacere îmbrăcămînți bituminoase trotuare | 2300           |
| <b>Strada Victoriei</b>      | refacere îmbrăcămînți bituminoase trotuare | 3940           |
| <b>Bulevardul Dacia</b>      | refacere pavaje trotuare                   | 22300          |
|                              | trotuar structură constructivă nouă        | 3100           |
| <b>Bulevardul 1848</b>       | refacere pavaje trotuare                   | 4610           |
|                              | trotuar structură constructivă nouă        | 450            |
| <b>Bulevardul Libertății</b> | refacere îmbrăcămînți bituminoase trotuare | 7204           |
| <b>Bulevardul Republicii</b> | refacere pavaje trotuare                   | 6916           |
| <b>Bulevardul Traian</b>     | refacere îmbrăcămînți bituminoase trotuare | 10100          |
|                              | trotuar structură constructivă nouă        | 7070           |
| <b>TOTAL</b>                 |                                            | <b>74703</b>   |

În anul 2014, străzile modernizate cu covor asfaltic continuu, inclusiv trotuarele, sunt următoarele: DJ 678J – Str. Zlaști, DC 14 – Răcăștie, Str. Brădet, Str. Rândunicii, Str. Câmpului, Alea Câmpului, Str. Luncii, Str. Independenței, Str. Siretului, Str. Prutului, Str. Batiz, Str. Strandului, Str. Arenei, Int. Lanului, Str. B. Ștefănescu-Delavrancea, Int. Spicului, Str. Al. Vlahuță, Str. Trandafirilor.

Sunt în momentul de față în curs de reabilitare un număr adițional de 19 artere urbane, menționate în capitolul anterior. Unul dintre cele mai importante proiecte de investiție este reprezentat de transformarea în axă pietonală a Bulevardului Corvin, zonă mărginită de Bd. Dacia – Str. Ion Creangă – Str. Republicii – Str. George Enescu.

În momentul actual, datorită suprasolicității carosabilului, zona bulevardului Corvin cuprinsă între Dacia și strada G. Enescu este aproape blocată în cea mai mare parte a zilei. Strada are un profil îngust de 2\*3.5m transformat în sens unic cu un singur fir de circulație și în parcaje dispuse „în os de pește” pe o latură, insuficiente datorită funcțiunilor importante de pe bulevard. Accesele la imobilele situate adiacent zonei studiate sunt relativ dificil de realizat iar lipsa parcarilor din aceste cvartaluri a dus la crearea în mod haotic a unor spații care să suplinească aceste lipsuri, realizate de către locuitorii zonei, prin desființarea unor suprafețe de zone verzi.

Ultima varianta a Planului Urbanistic Zona, cu modificările prin care se renunță la accese secundare ocazional carosabile prin spatele frontului de blocuri de la Bd. Corvin și la defrișările aferente implementării acestora a fost supus consultării publice în data 16 Decembrie 2015 și a fost aprobat de administrația locală în data 31 ianuarie 2016.



**Figura 35 - PUZ Pietonal Bulevardul Corvin. Sursa: Primăria Hunedoara**

Pietonalizarea Bd. Corvin oferă în mod cert oportunități pentru dezvoltarea unei mobilități cu impact redus asupra mediului și și pentru dezvoltarea activităților economice prezente la parterele blocurilor care flanchează bulevardul. Este însă necesară o evaluare a impactului asupra traficului pe arterele adiacente Str. Ion Creangă și Bd. Republicii, mai ales în contextul renunțării la aleile secundare de acces prevăzute în proiectul inițial.

În prezent, lucrările finalizate și în lucru / execuție de modernizare a drumurilor și aleilor se regăsesc în [Harta interactivă a investițiilor pentru Municipiul Hunedoara](#).

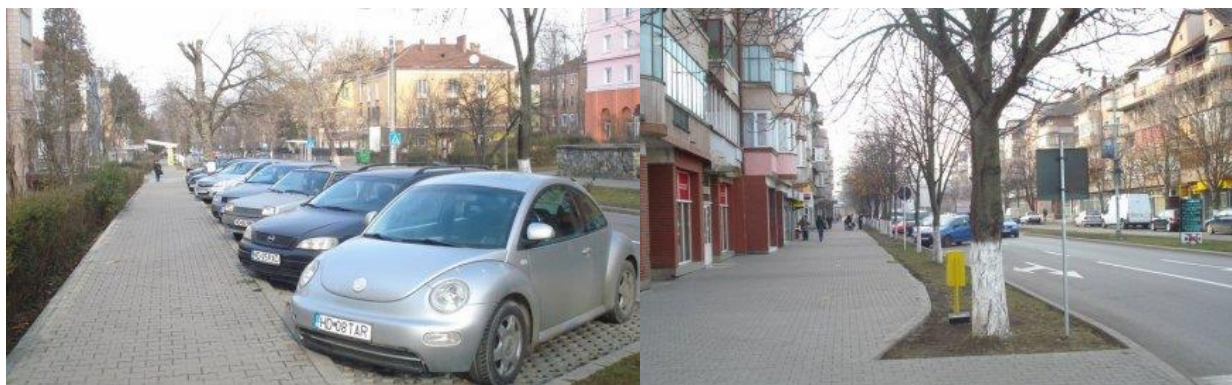
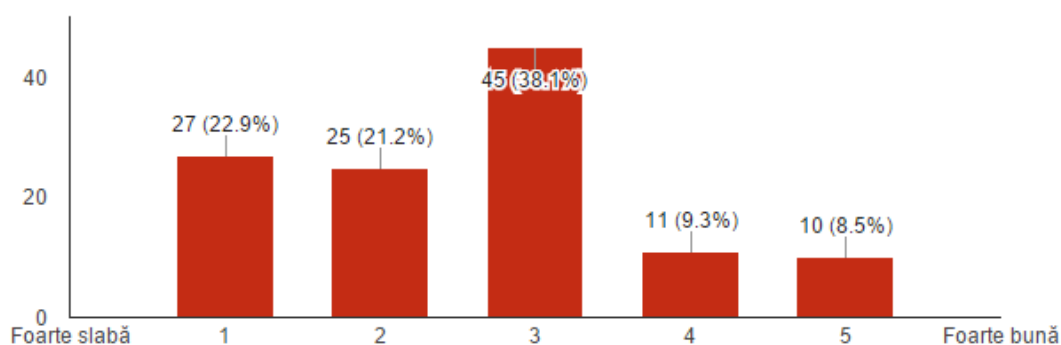


Figura 36 - Rezultatele implementării acțiunilor recente de modernizare. Sursa: primariahd.ro

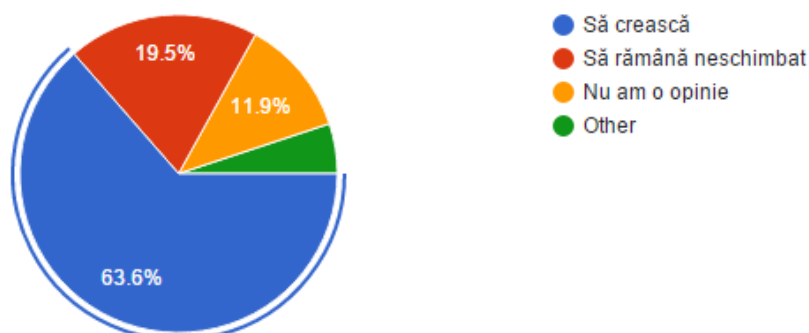
Auditul populației relevă faptul că 44% dintre cei chestionați apreciază calitatea spațiului pietonal ca fiind slabă și foarte slabă, 38% ca fiind medie și numai 18% ca fiind bună și foarte bună.

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

(118 responses)



### Considerați că spațiul exclusiv pietonal din municipiu ar trebui: (118 responses)



Majoritatea (75 din 118, anume 63.6%) din respondenți consideră că spațiul exclusiv pietonal din municipiu ar trebui să crească în suprafață, în vreme ce 19.5% consideră că ar trebui să rămână

neschimbat. Percepția cetățenilor din oraș cu privire la principalele probleme ale pietonilor clasează, în funcție de importanță, următoarele aspecte negative:

1. Ocuparea trotuarelor cu mașini – 28%
2. Lipsa / insuficiența mobilierului urban (coșuri de gunoi, bănci, etc.) – 24.6%
3. Trotuare înguste – 14.4%
4. Lipsa semnalizărilor / marcajelor – 6.8%
5. Iluminare stradală slabă – 5.9%
6. Trecheri de pietoni poziționate prost – 5.1%

Autoturismele parcate pe trotuar reprezintă una dintre cele mai mari probleme la nivel național în percepția pietonilor, cu efecte puternic negative asupra persoanelor cu dizabilități și a părinților cu cărucioare datorită distanței de multe ori insuficiente între mașina parcată și limita de proprietate. Restricționare accesului mașinilor cu bolarzi poate fi o opțiune, însă majoritatea trotuarelor unde se remarcă problema sunt foarte înguste (pct. 3) – 1,00 m – poziționarea pe acestea a bolarzilor nefiind astfel fezabilă.

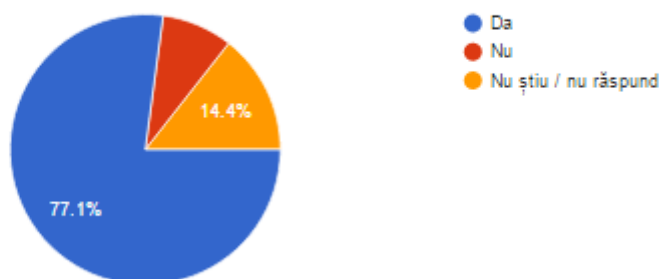
Notă: amplasarea trecerilor de pietoni în oraș, adusă în discuție în cadrul grupului de lucru, a fost percepută ca fiind cea mai puțin importantă problemă legată de infrastructura pietonală de către publicul larg.

### 2.2.3.2 Infrastructura de ciclism

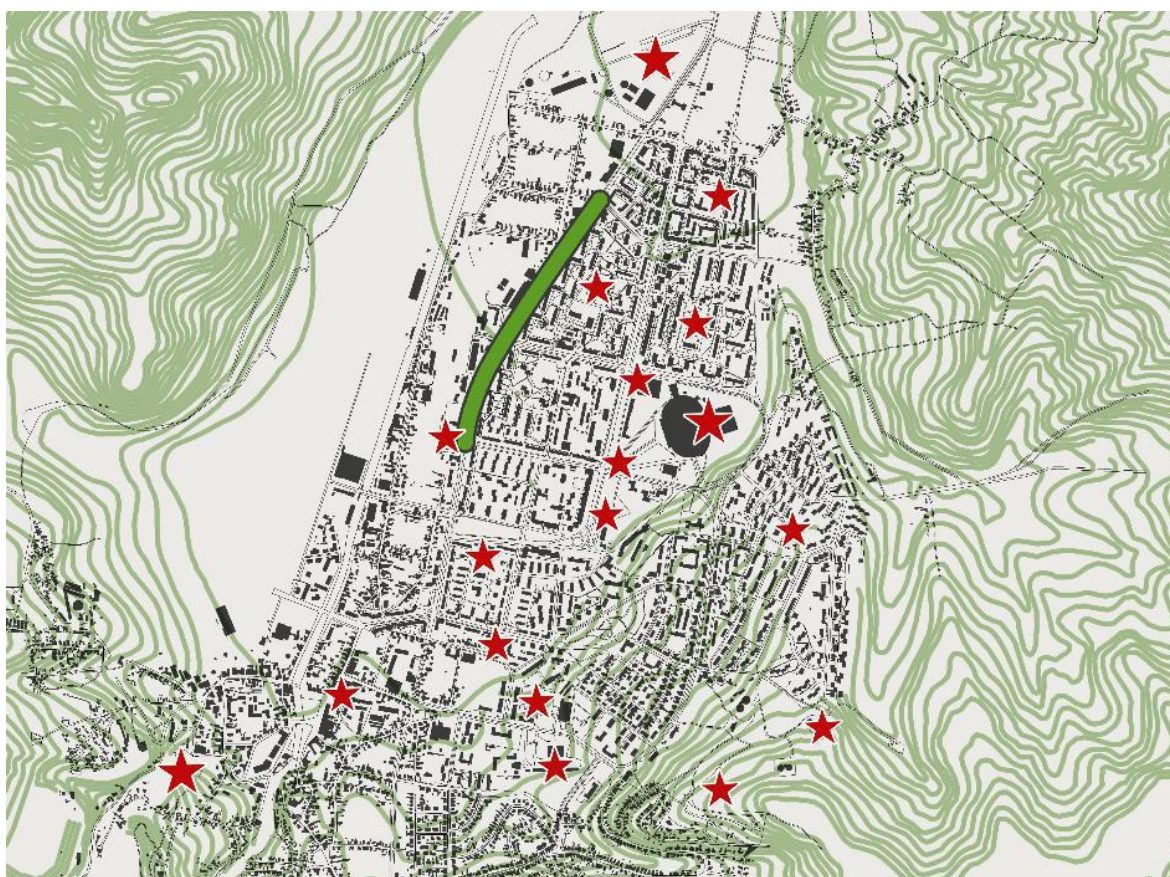
În ceea ce privește mersul cu bicicleta acesta nu este, în acest moment, un mod de transport cu o cotă modală semnificativă în Municipiul Hunedoara. Utilizarea bicicletelor nu este foarte frecventă, lucru datorat de altfel și numărului redus de kilometri alocat pentru piste de biciclete: 1,33 km, realizați recent. În municipiul Hunedoara există în acest moment o singură pistă de bicicliști, pe bulevardul Traian, de la intersecția cu Str. Bucegi până la intersecția cu strada Avram Iancu.

Din suprapunerea traseului actual cu obiectivele de interes contextual (Castelul Corvinilor, Stadionul, marii agenți economici – n.a. inclusiv Arcelor Mittal la N) și local (școli, centre comerciale, primărie ș.a.) se remarcă faptul că acesta are o relevanță insignifiantă în raport cu necesitățile locale. Infrastructura este subdezvoltată în raport cu nevoile.

**Considerați dezvoltarea unei rețele de piste de bicicliști o prioritate?**  
(118 responses)



**Figura 37 - Rezultatele chestionarului online - mai mult de 3/4 din respondenți consideră dezvoltarea infrastructurii pentru ciclism o prioritate**



**Figura 38 - Actualul traseu de biciclete amenajat, suprapus peste planul și topometria Mun. Hunedoara. Cu stea - obiectivele de interes local și contextual. Sursa: prelucrare proprie.**

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Bd. Dacia             | 68 |
| Bd. 1848              | 33 |
| Bd. Traian            | 26 |
| Bd. Corvin            | 19 |
| Bd. Republicii        | 14 |
| Centru vechi / castel | 11 |
| Str. George Enescu    | 6  |
| Str. Mihai Viteazul   | 6  |
| Bd. Libertății        | 6  |
| Str. Avram Iancu      | 5  |
| Str. Mureșului        | 4  |

**Figura 39 - Arterele considerate oportune de respondenți pentru amenajarea pistelor velo și numărul de opțiuni pentru fiecare**

Graficul alăturat, realizat în baza răspunsurilor primite pentru chestionarul PMUD online de la cetățeni, expune cele mai des exprimate opțiuni cu privire la traseele necesare pentru dezvoltarea infrastructurii velo. Se remarcă Bulevardul Dacia ca „spină” a orașului, Bulevardul 1848 pentru potențialul peisager deosebit, Bulevardul Traian / Republicii (și necesitatea conexiunii cu Deva) pentru traficul de navetă, dar și opțiunile exprimate privind crearea unui circuit / traseu de

biciclete care să conecteze centrul vechi și castelul cu centrul civic al orașului și partea de nord (Micro 5).

## 2.3 Infrastructura și serviciul de transport public

### 2.3.1 Transport public urban

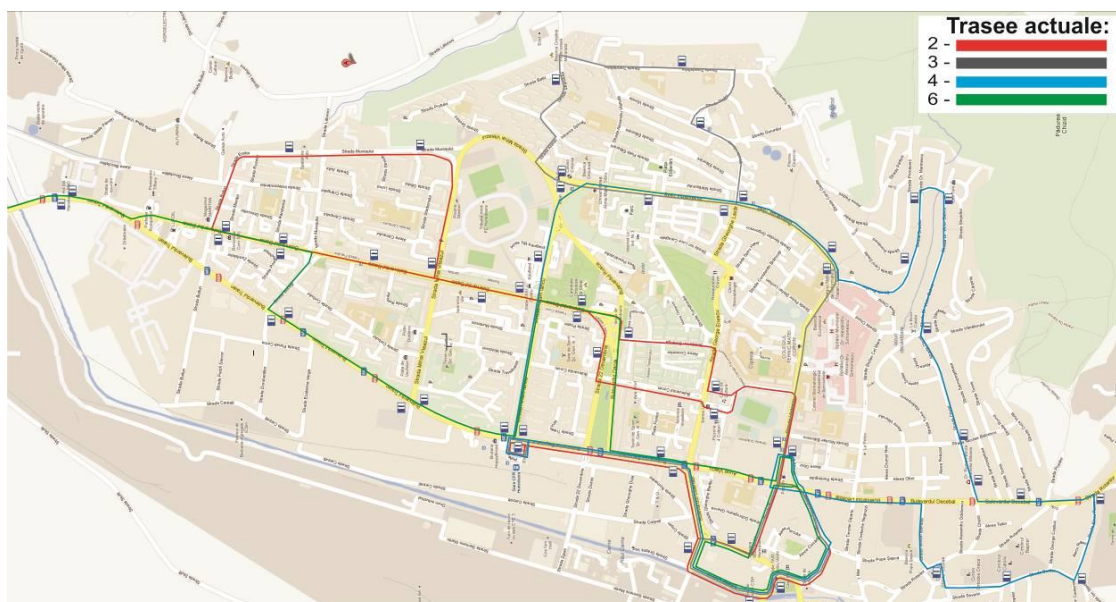
Serviciul de transportul public local pe raza Municipiului Hunedoara este concesionat. Până în anul 2013, serviciul de transport public de călători a fost asigurat de către operatorul privat SC Manolache

Transcom SRL. Pe data de 1 septembrie 2013, fostul operator de transport comun a fost schimbat, serviciile de transport public local fiind în prezent asigurate de către SC Eco Sid S.R.L. Societatea Prim Transprest SRL a preluat acest serviciu prin hotărâre a consiliului local în anul 2015, deținând actualmente monopolul absolut asupra pieței transportului urban în comun din Municipiu.

Cadrul juridic privind efectuarea serviciilor de transport public local de persoane în municipiul Hunedoara este asigurat prin Regulamentul pentru efectuarea transportului public local în Municipiul Hunedoara, promovat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Hunedoara nr. 31/2010<sup>12</sup> și prin Hotărârea NR.203/2013 pentru modificarea și completarea acesteia.

În decursul ultimilor 10 ani, traseele de transport public au fost modificate pentru a acomoda solicitări venite de la nivel local, precum implementarea în 2006 a Liniei 4 Chizid, sau pentru a scoate rutele ineficiente (ex. Traseul Hășdat). Întrucât suprafața administrativă a Municipiului Hunedoara încorporează și o serie de sate componente (Boș, Groș, Hășdat, Peștișu Mare, Răcăștia), transportul public poate fi abordat la nivel de teritoriu municipal sau de teritoriu intravilan al orașului, în acest moment o reprezentare grafică a traseelor și dispunerii stațiilor existând doar pentru ultimul.

Conform primelor observații, cota transportului public în totalul deplasărilor din aria urbana este una inacceptabil de scăzută, iar măsurile sugerate de PMUD ar trebui să o ridice semnificativ. Într-un oraș european cu pretenții ecologice și de sustenabilitate, între 40 și 50% din deplasările urbane trebuie efectuate cu mijloace de transport în comun. Deși ambițios pentru viitorul apropiat, un procent de 35% din deplasări ar trebui câștigat prin măsuri imediate și în viitorul apropiat, numărul actual al deplasărilor urbane cu transportul public situându-se actualmente, cel mai probabil, în jurul a 20%.



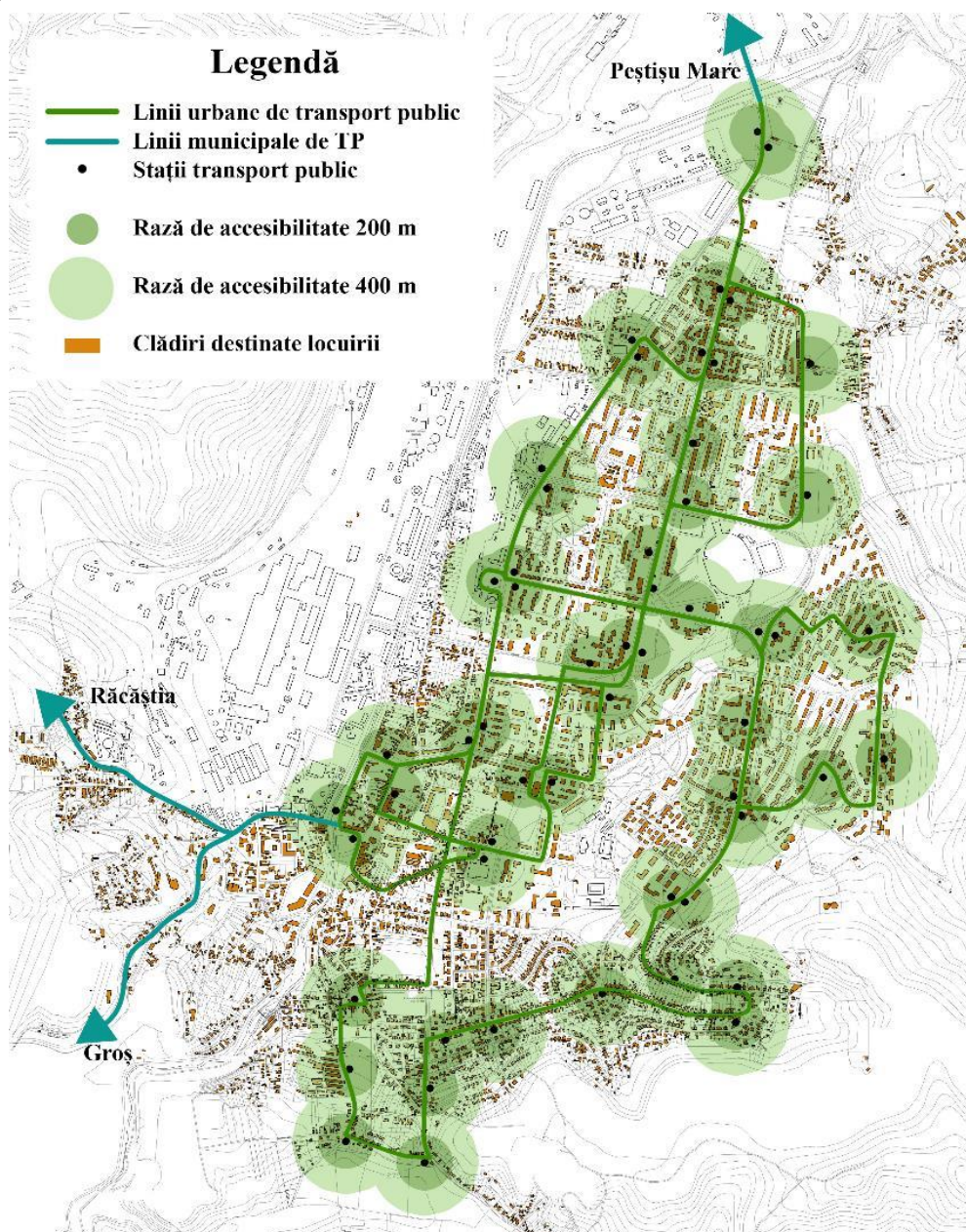
**Figura 40 - Traseele intravilan oraș 2, 3, 4 și 6. Sursă imagine: Prim Transprest**

În prezent, la nivel UAT transportul public este acoperit de autobuze și microbuze de către Prim TransPrest SRL, delegat al Serviciului de Transport Public Local de Persoane, prin curse regulate operează cu mijloace de transport specifice pe un număr de 6 trasee cu o lungime totală de 92.2 km. Rețeaua de transport public cuprinde un număr de 54 în intravilanul Hunedorei și 15 pe rutele

<sup>12</sup> Strategia de Dezvoltare a Municipiului Hunedoara 2014-2020

Hunedoara – Peștiș, Groș, Răcăștie. Depinzând de rută, stațiile sunt dispuse pe ambele sensuri sau pe un singur sens (cazul traseului din Cart. Chizid).

Din imaginea următoare se poate remarca faptul că intravilanul urban este acoperit relativ uniform cu puncte de urcare-coborâre ale transportului public, stațiile fiind dispuse în medie la cca. 500 m de parcurs (5 minute de mers pe jos). Se remarcă un areal mai amplu nedeservit de stații de autobuz/microbuz în zona cartierului Chizid, la sud de Str. Ștefan cel Mare. De asemenea, nu există în acest moment o linie de transport public care să conecteze Castelul Corvinilor de centrul civic al orașului.



**Figura 41 - Accesibilitatea stațiilor urbane de transport public. Sursa: prelucrare proprie pe suport GIS**

Stațiile de transport sunt amplasate fie în spații de lângă carosabil, cu refugiu sau fără, fie pe artere. La această dată, nu există o abordare unitară la nivel municipal de semnalizare și amenajare a stațiilor de transport în comun, acestea fiind adeseori amplasate în spații amenajate pe pietonale, fără însă a se

asigura o accesibilitate optimă pentru persoane cu dizabilități, cărucioare ș.a. (pantă a bordurii, spațiu suficient de acces sub adăpost).

De asemenea, prezența unui acoperiș sau adăpost pentru stații și semnalizarea corespunzătoare a liniilor nu este identificată decât pe anumite trasee din centrul municipiului, rute precum cea spre Peștiș având ca dotare doar un refugiu și semnalul rutier aferent stației de autobuz. Datorită lipsei dotărilor în spațiu, precum bănci de așteptare, tabel orar, ș.a. s-a recurs în unele situații la soluții ad-hoc, improprii:



**Figura 42 - Bancă amplasată ad-hoc într-o stație din centru (stânga) și refugiu semnalizat necorespunzător pe ruta Peștiș (dreapta). Sursa foto: Google Maps**

Prin proiectul POR 2014-2020 (REGIO) intitulat “Reabilitare și modernizare rețea stradală: str. Avram Iancu, str. Aurel Vlaicu, str. Carpați, str. Victoriei, b-dul Dacia, b-dul 1848, b-dul Libertății, b-dul Republicii, b-dul Traian – municipiul Hunedoara” au fost reabilitate în perioada 2010 – 2013 un număr total de 19 stații:

- Strada Avram Iancu - 1 stație;
- Bulevardul Dacia - 6 stații;
- Bulevardul 1848 - 4 stații;
- Bulevardul Republicii - 2 stații;
- Bulevardul Traian - 6 stații.



**Figura 43 - Stație TP. Sursa foto: Google Maps**

Regularizarea și dispecerizarea se face în stații Gara/Autogara. Nu exista sisteme de afisare electronice a plecarilor iminente, monitorizare GPS a flotei și nu se practică așteptarea cu calatori.

În ceea ce privește serviciul de transport public prestat de Prim TransPrest SRL, acesta vizează operarea de rute de autobuz și microbuz pe următoarele 6 trasee:

**Tabel 16 - Traseele de transport public din Hunedoara și caracteristicile acestora. Sursa: prelucrare după date Prim Transprest**

| Denumire traseu     | Tip rută               | Lungime (km) | Număr curse | Interval (min) | Vehicule  |
|---------------------|------------------------|--------------|-------------|----------------|-----------|
| <b>2 Magistrală</b> | <i>Intravilan oraș</i> | 11.2         | 15 (11 D)   | 60             | 1 autobuz |

|                 |                                                                 |    |                                    |                      |                         |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------|----|------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| <b>3 OM</b>     | <i>Intravilan oraș</i>                                          | 10 | 15 (11 D)                          | 60                   | 1 autobuz               |
| <b>4 Chizid</b> | <i>Intravilan oraș</i>                                          | 9  | 12 (8 S, 0 D)                      | 60                   | 1 microbuz              |
| <b>6 Peștiș</b> | <i>Municipal, identificat pe planul de transport intravilan</i> | 22 | 28 (21 S, 14 D)                    | 30                   | 2 microbuz<br>2 autobuz |
| <b>Răcăștie</b> | <i>Municipal</i>                                                | 14 | 12 (9 S și D)                      | 50 – 120             | 1 autobuz<br>1 microbuz |
| <b>Groș</b>     | <i>Municipal</i>                                                | 26 | 13 (7 S, 7 D + 1 cursă specială D) | Variabil<br>50 – 170 | 1 autobuz<br>1 microbuz |

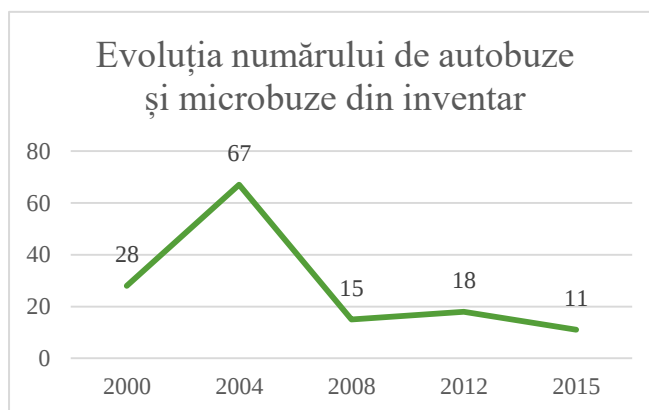
Localizarea actuală a stației terminale a transportatorului regional este la Gara GFR, oferind zone de așteptare de o calitate îndoielnică și aproape nici o cale de informare asupra plecarilor iminente. PMUD va sugera măsuri de funcționare a autogării în sinergie cu terminalul de transportul public prezent în imediata vecinătate.

