

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 11 ani evidențiază creșterea cu 2,9% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Alba Iulia, tendință de variație diferită de cea înregistrată la nivel național (-1,4%) și județean (-4,3%). În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 - 2020 pentru România, județul Alba și localitățile urbane din acest județ. Valorile extreme sunt date de creșterea populației cu 1,1% în Municipiul Sebeș, respectiv de reducerea accentuată înregistrată în Orașul Baia de Arieș (-15,9%).

Datele privind numărul total de locuitori ai Municipiului Alba Iulia și celorlalte localități incluse în Zona Urbană Funcțională, disponibile pentru anul 2020, sunt prezentate în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori, anul 2020.

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Municipiul Alba Iulia	74.917	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	76.149	Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne
Municipiul Sebeș	32.645	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Orașul Zlatna	7.885	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Orașul Teiuș	7.260	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Ighiu	6.977	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Vințu de Jos	5.445	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Comuna Galda de Jos	4.372	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Mihalț	3.239	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Ciugud	3.115	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Daia Română	3.102	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Sântimbru	2.957	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Meteș	2.735	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Stremț	2.400	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Cricău	2.027	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Berghin	1.975	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
Comuna Întregalde	562	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line

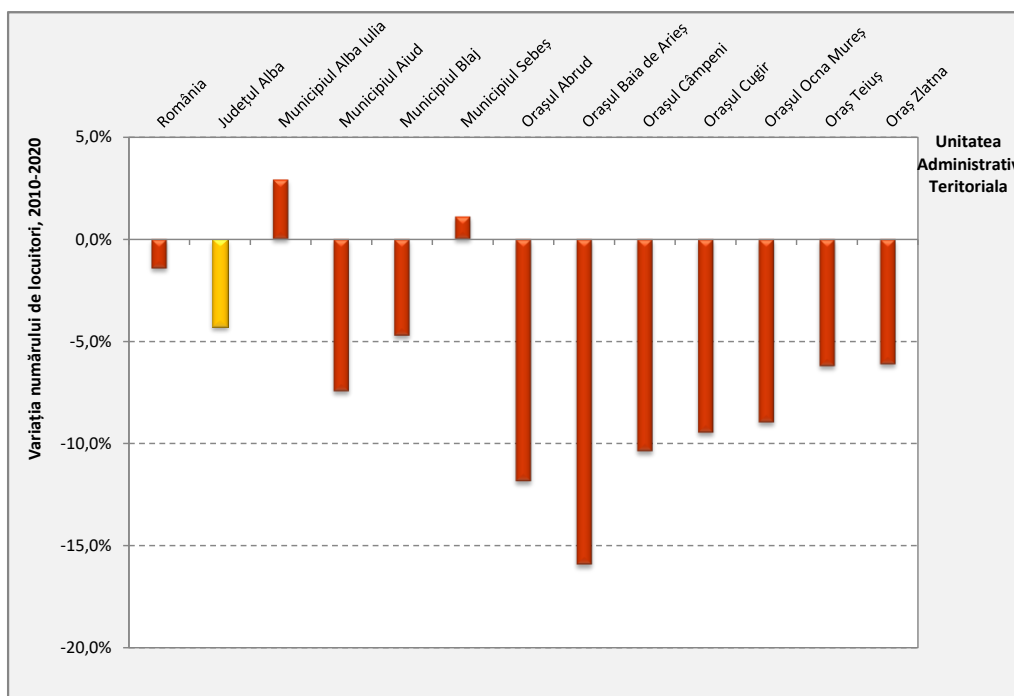


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 - 2020, zonele urbane din Județul Alba. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ceea ce privește Municipiul Alba Iulia, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010 - 2020. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS - Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3).

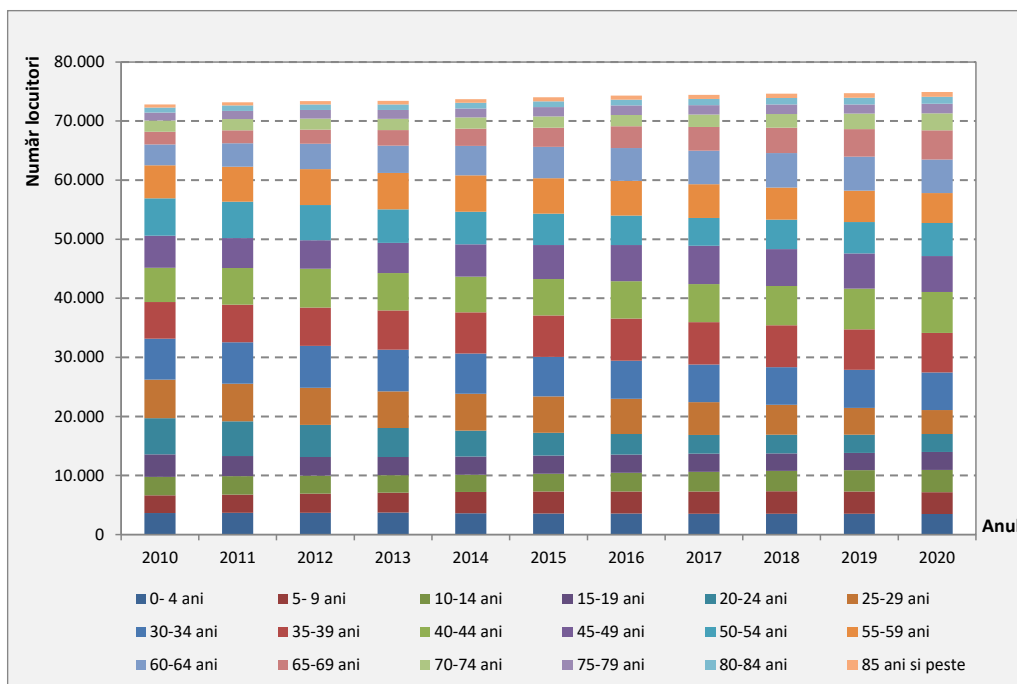


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2010 - 2020, Municipiul Alba Iulia. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