Principala problemă, și una cu impact foarte ridicat asupra utilizării și utilității sistemului de transport public din Hunedoara este reprezentată de intervalul foarte mare de succedare a autobuzelor și microbuzelor în stații. În afară de ruta 6 Peștiș, unde intervalul este de 30 de minute, celelalte rute urbane (2, 3, 4) sunt circulate la 60 de minute. În condițiile în care majoritatea destinațiilor urbane pot fi parcurse pietonal în aproximativ 40 de minute (rază de 3 km), populația activă nu este suficient motivată să opteze pentru transportul public.

O cauză aparte pentru această situație este reprezentată de diminuarea constantă, de la începutul anilor 2000 și până acum, a parcului rulant din inventarul companiei de transport public. Datele arată o creștere a numărului de autovehicule în perioada 2000-2016, urmând o scădere a acestora până la 18 autovehicule înaintea preluării companiei în 2013.

Actualmente, parcul este format din:

- 6 autobuze;
- 1 autobuz articulat;
- 4 microbuze.



**Figura 44 - Evoluția parcului rulant al CTP Hunedoara. Sursă date: Strategia locală, date Prim Transprest**

| Producator           | tip               | An est. fabricare | Nr total | Nr. in uz - ora de varf | Nr in uz - repaos | Accesibilitate   | Norma Euro | Uzura      | Usi acces         |
|----------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------|------------|------------|-------------------|
| <b>Iveco Daily</b>   | microbuz          | 2005              | 4        | 3                       | 2                 | <b>neconform</b> | III        | <b>95%</b> | <b>1, manuala</b> |
| <b>Man, Mercedes</b> | autobuz standard  | 1996-1998         | 6        | 4 + 1 curse speciale    | 1                 | 1/2 podea joasa  | II         | 50-65%     | 2, pneumatice     |
| <b>Man</b>           | autobuz articulat | 1996              | 1        | 1 + 1 curse speciale    | 0                 | 1/2 podea joasa  | II         | 80%        | 3, pneumatice     |
| <b>Volvo</b>         | autobuz articulat | 1998              | 2        |                         | curse speciale    | <b>neconform</b> | II         | 55%        | 3, pneumatice     |

| Nr       | Denumire/locatie | Trasee | Adapost | Orar | Indicator | Sens   | accesibilitate |
|----------|------------------|--------|---------|------|-----------|--------|----------------|
| <b>1</b> | Bv Traian - Nord | 6      | NU      | NU   | Da        | ambele | slaba          |
| <b>2</b> | Bv Dacia - Nord  | 2,6    | DA      | NU   | Da        | ambele | buna           |

|                               |                                     |             |            |                  |          |                 |       |
|-------------------------------|-------------------------------------|-------------|------------|------------------|----------|-----------------|-------|
| 3                             | str. Eroilor                        | 2           | NU         | NU               | Da       | tur             | medie |
| 4                             | str. Muresului                      | 2           | NU         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 5                             | str. M Viteazu                      | 2           | NU         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 6                             | Bv Dacia - Micro 4                  | 2           | DA         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 7                             | Bv Dacia/Bucegi                     | 2,6         | DA         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 8                             | Bv Traian - Micro 3                 | 6           | DA         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 9                             | Bv Traian - Micro 2                 | 6           | DA         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 10                            | Gara/Autogara                       | 2,3,4,6,R,G | DA         | DA               | Da       | ambele/terminal | buna  |
| 11                            | str. A Iancu                        | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 12                            | Paltinis                            | 3,4         | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 13                            | Kaufland                            | 2           | DA         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 14                            | bd. Dacia - Centru                  | 2           | DA         | DA               | Da       | retur           | buna  |
| 15                            | Parcul Tineretului                  | 2,4         | NU         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 16                            | 22 Decembrie - Statuie Iancu de HD  | 2           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 17                            | Ion Creanga - Statuie Iancu de HD   | 2           | NU         | NU               | Da       | tur             | medie |
| 18                            | Casa de Cultura 1                   | 2           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 19                            | Casa de Cultura 2                   | 2           | NU         | NU               | Da       | tur             | medie |
| 20                            | Statia Piata                        | 2,3,4,6,R,G | DA         | DA               | Da       | ambele          | medie |
| 21                            | Bd 1848 Sud                         | 3,4         | NU         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 22                            | Bd 1848 /Vioarele                   | 3,4         | DA         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 23                            | Bd 1848 - Cismea                    | 3,4         | DA         | DA               | Da       | retur           | buna  |
| 24                            | Vioarele - Penny                    | 3           | DA         | NU               | Da       | tur             | buna  |
| 25                            | st. Trandafirilor                   | 3           | NU         | NU               | Da       | tur             | medie |
| 26                            | st. Strandului                      | 3           | DA         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 27                            | st. Brazilor 1                      | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 28                            | st. Brazilor 2                      | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 29                            | st. Victor Babes 1                  | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 30                            | st. Victor Babes 2                  | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 31                            | st. Chizid 1                        | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 32                            | st. Chizid 2                        | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 33                            | Sf. Nicolae                         | 4           | NU         | NU               | Da       | retur           | medie |
| 34                            | Centrul Vechi                       | 2,3,4,6,G,R | DA         | DA               | Da       | ambele          | medie |
| 35                            | Bv. Libertatii                      | 2,3,4,6,G,R | NU         | NU               | Da       | tur             | slaba |
| 36                            | Primaria                            | 2,3,6       | NU         | NU               | Da       | retur           | buna  |
| 37                            | bv. Traian Sud                      | 2,3,4,6,R,G | DA         | NU               | Da       | ambele          | buna  |
| 38                            | Castel                              | R,G         | NU         | NU               | Da       | ambele          | slaba |
| 39                            | Gara Mica                           | R           | NU         | NU               | Da       | ambele          | slaba |
| Capacitati trasee:            |                                     |             |            |                  |          |                 |       |
| <b>LEGENDA TRASEE ACTUALE</b> |                                     |             | L-V - varf | L-V - ora repaos | S,D - AM | S,D - PM        |       |
| 2                             | Gara - Centru - Bd. Dacia - Buituri |             | bus std    | bus std          | microbus | microbus        |       |
| 3                             | Gara - Centru - Micro 6 (OM)        |             | bus artic  | bus std          | bus std  | microbus        |       |
| 4                             | Centru Vechi -                      |             | microbus   | microbus         | microbus | -               |       |

|          |                            |  |         |         |          |          |  |
|----------|----------------------------|--|---------|---------|----------|----------|--|
|          | Chizid                     |  |         |         |          |          |  |
| <b>6</b> | Centru Vechi - Pestisu     |  | bus std | bus std | microbus | -        |  |
| <b>R</b> | Gara - Racastie            |  | bus     | bus     | bus      | -        |  |
| <b>G</b> | Gara - Zlasti - Bos - Gros |  | bus     | bus     | bus      | microbus |  |

**Figura 45 - Parcul rulant și evaluare flotă Prim TransPrest SRL**

Prima categorie se prezintă în stare rezonabilă, fiind compusă din autobuze produse în Germania în anii '90, mărcile Man și Mercedes. Accesibilitatea acestora este la standarde, având rampe pentru accesul persoanelor cu dizabilități și podea joasă pe majoritatea lungimii vehiculului, însă sunt poluante, încadrându-se în standardele Euro II, au viața comercială depășită iar mentenanța lor, deși realizată la standarde, este problematică și costisitoare. Interioarele prezintă ergonomie superioară, specifică producătorilor, cu scaune tapitate și sisteme de ventilație cu exhaustoare, însă climatizarea, instalația audio-fonică și de anunțare a stațiilor lipsește în întreaga flotă.



**Figura 46 - Autobuz urban din Hunedoara**

Microbuzele de producție Iveco ridică probleme, prezentând accesibilitate scăzută și neîndeplinind standardele impuse de Legea 92/2007 privind operarea transportului public urban. De asemenea, modelul de TP prezent în municipiu nu se ridică la standarde acceptabile de atractivitate estetică și ergonomie, fiind dificilă atragerea de noi călători și sporirea cotei și patronajului transportului public cu astfel de vehicule în serviciu regulat. Unul dintre țelurile PMUD-ului va fi finanțarea



**Figura 47 - Microbuz urban din Hunedoara**

din fonduri regionale a unor midi-busuri (mici autobuze urbane) nepoluante și accesibile care să înlocuiască mijloacele de capacitate mică a flotei. Aceste vehicule vor aparține municipalității și vor fi operate prin contracte de comodat, condiționând operatorul cu mentenanță adecvată.

Utilizarea de autobuze (normale, articulate) fabricate în perioada 1996-1997, implică de asemenea și lipsa cost-eficienței, pe lângă poluare. În condițiile în care rapoarte ale operatorului de transport local arată un consum mediu de 65 litri / 100 km pentru autobuzul articulat și 45 litri / 100 km pentru celelalte autobuze<sup>13</sup>, este imperativă sprijinirea operatorului pentru reînnoirea parcului rulant cu garnituri actuale, nepoluante și eficiente.



**Figura 48 - Autobuzul articulat din Mun. Hunedoara. Sursa: adevarul.ro**

Deși dispune de o suprafață considerabilă, operatorul de transport public are facilități care sunt în stare de integritate deplorabilă, depășite și, în mare, fără minime dotări necesare asigurării activității de mentenanță tehnică și estetică. Întreținerea adecvată necesară flotei se dovedește imposibilă, crescând costurile de operare și reducând semnificativ calitatea lucrărilor efectuate pe autovehicule. Platforma este departe de terminalele în serviciu ale rutelor operate, necesitând kilometri sistematici în afara serviciului pentru operațiuni esențiale (alimentare, spălare), iar parcare mijloacelor aici este inoportună și costisitoare.

PMUD va sugera un proiect suport cu impact pe termen lung asupra transportului public în zonă, sugerând facilități minimale moderne de mentenanță pentru flota circulantă, precum și amplasarea acestora și a unei platforme de parcare suplimentară într-o zonă limitrofă urbei, însă accesibilă terminalelor rutelor deservite și



**Legenda:**

- 1** Magazie
- 2** Spalatorie
- 3** Groapa revizii
- 4** Spatiu tehnic
- 5** Ateliere

**Figura 49 - Facilitățile de mentenanță ale transportatorului urban**

<sup>13</sup> Daniel Guță, „Autobuzele primăriei bat recordul la consumuri aberante: 65 de litri de motorină la sută de kilometri”, articol Adevărul Online, 25 Oct. 2014, hyperlink: <http://bit.ly/1UkO1YT>

disponibilă municipalității.

În condițiile actuale, pe cele 6 rute sunt alocate maximum 2 autovehicule de transport simultan, ceea ce explică timpii mari de interval din orarul de transport public. Aceste aspecte conduc la cele mai întâlnite trei disfuncții ale unui transport public neoptimizat, ambele prezente în cazul Municipiului Hunedoara:

1. Supra-aglomerarea unor rute, cu precădere cele către destinații de lucru (ruta Peștiș) la orele de vârf;
2. Nerentabilitatea altor rute, în lipsa călătorilor care preferă să se orienteze către mijloace alternative sau mașina personală;
3. Nerentabilitate generală datorită faptului că persoanele călătore care pot alocă timpul necesar așteptării sunt în general persoane în vârstă, care beneficiază de subvenții pentru transportul public.

Cifrele pe care le relevă Raportul la proiectul de hotărâre privind acordarea subvenției de la bugetul local al municipiului Hunedoara pentru activitatea Serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Hunedoara (Proiect de Hotărâre nr. 372 /28.09.2015) ilustrează situația următoare: în perioada mai – august 2015, cheltuielile societății Prim Transprest Hunedoara SRL, delegat al serviciului de transport public local, au fost cu 28,8% mai ridicate decât veniturile obținute din transportul public. Este așadar imperativă o reproiectare a sistemului de transport public la nivel municipal, cu accent pe rutele de la nivel intravilan urban, coroborat cu investiții în suplimentarea și actualizarea parcului rulant și în îmbunătățirea calității infrastructurii de transport public. Aceste aspecte vor trebui considerate fără însă a cauza un impact la nivelul sistemului de subvenții și gratuități pentru persoanele defavorizate.

Potrivit legii, de facilități de transport gratuit beneficiază persoanele cu handicap, însoțitorii și asistenții personali ai acestora, vârstnicii cu pensii de până la 1.000 de lei, vădulele nerecăsătorite ale veteranilor de război și persoanele fără venit cu vârsta de peste 55 de ani din Hunedoara. Conform hotărârii Consiliului Local (CL) Hunedoara, pensionarii cu venituri mai mici de 700 lei/lună, inclusiv, persoanele fără venituri în vârstă de peste 55 ani și vădulele nerecăsătorite ale veteranilor de război cu domiciliul în municipiu beneficiază de bilete pentru 16 călătorii gratuite pe lună. Vârstnicii cu pensii între 701 și 1.000 de lei inclusiv beneficiază de 8 bilete gratuite pe lună.

În tabelul de mai jos se observă o ușoară sezonialitate a călătoriilor, acestea fiind mai reduse în lunile de vară (iulie-august), în special în ceea ce privește biletele cu gratuitate, biletele normale achiziționate prezentând un număr relativ constant. Un aspect important este faptul că, din numărul total de bilete, în medie 63% reprezintă bilete gratuite, subvenționate de către primărie pentru persoanele defavorizate, vârstnici și elevi. Acest aspect accentuează necesitatea regândirii sistemului de transport local, întrucât în acest moment populația activă realizează mai puțin de o călătorie lunară, în medie.

**Tabel 17 - Numărul de bilete și abonamente achiziționate în perioada iunie - octombrie 2014. Sursa: Prim Transprest Hunedoara**

| Luna (2015)  | Nr. bilete achiziționate | Nr. bilete gratuite (primarie) | TOTAL BILETE | Nr. abonamente |
|--------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|----------------|
| <b>Iunie</b> | 31,142                   | 63,595                         | 94,737       | 0              |
| <b>Iulie</b> | 31,534                   | 51,913                         | 83,447       | 0              |

|                   |        |        |        |     |
|-------------------|--------|--------|--------|-----|
| <b>August</b>     | 30,387 | 51,841 | 82,228 | 4   |
| <b>Septembrie</b> | 34,086 | 63,283 | 97,369 | 126 |
| <b>Octombrie</b>  | 34,393 | 55,259 | 89,652 | 79  |

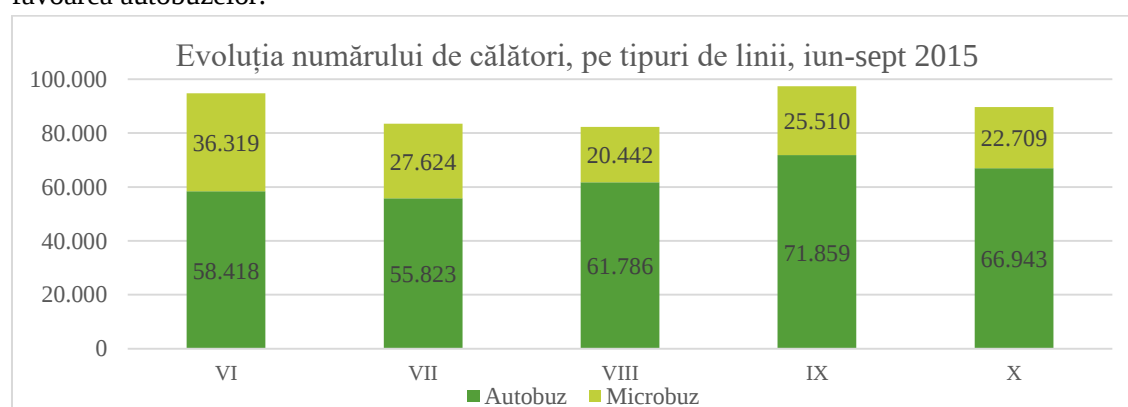
În ceea ce privește numărul de călători pe linii și rute, cifrele medii pentru perioada iunie – octombrie 2015 arată o utilizare ridicată a liniei 6 Peștiș (linia cu un număr aproximativ dublu de curse în raport cu celelalte), urmată de liniile intravilane 3 OM și 2 Magistrală, cu 22,155 respectiv 19,015 călătorii în medie lunară. Linia cea mai slab performantă este linia 4 Chizid, însă trebuie considerat că pe aceasta circulă strict microbuze, cu o capacitate mai redusă decât autobuzele. Dacă se realizează o medie a călătoriilor la nivelul întregii populații a Municipiului Hunedoara, la o populație de 60,252 locuitori (RPL,2011), cifra rezultată de 1.5 călătorii lunare în medie pe locuitor reprezintă una dintre cele mai scăzute la nivel național.

Date înregistrate de Municipiul Hunedoara cu privire la situația pe anul 2014 relevă un număr total de bilete acordate în regim gratuit persoanelor care beneficiază de facilități de 391862 bilete. Numărul total de bilete contra cost acordate de către operatorul de transport public local de persoane, pe anul 2014, a fost de 314851 bilete, pentru un total de 706713 bilete. Un calcul lunar mediu indică un număr mediu de sub 1 călătorie per locuitor, ceea ce poate indica faptul că utilizarea transportului public este în creștere.

**Tabel 18 - Media numărului de călători (iunie - octombrie 2015), pe rute și linii TP**

| Media numărului de călători pe rute și linii în perioada iunie - octombrie 2015 |                       |               |                   |                   |                   |               |               |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|
| Linia                                                                           | Linia 2<br>Magistrala | Linia 3<br>OM | Linia 4<br>Chizid | Linia 6<br>Pestis | Linia<br>Racastie | Linia<br>Gros | Total         |
| <b>Autobuz</b>                                                                  | 16,049                | 19,330        | 0                 | 13,784            | 4,121             | 9,682         | <b>89,487</b> |
| <b>Microbuz</b>                                                                 | 2,966                 | 2,825         | 4,244             | 14,669            | 1,244             | 572           |               |
| <b>Tot./ linie</b>                                                              | <b>19,015</b>         | <b>22,155</b> | <b>4,244</b>      | <b>28,454</b>     | <b>5,364</b>      | <b>10,255</b> |               |

De asemenea, se observă o ușoară scădere a numărului de călători care utilizează microbuzele, în favoarea autobuzelor.



**Figura 50 - Evoluția numărului de călători, pe tipuri de linii, perioada iun-sept 2015. Sursa date: Prim Transprest**

Achiziționarea titlurilor de călătorie se realizează în mijloacele de transport public, de la personal specializat sau conducătorul auto. Abonamente de călătorie se pot realiza numai în terminalul de la gara, iar afișarea explicită a tarifelor și posibilităților de achiziționare sunt absente în punctele-cheie.

Planul de mobilitate va sugera implementarea unui program de ticketing modern și automatizat, cu automate de achiziționare a titlurilor de călătorie în stații, validatoare cu evidență centralizată și titlu cu valabilitate pe timp, oferind posibilitate combinării a mai multor mijloace de transport public în cadrul aceleiași deplasări.

De asemenea, este important de menționat, în ceea ce privește promovarea și afișajul, faptul că operatorului de transport public îi lipsește o imagine corporativă bine definită și promovată. Acest lucru se vede atât în stații cât și pe aspectul flotei circulante. PMUD va sugera un studiu de marketing realizat de specialiști, care să realizeze o „carte de identitate” a transportatorului, implicând o schemă uniformă de culoare, un standard de promovare a stațiilor precum și educarea personalului în spiritul reprezentării cu mândrie a companiei.



**Figura 51 - Singura hartă expusă cu traseele transportului public, în stația Gară / Autogară.**

Promovarea hărții, a programului și posibilitatea informării facile despre timpul de așteptare și costul călătoriei condiționează semnificativ succesul operării transportului public urban.

În final, este deosebit de important proiectul de realizare a unei linii verzi de troleibuz numită „Green Line HD” între Hunedoara și Deva, un proiect pe agenda Consiliului Județean însă care nu există în acest moment pe lista investițiilor programate pentru anul 2016. Fundamentul legal pentru demararea studiilor de fezabilitate și a lucrărilor propriu-zise este reprezentat de Hotărârea nr. 193/2012 privind aprobarea asocierii CJ Hunedoara cu CL Hunedoara și CL Deva (acord de asociere) pentru realizarea obiectivului. Prin Hotărârea nr. 196/2014, se amendează Art. 1 și se înlocuiește sintagma „troleibuz/troleibuze” cu sintagma „troleibuz/troleibuze sau autobuze electrice”. Introducerea autobuzelor electrice ar fi, din mai multe considerente, o măsură ineficientă pe termen lung.

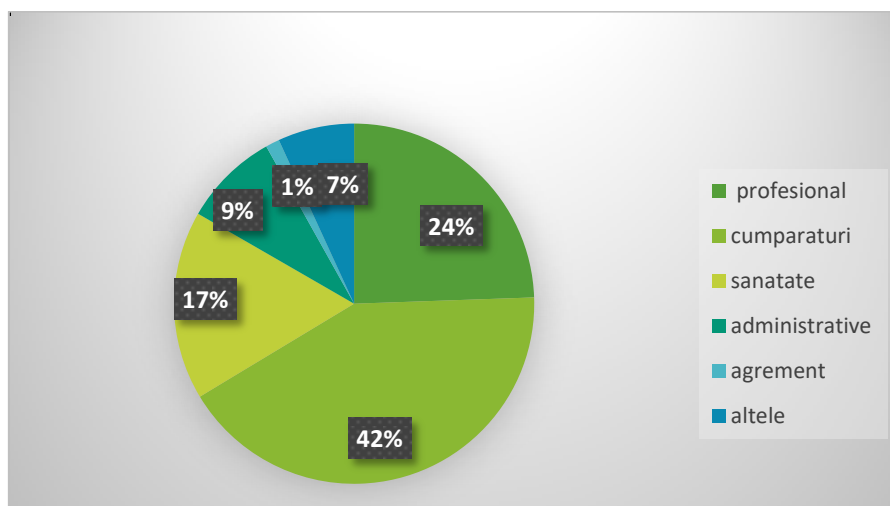
În acest moment, este neclar încă viitorul proiectului Green Line.

### 2.3.1.1 Percepția populației

Prin PMUD Hunedoara au fost conduse două chestionare ale populației cu privire la utilizarea mijloacelor de transport public – unul online (118 răspunsuri) și unul în stațiile de autobuz și mijloacele de transport în comun, completat de operatori de teren (1394 răspunsuri).

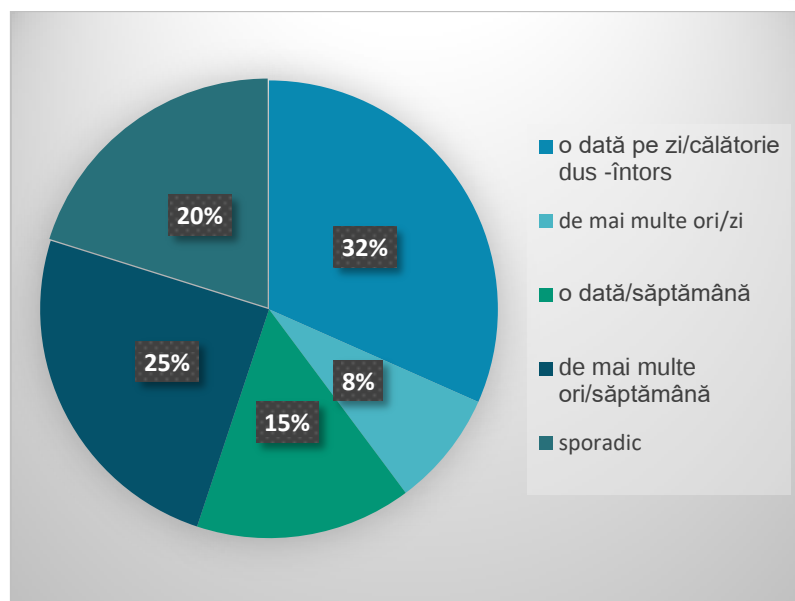
Analizând rezultatele chestionarului completat pe teren se remarcă următoarele:

- În ceea ce privește scopul călătoriei, un procent foarte mare din respondenți a ales ca principal scop ”cumpărăturile”, cu un procent de 42%, pe locul II fiind cei care aleg mijloacele de transport în comun pentru ”serviciu”, cu un procent de 24%. Raportate la săptămână, din analiza variației volumului de călătorii rezultă că în zilele lucrătoare volumul de călătorii este aproximativ constant, iar sâmbăta și duminica este mai redus față de zilele lucrătoare. Orele de vârf sunt orele dimineții între 7-9 și după amiază, între 16.00 -18.00.



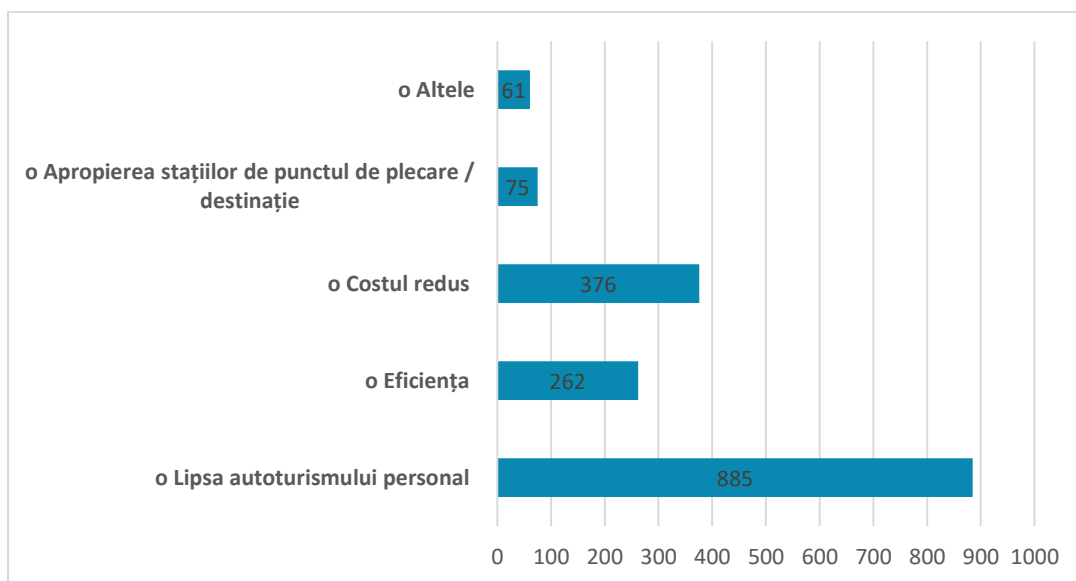
**Figura 52 - Scopul călătoriei cu transportul public**

- În privința frecvenței utilizării transportului în comun, rezultă un dezechilibru între acei călători care utilizează în mod constant sistemul de T.C.= 40% (una sau mai mult de o călătorie pe zi), și cei care folosesc TC numai ocazional =60% (mai multe călătorii/săptămână; o călătorie/săptămână; sporadic).
- De asemenea, a rezultat că peste 89% din deplasări se realizează cu linie directă și doar 11% din deplasări se realizează cu o transbordare sau mai multe transbordări.



**Figura 53 - Frecvența utilizării mijloacelor de transport public**

- Printre motivele pentru care respondenții aleg transportul public, cei mai mulți, respectiv 885, menționează lipsa autoturismului personal. Un alt motiv este legat de costul redus, aici înregistrându-se un număr de 376 respondenți. Un număr de 262 au menționat ca motiv pentru alegerea unui astfel de mod de transport și eficiența.



**Figura 54 - Motivele utilizării transportului public urban**

- Un număr apreciabil de respondenți peste 64% aleg mijloacele de TP deoarece nu dețin autoturism personal, restul de 36% fiind persoane care dețin în familie 1, două sau mai multe de 2 autoturisme.
- În privința aspectelor care trebuie îmbunătățite, reies următoarele:
  - un număr de 594 respondenți au apreciat că este nevoie de creșterea calității autovehiculelor de transport, al doilea aspect menționat este legat de sistemul de afișare/informare din stații, cu 226 de respondenți.

- Un număr de 578 de respondenți au menționat și alte aspecte care trebuie îmbunătățite, cele mai frecvente aspecte de îmbunătățit fiind cele legate de includerea unor noi stații (ex Spital), de distanța dintre stații – mai dese, includerea unor autovehicule cu capacitate sporită, toate stațiile să fie acoperite, curățenie în autovehicule.

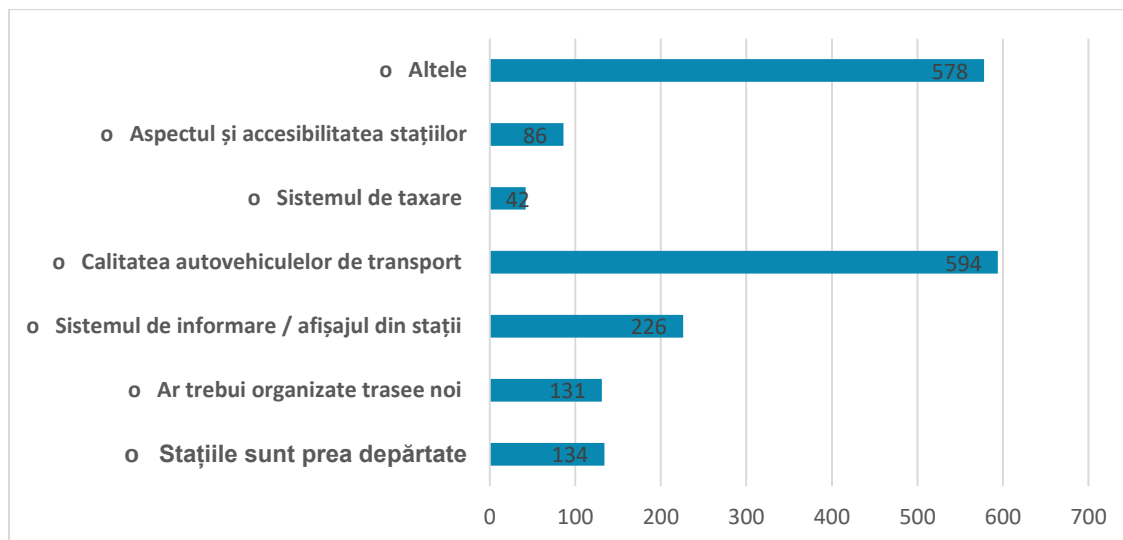
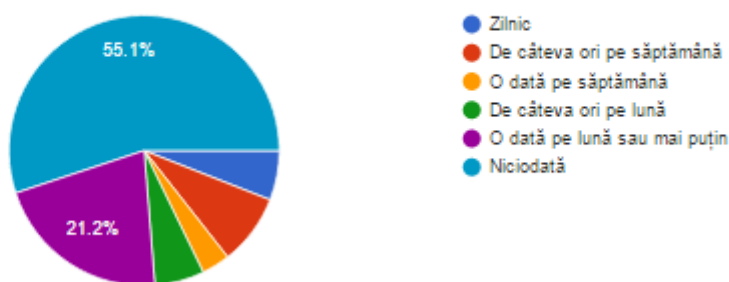


Figura 55 - Aspecte negative ale transportului public de călători

În ceea ce privește rezultatele chestionarului on-line, respondenții (în principal persoane situate în grupele de vârstă 30-35 de ani – 43.2% și 18-35 de ani – 33.1%), angajați sau angajatori (73.7%), folosesc pentru drumurile zilnice autoturismul personal și mersul pe jos, transportul public local fiind pe locul 3 cu numai 11.9% din opțiuni. În week-end, cota scade la 5.9%, extrem de scăzută.

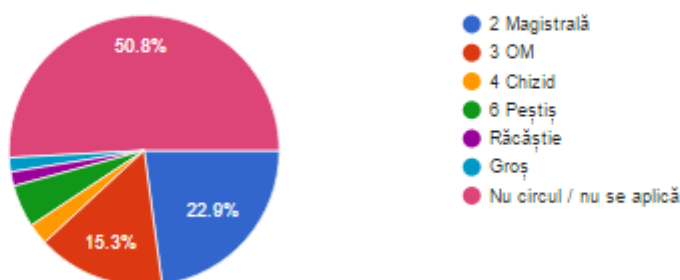
Cei care utilizează transportul public o fac, majoritatea, o dată pe lună sau mai puțin:

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



Aceste rezultate relevă o situație complet disfuncțională, în care mai puțin de un sfert din populația generalmente tânără care a răspuns chestionarului circulă cu transportul public mai des de o dată pe lună și numai 5.9% îl folosesc ca mijloc zilnic de deplasare. Cei care circulă totuși, o fac preponderent pe ruta 2 Magistrală (22.9%) și ruta 3 OM (15.3%):

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



Respondenții la chestionar evaluează schimbarea dintr-un mijloc de transport în altul ca fiind, în general, anevoioasă, cu numai 10.2% opțiuni pentru schimb facil și foarte facil și cu 39% opțiuni pentru schimb foarte anevoios.

În teorie, cetățenii ar prefera să utilizeze transportul public datorită cost-eficienței și a timpilor mai scurți de parcurs raportat la mersul pe jos și la bicicletă (39.8% din răspunsuri). Majoritatea nu o fac însă datorită orarului și a timpilor lungi de așteptare (48.3%), al calității vehiculelor (48.3%), aspectului stațiilor (28%), amplasării acestora (23.7%) și costului considerat ridicat (7.6%).

În opinia dvs., care sunt prioritățile de investiție și dezvoltare a transportului public?

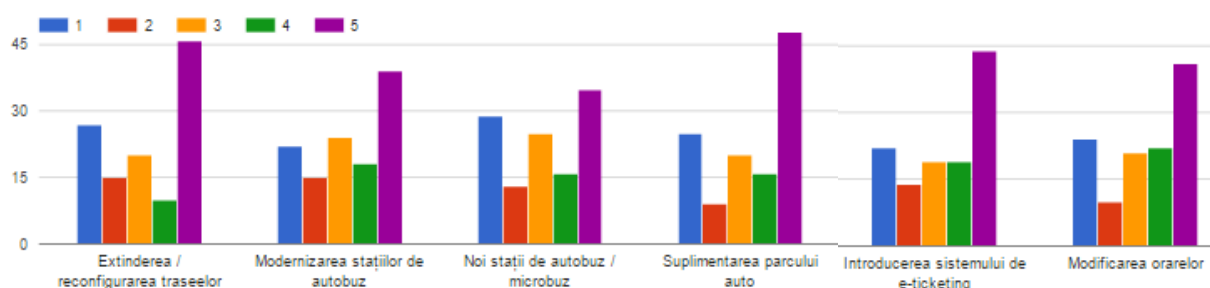


Figura 56 - Opinia cetățenilor referitor la prioritățile de investiție pentru transportul public

Priorități considerate ridicate și foarte ridicate sunt suplimentarea parcului auto cu vehicule de calitate, extinderea sau reconfigurarea traseelor și modificarea orarelor de transport.

Traseele actuale ale sistemului de transport public sunt, cu mici modificări, neschimbate de dinainte de 1989, când dinamica și nevoile de mobilitate ale orașului erau fundamental diferite. În prezent, nevoile reale sunt diferite și există lacune în oferta Prim TransPrest, identificate de către cei chestionați ca fiind lipsa unui traseu către Castelul Corvinilor și slaba deservire a orașului vechi (către Sud), lipsa unei conexiuni între cartierul Chizid, Micro 7, Micro 5 și a accesibilității tuturor acestora luate individual și accesibilitatea scăzută a Spitalului.

PMUD va sugera optimizarea rutelor de transport public, urmarind reducerea numarului lor și optimizarea rețelei, conenctand puncte de origine-destinație conform nevoilor reale, actuale de transport.

Se va studia oportunitatea implementării unei rețele de troleibuz, proiect condiționat de fluxul de calatori și mijloace de transport ce se vor măsura pe artele orașului. Implementarea unui astfel de proiect din fonduri regionale se dovedește prielnică, generând reduceri semnificative de emisii poluante și gaze de seră produse local sistematic.

### 2.3.2 Transportul privat de călători (urban, interurban)

La nivelul Municipiului, transportul privat de călători se realizează conform prevederilor din hotărârile locale aferente. Potrivit HCL nr. 394/2015 privind stabilirea impozitelor și taxelor locale pe anul 2016, eliberarea licenței de traseu pentru transportul public local de persoane (curse regulate și curse regulate speciale) este de 140 RON/cursă, iar autorizația și prelungirea acesteia costă 380 RON.

Pe lângă aceste trasee urbane, conform Hotărârii nr. 177/2013 privind transportul public județean de persoane prin curse regulate, în județul Hunedoara, există o serie de linii de transport care leagă Hunedoara de orașele și satele învecinate. Traseele sunt atribuite operatorilor privați de transport în urma unei proceduri de licitație electronică, ultima fiind realizată în iulie 2014 pentru perioada 2014 – 30.06.2019.

Între operatorii privați care efectuează curse regulate în acest moment către Hunedoara amintim BV Dasler SRL și SC Fanatik Tour SRL (în principal curse Deva-Hunedoara), Inter Dani Trans SRL (curse către mediul rural), Interservice Hunedoara (Hunedoara Hațeg și Hunedoara-Simeria)<sup>14</sup>. Următoarele trasee județene sunt de interes pentru Municipiul Hunedoara<sup>15</sup>:

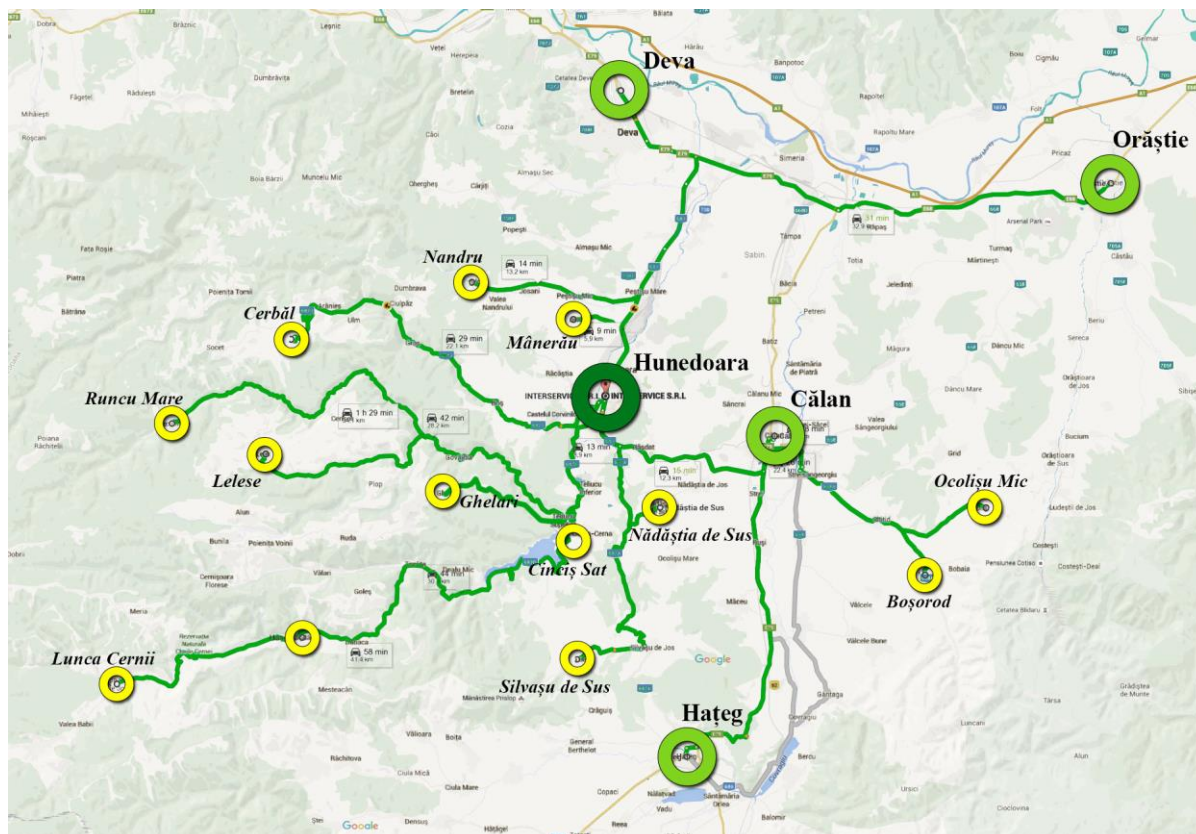
**Tabel 19 - Traseele, lungimile și numărul de stații publice aferente transportului public județean de persoane prin curse regulate. Sursa: [primariahd.ro](http://primariahd.ro)**

| Indicativ            | Nume Traseu                 | Kilometri | Nr. de stații |
|----------------------|-----------------------------|-----------|---------------|
| <b>Traseul 32;33</b> | Deva – Hunedoara            | 20        | 12            |
| <b>Traseul 34</b>    | Hunedoara – Mănerău         | 8         | 2             |
| <b>Traseul 35</b>    | Hunedoara – Nandru          | 19        | 7             |
| <b>Traseul 67</b>    | Hunedoara - Lunca Cernii    | 46        | 9             |
| <b>Traseul 68</b>    | Hunedoara – Cerbăl          | 24        | 6             |
| <b>Traseul 69</b>    | Hunedoara – Ghelari         | 22        | 7             |
| <b>Traseul 70</b>    | Hunedoara - Cinciș Sat      | 10        | 4             |
| <b>Traseul 71</b>    | Hunedoara – Hășdău          | 34        | 8             |
| <b>Traseul 72</b>    | Hunedoara - Silvașu de Sus  | 22        | 6             |
| <b>Traseul 74</b>    | Hunedoara - Hațeg           | 38        | 16            |
| <b>Traseul 75</b>    | Hunedoara - Nădăștia de Sus | 14        | 6             |
| <b>Traseul 76</b>    | Hunedoara - Călan           | 14        | 8             |
| <b>Traseul 77</b>    | Hunedoara - Călan           | 18        | 9             |
| <b>Traseul 78</b>    | Hunedoara - Orăștie         | 47        | 13            |
| <b>Traseul 81</b>    | Hunedoara - Ocolișu Mic     | 28        | 12            |
| <b>Traseul 83</b>    | Hunedoara - Boșorod         | 25        | 11            |
| <b>Traseul 105</b>   | Hunedara - Lelese           | 34        | 7             |
| <b>Traseul 106</b>   | Hunedoara - Runcu Mare      | 46        | 9             |

<sup>14</sup> Hotărârea nr. 10/2015 privind atribuirea unor licențe de traseu pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate speciale

<sup>15</sup> Anexa nr. 2 la Hotărârea nr. 177/2013

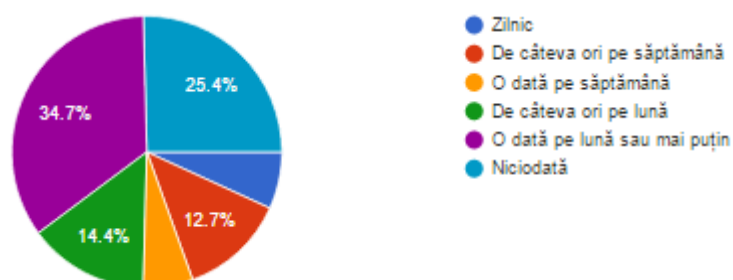
În condițiile în care tarifele aprobate pentru biletele de călătorie pe ruta Deva-Hunedoara (14.7 RON cursă întreagă, conform HCJ 103/2014), se reiterează nevoia introducerii, cel puțin pe această rută intens circulată, a unui sistem de transport optimizat și nepoluant, sustenabil, gestionat la nivel public, care să permită reducerea costurilor de transfer cu transportul public între cele două municipii.



**Figura 57 - Traseele județene de transport persoane prin curse regulate, către mediile urban și rural. Sursă: prelucrare proprie după Google Maps**

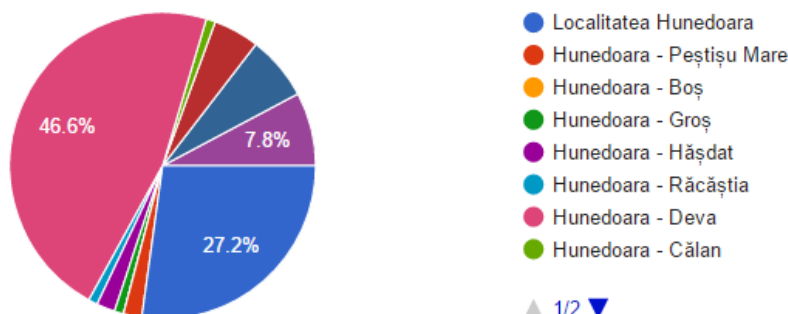
În momentul de față, din graficele de mai sus se remarcă faptul că Mun. Hunedoara este deservit de curse regulate pe distanțe de până la 50 km și 1.5 ore de mers, către principalele destinații urbane și rurale din împrejurimi (Simeria reprezintă o oprire pe ruta Hunedoara-Orăștie, figura ilustrează numai punctele terminus ale curselor).

Întrebați cu privire la frecvența utilizării serviciilor transportatorilor privați, respondenții la chestionarul online PMUD Hunedoara au răspuns următoarele:



Peste un sfert utilizează transportul prin curse regulate cel puțin o dată pe săptămână, în vreme ce tot un sfert nu îl utilizează niciodată.

## Care este principalul traseu de deplasare cu operatori privați? (103 responses)



Principală destinație, cu aproape jumătate din răspunsuri, este Municipiul Deva, urmat de cursele interne Municipiului Hunedoara (cu 27.2% din răspunsuri). O destinație mai puțin frecventată, cu 4.9% din răspunsuri, este Simeria – în afara acestora, celelalte destinații sunt neglijabile (1-2%).

În privința calității serviciilor prestatorilor de curse regulate se remarcă necesitatea sporirii confortului călătorilor (microbuze la standardele necesare conform legii, confortul scaunelor, climatizarea, calibrarea pe volume de trafic). Ruta Deva-Hunedoara este una intens circulată, iar în acest moment microbuzele nu fac față volumului la orele de vârf, fiind necesară regândirea legăturii dintre cele două orașe și înlocuirea maxi-taxiurilor cu autobuze, pe termen lung cu linie electrică. Problema de capacitate se reflectă și pe alte rute. Calitatea infrastructurii pe trasee, orarul și lipsa informațiilor cu privire la curse sunt, din nou, alte probleme importante ale transportului cu operatori privați.

O problemă ridicată de cei chestionați este prețul biletelor, considerat prea mare. Atât ruta Hunedoara-Deva, cât și Hunedoara -Calan au suportat o creștere de preț în ultimii 2-3 ani cu aproape 40%. Propunerile PMUD vor avea în vedere găsirea celei mai cost-eficiente soluții de a asigura aceste legături la nivel de conurbație / zonă urbană funcțională. Nu în ultimul rând, pentru transportul privat de călători aspectul serviciilor în sine prestate de operatori și angajați ai acestuia reprezintă de asemenea un punct nevralgic, relaționarea personalului cu călătorii fiind raportată în unele cazuri ca atitudine indiferentă, ostilă, chiar agresivă.

### 2.3.3 Operatori municipali în regim taxi

Transportul în regim de taxi se realizează conform Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările aduse prin legea nr. 129/2015, care introduce prevederea conform căreia transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se execută numai de către transportatori autorizați, care dețin: 1) autorizații taxi valabile, în cazul transportului în regim de taxi; 2) copii conforme valabile, în cazul transportului în regim de închiriere.

Pe raza municipiului Hunedoara, conform Regulamentului privind activitatea de transport în regim de taxi și în regim de închiriere (HCL nr. 25/2008), numerele aprobate pentru autorizațiile de taxi sunt următoarele:

- Operatori de transport: 200 autorizații;
- Taximetriști independenți / asociații familiale: 100 autorizații;
- Autorizații taxi pentru transport bunuri: 25.

În anul 2015, numărul de autorizații de taxi înnoite a fost de 250, în total, însemnând aproximativ 4.15 taxiuri la 1000 locuitori, o disponibilitate mai mare decât capitale europene precum Bruxelles, Copenhaga, Berlin, Viena, Amsterdam, Praga, Roma<sup>16</sup>, însă mai mici decât în București sau Cluj-Napoca (cca. 6, respectiv 8 taxiuri la 1000 locuitori).

Prin același regulament, se stabilesc de asemenea tarifele kilometrice maxime pentru zi și pentru noapte. Astfel, tariful kilometric zi/noapte maximal este de 1.9 / 2.4 RON, tariful orar zi/noapte este de 19 / 24 RON, iar tariful de pornire zi/noapte este echivalent cu cel pentru un kilometru (1.9, respectiv 2.4 RON).

Este de menționat faptul că, în acest moment, majoritatea companiilor de taxi ce activează pe raza municipiului Hunedoara nu au tarif diferențiat pentru zi și pentru noapte, optând pentru un tarif uniform de 1.9 RON/km.

**Tabel 20 - Principalii operatori de taxi din Municipiul Hunedoara după nr. de licențe. Sursa: Primăria HD**

| Nr. Crt. | Nume operator (SRL)        | Număr licențe |
|----------|----------------------------|---------------|
| 1        | SC A.T.I.T. MEDA AND 7 SRL | 24            |
| 1        | SC CATALIN ELCA PREST SRL  | 9             |
| 1        | SC ADI EURO 2000 SRL       | 8             |
| 1        | SC VECTOR HD SRL           | 8             |
| 1        | SC PARK TURBO SERV SRL     | 7             |
| 1        | SC DIADEL TRANS SRL        | 5             |
| 1        | SC RUXAL AUTOCOMEX SRL     | 5             |
| 1        | SC CARLA ELEGANT SRL       | 4             |
| 1        | SC ALFA TAXI SRL           | 4             |
| 1        | SC APOLLO TRANS SRL        | 4             |
| 1        | SC EXCELENT TAXI SRL       | 3             |
| 1        | SC RATINELA SRL            | 3             |
| 1        | SC ROXI SI RAZVAN SRL      | 3             |
| 1        | SC.ADILETA SRL             | 3             |

La nivelul anului 2015, în Municipiul Hunedoara funcționau 138 de mașini cu licențe emise pentru persoane fizice autorizate (PFA) și întreprinderi individuale (II) și 112 licențe pentru societăți cu răspundere limitată.

Taxe pentru efectuarea transportului de persoane în regim taxi se modifică anual în baza hotărârilor locale privind stabilirea impozitelor și taxelor locale pe anul următor. Astfel, pentru anul 2016 au fost stabilite în baza HCL nr. 394/2015 următoarele valori:

**Tabel 21 - Taxe pentru transportul de persoane în regim taxi, pe anul 2016. Sursa: primariahd.ro**

| Nr. Crt.                                  | Taxă                                                   | Valoare (RON) |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Operatori de transport (societăți)</b> |                                                        |               |
| 1                                         | Eliberare sau prelungire autorizație de transport taxi | 540           |
| 2                                         | Eliberare sau prelungire autorizație taxi (vehicul)    | 320           |
| 3                                         | Modificarea autorizației de transport                  | 100           |
| 4                                         | Modificarea autorizației de taxi                       | 50            |

<sup>16</sup> Indecon (2011), Economic Analysis of the Taxi Market

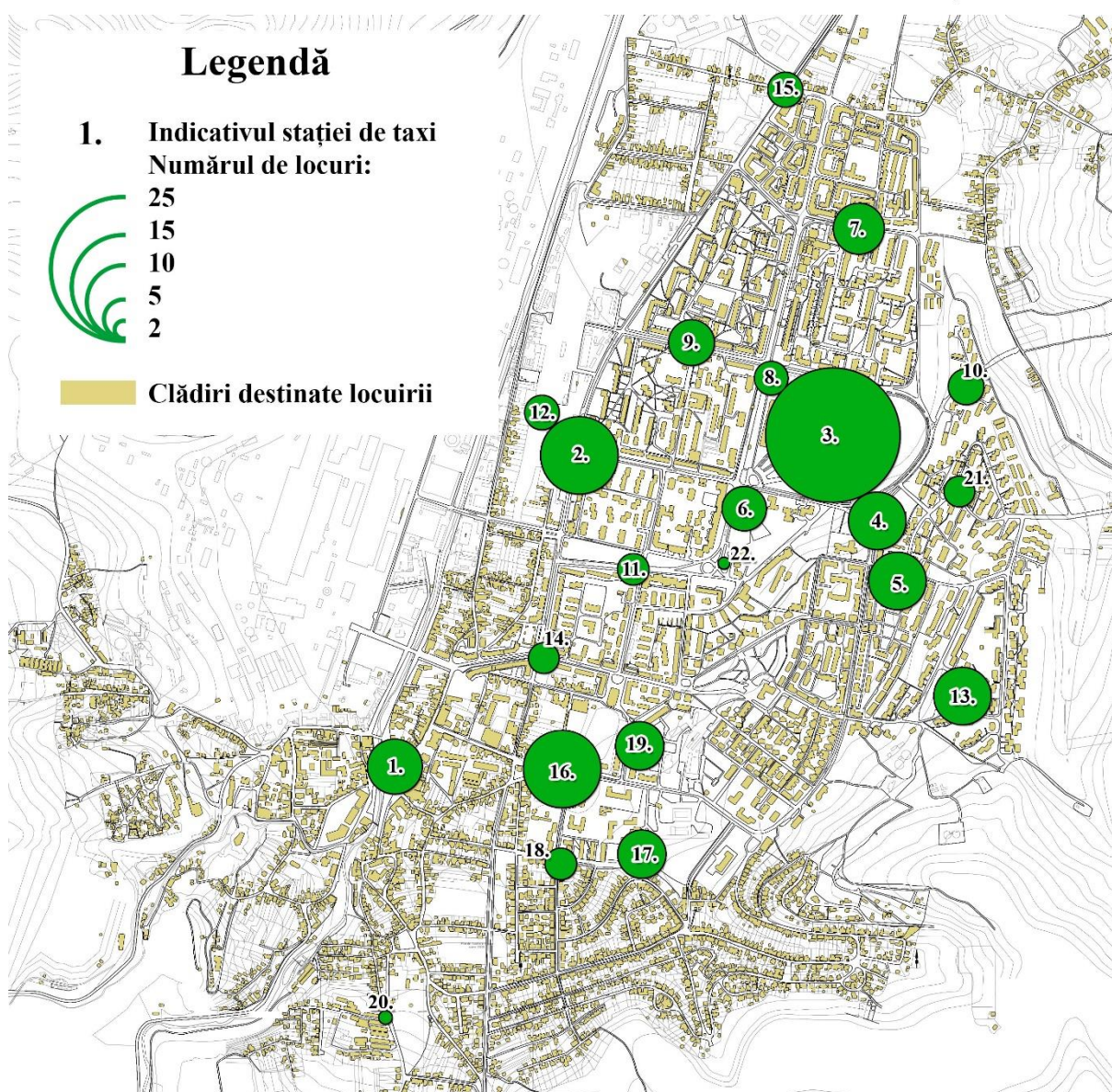
| <b>Taximetrist independent (PFA sau IF)</b> |                                                        |     |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----|
| <b>5</b>                                    | Eliberare sau prelungire autorizație de transport taxi | 215 |
| <b>6</b>                                    | Eliberare sau prelungire autorizație taxi (vehicul)    | 110 |
| <b>7</b>                                    | Modificarea autorizației de transport                  | 50  |
| <b>8</b>                                    | Modificarea autorizației de taxi                       | 50  |

Este de menționat faptul că aceste taxe au crescut, de la nivelul anului 2008 de redactare a Regulamentului local. Astfel, autorizația pentru operatorii de transport public a crescut cu 40 RON iar cea pentru vehicule cu 120 RON. Pentru taximetriștii independenți taxele au crescut considerabil mai puțin, cu 15 RON pentru autorizarea serviciului, respectiv 10 RON pentru autorizarea vehiculelor.

Stațiile de Taxi pe raza Municipiului Hunedoara, conform Anexei 3 la Regulamentul privind activitatea de transport în regim de taxi și în regim de închiriere (HCL nr. 25/2008) sunt următoarele:

**Tabel 22 - Stațiile de taxi din intravilanul Hunedoara și capacitatea acestora. Sursa: primariahd.ro**

| <b>Nr. crt.</b> | <b>Adresa</b>                                     | <b>Nr. locuri</b> |
|-----------------|---------------------------------------------------|-------------------|
| <b>1</b>        | <b>PIAȚA LIBERTĂȚII (CENTRU VECHI)</b>            | <b>9</b>          |
| <b>2</b>        | <b>PIAȚA GĂRII inters. Cu B-DUL TRAIAN</b>        | <b>15</b>         |
| <b>3</b>        | <b>STADIONUL „MICHAEL KLEIN “</b>                 | <b>25</b>         |
| <b>4</b>        | <b>COMPLEX PĂLTINIȘ</b>                           | <b>10</b>         |
| <b>5</b>        | <b>STR. AL. VLAHUȚĂ</b>                           | <b>10</b>         |
| <b>6</b>        | <b>B-DUL DACIA Nnr.16-18</b>                      | <b>8</b>          |
| <b>7</b>        | <b>STR. MUREȘULUI nr. 4-10</b>                    | <b>10</b>         |
| <b>8</b>        | <b>Zona „ARTIMA”</b>                              | <b>4</b>          |
| <b>9</b>        | <b>STR. MIHAI VITEAZU COMPLEX „DUNĂREA”</b>       | <b>10</b>         |
| <b>10</b>       | <b>STR SIRETULUI –Școala Gen nr.12</b>            | <b>6</b>          |
| <b>11</b>       | <b>B-DUL DACIA – BL.E3-vis-a- vis</b>             | <b>4</b>          |
| <b>12</b>       | <b>GARĂ</b>                                       | <b>5</b>          |
| <b>13</b>       | <b>STR. PINILOR nr.1 – vis -a -vis</b>            | <b>10</b>         |
| <b>14</b>       | <b>B-DUL REPUBLICII nr.1- parcare</b>             | <b>4</b>          |
| <b>15</b>       | <b>B-DUL TRAIAN – refugiu poartă oxigen</b>       | <b>6</b>          |
| <b>16</b>       | <b>PIAȚA OBOR</b>                                 | <b>15</b>         |
| <b>17</b>       | <b>POLICLINICĂ – SPITAL</b>                       | <b>10</b>         |
| <b>18</b>       | <b>STR. N. BĂLCESCU – bl. CM 6</b>                | <b>5</b>          |
| <b>19</b>       | <b>STR. C. PORUMBESCU</b>                         | <b>10</b>         |
| <b>20</b>       | <b>STR. D. MERTICARIU inters. cu STR. DACILOR</b> | <b>2</b>          |
| <b>21</b>       | <b>STR. ȘTRANDULUI nr.1</b>                       | <b>5</b>          |
| <b>22</b>       | <b>HOTEL RUSCA</b>                                | <b>2</b>          |
| <b>23</b>       | <b>HĂȘDAT</b>                                     | <b>4</b>          |
|                 | <b>TOTAL</b>                                      | <b>189</b>        |



**Figura 58 - Distribuția spațială a stațiilor de taxi la nivelul intravilanului Hunedoara. Sursa: prelucrare proprie**

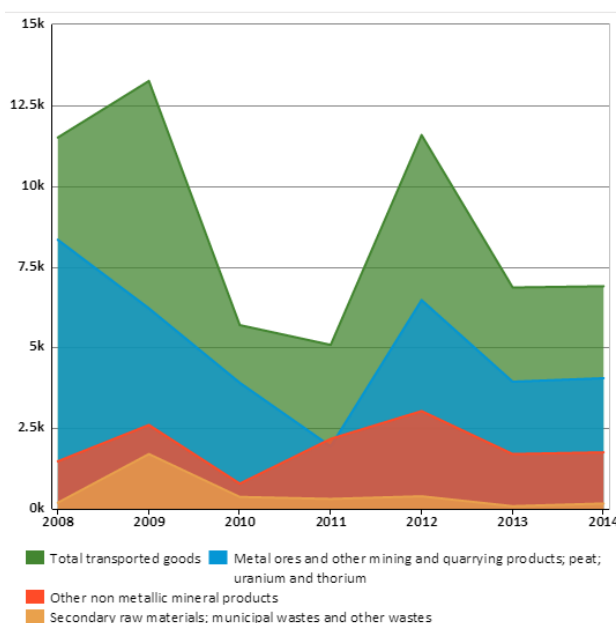
Din figura de mai sus se observă o distribuție relativ echilibrată în zona centrală a stațiilor Taxi, acoperind principalele puncte de interes din oraș (piețe și centre comerciale, centre de agrement, instituții, gară, hotel, spital ș.a.).

Din cei 118 cetățeni chestionați online, 8.5% afirmă că folosesc ca mijloc de deplasare principal în timpul săptămânii taxiul, în vreme ce 5.9% apelează la acest serviciu de transport în week-end ca modalitate principală de deplasare.

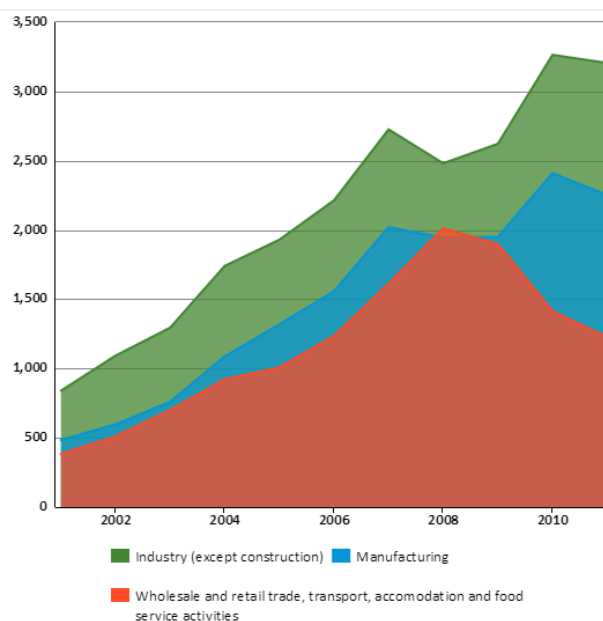
Din interviuri, detalieri și discuții reiese de asemenea și faptul că taxiul reprezintă un mijloc utilizat frecvent pentru accesul la obiective de interes și la gară/autogară pentru cetățenii din zone mai îndepărtate față de acestea, datorită frecvenței foarte scăzute a transportului public din oraș.

## 2.4 Transportul de marfă

La nivel județean valoarea adăugată brută la prețurile de bază a continuat să crească în economia productivă (preponderent industrie și manufactură), cunoscând un ușor declin în comerț cu ridicata și amănuntul, transportul și industria HORECA, care au suferit o scădere odată cu prelungirea crizei mondiale. Marii actori din industrie au continuat să se dezvolte, și deși efectul crizei economice a fost



**Figura 59 - Transportul național anual rutier de mărfuri încărcate în Jud. Hunedoara, pe grupele principale de mărfuri (mii tone)** Sursa: Prelucrare după date Eurostat



**Figura 60 - Evoluția valorii adăugate brute la prețurile de bază pentru Județul Hunedoara.** Sursa: Prelucrare date Eurostat

unul de reducere al exporturilor în perioada 2010-2011, aceste tendințe sunt în curs de inversare.

În ceea ce privește infrastructura de transport la nivelul Municipiului Hunedoara, se poate afirma faptul că aceasta nu este calibrată pentru a suporta un flux ridicat (peste 100 autocamioane / zi) din zonele productive către Sântuhalma / Deva și autostrada A1. Așa cum a fost arătat în capitolele anterioare, accesul către Hunedoara se realizează dificil dinspre partea nordică, unde drumul se îngustează la o bandă pe sens în apropierea intrării în municipiu. Parcul Industrial reprezintă singura structură productivă care beneficiază de acces la drum cu 2\*2 benzi.

Actorii economici din zonă (ArcelorMittal, Drăxlmaier ș.a.) sunt confrunțați cu probleme mari de transport marfă; în ceea ce privește Drăxlmaier, localizat între râul Cerna și DJ 687, ieșirea acestuia se realizează în DJ prin întoarcere la 90 de grade, ceea ce îngreunează angajarea în trafic a vehiculelor de transport marfă de mare tonaj. Accesul pe direcția S-E se realizează prin DJ 687 dinspre Hășdat, însă de asemenea pe 1\*2 benzi, drumul nefiind practicabil cu ușurință de către vehicule de transport marfă datorită configurației drumului. Similar, dinspre Zlaști se accede către Hunedoara pe DJ 687J, însă drumul are un profil foarte îngust fără acostament pe porțiuni ample și cu serpentine.

Pe ruta Peștiș – Bârcea circulă trenuri de marfă, însă nu există în prezent o rampă de descărcare pentru Municipiul Hunedoara, transferul logistic din vagon în camion și invers neputând fi făcut. În

consecință, cererea pentru transportul de marfă feroviar este redusă, majoritatea containerelor plecând de la Peștiș iar agenții economici din zonă transferând marfa preponderent cu autovehiculele de mare



**Figura 61 - Ieșirea destinată vehiculelor de transport a Draxlmaier (stânga) și profilul DJ678, principală arteră care deservește transportul de marfă (dreapta).** Sursa: Google Maps tonaj.

## 2.5 Mijloace alternative de mobilitate

Strategia de Dezvoltare a Mun. Hunedoara arată că numai 2% din persoanele chestionate preferă transportul cu bicicleta, deși condițiile pentru o utilizare mai amplă există:

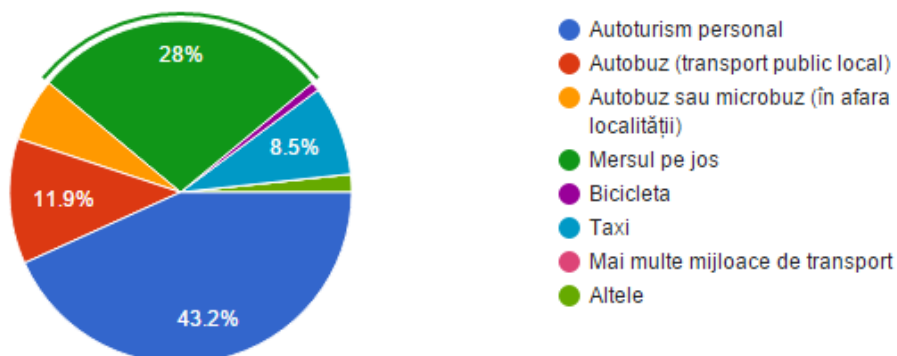
1. Majoritatea obiectivelor de interes sunt conectate de trasee plane, fără pante care ar face implementarea unui sistem velo dificilă;
2. Profilele străzilor urbane principale sunt suficient de ample sau prezintă rezerve ce pot fi utilizate pentru crearea de piste de biciclete clar delimitate de trotuar și carosabil;
3. Costurile de implementare ale acestui sistem sunt considerabil mai mici, costurile de utilizare foarte reduse (cumpărarea și mentenanța unei biciclete) iar impactul negativ asupra mediului est zero;
4. Timpii de parcurs către destinații importante sunt reduși (de exemplu, pentru parcurgerea celor 5 km între zona Chizid și Arcelor Mittal, la o viteză medie de 15 km/h, timpul de parcurgere ar fi de 20 de minute), ceea ce poate transforma bicicleta într-un mijloc foarte atractiv.

Dintre respondenții la chestionarul online PMUD, 28% au identificat mersul pe jos ca fiind modalitatea cea mai des folosită de deplasare în timpul săptămânii, a doua cotă modală ca mărime după deplasările efectuate cu autoturismul personal. Un procent mai mic (23.7%) a fost înregistrat pentru week-end, în favoarea mașinii personale.

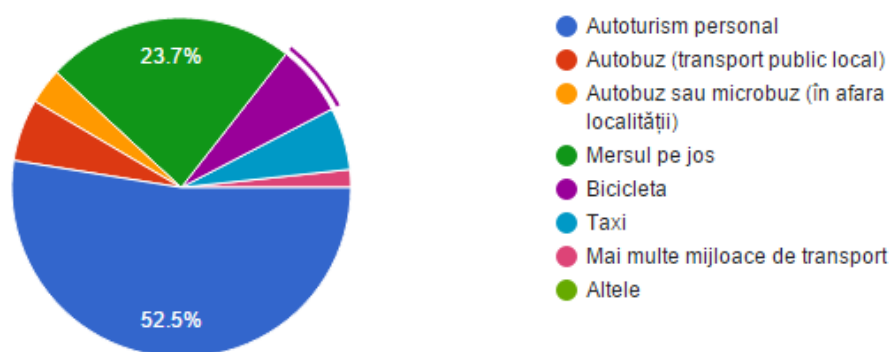
Mersul cu bicicleta nu a reprezentat o opțiune decât pentru un singur cetățean (0.8% din total) în timpul săptămânii și numai 6.8% din respondenți pentru week-end. Lipsa infrastructurii, a siguranței în trafic altfel, trotuarele înguste, lipsa parcarilor pentru biciclete ș.a. sunt unii dintre factorii care descurajează mersul cu bicicleta, și care se suprapun peste o lipsă până acum de cultură velo și de programe de sprijin și încurajare a acestui tip de deplasare.

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

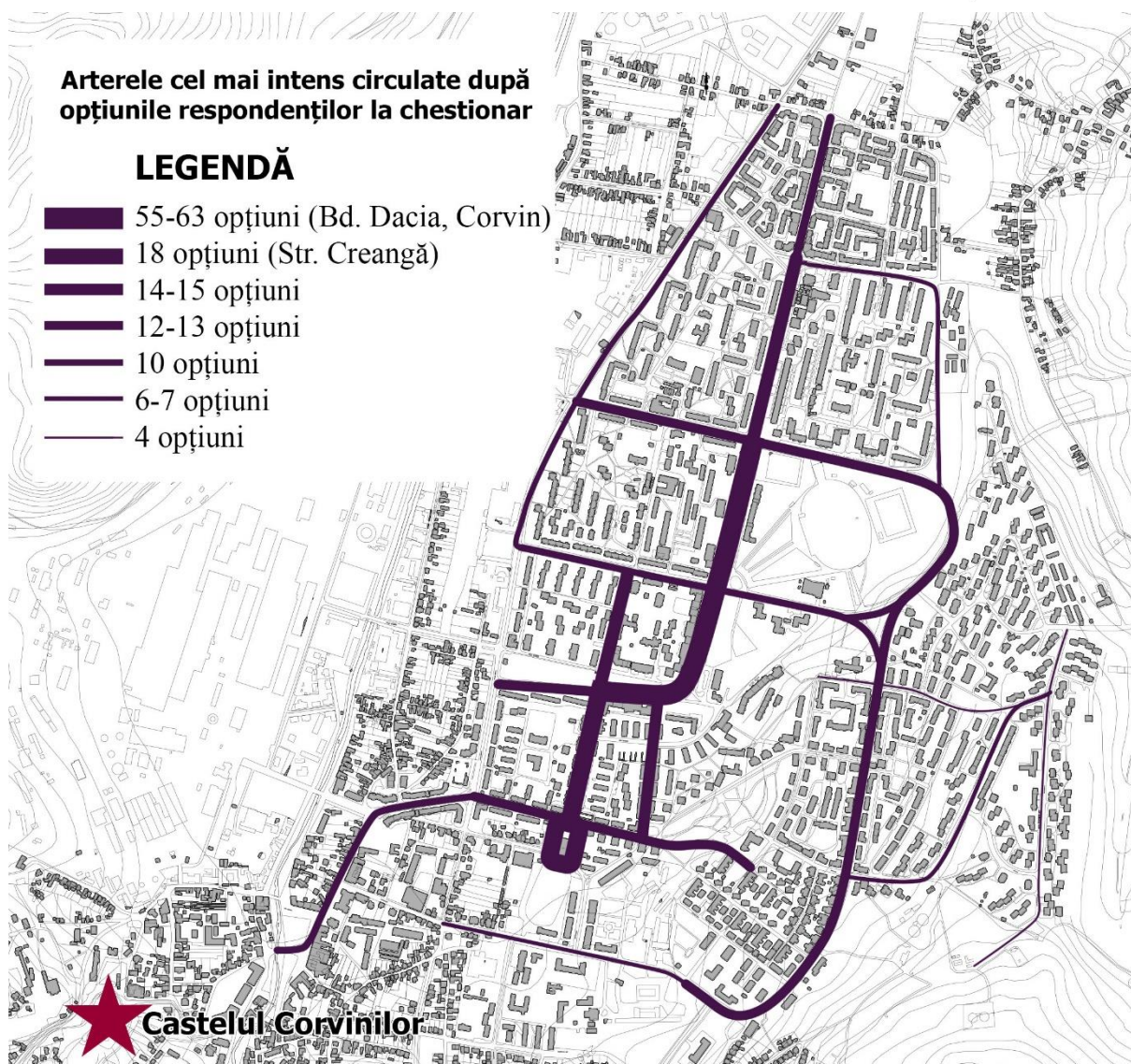
(118 responses)



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



Una din întrebările chestionarului online pentru PMUD Hunedoara a solicitat numirea a trei străzi din Hunedoara pe care respondenții le parcurg cel mai des pe jos. În ordinea frecvenței (de la 4 numiri în sus), rezultatele sunt ilustrate mai jos:



**Figura 62 - Arterele cele mai des parcurse pietonal după opțiunile respondenților la chestionarul online**

Cea mai parcursă zonă din oraș coincide cu centrul civic al orașului (Bd. Corvin, Bd. Dacia) și cu zona funcțională mixtă a orașului, evidențiindu-se legăturile cu zonele verzi, parcurile, zonele destinate agrementului. Bulevardul Corvin a fost identificat de jumătate din cei 118 cetățeni chestionați ca fiind una dintre arterele pe care circulă cel mai des pe jos, ceea ce validează intențiile Primăriei de a transforma tronsonul paralel cu Str. Ion Creangă în primul pietonal al orașului.

Se remarcă de asemenea că Str. Toamnei, Str. Gabriel Bethlen, Str. Castelului și Str. Constantin Bursan (străzi de acces la Castelul Corvinilor) au fost identificate numai o singură dată fiecare (două de către același respondent), ceea ce este explicat în pofida atractivității castelului în sine de calitatea redusă a arterelor de circulație și de lipsa trotuarelor pe tronsoane ample.

## 2.6 Parcaje

Prin Hotărârea Nr. 261/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara, parcajele rezidențiale se acordă prin procedură de licitație, suma anuală de plată pentru chirie fiind de 100 RON/loc de parcare. Primul contract a fost încheiat la data de 26.02.2014 pe strada Cerbului. La nivelul sfârșitului anului 2014, situația parcarilor de reședință din municipiul Hunedoara era următoarea:

**Tabel 23 - Situația locurilor de parcare rezidențiale atribuite, 2014. Sursa: primariahd.ro**

| Strada                                           | Numărul total locuri disponibile | Numărul de locuri atribuite        |        |       | Nr.de locuri ramase |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------|-------|---------------------|
|                                                  |                                  | comodat<br>( persoane<br>handicap) | chirie | total |                     |
| Cerbului                                         | 587                              | 13                                 | 244    | 257   | 330                 |
| Transilvaniei                                    | 396                              | 13                                 | 226    | 239   | 157                 |
| Munteniei                                        | 314                              | 3                                  | 190    | 193   | 121                 |
| Micro 4<br>Str./aleea Câmpului                   | 377                              | 14                                 | 235    | 249   | 128                 |
| Micro 5<br>Str. Independenței<br>Str. Rândunicii | 184                              | 0                                  | 82     | 82    | 102                 |

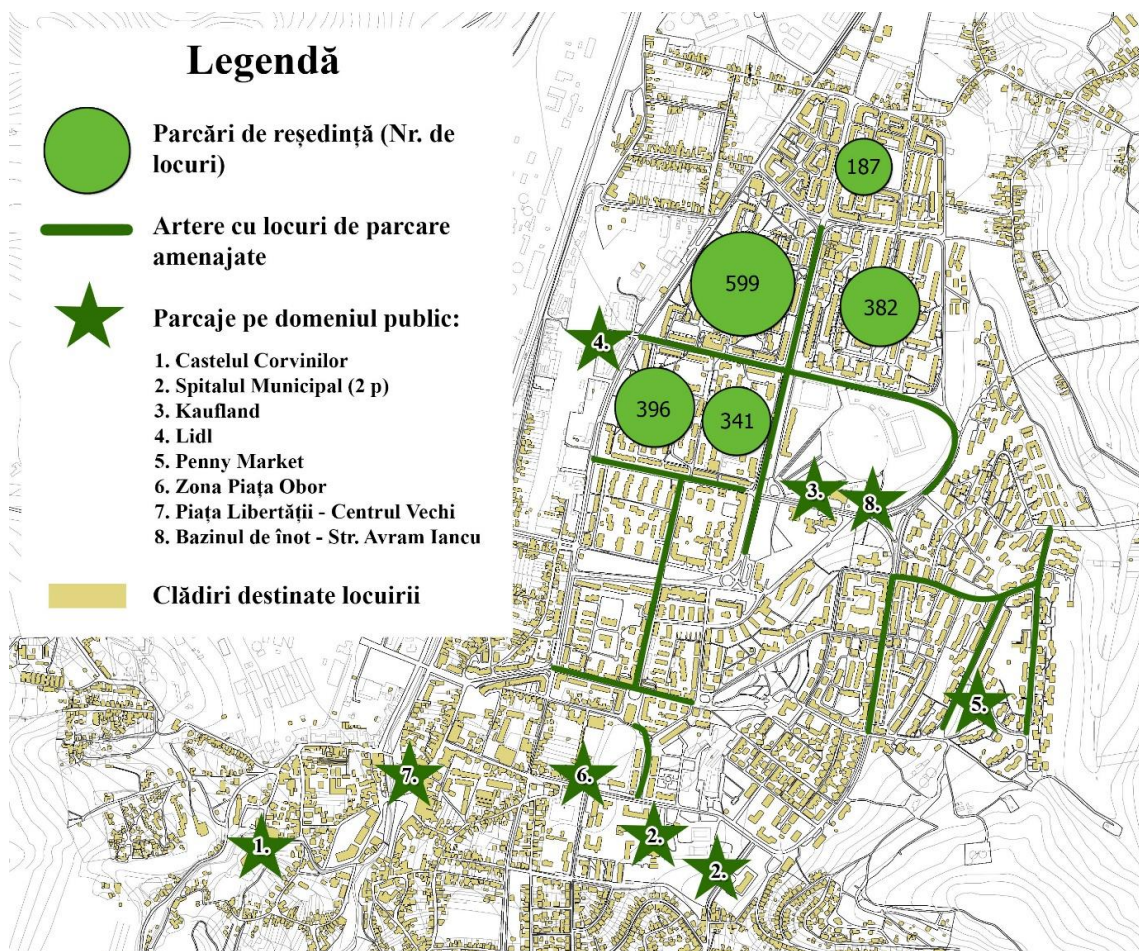
Se remarcă o ocupare în jur de 2/3 a locurilor de parcare disponibile, posibil atât datorită surplusului de locuri de parcare în arealele rezidențiale (scăderea populației și posibilităților de întreținere a unui autoturism), cât și datorită prețului considerat prea ridicat pentru închirierea unui loc de parcare rezidențial. Deși costul locului de parcare este de numai 100 RON / an, faptul că în urma alocării locurilor de parcare a rămas un număr important de locuri neatribuite demonstrează o rezistență a populației la schimbare și, în general, o lipsă a disponibilității alocării unui buget minimal pentru acest serviciu.

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

**Tabel 24 - Parcări amenajate pe căi de circulație. Sursă date: Primăria Hunedoara (12.2015)**

| Parcări amenajate pe căile de circulație din Municipiul Hunedoara   |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| Bd. Dacia (intersecția Str. Bucegi – vis-a-vis Hotel Rusca)         | 5         |
| Bd. 1848 (intersecția Str. Vlahuță – Str. Gheorghe Lazăr)           | 2         |
| Str. Avram Iancu (Liceul nr. 2 – Intersecția Bd. Republicii)        | 3         |
| Bd. Mihai Viteazul (Str. Arenei – Intersecția Bd. Republicii)       | 3         |
| Bd. Corvin (intersecția Str. Avram Iancu – intersecția Str. Enescu) | 3         |
| Str. George Enescu (Intersecția Str. Creangă – Bd. Republicii)      | 2         |
| Str. Alexandru Vlahuță                                              | 1         |
| Str. Trandafirilor                                                  | 1         |
| Str. Viorele                                                        | 1         |
| Str. Ciprian Porumbescu                                             | 2         |
| <b>TOTAL</b>                                                        | <b>23</b> |

De asemenea, pe suprafața municipiului sunt în prezent amenajate un număr de 8 parcări pe domeniul public. Nu sunt disponibile date exacte cu privire la numărul de locuri de parcare din fiecare.



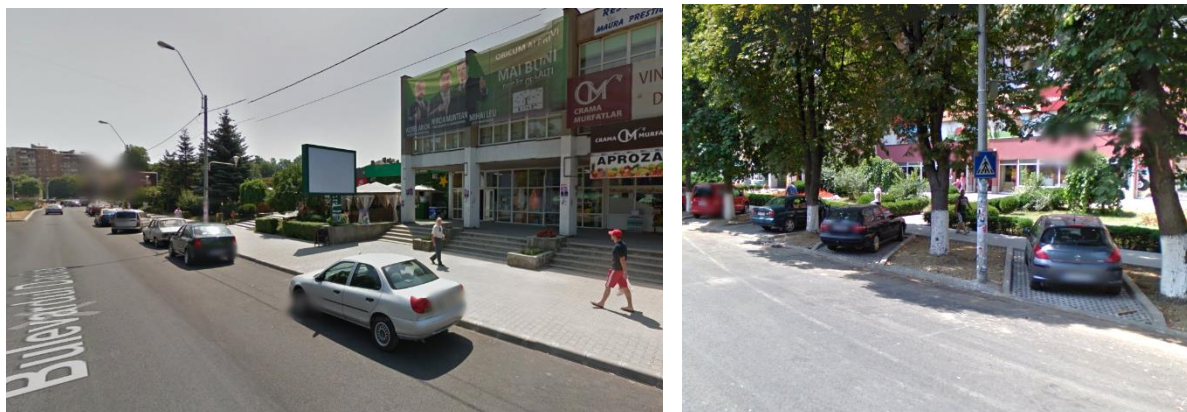
**Figura 63 - Distribuția spațială a parcarilor de reședință, pe artere și a celor amenajate pe spațiul public. Sursa: Date Primăria Hunedoara**

Analizând distribuția spațială a parcarilor de reședință aflate în evidența primăriei se remarcă o dotare bună a zonei de nord a orașului (Micro 2, 3, 4, 5. La pol opus se situează celelalte zone dense de locuințe colective ale orașului (Cartier Traian Vuia, Micro 1, Gambrinus, Păltiniș, Micro 6), însă lipsa datelor se datorează nu neapărat inexistenței posibilității de parcare ci a lipsei marcării corespunzătoare și a luării în evidență a acestora. Spre exemplu, în Cartierul Traian Vuia (zona centrală), în interiorul insulelor de locuințe colective, există posibilități de parcare ad-hoc:



**Figura 64 - Parcare ad-hoc și/sau ilegală**

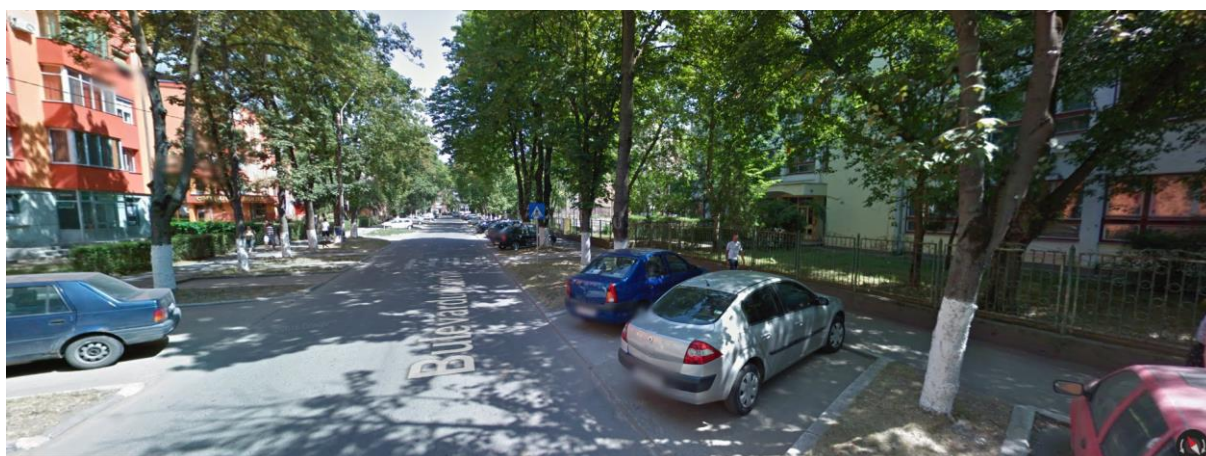
Locurile de parcare din zona centrală, destinate fie accesului la magazine, instituții și obiective de interes, fie utilizate de personalul acestora sau vizitatori ai locatarilor imobilelor de locuințe, nu sunt plătite. Nu există un sistem de parcare pe termen scurt (cu automate pentru staționare orară), ceea ce conduce în opinia grupului de lucru local pentru PMUD, consultat cu ocazia atelierelor de lucru, la utilizare abuzivă pe tot parcursul programului de lucru de către persoanele angajate în zona centrală.



**Figura 65 - Parcare amenajată (dreapta) și ad-hoc (stânga) în zona centrală. Sursa: Google Maps**

O altă problemă discutată în cadrul primului atelier este reprezentată de insuficiența parcarilor care deservește obiective de interes public (ex. școli, licee) sau obiective turistice (Castelul Corvinilor).

În primul caz se poate discuta de două probleme – prima este lipsa propriu-zisă a parcarilor amenajate în proximitatea obiectivelor, cum este spre exemplu cazul Școlii nr. 4 și a săii de sport de pe Str. Pictor Luchian, deservite de străzi cu profil îngust, fără posibilitate de staționare. A doua problemă este cazul obiectivelor în fața cărora s-au amenajat locuri de parcare însă nediferențiate de cele de reședință (ex. Școala nr. 1), care sunt utilizate tot ca parcuri de reședință de către riverani. În ambele cazuri, nu există facilități pentru drop-off / pick-up (staționare pe termen scurt pentru conducerea și luarea elevilor de la școală).

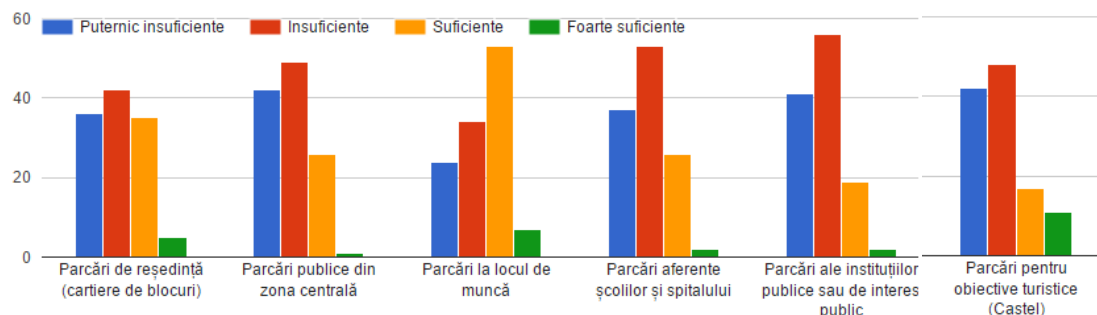


**Figura 66 - Parcare utilizată de către riverani în fața Școlii nr. 1. Sursa: Google Maps**

În general, numărul de parcuri a fost estimat de către respondenții la chestionarul online ca fiind insuficient și puternic insuficient, în special în ceea ce privește parcarile publice din zona centrală (77% puternic insuficiente și insuficiente), parcarile școlilor și spitalului (76%), parcarile instituțiilor

publice sau de interes public (82%) și parcurile pentru obiective turistice (76%). Parcărilor la locul de muncă au fost considerate de jumătate din ei 118 respondenți ca fiind suficiente și foarte suficiente.

Cum apreciați numărul de locuri de parcare amenajate pentru următoarele:



**2.7 I  
den  
tific  
are**

### a zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Pentru determinare principalelor zone de aglomerări / puncte de interes la nivelul municipiului, vom analiza și localiza următoarele tipuri de activități, în vederea mapeării cât mai exacte a nevoilor de mobilitate între zonele rezidențiale și punctele de interes:

- Zone economice / parcuri industriale / zone de producție și de logistică;
- Puncte intermodale (gări și autogări)
- Centre de atracție turistică (puncte de interes și concentrări turistice)
- Educație (școli, licee sau grădinițe)
- Cartiere rezidențiale (locuințe colective)

#### Zone economice / parcuri industriale / zone de producție și de logistică

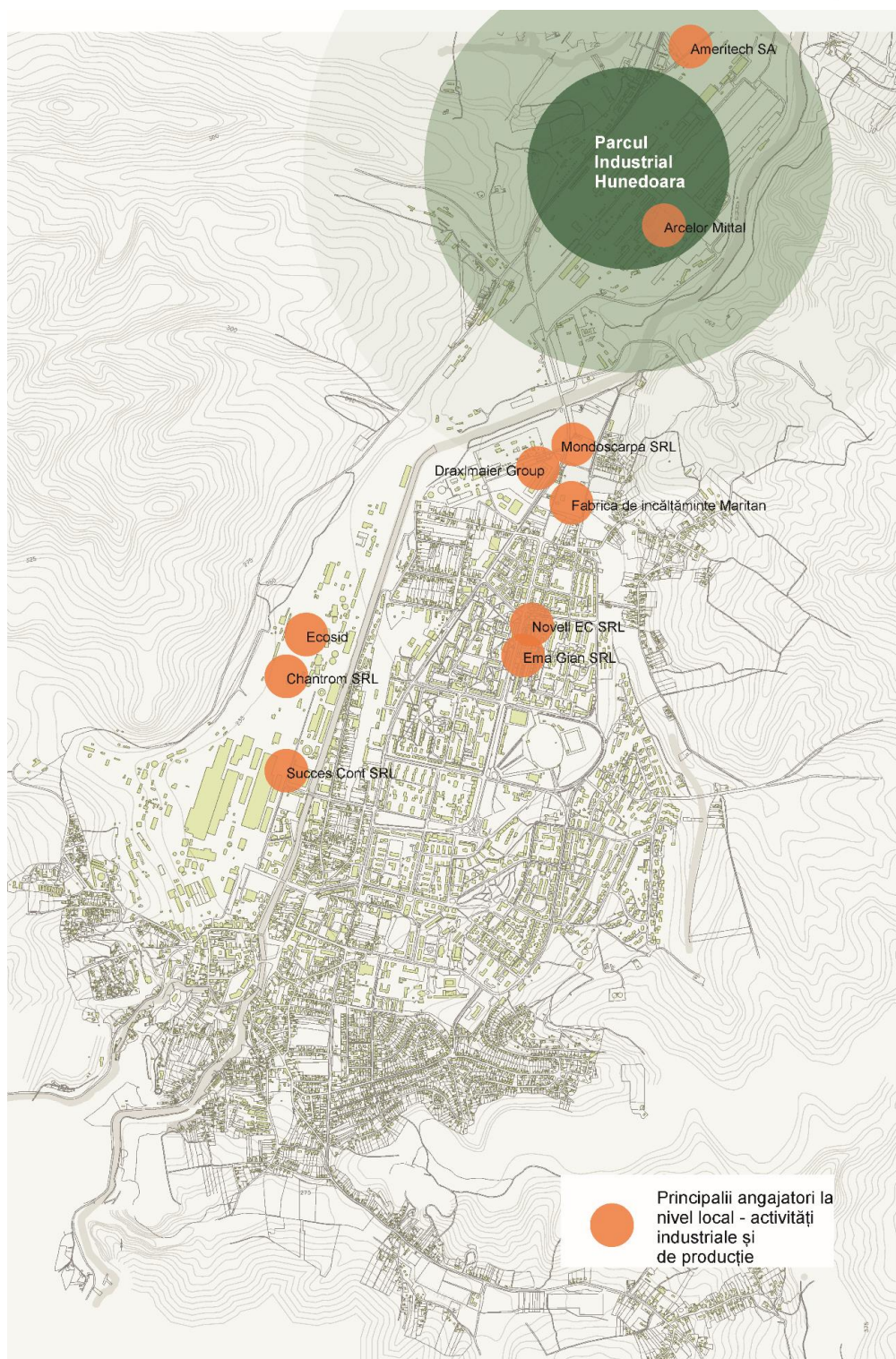
În urma schimbărilor produse la nivel economic, industria siderurgică (cu principalele întreprinderi Siderurgica S.A., I.C.S.H.), a pierdut foarte mult teren, în urma ei rămânând atât forța de muncă calificată, cât și suprafețe foarte mari de terenuri construite și ale căror utilitate va trebui regândită. În prezent, Fondul Proprietății de Stat gestionează aceste firme și bunurile acestora, aflându-se într-un proces de privatizare.

În partea sectorului privat se constată o creștere a activităților productive și de comerț, în sectorul construcții metalice și al materialelor de construcții, în industria ușoară, industria alimentară, prelucrarea lemnului și a serviciilor către populație.

În cadrul județului Hunedoara a fost dezvoltat **Parcul Industrial Hunedoara**, singura structură de afaceri din Regiunea Vest autorizată conform ordonanței guvernului nr. 65/30.08.2001, precum și legii nr. 490/11.07.2002 (). Parcul Industrial Hunedoara este amplasat în municipiul Hunedoara și realizarea acestuia a început în primăvara anului 2003. Suprafața parcului este de 193.000 mp, împărțită în 26 de parcele cu suprafețe de 2.500-10.000 mp. Parcelarea este flexibilă, pentru a se putea satisface solicitările specifice ale investitorilor.

*Centrul de Afaceri Hunedoara* - Începând cu anul 2016 municipiul Hunedoara pune la dispoziție o Clădire- Structură de Sprijinire a Afacerilor care va avea spații repartizate pentru un număr de 27 birouri, restaurant cu autoservire și o sală de conferințe cu o capacitate de 200 de locuri. Această clădire va dispune de toate facilitățile necesare.

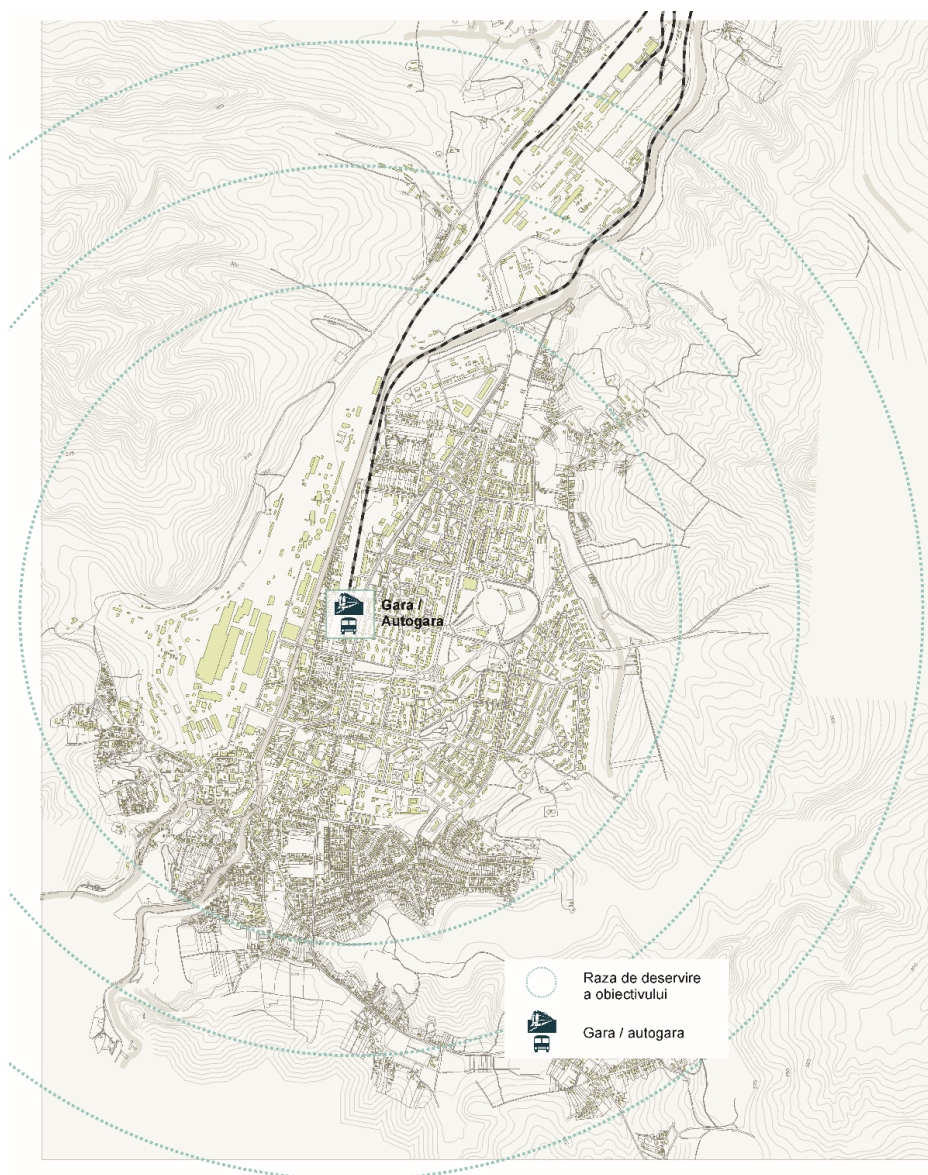
**Figura 67 – Principalii angajatori la nivel local**



### Puncte intermodale (gări și autogări)

Municipiul este deservit de linia 207 Simeria – Hunedoara, în lungime totală de 16 km, simplă electrificată, cu următoarele stații și viteze maxime admise:

1. Km 0 Simeria – 80 km/h
2. Km 5 Barcea Mare h – 80 km/h
3. Km 7 Barcea Mica – 80 km/h (restricționat 50 km/h între km 10+700 și km 14+150)
4. Km 11 Pestisu Mare h – 80 km/h
5. Km 16 Hunedoara – 80 km/h



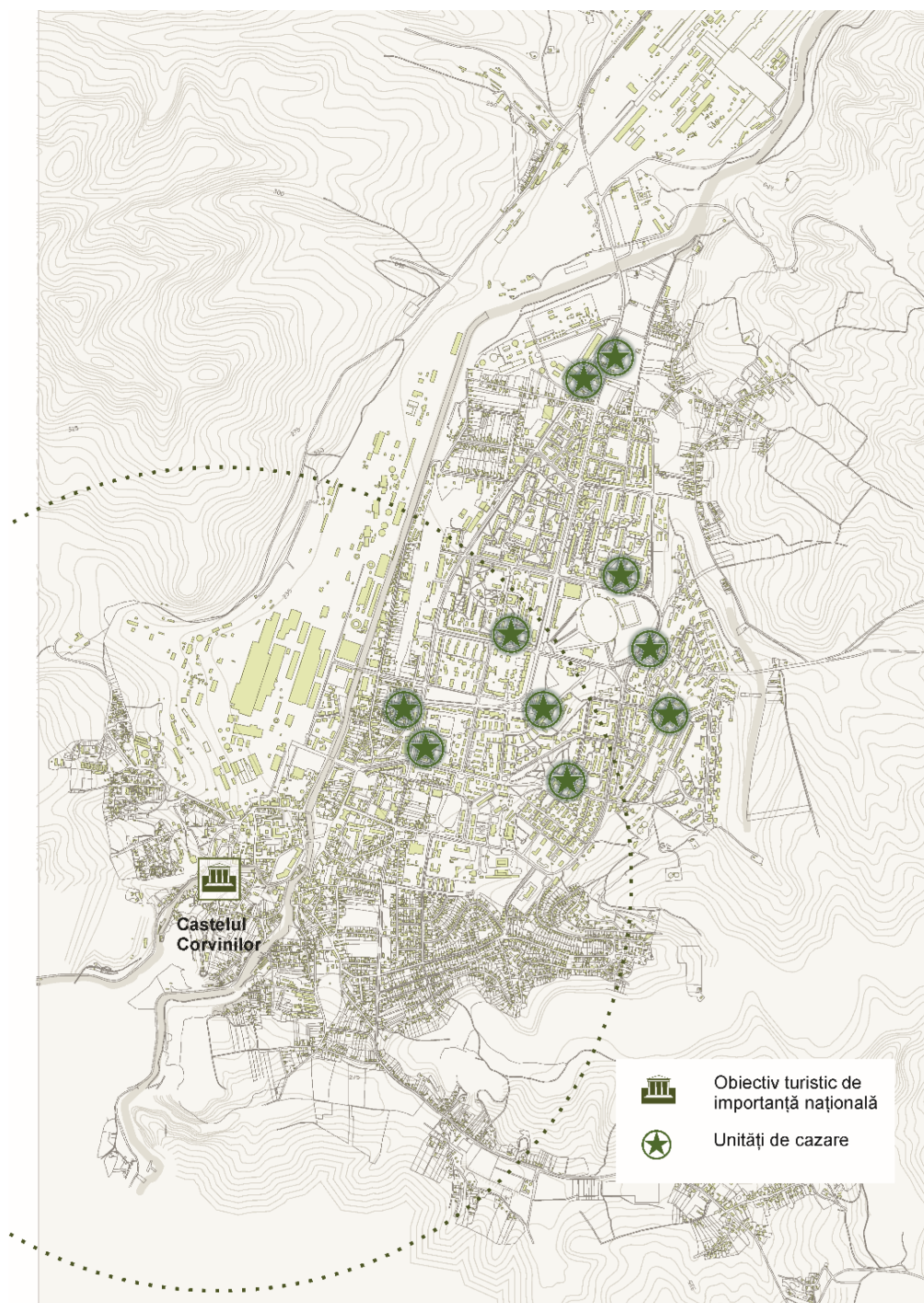
**Figura 68 - Punct intermodal**

În prezent, ulterior retragerii operatorului privat Regiotrans de pe ruta Simeria – Hunedoara, aceasta a fost preluată de SNTFC „CFR Călători” – Sucrșala Regională Transport Feroviar Călători Timișoara în data de 13 Noiembrie 2015,.

### Centre de atracție turistică (puncte de interes și concentrări turistice)

Dintre obiectivele culturale cu funcții turistice pot fi menționate **muzeele**, acestea adăpostind și conservând vestigii și obiecte de patrimoniu material și spiritual reprezentative pentru istoria și cultura regiunii, facilitând totodată popularizarea cunoașterii acestora.

Reprezentativ pentru municipiul Hunedoara este **Muzeul Castelul Corvinilor**, cel mai important monument de arhitectură gotică din Transilvania, ridicat în secolul al XV-lea de către Iancu de Hunedoara.



**Figura 69 - Cetatea Corvinilor**

În prezent, muzeul deține colecții de arheologie (ceramică, piese litice, metalice și osteologice provenite din săpăturile efectuate în zona Hunedoarei, acoperind cronologic perioadele istorice din paleolitic și până în evul mediu), etnografie (piese și recuzită din portul pădurenesc, unelte specifice acestei zone), artă decorativă (piese de mobilier sculptat, lăzi de breaslă, farfurii din ceramică și metal, icoane pe lemn și sticlă, tablouri pe pânză, statui din lemn), numismatică (monede din secolele XVI – XIX) și tehnică militară (arme de tăiere, împingere, lovire, arme de foc).

Până în anul 1990 muzeul s-a aflat sub tutela Muzeului Civilizației Dacice și Romane Deva și de atunci până în prezent funcționează ca instituție independentă, coordonată de Primăria Municipiului Hunedoara.

În ceea ce privește numărul vizitatorilor la unicul muzeu din oraș, respectiv Muzeul Castelul Corvinilor, acesta a crescut foarte mult, marcând o valoare aproape dublă în anul 2014, față de anul 2012 (230 221 mii vizitatori în 2014, față de 114 000 mii în anul 2012).

În ceea ce privește unitățile de cazare turistică, dacă este luat în considerare numărul total al unităților de cazare, se poate observa o variație fluctuantă a acestora. Totuși, în anul 2012 există înregistrate 5 unități de cazare, față de 3 unități în anul 2000, ceea ce reprezintă o creștere cu 66%.

În anul 2012, la nivelul municipiului Hunedoara, capacitatea de cazare turistică existentă a acumulat un număr de 290 locuri, identic cu numărul de locuri din anul precedent. Evoluția numărului de locuri de cazare, înregistrată în perioada 2000÷2012, a avut o evoluție total oscilantă, marcând o scădere pronunțată în anul 2005, după care a înregistrat o creștere constantă, astfel încât la finalul anului 2012 a ajuns la o valoare ușor superioară celei din 2000.

Pentru anul 2012, sosirile înregistrate marchează ca tipul de facilitare accesată de cei mai mulți turiști a fost reprezentată de hoteluri (84% - 7.103 sosiri), urmată de vile turistice (16% - 1.366 sosiri).

### **Educație (școli, licee sau grădinițe)**

Municipiul Hunedoara dispune de o rețea de instituții educaționale care asigură toate nivelele de educație și formare, de la grădinițe până la instituțiile de învățământ superior.

Structura unităților de învățământ preuniversitar la nivelul anului 2013 cuprinde un număr total de 9 unități de învățământ, dintre care: 2 grădinițe de copii, 2 școli din învățământul primar și gimnazial și 5 licee. Valorile menționate mai sus sunt conforme clasificării realizate în statisticile Primăriei Municipiului Hunedoara. Mai jos este detaliată componența fiecăreia dintre aceste instituții.

Unitățile de învățământ preuniversitar înregistrate ca funcționale în anul 2013 sunt următoarele:

#### **Grădinițe:**

- Grădinița cu Program Prelungit Nr. 1 – Piața Florilor nr. 1 bis, care are în structură:
  - Grădinița cu Program Normal Și Prelungit „LICURICI” – str. Ștefan cel Mare nr. 1A
  - Grădinița „PITICOT” – str. Moldovei nr. 2
  - Grădinița cu Program Prelungit Nr. 5 – str. Cloșca nr. 5
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 4 – str. Laminatorului nr. 1
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 6 – str. Trandafirilor nr. 8
- Grădinița „DUMBRAVA MINUNATĂ” – Alea Cămpului nr. 7, care are în structură:
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 1 – str. Rândunicii nr. 1
  - Grădinița cu Program Normal „ZORI DE ZI” – str. Cerbului nr. 3

- Grădinița „FLOAREA SOARELUI” – str. Cerbului nr. 3 bis
- Grădinița „PRICHINDELUL” – str. I.L. Caragiale nr. 6 bis
- Grădinița cu Program Normal Nr. 5 – str. Ștrandului nr. 2

### **Școli gimnaziale**

- Școala Gimnazială Nr.1, str. Trandafirilor nr. 10, care are în structură: Corp Școală 12, str. Prutului nr. 9
- Școala Gimnazială Nr.2, str. Luncii nr. 1, care are în structură: Corp Școală 11, str. Rândunicii nr. 6

### **Colegii și licee**

- Colegiul Economic "EMANUIL GOJDU", str. Alexandru Vlahuță nr. 1 bis, care are în structură:
  - Școala Gimnazială Nr.7, str. Moldovei nr. 7
  - Corp Școală 3, str. Laminatorului nr. 10
  - Corp Școală 8, str. Cerbului nr. 2
- Colegiul Tehnic "MATEI CORVIN", str. Victoriei nr. 17, care are în structură:
  - Școala Gimnazială Nr.6, Piața Florilor nr. 1
  - Școala Primară PESTIȘU MARE, str. Peștișul Mare nr.336B
- Colegiul National "IANCU DE HUNEDOARA", str. Victoriei nr. 12, care are în structură:
  - Corp Școală 5, b-dul Decebal nr. 19
  - Școala Postliceală Sanitară, str. Nicolae Bălcescu nr.7
  - Școala Primară RĂCĂȘTIA, str. Răcăștia nr. 201
  - Școala Primară HĂȘDAT, str. Hășdat nr. 141
  - Grădinița cu Program Normal Boș – str. Boș
- Colegiul Național de Informatică "TRAIAN LALESCU", str. Victoriei nr. 23, care are în structură:
  - Corp Școală 4, str. Victoriei nr. 23
  - Corp Școală De Muzică, str. Victoriei nr. 23
- Liceul Tehnologic "CONSTANTIN BURSAN", str. Turnătorului nr. 1

### **Alte unități**

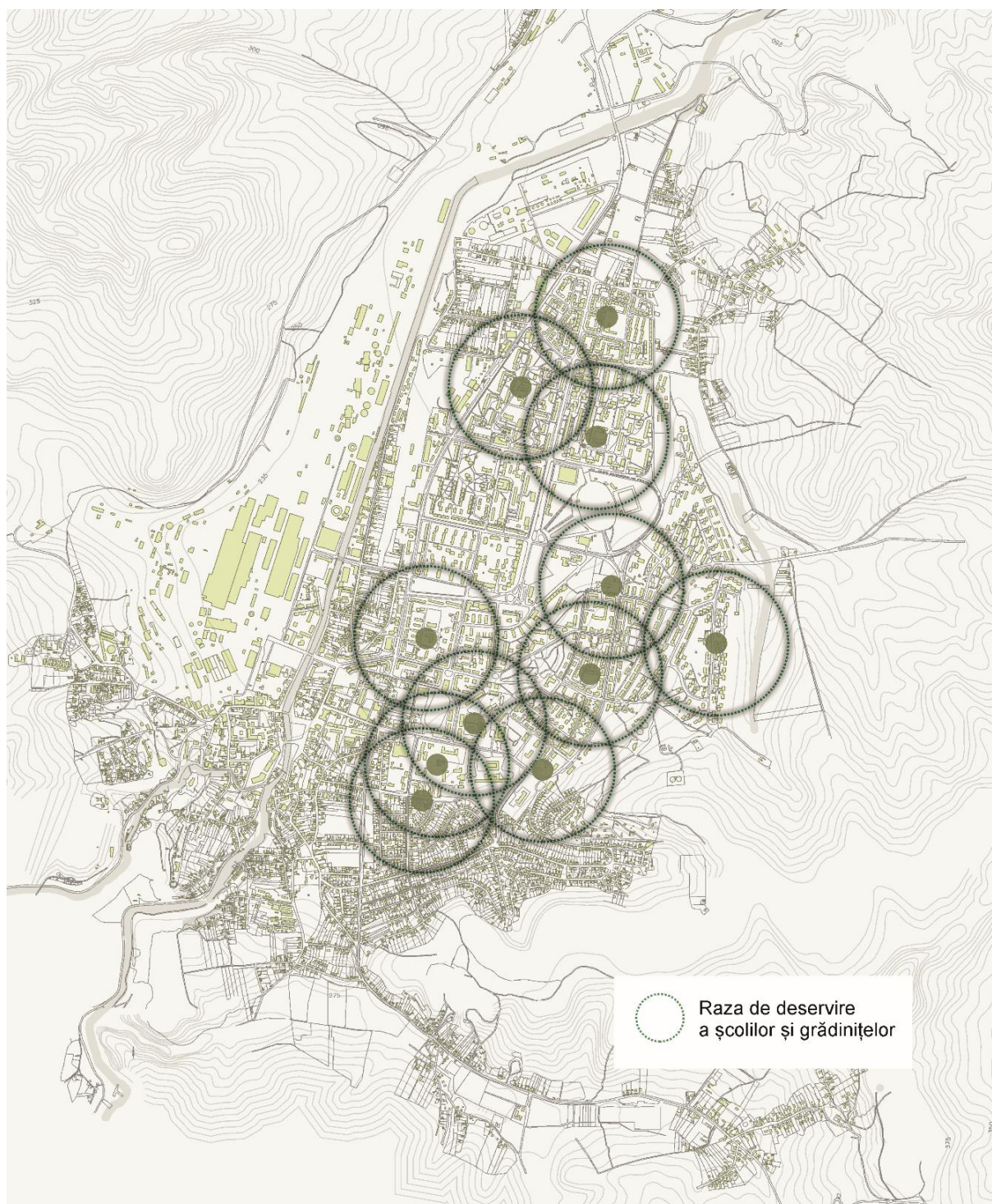
- Creșa Săptămânală Nr. 1 “CĂSUȚA CU PITICI”, str. I.L. Caragiale nr. 6
- Clubul Copiilor și Elevilor Hunedoara, str. Victoriei nr. 17
- Clubul Sportiv Școlar Hunedoara, str. Victoriei nr. 17
- Centrul de Pedagogie Curativă Hunedoara, b-dul 1848 nr. 23

Numărul total al elevilor înscriși în anul școlar 2011-2012 a fost repartizat astfel:

- 1.585 grădiniță,
- 2.430 învățământ primar,
- 2.480 învățământ gimnazial,
- 2.915 învățământ liceal.

Numărul personalului didactic echivalent din cadrul acestor instituții de învățământ:

- 110 grădiniță, 1
- 36 învățământ primar,
- 202 învățământ gimnazial,
- 190 învățământ liceal.



**Figura 70 - Educație**

### 3 Analiza SWOT

| Domeniu                                       | Puncte tari                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Puncte slabe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Oportunități                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Amenințări                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Racordarea mobilității în teritoriu</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Existența unei legături feroviare cu Simeria – cale simplă electrificată de 16 km</li> <li>O bună poziționare geografică, apropiată de coridoarele europene (doar 15 km): Proiectul Prioritar 7 rutier și 22 feroviar;</li> <li>Conexiuni rutiere relativ rapide cu Regiunea Centru (Sibiu, Brașov – viteze medii de parcurs peste 80 kmh)</li> <li>Accesibilitate rapidă la A1 / E79 (TEN-T), 3 drumuri Europene, traversat de drum județean de legătură TEN-T Comprehensive</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Calitatea conexiunii către poarta vestică este scăzută, vitezele medii rutiere fiind sub 70 km/h către Arad și Timișoara; viteze foarte scăzute (sub 48 km/h) către Cluj, București, Iași pe cale feroviară</li> <li>Izolare relativă față de nodurile aeroportuare naționale (aprox. 2:30 ore de parcurs către un aeroport nod internațional)</li> <li>Conexiuni rutiere județene cu calitate slabă – Hunedoara reprezintă județul cu cel mai redus procent de drumuri modernizate (28.7%)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Posibilitatea de valorificare a resurselor disponibile dată de poziția sa geografică – trei dintre cele 30 de proiectele prioritare ale UE – rețeaua TEN-T sunt în vecinătatea municipiului</li> <li>Implementarea la timp a proiectelor pentru autostrăzile Lugoj-Deva (lot 2-4), Sebeș-Turda (1-4), Timișoara-Lugoj (lot 2) și a proiectelor MPGT de reabilitare a căii ferate TEN-T Core 200</li> <li>Întărirea legăturilor din sistemul policentric Deva-Hunedoara-Simeria-Călan, cu puternice efecte pozitive în plan economic</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Riscul ratării oportunităților de finanțare din fonduri europene prin întârzierea proiectelor</li> <li>Lipsa de corelare și consens între actorii locali și regionali</li> </ul>                                                                            |
| <b>Infrastructura și circulația feroviară</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Existența terasamentului liniei ferate cu ecartament îngust pe traseul Hunedoara -Crăciuneasa – Ghelari, prima CF minieră din Ardeal, cu potențial foarte ridicat de valorificare turistică</li> <li>Clădirea Gării din municipiul Hunedoara are o încărcătură istorică ridicată și prezintă un potențial arhitectural deosebit</li> <li>Linia 207 Simeria-Hunedoara</li> </ul>                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Scăderea numărului de persoane care utilizează transportul feroviar (400 călători pe zi/jumătate având abonament<sup>17</sup>), linia ferată Hunedoara – Simeria este în pierdere</li> <li>Frecvența redusă a trenurilor pe ruta Simeria-Hunedoara (3/zi), cu orare improprii pentru navetă pentru trenurile de prânz și seară</li> </ul>                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Posibilitatea dezvoltării transportului de marfă și servicii logistice aferente în zona Peștișu Mare (km 11)</li> <li>Oportunitatea refuncționalizării CFI Hunedoara și integrării turistice a Castelului cu Furnalul de la Govăjdia</li> <li>Existența finanțărilor pentru dezvoltarea transportului nepoluant</li> <li>Posibilitatea dezvoltării unui</li> </ul>                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lipsa unor politici de încurajare a transportului pe Calea Ferată la nivel național</li> <li>Desființarea pe termen mediu – lung a traseului Hunedoara-Simeria datorită subutilizării, cauzate de lipsa legăturilor cu punctele reale de interes</li> </ul> |

<sup>17</sup> <http://obiectivvaslui.ro/incredibil-niciun-tren-nu-mai-circula-prin-gara-hunedoara/>

|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                             | <p>este electrificată și suportă o viteză maximă de 80 km/h (exc. Tronson Bârcea Mică – restricție 50 km/h)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Receptivitate CFR Călători față de nevoile locale (reintroducerea trenurilor CFR pe ruta Simeria – Hunedoara în nov. 2015)</li> <li>• Prețuri atractive pentru călătoria pe ruta Simeria-Hunedoara (4 lei bilet, acordarea de reduceri pentru anumite categorii sociale)</li> <li>• Legătură directă cu Arad prin R-2144</li> </ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lipsa unei legături directe între Hunedoara și alte destinații sau noduri importante din partea nordică și estică a țării</li> <li>• Neatractivitate a trenului ca mijloc de navetă datorită legăturilor economice mult mai slabe între Hunedoara și Simeria față de Hunedoara – Deva</li> <li>• Lipsa unei rampe de descărcare marfă care să deservească Municipiul Hunedoara – transferul logistic nu se poate realiza în momentul de față pentru încărcare pe ruta Peștiș – Simeria</li> </ul>                                                                        | <p>treseu ”bucă” de tren interorășenesc între Deva și Hunedoara (<i>PATJ Hunedoara, Strategia Hunedoara 2014-2020</i>)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Infrastructura și circulația rutieră</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții majore în reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere (din circa 136 km, 98 km (reprezentând 72,06%) sunt modernizați)</li> <li>• Existența în derulare a unor seturi de contracte subsecvente de reabilitare a infrastructurii (1, 3, 4) și a unui pachet de reabilitare de drumuri și piețe (15), în execuție începând cu 03.2016</li> <li>• Din punct de vedere al fluxurilor, auditul condus arată faptul că arterele principale sunt dimensionate la capacitate superioară</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calitate foarte scăzută a infrastructurii rutiere în zona centrului vechi, arterele de acces către Castel (Castelului, Pomilor / Gabriel Bethlen, Viilor, etc) și lipsa unei politici coerente de regenerare a zonei</li> <li>• Accesibilitate nordică îngreunată din cauza existenței celor 3 poduri de 2*1 benzi care determină îngustarea drumului județean de la cat. 2 la cat. 3</li> <li>• Circulație îngreunată pe străzi cu profil îngust datorită parcării și staționării ad-hoc</li> <li>• Trafic mai ridicat în zona nordică pe direcția Hunedoara</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existența finanțării pentru extindere, modernizare infrastructură rutieră</li> <li>• Alocările financiare pentru modernizare infrastructură rutieră</li> <li>• Posibilitatea utilizării configurației actuale a rețelei rutiere din zona centrală pentru circulație blândă</li> <li>• Posibilitatea optimizării traficului rutier printr-o mai bună echipare și gestionare a acestuia (senzori unice, semaforizare, etc) și prin înființarea unui Centru de Management al Traficului</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riscul accidentelor datorită lipsei amenajărilor corespunzătoare</li> <li>• Corelarea deficitară dintre actorii locali și actorii de rang superior;</li> <li>• Riscul neatragerii sau pierderii investitorilor datorită infrastructurii rutiere deficitare</li> </ul> |



**PMUD HUNEDOARA**  
Orașul revine oamenilor!

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                      |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                           | <p>traficului existent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic redus de tranzit pe axa N-S (punct referință girația centrală)</li> <li>• Variații slabe ale intensității traficului – inexistența unor „ore de vârf” care să cauzeze probleme pe principalele artere</li> <li>• Existența unui sistem de monitorizare trafic</li> </ul> | <p>– Deva/Simeria, (480 v.e./oră la orele 11:00 și 17:00) posibil datorat fluxului de transport marfă (ArcelorMittal, Draexlmaier) și pasageri către (și mai puțin dinspre) Deva</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Densitate ridicată în cartierele Micro 5, 3, 7 determină fluxuri ridicate de origine (aprox. 30% din toate punctele de origine în baza chestionarului audit trafic pe eșantion 1.8% populație)</li> <li>• Creșterea semnificativă a gradului de motorizare și a utilizării autoturismelor</li> <li>• Lipsa unei abordări integrate din punct de vedere al mobilității, infrastructurii, fronturilor, funcțiunilor și dotărilor</li> <li>• Lipsa unui monitorizării constante a stării și capacității infrastructurii orașului</li> <li>• Infrastructura de transport la nivelul Municipiului Hunedoara nu este calibrată pentru a suporta un flux ridicat (peste 100 autocamioane / zi) din zonele productive către Sântuhalm / Deva și autostrada A1</li> </ul> |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                      |
| <b>Transport în comun</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intravilanul urban este acoperit relativ uniform cu puncte de urcare-coborâre ale mijloacelor de transport</li> </ul>                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Întârzieri și disconfortul călătorilor</li> <li>• Mijloace de transport învechite și poluante</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posibilitatea dezvoltării unui proiect de realizare a unei linii verzi de troleibuz numită „Green Line HD” între</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riscul concurenței neloiale între cei doi operatori de transport pentru călători</li> </ul> |

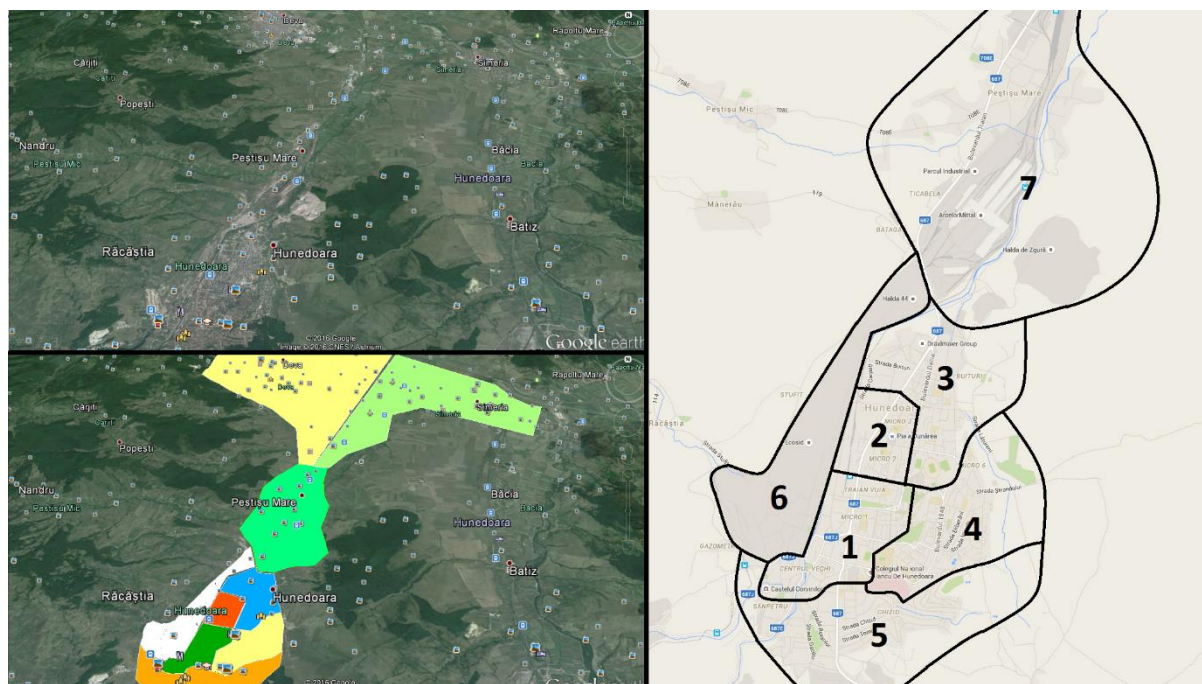
|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                  | <p>public</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementarea unui proiect POR, prin care au fost modernizate 19 stații de autobuz</li> <li>• Prezența celor două sisteme complementare – maxi taxi și taxiuri, care deservește toate zonele</li> </ul>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cota transportului public în totalul deplasărilor din aria urbană este una foarte scăzută – sub 20%</li> <li>• Existența unui areal nedeservit de stații de autobuz/microbuz în zona cartierului Chizid, la sud de Str. Ștefan cel Mare</li> <li>• Lipsa unei linii de transport public care să conecteze Castelul Corvinilor de centrul civic al orașului</li> <li>• Lipsa unei abordări integrate și unitare la nivel municipal privind modalitatea de semnalizare și amenajare a stațiilor de transport în comun</li> <li>• Lipsa sistemelor de afisare electronice a orarului, monitorizare GPS a flotei</li> <li>• Intervalul foarte mare de succedare a autobuzelor și microbuzelor în stații –de la 30 min la 60 min</li> <li>• Inexistența unui program de ticketing modern și automatizat</li> </ul> | <p>Hunedoara și Deva</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alocarea de fonduri europene dedicate transportului în comun</li> </ul>                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lipsa unei coordonări între dezvoltarea Transportului Public și proiectele vizând turismul și zonele de agrement</li> <li>• Lipsa de atractivitate a Transportului Public pentru posesorii de automobile personale</li> <li>• Cooperare redusă între Deva și Hunedoara în vederea dezvoltării unui sistem de transport integrat</li> </ul> |
| <b>Infrastructura și circulația pietonală/ mobilitate blândă</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții alocate din POR și bugetul local pentru proiecte de reabilitare trotuare – 74.703 mp reabilitați și modernizați în perioada 2009-2015</li> <li>• Aprobarea proiectului de investiție -transformarea în axă pietonală a Bulevardului</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lipsa unei evaluări sistematice a calității infrastructurii pietonale</li> <li>• Stare avansată de degradare a multor trotuare și zone cu reabilitări ce au vizat doar carosabilul</li> <li>• Pietonale foarte înguste (1m), de multe ori ocupate de mașini</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posibilitatea dezvoltării de trasee velo datorită planeității terenului în zona centrală, cu potențial de conectare N (Micro 5) – Castelul Corvinilor</li> <li>• Alocarea de fonduri prin POR 2014-2020 pentru proiecte de mobilitate urbană -zone exclusiv pietonale și pentru</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lipsa de susținere și consens a factorilor politici</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | Corvin, zonă mărginită de Bd. Dacia – Str. Ion Creangă – Str. Republicii – Str. George Enescu                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Facilități reduse pentru persoane cu dizabilități, cărucioare de copii</li> <li>Număr redus de kilometri alocat pentru piste de biciclete: 1,33 km</li> <li>Nerespectarea spațiului pentru pietoni – parcuri ilegale</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | <p>biciclete</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Posibilitatea soluționării accesibilității pietonale reduse în zonele periferice, în proximitatea școlilor/ liceelor-prin sisteme pietonale locale</li> <li>Oportunitatea dezvoltării de trasee pietonale către Castelul Corvinilor</li> </ul> |                                                                                                                                                                                        |
| <b>Managementul spațiilor de parcare</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Existența unor parcuri amenajate în alveole, în zona centrală, ajutând la fluidizarea traficului pe artere istorice</li> <li>O dotare bună a zonei de nord a orașului (Micro 2, 3, 4, 5)</li> <li>Existența parcajelor de capacitate ridicată pe spațiul public adiacent majorității punctelor de interes (alimentație publică, cultură, instituții)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Subocuparea locurilor de parcare rezidențiale (cca. 2/3 din locurile de parcare disponibile).</li> <li>Nu există un sistem de parcare pe termen scurt (cu automate pentru staționare orară)</li> <li>Insuficiența parcarilor care deservește obiective de interes public (ex. școli, licee) sau obiective turistice (Castelul Corvinilor)</li> <li>Inexistența facilităților pick-up / drop-off pentru obiective de învățământ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Posibilitatea integrării în sistem a parcarilor în funcție de strategia de dezvoltare a mobilității urbane</li> <li>Posibilitatea implementării de soluții cost-eficiente pentru controlul aglomerației din zona centrului civic</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Irosirea unor terenuri urbane pentru parcuri dezorganizate, în beneficiu privat</li> </ul>                                                      |
| <b>Intermodalitate</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prezența unor puncte de concentrare a mai multor moduri de transport (parcare/ rutier/CF, TP) - Gara</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Absența unor politici și măsuri de organizare a intermodalității</li> <li>Lipsa unei rampe de descărcare pentru Municipiul Hunedoara, transferul logistic din vagon în camion și invers neputând fi făcut</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Transferul traficului de mărfuri de la transportul rutier la transportul pe cale ferată (dezvoltare centre de consolidare/ distribuție)</li> </ul>                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lipsa de coerență a diferitelor investiții poate duce la necorelarea spațială și la nevalorificarea potențialului de intermodalitate</li> </ul> |

## 4 Modelul de transport. Date de trafic înregistrate

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.

În cazul modelului matematic dezvoltat pentru Hunedoara s-a ales o soluție cu 10 zone dintre care 7 urbane. Zonele 1-4 reprezintă cartierele rezidențiale dense și zona centrală, zona 5 reprezintă zona sudică de case cu densitate mică, zona 6 este aria fostului combinat, actualmente nepopulată, iar zona 7 reprezintă regiunea nordică - Peștis Mare. Zonele 8 și 9 se leagă de conurbația activă (8 – Deva, 9 – Simeria), în timp ce zona 10 indică întreagă arie înconjurătoare. Aceste zone cuprind o suprafață mai mare decât denumirea din indicația geografică, ariile aferente fiind cele din harta – figura 73. Numărul locurilor de muncă include job-urile din industrii sau servicii, dar și ateliere sau micro-intreprinderi (buticuri, specialiști independenți – PFA-uri din toate domeniile) și locurile de muncă din sistemul sanitar sau de educație, inclusiv elevii. Distribuția personalului circulant specific orașului (poliție, salubritate, transport public) s-a făcut proporțional cu populația aferentă fiecărei zone, iar clasificarea pe domenii, dificil de realizat, s-a făcut ținând cont de literatura de specialitate, de specificul urbanistic, social și demografic al zonelor, de concluziile vizitelor expertului, dar mai ales de datele preluate de la INS și în primul rând de cele furnizate de municipalitate.



**Figura 71 - Zonificarea urbană Hunedoara**

Pentru fiecare dintre acestea s-a determinat cu precizie numărul de rezidenți și de locuri de muncă specifice precum și distanțele dintre centrele (centrozii) acestora. Astfel, pentru zona Chizid s-au luat în calcul toate facilitățile din sudul orașului, precum și zona Sanpetru. Între timp, pentru arealul Peștis Mare s-au luat în considerare toate industriile din Nord-ul orașului, precum și magazinele mici și lucrătorii din domeniul agriculturii.

Valorile s-au rotunjit în sus, pentru facilitarea calculelor, dar considerăm ca sunt apropiate realității.

**Tabel 25 - Caracteristici demografice zonale**

| Nr. zona      | Indicație geografică | Populație | Nr. job-uri | Distribuție locuri de muncă |         |          |
|---------------|----------------------|-----------|-------------|-----------------------------|---------|----------|
|               |                      |           |             | Industrie                   | Vanzari | Servicii |
| <b>Zona 1</b> | Centru - Traian Vuia | 9500      | 4000        | 0                           | 1500    | 2500     |
| <b>Zona 2</b> | Micro 2 & 3          | 11500     | 3000        | 0                           | 2000    | 1000     |
| <b>Zona 3</b> | Buituri              | 13000     | 3000        | 500                         | 1500    | 1000     |
| <b>Zona 4</b> | Micro 6              | 15500     | 4000        | 0                           | 1000    | 3000     |
| <b>Zona 5</b> | Chizid               | 8000      | 2000        | 500                         | 1000    | 500      |
| <b>Zona 6</b> | EcoSid               | 0         | 0           | 0                           | 0       | 0        |
| <b>Zona 7</b> | Pestisu Mare         | 1500      | 8000        | 7000                        | 500     | 500      |
| <b>Zona 8</b> | Deva                 | 60000     | 26000       | 6000                        | 10000   | 10000    |
| <b>Zona 9</b> | Simeria              | 12000     | 4000        | 1000                        | 1500    | 1500     |

Cu ajutorul acestor date s-au determinat originile, destinațiile, distribuția spațială și raportul modal al tuturor călătoriilor, împărțite pe moduri de transport (autoturism/ transport public /bicicletă/pe jos) . Pentru fiecare scenariu alternativ dezvoltat (business as usual/Hunedoara investește în infrastructura/abordare „soft”/ abordare integrată) s-a elaborat câte un model de transport punând în evidență caracteristicile rezultate din fiecare pachet de proiecte.

Modelul de transport simulează 60 de minute din ora de vârf când solicitările infrastructurii de transport sunt maxime.

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 presupus o ușoară variație a raportului modal rezultat din pachetele de proiecte.

**Tabel 26 - Raportul modal per scenarii**

| %                     | Auto | T Public | Bici | Mers |
|-----------------------|------|----------|------|------|
| <b>Stadiul actual</b> | 66.6 | 14       | 2.4  | 17   |
| <b>SC1-BAS</b>        | 65.6 | 14.6     | 2.8  | 17   |
| <b>SC2-HIS</b>        | 68.2 | 13.8     | 2.4  | 15.6 |
| <b>SC3-AS</b>         | 65   | 14.6     | 3.4  | 17   |
| <b>SC4-AIC</b>        | 63.4 | 15       | 4.2  | 17.4 |

Producerea (generarea) deplasărilor cuantifică totalul originilor călătoriilor dintr-o oră de vârf urmărind metodologia de calcul indicată de literatură de specialitate. Astfel pentru fiecare zonă s-a determinat numărul estimativ de origini, inițial pentru stadiul actual iar ulterior pentru cele 4 scenarii. Dintre acestea conform raportului modal s-a determinat cu precizie numărul de călătorii efectuate cu autoturismul.

**Tabel 27 - Călătorii urbane motorizate per scenarii**

| Numarul de calatorii cu | STADIUL ACTUAL | SC1-BAS | SC2-HIS | SC3-AS | SC4-AIC |
|-------------------------|----------------|---------|---------|--------|---------|
|-------------------------|----------------|---------|---------|--------|---------|

| autoturismul | 9425 | 8990 | 9625 | 9000 | 8725 |
|--------------|------|------|------|------|------|
|--------------|------|------|------|------|------|

Atragerea deplasărilor cuantifică numărul de destinații specifice momentului modelat, distribuindu-le pe zone alocate. În mod similar producerii deplasărilor s-a determinat pentru fiecare scenariu numărul de călătorii efectuate cu autoturismul personal.

Distribuția deplasărilor indică o medie a călătoriilor (produse și atrase) raportate pe zone în valori relative (procentuale) conform hărții de mai jos:

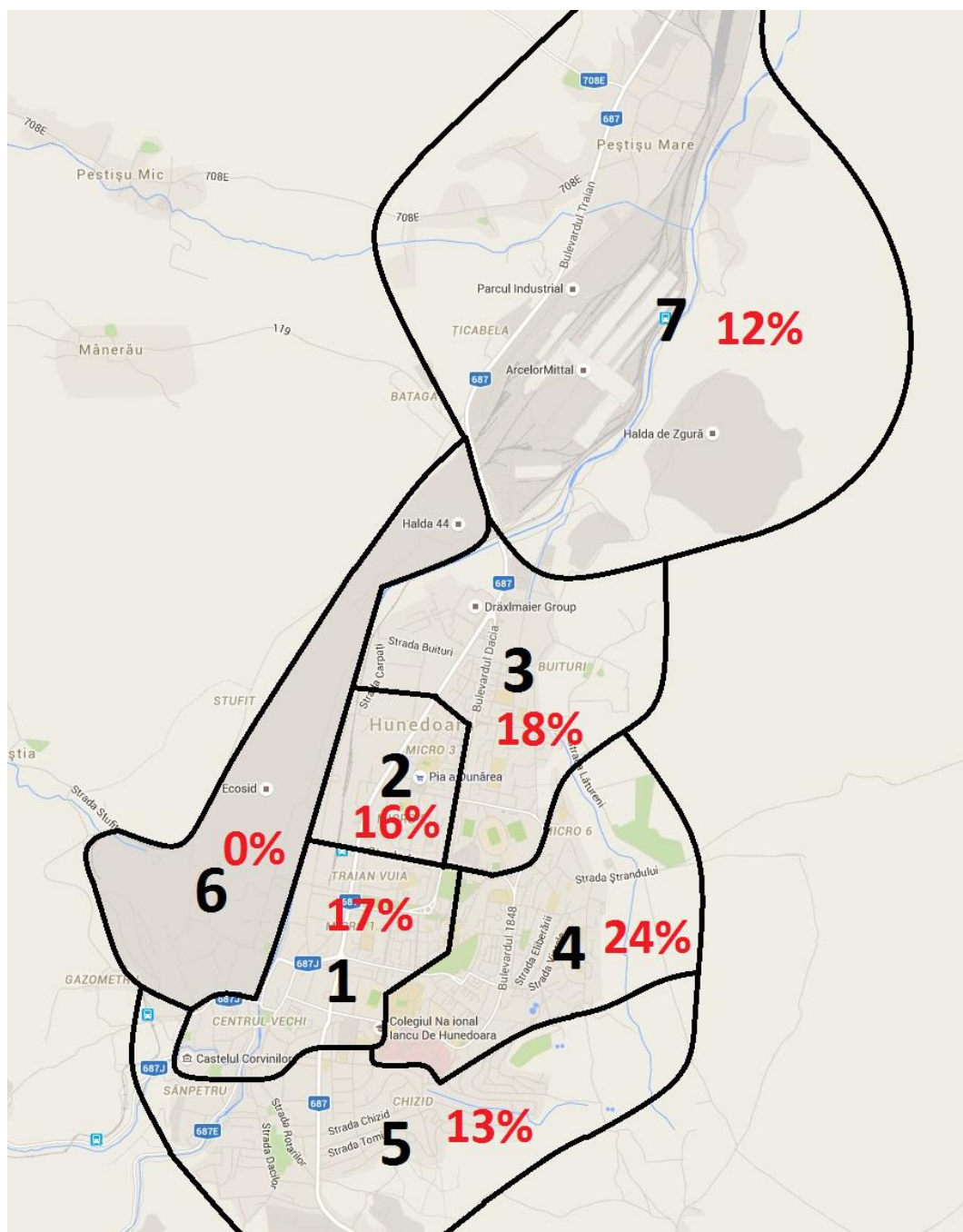


Figura 72 - Distribuția medie a călătoriilor urbane

Studiind deplasările motorizate, cu ajutorul modelelor de transport s-au determinat cu precizie rulajul (kilometri), consumul de combustibil specific și poluanții rezultați pentru momentul actual și pentru fiecare scenariu în parte.

**Tabel 28 - Date actuale rulaj și poluare**

| <b>Situatia urbana Hunedoara – Stadiul actual</b> |   |                            |                   |                                |                 |                                   |                                |                                |                             |
|---------------------------------------------------|---|----------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
|                                                   |   | Nr<br>deplasări            | Cota<br>deplasări | <b>Rulaj<br/>total-<br/>km</b> | combustibil (l) | <b>CO2<br/>implicit*<br/>(kg)</b> | <b>CO<br/>implicit<br/>(g)</b> | <b>CH<br/>implicit<br/>(g)</b> | Oxizi<br>sulfurici**<br>(g) |
| <b>Auto</b>                                       | D | 9425                       | 6315              | 17492                          | 1032            | 2765                              | 33236                          | 55976                          | 495                         |
|                                                   | B |                            | 3110              | 8615                           | 654             | 1512                              | 337738                         | 155945                         | 6                           |
| <b>T Public:</b>                                  |   |                            |                   | 500                            | 155             | 415.4                             | 950                            | 1600                           | 74.4                        |
|                                                   |   | Total poluanți principali: |                   |                                |                 | <b>4693</b>                       | <b>371924</b>                  | <b>213522</b>                  | <b>576</b>                  |
|                                                   |   | Consum combustibil urban:  |                   |                                | <b>1841 L</b>   | kg CO2                            | g CO                           | g HC                           | g SO2                       |

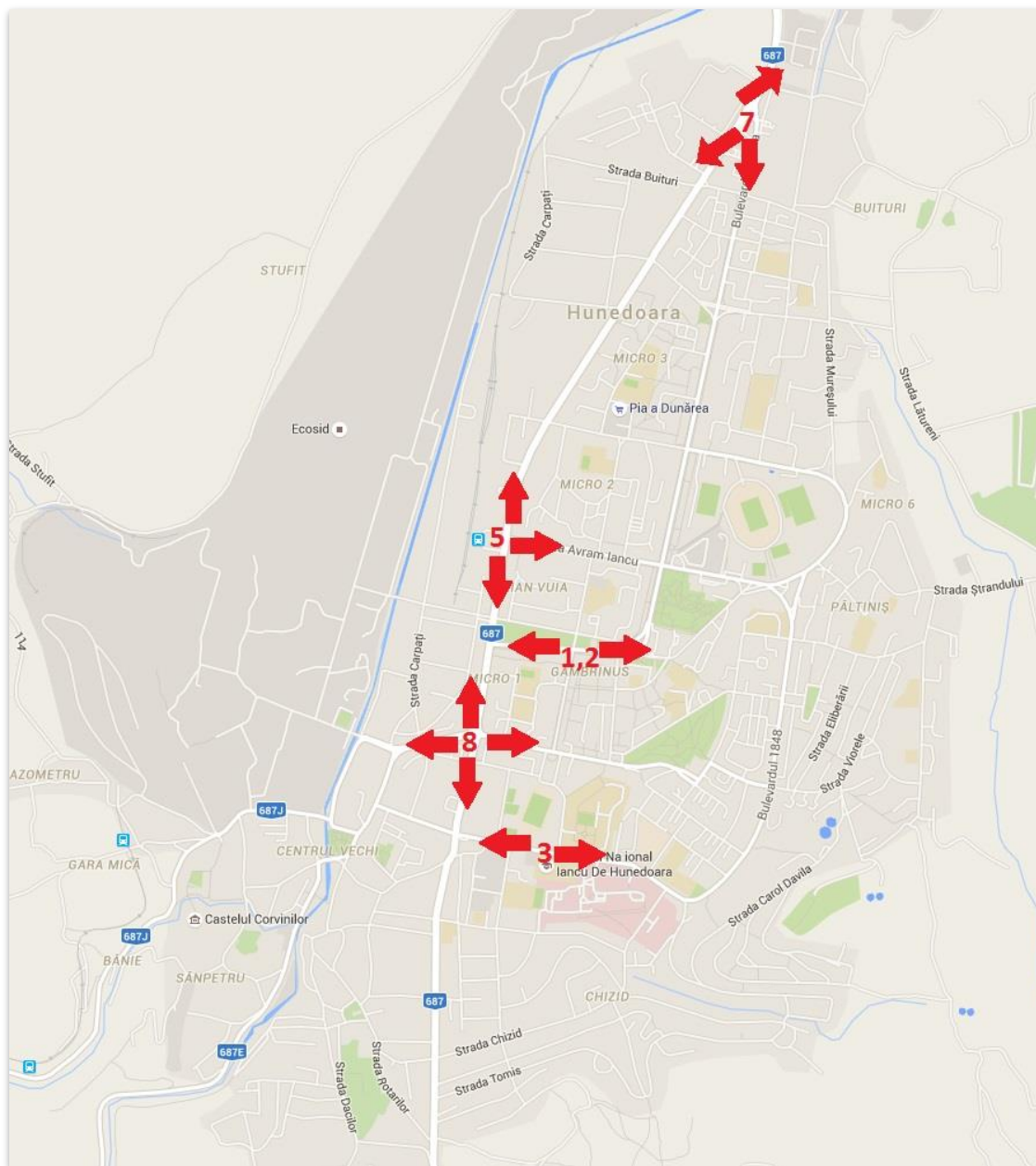
Calibrarea modelului s-a realizat comparând numărul de deplasări motorizate cumulate pe arterele video-monitorizate, abaterea maximă tolerată fiind de 5%. S-au utilizat datele furnizate de direcția tehnică a primăriei, care supraveghează principalele intersecții din oraș.

Validarea modelului s-a efectuat numărând fizic fluxul de autovehicule pe arterele nemonitorizate care unesc centroizii unor zone, cu deplasări cumulate pe bulevardele respective. Și aici abaterea maximă tolerată a fost de 5%, iar reglarea fină s-a realizat din coeficienți indicați de literatura de specialitate.

#### **4.1 Măsurători volum trafic – video-supraveghere intersecții.**

Pentru strângerea de date în vederea elaborării PMUD, Municipiul Hunedoara a pus la dispoziția consultantului arhiva înregistrărilor video a 8 camere de monitorizat circulația rutieră pentru datele de 30 XI, respectiv 1 și 3 XII. Merită subliniat că primele 2 zile de înregistrări au fost nelucrătoare, valorile înregistrate fiind pe măsură.

În afară de camerele 4 și 6, prima cu imaginea indescifrabilă, iar a doua irelevantă studiului circulației, s-au înregistrat valorile și variațiunile fluxului de autovehicule pentru toate direcțiile magistralelor importante:



**Figura 74 - Direcțiile urmărite în camerele de supraveghere**

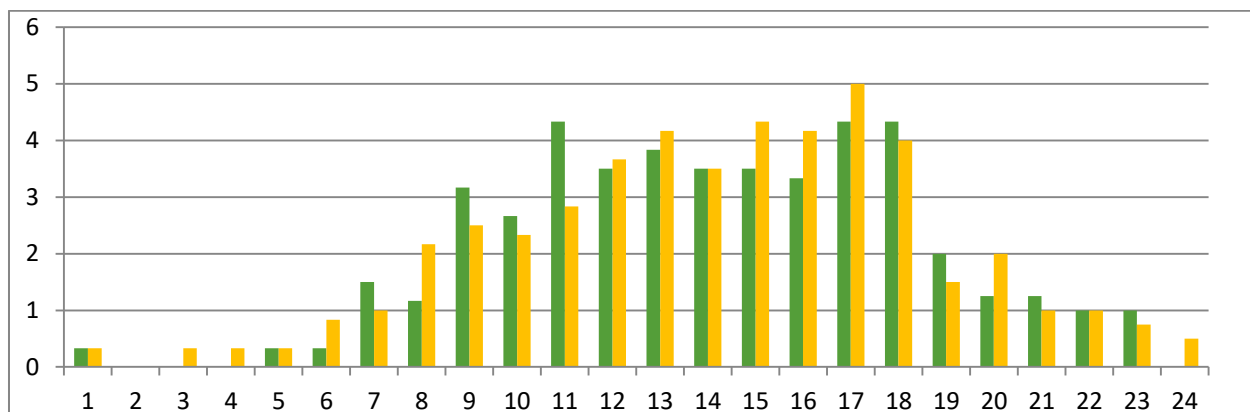
Valoarea reprezentativă a fluxului de vehicule/minut pentru fiecare oră este dată de media aritmetică a multiplelor valori înregistrate pe parcursul acelei ore. Prezentarea grafică a rezultatelor indica o curba destul de plană a variațiunii traficului, cu mișcările specifice orelor de vârf dispersate pe parcursul mai multor zeci de minute

În continuare sunt prezentate valorile comasate/intersecții:

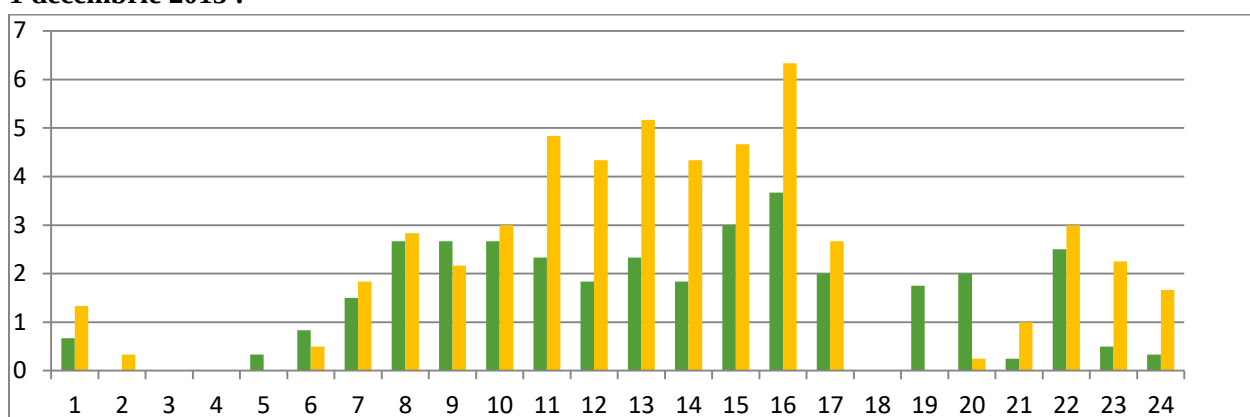
#### 4.1.1 Camerele 1 si 2 – Casa de Cultură

Fluxurile spre Vest sunt reprezentate cu **albastru**, cele spre Est cu **galben**, iar valorile reprezintă numărul mediu de autovehicule/minut înregistrat:

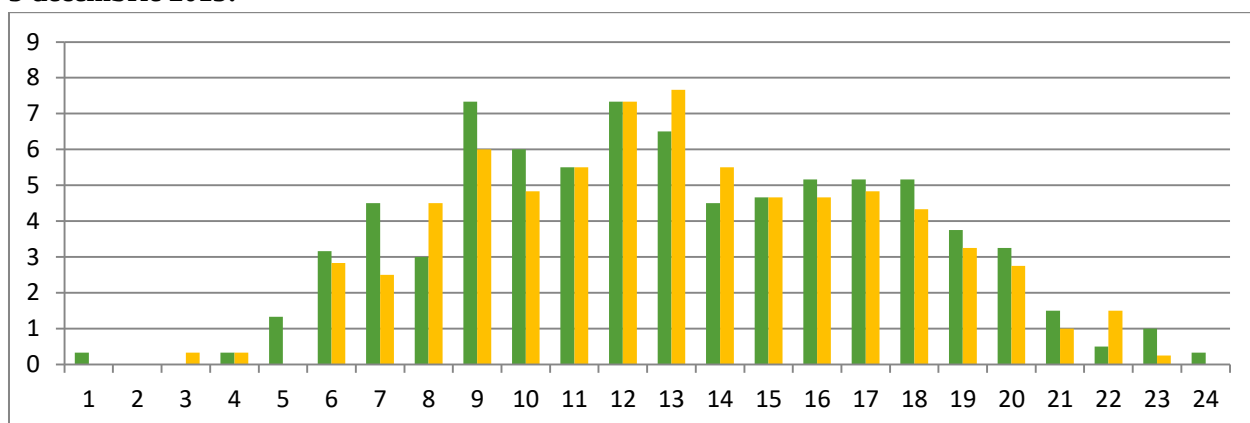
**30 noiembrie 2015 :**



**1 decembrie 2015 :**



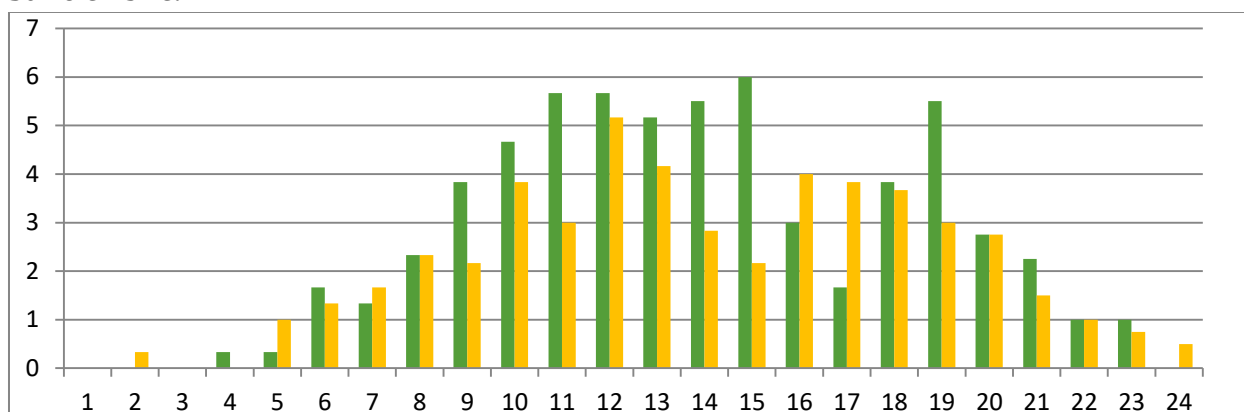
**3 decembrie 2015:**



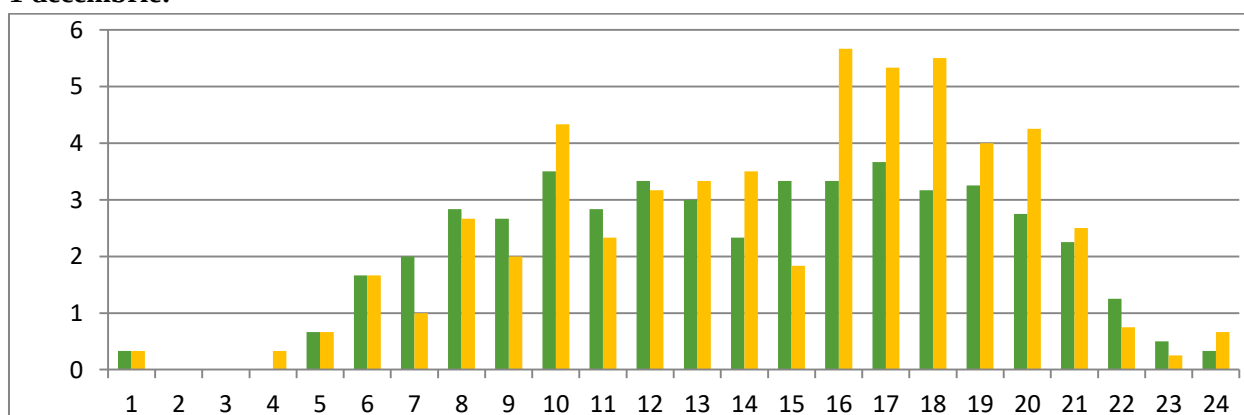
#### 4.1.2 Camera 3 – Colegiul Național Iancu de Hunedoara

Întocmai ca și la înregistrarea precedentă, valorile înregistrate spre Vest sunt reprezentate cu **albastru**, iar cele spre Est cu **galben**, reprezentând numărul mediu de autovehicule/minut:

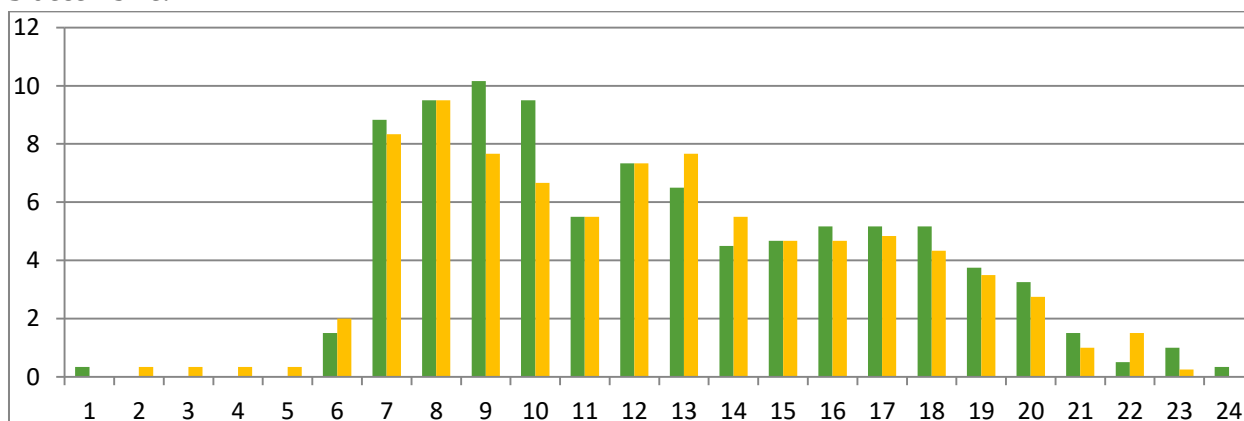
### 30 noiembrie:



### 1 decembrie:



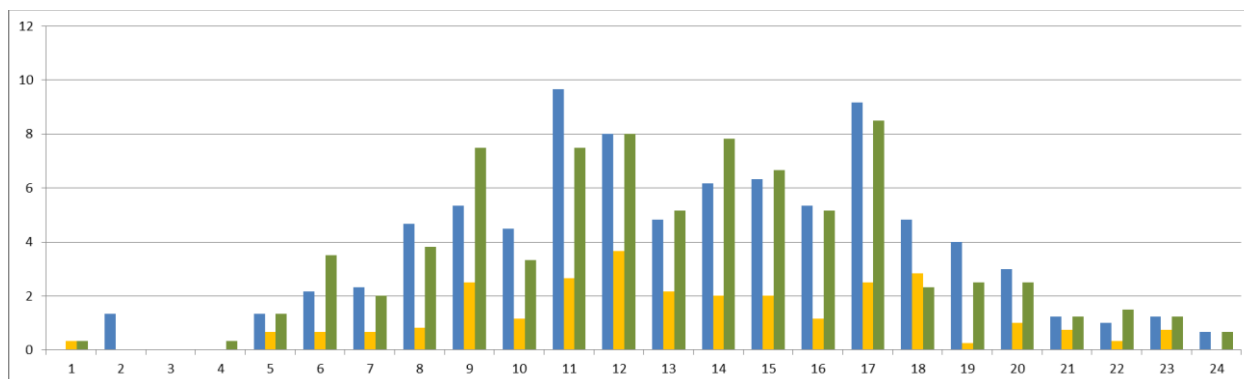
### 3 decembrie:



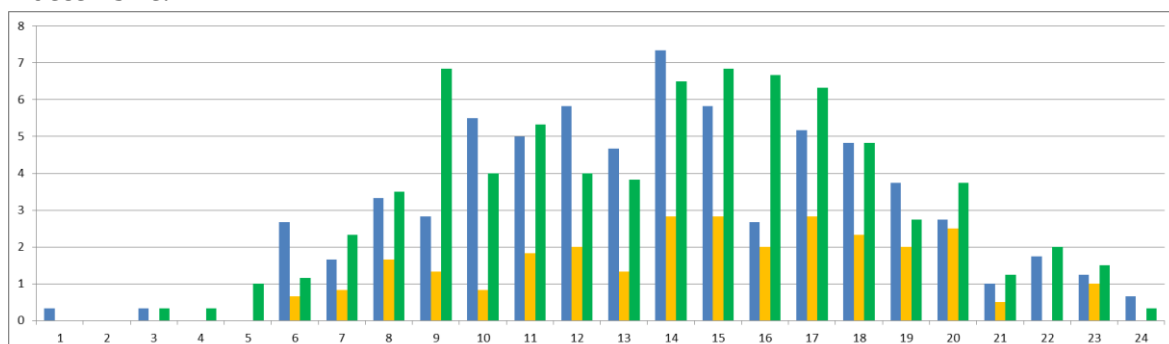
#### 4.1.3 Camera 5 - Gara/Autogară

Camera tratează o intersecție cu 3 direcții de înaintare, două pe Bd. Traian și una pe strada A Iancu. Astfel, nr. mediu de autovehicule per minut care înaintează spre Nord este reprezentat de culoarea **albastră**, spre Sud de **galben** și respectiv fluxul Estic **cu verde**:

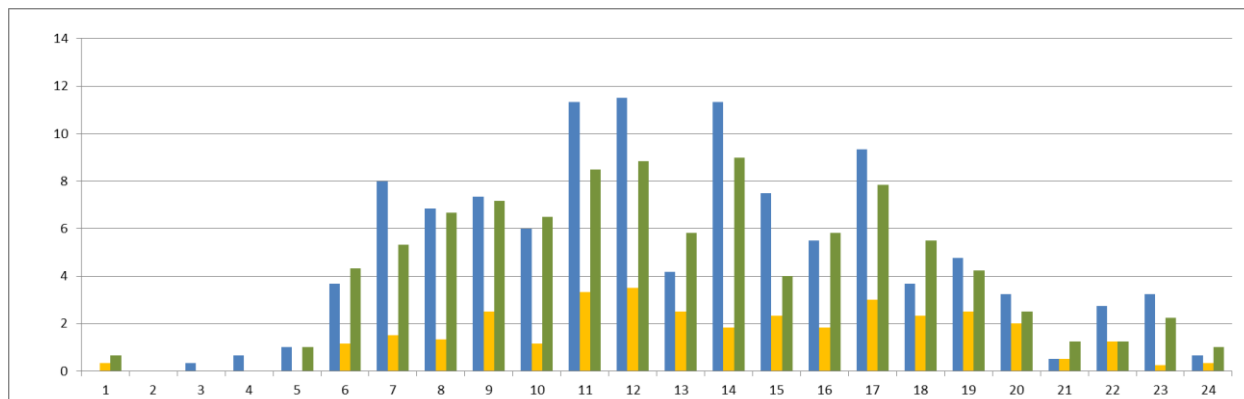
### 30 noiembrie:



### 1 decembrie:



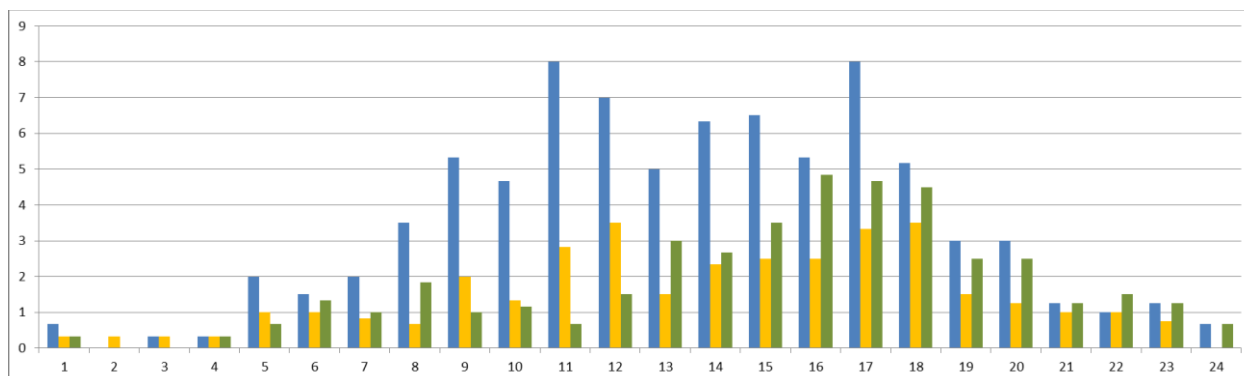
### 3 decembrie:



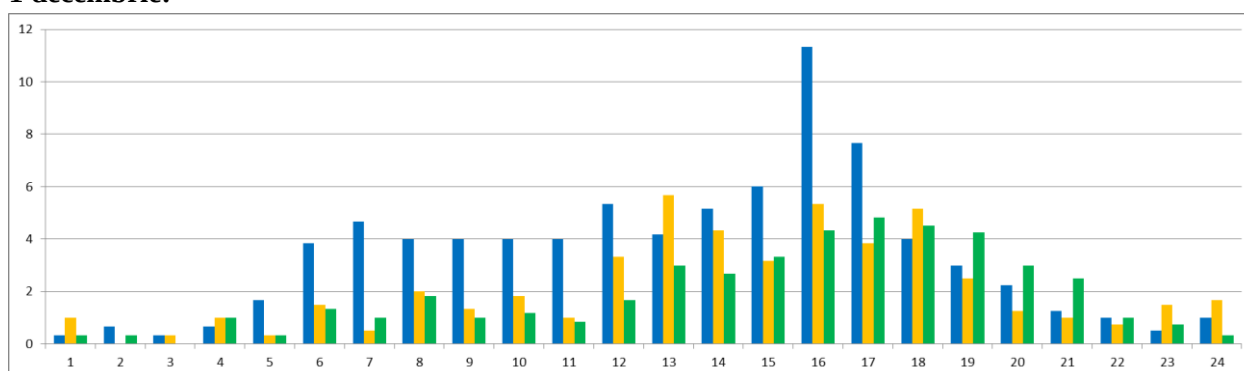
#### 4.1.4 Camera 7 – Girație acces Nord

Camera 7 monitorizează principalul acces în/din municipiu. Astfel, nr. mediu de autovehicule per minut care înaintează spre Nord (Deva/Simeria) este reprezentat de culoarea **albastru**, cel spre gara pe bd. Traian de **galben** și respectiv valorile înregistrate pe str. Dacia **cu verde**:

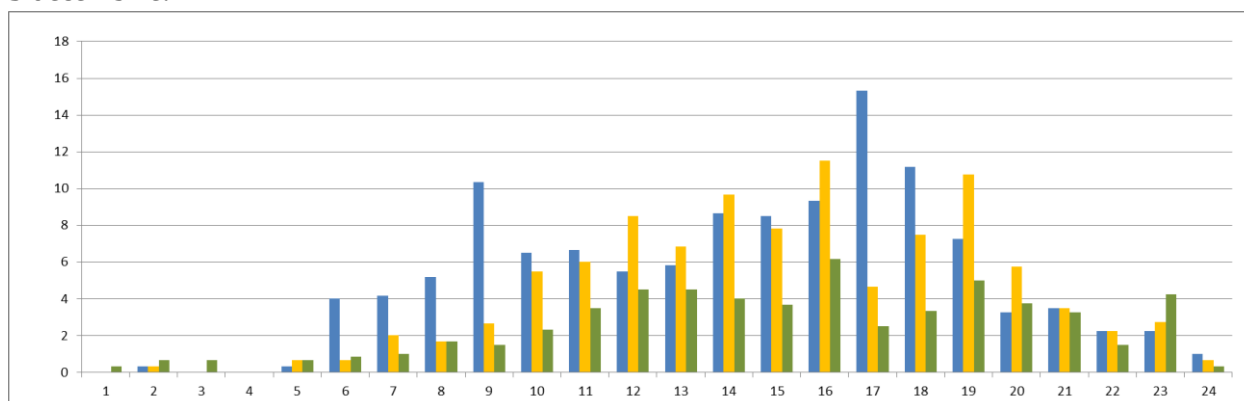
### 30 noiembrie:



### 1 decembrie:



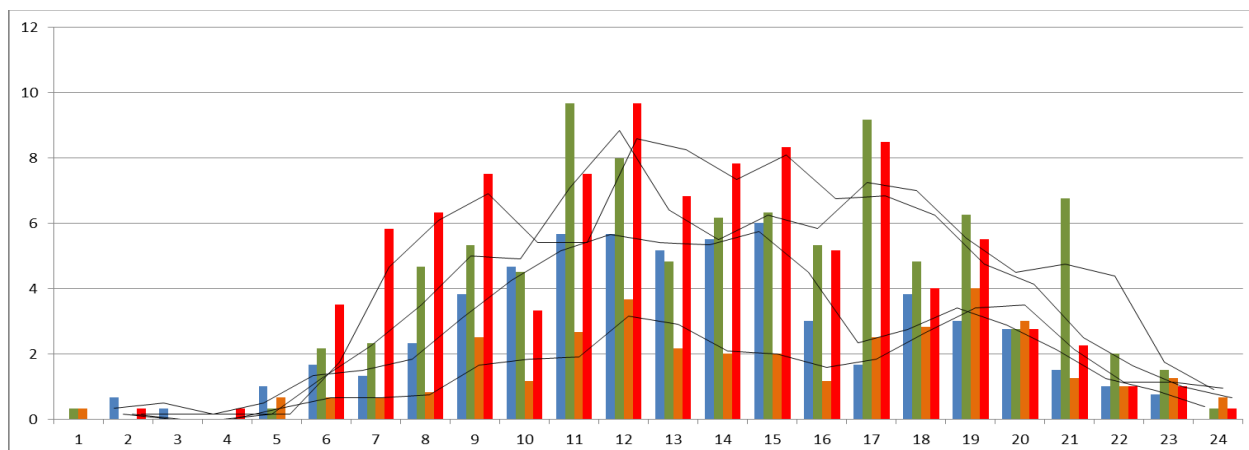
### 3 decembrie:



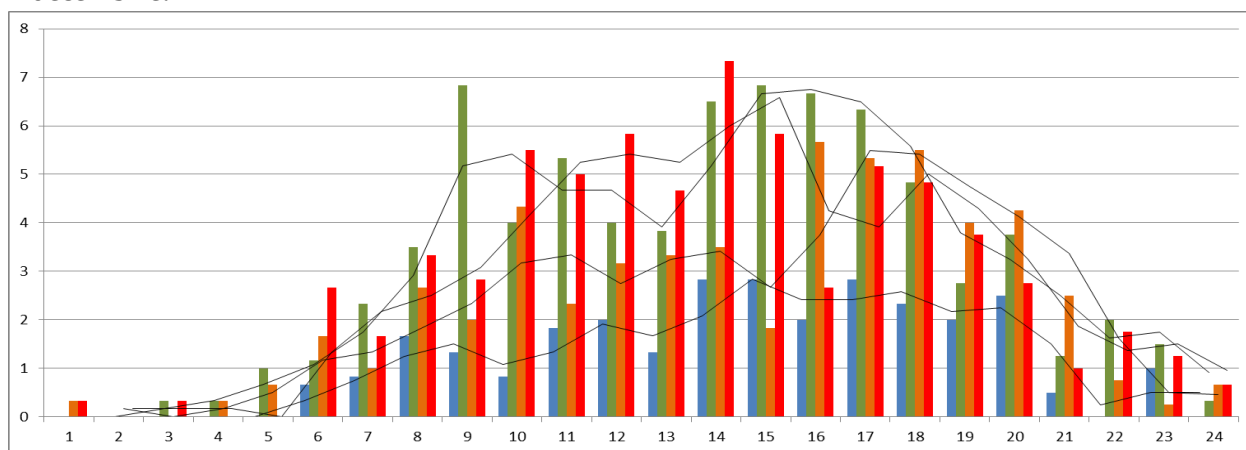
#### 4.1.5 Camera 8 – Girație centrală

Ultima cameră utilizabilă, nr. 8, s-a dovedit de o utilitate incomensurabilă, acoperind toate 4 direcțiile punctelor cardinale într-un punct de intersectare a principalelor magistrale în aria centrală. Fluxul de autovehicule ce se îndreaptă către Nord e reprezentat de culoarea **albastru**, cel spre Sud cu **galben**, fluxul răsăritean (spre Est) **cu verde**, iar valorile măsurate spre Vest sunt indicate de graficul **roșu**.

### 30 noiembrie:



### 1 decembrie:



### 3 decembrie:

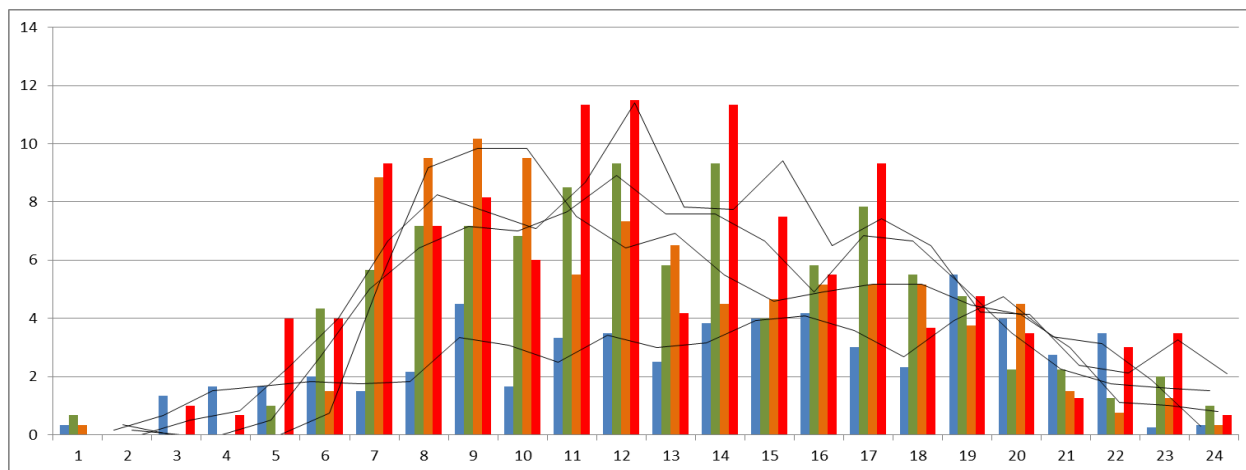




Figura 75 - Hunedoara în imagini – prelucrare proprie

## 5 Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității

### 5.1 Eficiența economică

- Capacitate redusă a DJ 687 pe tronsonul giratie nord Hunedoara – Deva, o barieră pentru dezvoltarea relațiilor economice între cele două orașe;
- Calitate redusă a infrastructurii de acces către principalul punct de atracție turistică al orașului - Castelul Corvinilor 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;
- Lipsa unui terminal feroviar cargo și a facilităților de schimb intermodal rutier – feroviar, cu impact ridicat asupra atractivității Hunedoarei pentru investitori și ISD;
- Acces deficitar în zonele active economic ale fostelor platforme industriale, unde sunt localizați principalii actori economici (Draexlmaier, ArcelorMittal), accese necalibrate pentru vehicule de transport marfă;
- Mijloace de transport persoane (private) către principalele destinații de navetă în cadrul ZUF Hunedoara – Deva de calitate foarte 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 Hunedoara – Deva;
- 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;
- Existența unui sistem de monitorizare trafic însă neintegrat cu un sistem de management al traficului pentru asigurarea unei mobilități eficiente în oraș.

### 5.2 Impactul asupra mediului

- Nu există situri Natura 2000 pe o rază de 10 km de Municipiu;
- Considerând traficul redus de tranzit pe teritoriul Municipiului Hunedoara, 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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 concentrați în zona de nord (Draexlmaier, ArcelorMittal) tranzitează porțiunea nordică a intravilanului, cu efect de poluare a zonelor de locuit adiacente (Micro 5);
- Nu există transport urban electric, deși planuri în acest sens (linie de tramvai pe ruta Hunedoara – Deva) există de mai mulți ani, iar investiția ar fi justificată atât din punct de vedere al considerentelor de mediu cât și al celor sociale și economice;
- Cota modală foarte redusă, aproape inexistentă a transportului nemotorizat (velo), datorat lipsei infrastructurii și barierelor netehnologice (lipsa informării, educației cetățenilor).

### 5.3 Accesibilitate

- Accesibilitate relativă redusă în raport cu principalele coridoare de transport E-V ale Municipiului, din cauza capacității reduse de tranzit a DN 687 (porțiunea categorie III, cele trei poduri) și a conexiunilor reduse pentru linia ferată 207 Simeria-Hunedoara;
- 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 și în special pentru Castelul Corvinilor, principala resursă turistică a zonei;
- 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.

### 5.4 Siguranță

- 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 amănajărilor specifice pentru traversarea în siguranța a minorilor, 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 (exceptând tronsonul existent de 1,33 kml), aspecte ce influențează negativ siguranța pietonilor pe arterele comerciale și a bicicliștilor angajați în trafic.

## 5.5 Diagnostic global

Municipiul Hunedoara se confruntă cu problemele caracteristice orașelor mici și mijlocii din România și din întreaga regiune Sud-Est Europeană, accentuate de dificultățile unui oraș post-industrial în tranziție; competiția pentru atragerea investitorilor, trenarea procesului de conversie a patrimoniului industrial și a vastelor situri industriale ante-1989, o inerție față de schimbare și o slabă capacitate de management au devenit factori în conturarea tendinței de declin socio-demografic. Din acest punct de vedere, Hunedoara se regăsește într-un punct critic care va determina succesul sau, dimpotrivă, eșecul regândirii orașului și dezvoltării capacității acestuia endogene de creștere pentru următorul deceniu.

Hunedoara beneficiază de o apropiere crucială față de principalele coridoare de transport E-V, de legătura vestului cu capitala României, situată la numai 15 (rutier) și 16 (feroviar) kilometri distanță. Din acest punct de vedere, oportunitățile de dezvoltare socio-economică sunt ridicate, facilitând accesul rapid la coridorul de tranzit și în același timp păstrând o distanță care descurajează traficul (fiind situată pe un drum alternativ față de DE / DN de tranzit principale) și sprijinind astfel potențialul orașului de a deveni un centru urban locuibil, verde, prietenos. Însă distanța relativ redusă de coridoarele de tranzit, ca punct forte al orașului, este contracarată de slaba calitate a conexiunii rutiere Deva/Simeria, în prezent constrânsă de existența unei infrastructuri calibrate pentru un trafic mai redus (2\*1 benzi de circulație pentru DJ 687 până la Parcul Industrial și 3 poduri cu același profil, din care numai cel peste Cerna este în continuare justificat). Totodată, infrastructura feroviară permite o conexiune directă numai cu Simeria prin linia 207, neoptimizată tranzitului către realele destinații de interes pentru navetă (Deva) și călătorii (Timișoara, Cluj-Napoca, regiunea Centru și capitala). Municipiul se regăsește astfel într-o izolare relativă, în pofida distanțelor reduse față de viitoarea autostradă, fapt ce reprezintă un dezavantaj pentru localizarea de noi investiții economice pe teritoriul municipiului.

Din punct de vedere al infrastructurii rutiere, se remarcă o capacitate suficientă pentru actualele fluxuri de trafic din interiorul intravilanului orașului, iar recente (și planificate) investiții în reabilitarea arterelor principale și colectoare din cartierele de locuințe colective reprezintă un aspect puternic pozitiv în susținerea dezvoltării socio-economice locale. Se remarcă totuși facilitarea cu precădere a traficului rutier în detrimentul modurilor „blânde” de deplasare, ceea ce pentru o localitate de dimensiunile Hunedoarei (în care deplasările uzuale pot fi realizate și cu bicicleta sau pe jos datorită distanțelor reduse) reprezintă un punct negativ. Un alt aspect disfuncțional este reprezentat de infrastructura deficitară de acces la principalul obiectiv turistic al municipiului, Castelul Corvinilor; pe lângă infrastructura de slabă calitate, neatractivitatea pietonală, lipsa facilităților pentru transportul velo și a semnalizării clare a obiectivului turistic renumit la nivel național și internațional, alte aspecte ce țin de regândirea spațiului privat, își lasă amprenta asupra situației actuale. Întreaga arie a centrului istoric va trebui să fie regenerată din punct de vedere urbanistic, incluzând componenta mobilitate și acțiunile subsecvente, pentru a valorifica potențialul existent. Din acest punct de vedere, viziunea pe termen lung cu privire la mobilitate va trebui integrată unui proces mai amplu, „area-based”, de regenerare urbană, și subscris unei abordări consecvente a redefinirii spațiului public, accesibilității, fronturilor, funcțiunilor, dotărilor și serviciilor din zonă.

Transportul feroviar a suferit un declin constant în ultimii 25 de ani, iar acest lucru se reflectă și în situația particulară a Municipiului Hunedoara. Centrul urban este situat periferic față de coridoarele

principale de transport (linie secundară 207) și, deși se află la o apropiere de 15 km de către coridorul E-V feroviar ce traversează România, Hunedoara se confruntă cu probleme în asigurarea și menținerea unei legături feroviare atractive pentru pasageri și marfă. Orarele de transport pasageri nu sunt calibrate pe nevoile de navetă existente, iar legăturile mai departe de Simeria (punctul terminus pentru linia 207) nu sunt optimizate, presupunând timpi de așteptare foarte lungi pentru trenurile de legătură. Este de remarcat totuși deschiderea CFR Călători, prin reintroducerea transportului feroviar de călători în noiembrie 2015, după retragerea RegioTrans și o perioadă considerabilă în care trenurile de călători nu au mai circulat pe ruta 207. Referitor la transportul de marfă și considerând valențele de centru industrial puternic ale Hunedoarei de dinainte de 1989, se poate afirma faptul că serviciile de transport feroviar de marfă sunt cvasiinexistente, în prezent funcționând doar tronsonul Peștișu Mare – Simeria, însă fără facilități de transfer marfă, fapt ce are un puternic efect restrictiv asupra dezvoltării activităților productive în zonă (în conjuncție cu disfuncțiile traficului rutier către nord). CFI Hunedoara, unul dintre cele mai deosebite artefacte istorice cu potențial turistic din zonă, este în prezent în declin, existând numai terasamentul pentru calea ferată îngustă ce ar putea servi ca atracție turistică integrată traseului Castel – furnalul de la Govăjdia și ar putea implicat genera sosiri și perioade mai lungi de ședere a turiștilor în zonă.

O disfuncție importantă este reprezentată de transportul public de călători, în prezent o alternativă lipsită de viabilitate pentru majoritatea cetățenilor din cauza timpilor foarte mari de așteptare, frecvenței reduse (60 minute), condițiilor improprii de transport și vehiculelor foarte vechi (19-21 de ani). Sistemul de transport public nu reușește să suplinească nevoia de mobilitate a cetățenilor, fapt ce conduce la funcționarea în pierdere a serviciului și la reorientarea către utilizarea autoturismului personal pentru populație. Deservirea insuficientă a principalelor puncte de interes ex-centrice (unitățile de producție, centrul vechi) este din nou un punct slab, iar o reorganizare și funcționalizare a sistemului reprezintă o prioritate. În lipsa serviciilor publice, inclusiv pe ruta Deva-Hunedoara, transportul cu operatorii privați are o cotă importantă, însă se realizează sub standardele normale de funcționare (microbuze aglomerate, fără sisteme de siguranță, în care se circulă și în picioare etc).

În pofida unei configurații axiale pe râul Cerna, foarte bine definită, a unui plan preponderent ortogonal al tramei și a unei planeități în lunca râului pe axa N-S, care ar sprijini utilizarea bicicletei ca mijloc de transport, considerând și factorii ce țin de veniturile limitate ale populației, transportul velo este cvasi-inexistent. Factorii motivați pentru aceasta sunt lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste amenajate și trasee semnalizate, centre bike rental, parcuri pentru biciclete) și a barierelor non-tehnologice precum lipsa deprinderii, a informațiilor, a culturii și obișnuinței utilizării bicicletei în transportul de zi cu zi.

Unele cartiere cu densitate ridicată (Micro) au beneficiat în ultimii ani de investiții în reabilitarea carosabilului și pavarea aleilor de acces, însă Micro 1, arealul centrului civic, Micro 6 și 7 nu beneficiază în prezent de spații publice de calitate în interiorul insulelor de locuințe colective, accesibilitatea pietonală fiind limitată iar spațiile publice fiind acaparate de mașini parcate. Interiorul insulelor are un potențial foarte ridicat pentru dezvoltarea unor zone 30 kmph și „car-free” (acces restricționat al mașinilor în favoarea pietonilor, a dezvoltării de activități în aer liber etc.), în cadrul cărora o problemă rămâne gestionarea parcarilor în acest proces.

Parcărilor de reședință, acolo unde procesul de demarcație și alocare pentru locuitori a început, sunt suficiente și accesibile. Există totuși zone unde parcare se realizează ad-hoc, pe spațiul public și

terenuri fără funcțiune, contribuind la o imagine incoerentă a zonelor. Pe arterele comerciale principale și în arealul centrului civic, lipsa unei politici pentru staționare cu plată conduce la utilizarea abuzivă de lungă durată a locurilor de parcare ideale pentru staționare temporară (cumpărături, acces la instituții etc.).

În ceea ce privește capacitatea de management se poate observa un interes major pentru îmbunătățirea mobilității urbane, lucru susținut de proiectele europene atrase și implementate în perioada 2007 – 2014, cât și de investițiile în infrastructura rutieră, carosabil și dezvoltarea unui spațiu public destinat exclusiv pietonilor. De asemenea, există o transparență a investițiilor, prin publicarea periodică a tuturor proiectelor de dezvoltare pe Harta Investițiilor. Se observă investiții publice reduse în proiecte de încurajare a mobilității blânde și de revigorare a transportului în comun. Relevant pentru succesul sau insuccesul realizării strategiei curente este și modul de organizare a municipalității, astfel că înființarea unui compartiment specializat în mobilitate urbană cu personal pregătit este un deziderat. Este nevoie de o deschidere spre cooperare cu actori relevanți publici (CL Deva, CL Simeria, CJ), cât și cu societatea civilă și agenții economici, astfel încât proiectele majore de mobilitate să fie posibil de implementat și să contribuie astfel la o dezvoltare a zonei. O coordonare a politicilor de transport și o abordare integrată trebuie să fie pe agenda autorităților locale.

## 5.6 Scenariu IF NOT

Dacă nu se intervine în Municipiul Hunedoara pentru asigurarea unei mobilități sustenabile, prietenoase cu mediul și eficiente din punct de vedere al costurilor, în orizontul 2020 – 2023 orașul va suferi un declin lent, din cauza accentuării lipsei atractivității pentru cetățeni și locuitori. Pe termen mediu și lung orașul nu se va confrunta cu probleme importante de congestie și aglomerare, întrucât populația și fluxurile acestuia economice vor scădea semnificativ, în lipsa unor noi investiții, dependente de o bună legătură rutieră cu Deva și feroviară de marfă cu Simeria și vestul țării / străinătate. Migrația totală sau parțială a forței de muncă va deveni o constantă, prin lipsa unei diversificări economice sau a posibilităților de angajare. În pofida apropierii față de coridoarele de transport, Hunedoara nu va beneficia de avantajele de poziție în inițiativa de atragere de capital și noi activități pentru refuncționalizarea vastelor terenuri post-industriale ale platformei EcoSid.

În lipsa unor variante și măsuri de încurajare a transportului nepoluant și a soluțiilor pentru traficul pietonal, investițiile în reabilitarea infrastructurii rutiere vor încuraja în continuare utilizarea autoturismului personal, preponderent individual, aspect care va îngreuna bugetul personal al cetățenilor. Coroborat cu problema unui transport public neperformant și neatractiv, acest aspect va accentua declinul localității, confruntată cu atractivitate și locuibilitate redusă, și va accentua pe termen lung fenomenul de migrație.

Poluarea accentuată, dată de traficul intens, va afecta sănătatea populației.

Intervenția ad-hoc, fără o planificare integrată, cu măsuri punctuale pentru soluționarea unor probleme de infrastructură, va scădea șansele municipiului Hunedoara pentru accesarea fondurilor europene. Pe termen mediu și lung, competitivitatea regională și națională a municipiului Hunedoara va scădea semnificativ.

## 6 Lista figurilor și tabelelor

### 6.1 Lista imaginilor

|                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Figura 1 - Diferite tipuri de resurse de informare și planificare a mobilității - <a href="http://ec.europa.eu/">http://ec.europa.eu/</a> .....                                                                                                                    | 9                                   |
| Figura 2 - Proiecte propuse. Sursa: MPGT, 2014 .....                                                                                                                                                                                                               | 9                                   |
| Figura 3 - Prioritățile de dezvoltare ale PDR 2014-2020. Sursa: ADR Nord-Vest .....                                                                                                                                                                                | 11                                  |
| Figura 4 - PATJ Hunedoara, propuneri privind dezvoltarea infrastructurilor tehnice. Sursa: CJ Hunedoara .....                                                                                                                                                      | 12                                  |
| Figura 5 - PATZIO Deva-Hunedoara, zonificarea teritoriului. Sursa: <a href="http://www.arh.upt.ro">www.arh.upt.ro</a> .....                                                                                                                                        | 13                                  |
| Figura 6 - Cheltuieli pentru implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă. Sursa: Sursa:<br><a href="http://www.dpfbld.mdrap.ro/analize_bugete.html">http://www.dpfbld.mdrap.ro/analize_bugete.html</a> .....                                             | 16                                  |
| Figura 7 - Cheltuieli privind transporturile, 2010-2014. Sursa: <a href="http://www.dpfbld.mdrap.ro/analize_bugete.html">http://www.dpfbld.mdrap.ro/analize_bugete.html</a><br>.....                                                                               | 16                                  |
| Figura 8 - Situația investițiilor la nivelul municipiului Hunedoara 2010-2013 (sursa – Strategia de dezvoltare a<br>municipiului Hunedoara, prelucrare proprie Investiții .....                                                                                    | 17                                  |
| Figura 9 - Graficul aferent distribuției populației pe grupe de vârstă.....                                                                                                                                                                                        | 22                                  |
| Figura 10 - Repartiție a celor 115 societăți comerciale din Municipiul Hunedoara, pe domenii de activitate. ....                                                                                                                                                   | 26                                  |
| Figura 11 - Repartiția celor 115 societăți comerciale cu sediul în Hunedoara .....                                                                                                                                                                                 | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Figura 12 - Coridoarele Pan-Europene. Coridorul IV rutier și feroviar cu cele două ramificații de pe teritoriul<br>României. Sursa: <a href="http://wikimedia.org">wikimedia.org</a> .....                                                                         | 29                                  |
| Figura 13 - Lista celor 30 de proiecte prioritare TEN-T, la ultima raportare (2011). La 15 km de Hunedoara,<br>Simeria reprezintă unul dintre nodurile bi-modale ale rețelei de pe teritoriul României. Sursa: <a href="http://ec.europa.eu">ec.europa.eu</a> .... | 30                                  |
| Figura 14 - Proiectele prioritare 7 și 22 pentru dezvoltarea rețelei TEN-T Core. Sursa: <a href="http://ec.europa.eu">ec.europa.eu</a> .....                                                                                                                       | 31                                  |
| Figura 15 - Disparități de dezvoltare a rețelelor de transport rutier la nivel European. Sursa: prelucrare<br><a href="http://wikimedia.org">wikimedia.org</a> .....                                                                                               | 31                                  |
| Figura 16 - Rețeaua de autostrăzi, drumuri europene și naționale în România. Sursa: <a href="http://wikipedia.org">wikipedia.org</a> .....                                                                                                                         | 32                                  |
| Figura 17 - Poziționarea Municipiului Hunedoara față de principalele aeroporturi din proximitate. Sursa:<br>prelucrare după MPGT.....                                                                                                                              | 33                                  |
| Figura 18 - Cote modale transport pasageri 2011-2020. Sursa: AECOM .....                                                                                                                                                                                           | 33                                  |
| Figura 19 - Volumele zilnice de pasageri pe moduri, 2011 (stânga) și 2020 (dreapta). Vignete: tranzitul pe A1 în<br>proximitatea Hunedoara și pe drumurile de conectare a Municipiului cu aceasta. Sursa: AECOM .....                                              | 34                                  |
| Figura 20 - Variația fluxurilor de călătorii și mărfuri, zilnic (2020 - 2011). Sursa: Analiza rezultatelor Modelului<br>Național de Transport realizată de AECOM .....                                                                                             | 35                                  |
| Figura 21 - Sistemul regional. Sursa: Cuguat Tigris .....                                                                                                                                                                                                          | 36                                  |
| Figura 22 - Infrastructura de transport din Regiunea de Vest, cu localizarea Mun. Hunedoara. Sursa: <a href="http://adrvest.ro">adrvest.ro</a> .....                                                                                                               | 37                                  |
| Figura 23 - Comparatie între situația drumurilor județene la nivel județean și regional, 2014 .....                                                                                                                                                                | 38                                  |
| Figura 24 - Lungimea totală a drumurilor și procentul drumurilor modernizate la nivel regional, 2010-2014.<br>Sursă date: INS TEMPO .....                                                                                                                          | 38                                  |
| Figura 25 - Evoluția procentelor drumurilor comunale și județene modernizate, la nivel regional și județean,<br>pentru perioada 2014-2020. Sursă date: INS TEMPO .....                                                                                             | 39                                  |
| Figura 26 - Infrastructura feroviară din Regiunea de Vest, cu localizarea Mun. Hunedoara. Sursa: <a href="http://adrvest.ro">adrvest.ro</a> ...                                                                                                                    | 42                                  |
| Figura 27 - Starea drumurilor județene în Octombrie 2015. Sursă date: Consiliul Județean Hunedoara .....                                                                                                                                                           | 44                                  |
| Figura 28 - Localizarea investițiilor finalizate (albastru) și în execuție / planificate (roșu) pe harta Municipiului.<br>Sursa: <a href="http://hartainvestiții.primariahd.ro">hartainvestiții.primariahd.ro</a> .....                                            | 47                                  |
| Figura 29 - Strada Gheorghe Barițiu. Foto - Google Maps.....                                                                                                                                                                                                       | 48                                  |
| Figura 30 - Strada Zambilelor: stradă în stare rea, cu profil îngust ce poate fi transformat în ocazional carosabil<br>(trama secundară). Parcare ad-hoc pe aliniamentul verde. Sursa – Google Maps.....                                                           | 48                                  |
| Figura 31 - Drum și parcare în imediata vecinătate a Castelului, în stare foarte avansată de degradare.....                                                                                                                                                        | 49                                  |
| Figura 32 - Clădirea gării din Hunedoara.....                                                                                                                                                                                                                      | 49                                  |

|                                                                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 33 - Rezultatele chestionării populației cu privire la utilizare și importanța transportului feroviar .....                                                                           | 51 |
| Figura 34 - Harta traseului CFI Hunedoara și fotografie istorică. Sursa: mocanițahunedoara.wordpress și glasulhd.ro.....                                                                     | 51 |
| Figura 35 - Diferență de calitate și stare între carosabil și pietonal pe Str. Piața Florilor .....                                                                                          | 53 |
| Figura 36 - Tramă secundară. Diferențe între pavarea spațiilor ocazional carosabile și starea spațiilor publice verzi dintre blocuri / aleilor de acces pietonal.....                        | 53 |
| Figura 37 - PUZ Pietonal Bulevardul Corvin. Sursa: Primăria Hunedoara .....                                                                                                                  | 55 |
| Figura 38 - Rezultatele implementării acțiunilor recente de modernizare. Sursa: primariahd.ro .....                                                                                          | 56 |
| Figura 39 - Rezultatele chestionarului online - mai mult de 3/4 din respondenți consideră dezvoltarea infrastructurii pentru ciclism o prioritate.....                                       | 57 |
| Figura 40 - Actualul traseu de biciclete amenajat, suprapus peste planul și topometria Mun. Hunedoara. Cu stea - obiectivele de interes local și contextual. Sursa: prelucrare proprie. .... | 58 |
| Figura 41 - Arterele considerate oportune de respondenți pentru amenajarea pistelor velo și numărul de opțiuni pentru fiecare.....                                                           | 58 |
| Figura 42 - Traseele intravilan oraș 2, 3, 4 și 6. Sursă imagine: Prim Transprest .....                                                                                                      | 59 |
| Figura 43 - Accesibilitatea stațiilor urbane de transport public. Sursa: prelucrare proprie pe suport GIS .....                                                                              | 60 |
| Figura 44 - Bancă amplasată ad-hoc într-o stație din centru (stânga) și refugiu semnalizat necorespunzător pe ruta Peștiș (dreapta). Sursa foto: Google Maps .....                           | 61 |
| Figura 45 - Stație TP. Sursa foto: Google Maps .....                                                                                                                                         | 61 |
| Figura 46 - Evoluția parcului rulant al CTP Hunedoara. Sursă date: Strategia locală, date Prim Transprest .....                                                                              | 62 |
| Figura 47 - Parcul rulant Prim TransPrest SRL .....                                                                                                                                          | 62 |
| Figura 48 - Autobuz urban din Hunedoara.....                                                                                                                                                 | 64 |
| Figura 49 - Microbuz urban din Hunedoara.....                                                                                                                                                | 64 |
| Figura 50 - Autobuzul articulat din Mun. Hunedoara. Sursa: adevărul.ro .....                                                                                                                 | 65 |
| Figura 51 - Facilitățile de mentenanță ale transportatorului urban.....                                                                                                                      | 65 |
| Figura 52 - Evoluția numărului de călători, pe tipuri de linii, perioada iun-sept 2015. Sursa date: Prim Transprest .....                                                                    | 67 |
| Figura 53 - Singura hartă expusă cu traseele transportului public, în stația Gară / Autogară. ....                                                                                           | 68 |
| Figura 54 - Scopul călătoriei cu transportul public .....                                                                                                                                    | 69 |
| Figura 55 - Frecvența utilizării mijloacelor de transport public .....                                                                                                                       | 70 |
| Figura 56 - Motivele utilizării transportului public urban .....                                                                                                                             | 70 |
| Figura 57 - Aspecte negative ale transportului public de călători .....                                                                                                                      | 71 |
| Figura 58 - Opinia cetățenilor referitor la prioritățile de investiție pentru transportul public .....                                                                                       | 72 |
| Figura 59 - Traseele județene de transport persoane prin curse regulate, către mediile urban și rural. Sursă: prelucrare proprie după Google Maps.....                                       | 74 |
| Figura 60 - Distribuția spațială a stațiilor de taxi la nivelul intravilanului Hunedoara. Sursa: prelucrare proprie .....                                                                    | 78 |
| Figura 61 - Transportul național anual rutier de mărfuri încărcate în Jud. Hunedoara, pe grupele principale de mărfuri (mii tone) Sursa: Prelucrare după date Eurostat .....                 | 79 |
| Figura 62 - Evoluția valorii adăugate brute la prețurile de bază pentru Județul Hunedoara. Sursa: Prelucrare date Eurostat .....                                                             | 79 |
| Figura 63 - Ieșirea destinată vehiculelor de transport a Draxlmaier (stânga) și profilul DJ678, principala arteră care deservește transportul de marfă (dreapta). Sursa: Google Maps .....   | 80 |
| Figura 64 - Arterele cele mai des parcurse pietonal după opțiunile respondenților la chestionarul online .....                                                                               | 82 |
| Figura 65 - Distribuția spațială a parcarilor de reședință, pe artere și a celor amenajate pe spațiul public. Sursa: Date Primăria Hunedoara .....                                           | 84 |
| Figura 66 - Parcare ad-hoc și/sau ilegală .....                                                                                                                                              | 84 |
| Figura 67 - Parcare amenajată (dreapta) și ad-hoc (stânga) în zona centrală. Sursa: Google Maps .....                                                                                        | 85 |
| Figura 68 - Parcare utilizată de către riverani în fața Școlii nr. 1. Sursa: Google Maps .....                                                                                               | 85 |
| Figura 69 - Parcul Industrial Hunedoara .....                                                                                                                                                | 86 |
| Figura 70 - Punct intermodal.....                                                                                                                                                            | 88 |
| Figura 71 - Cetatea Corvinilor .....                                                                                                                                                         | 89 |

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 72 - Educație .....                                        | 90  |
| Figura 73 - Zonificarea urbană Hunedoara .....                    | 98  |
| Figura 74 - Distribuția medie a călătoriilor urbane .....         | 100 |
| Figura 75 - Locațiile camerelor de supraveghere .....             | 102 |
| Figura 76 - Direcțiile urmărite în camerele de supraveghere ..... | 103 |
| Figura 77 - Hunedoara în imagini – prelucrare proprie.....        | 109 |

## 6.2 Lista tabelelor

|                                                                                                                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 1 - Acțiuni și proiecte ale strategiei Mun. Hunedoara 2014-2020. Sursa: Primăria Hunedoara.....                                                                 | 13  |
| Tabel 2 - Ecosistemul de mobilitate urbană. Sursa: adaptare după Urban mobility blueprint Business strategies in an emerging ecosystem Global Automotive Center ..... | 15  |
| Tabel 3 - Lista cu proiectele atrase și implementate de Municipiul Hunedoara în perioada de finanțare 2007-2013 .....                                                 | 17  |
| Tabel 4 - Distribuția populației municipiului Hunedoara pe categorii de vârstă, anul 2012 .....                                                                       | 19  |
| Tabel 5 - Evoluția distribuției salariilor pe domenii de activitate.....                                                                                              | 24  |
| Tabel 6 - Navetism anul 2014, sursa: INS.....                                                                                                                         | 26  |
| Tabel 7 - Poziționarea Municipiului Hunedoara pe rute de transport rutier în raport cu principalele centre urbane naționale și internaționale .....                   | 32  |
| Tabel 8 - Lista proiectelor majore cu impact ridicat asupra dezvoltării Municipiului Hunedoara din POIM. Sursa: POIM 2014-2020 .....                                  | 35  |
| Tabel 9 - Densitatea drumurilor la nivel regional și comparativ județean, pentru anul 2014. Sursă date: INS TEMPO.....                                                | 37  |
| Tabel 10 - Tipurile și categoriile de drumuri din Județul Hunedoara.....                                                                                              | 40  |
| Tabel 11 - Înmatriculări noi de vehicule destinate transportului de marfă și de pasageri, județul Hunedoara, pentru perioada 2010-2014. Sursa date: INS TEMPO .....   | 41  |
| Tabel 12 - Categoriile de linii de cale ferată din Jud. Hunedoara, 2014. Sursă date: INS TEMPO .....                                                                  | 41  |
| Tabel 13 - Timpi de călătorie furnizați de cfcălători.ro pentru principalele destinații naționale și vitezele medii de parcurs. Sursa: cfcălători.ro .....            | 43  |
| Tabel 14 - Lista investițiilor în execuție sau planificate pentru reabilitări ale infrastructurii de drumuri. Sursa: hartainvestiti.primariahd.ro .....               | 46  |
| Tabel 15 - Mersul trenurilor pe ruta 207 Simeria - Hunedoara. Sursa: CFR călători, 2016.....                                                                          | 50  |
| Tabel 16 - Lucrări reabilitare și dotare infrastructură pietonală.....                                                                                                | 54  |
| Tabel 17 - Traseele de transport public din Hunedoara și caracteristicile acestora. Sursa: prelucrare după date Prim Transprest.....                                  | 61  |
| Tabel 18 - Numărul de bilete și abonamente achiziționate în perioada iunie - octombrie 2014. Sursa: Prim Transprest Hunedoara .....                                   | 66  |
| Tabel 19 - Media numărului de călători (iunie - octombrie 2015), pe rute și linii TP.....                                                                             | 67  |
| Tabel 20 - Traseele, lungimile și numărul de stații publice aferente transportului public județean de persoane prin curse regulate. Sursa: primariahd.ro.....         | 73  |
| Tabel 21 - Principalii operatori de taxi din Municipiul Hunedoara după nr. de licențe. Sursa: Primăria HD .....                                                       | 76  |
| Tabel 22 - Taxele pentru transportul de persoane în regim taxi, pe anul 2016. Sursa: primariahd.ro .....                                                              | 76  |
| Tabel 23 - Stațiile de taxi din intravilanul Hunedoara și capacitatea acestora. Sursa: primariahd.ro.....                                                             | 77  |
| Tabel 24 - Situația locurilor de parcare rezidențiale atribuite, 2014. Sursa: primariahd.ro .....                                                                     | 83  |
| Tabel 25 - Parcările amenajate pe căi de circulație. Sursă date: Primăria Hunedoara (12.2015) .....                                                                   | 83  |
| Tabel 26 - Caracteristici demografice zonale.....                                                                                                                     | 99  |
| Tabel 27 - Raportul modal per scenarii .....                                                                                                                          | 99  |
| Tabel 28 - Călătorii urbane motorizate per scenarii .....                                                                                                             | 99  |
| Tabel 29 - Date actuale rulaj și poluare.....                                                                                                                         | 101 |

## 7 Bibliografie

### Legislație

- LEGE nr.351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, ANEXA 1, pct. 11, publicată în M.Of. nr. 408/24 iul. 2001
- LEGE nr.363 din 21 septembrie 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I – Rețele de transport
- NOTĂ DE FUNDAMENTARE la Hotărârea Guvernului nr. 782/2014 pentru modificarea anexelor la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice
- Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Hunedoara nr. 394/2015 privind stabilirea impozitelor și taxelor locale pe anul 2016 pentru Municipiul Hunedoara
- Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Hunedoara nr. 31/2010 privind aprobarea Regulamentului pentru efectuarea transportului public local în Municipiul Hunedoara și HCL nr.203/2013 pentru modificarea și completarea acesteia
- Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Hunedoara nr. 193/2012 privind aprobarea asocierii CJ Hunedoara cu CL Hunedoara și CL Deva (acord de asociere) pentru Green Line și hotărârea subsecventă nr. 196/2014
- Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Hunedoara Nr. 261/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara

### Planuri și documentații de urbanism și amenajarea teritoriului

- Planul de Amenajare a Teritoriului Național
- SDTR – Strategia de Dezvoltare Teritorială a României
- Planul de Dezvoltare Regională pentru Regiunea Vest 2014-2020
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Hunedoara 2014-2020
- Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Interorășenesc Deva Hunedoara Simeria – PATZI
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Hunedoara pentru perioada 2007-2013
- Strategia de Dezvoltare a Municipiului Hunedoara 2014-2020
- Planul Urbanistic General al Municipiului Hunedoara, actualizare 2011

### Surse date – baze de date online și informații

- Portalul Primăriei Hunedoara: [www.primariahd.ro](http://www.primariahd.ro)
- Baza de date INS Tempo: [www.insse.ro](http://www.insse.ro)
- Agenția de Dezvoltare Vest: <http://adrvest.ro/studii-si-analize-elaborate-de-adr-vest/>
- Serviciul Urbanism, Consiliul Județean Hunedoara: <http://www.cjhunedoara.ro/index.php/serviciul-urbanism-avizare-autorizare>
- Portalul Comisiei Europene: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)
- Portalul CFR Călători: [www.cfrcalatori.ro](http://www.cfrcalatori.ro)

## Articole și documente

- [http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-t-tallin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-t-tallin_en.htm)
- [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-525\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_en.htm)
- EC, „EU will invest nearly €9.5 billion in Romania for transport, environment and energy”, 10 iulie 2015, hyperlink [https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/eu-will-invest-nearly-eu95-billion-romania-transport-environment-and-energy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/eu-will-invest-nearly-eu95-billion-romania-transport-environment-and-energy_en)
- CFR, Mersul Trenurilor 27 Mai 1990 – 1 Iunie 1991, accesat la: <http://tren.transira.ro/Arhiva/>
- Mocănița Hunedoara - <https://mocanitahunedoara.wordpress.com>
- Daniel Guță, „Autobuzele primăriei bat recordul la consumuri aberante: 65 de litri de motorină la suta de kilometri”, articol Adevărul Online, 25 Oct. 2014, hyperlink: <http://bit.ly/1UkO1YT>
- Indecon (2011), Economic Analysis of the Taxi Market
- <http://obiectivvaslui.ro/incredibil-niciun-tren-nu-mai-circula-prin-gara-hunedoara/>