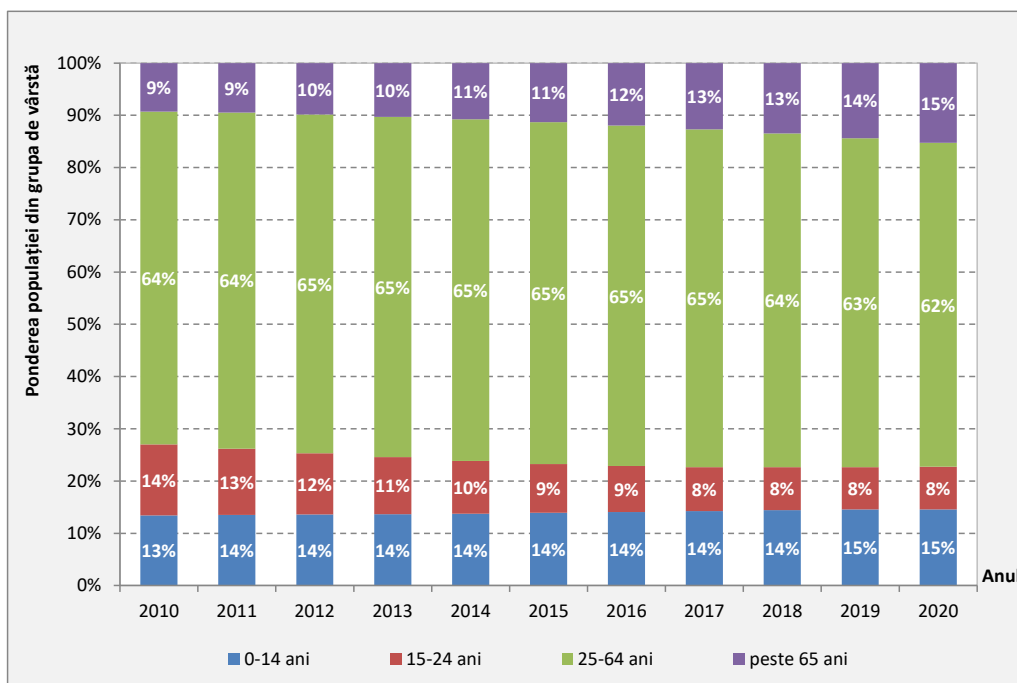


Figura 2.3. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2010 - 2020, Municipiul Alba Iulia. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza relevă scăderea semnificativă (cu 40%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea accentuată a procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 64%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

Ca urmare a solicitării Municipiului Alba Iulia, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Municipiul Alba Iulia înregistrați la sfârșitul anului 2020. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic², în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2020, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

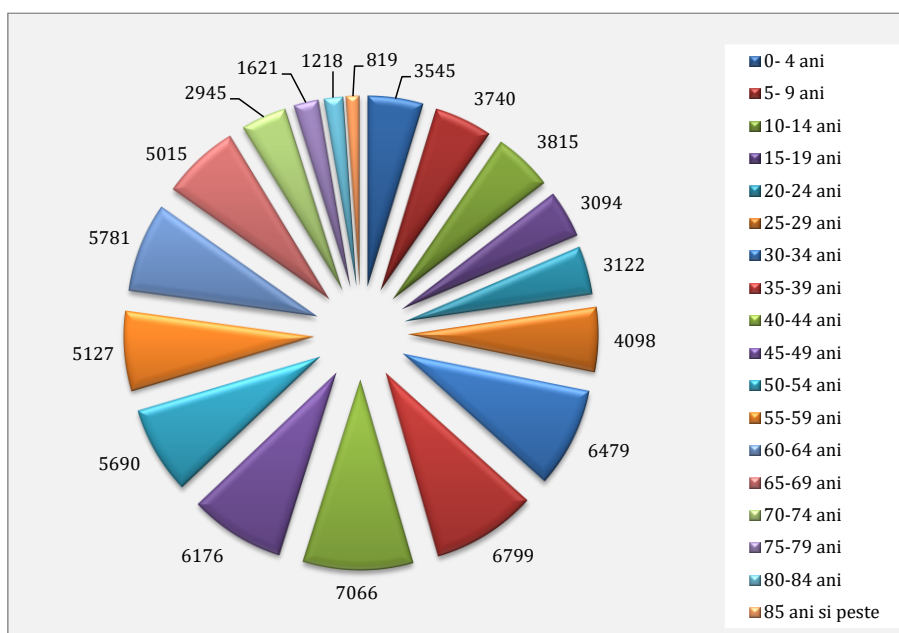


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2020 pe grupe de vârstă, Municipiul Alba Iulia. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

² În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit în 63 zone de trafic, 42 zone interne în Municipiul Alba Iulia, 12 zone interne reprezentând cartierele/ localitățile componente și 9 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de autostradă, drumurile naționale și care penetrează acest teritoriu.

Distribuția pe clase de vârstă a populației din celelalte localități cuprinse în ZUF este centralizată în tabelul 2.2. Se detașează comunele Întregalde, Meteș, Stremț, Berghin și Mihalț, în care persoanele cu vârstă de peste 65 de ani constituie peste 20% din totalul populației (anul 2020: 36% - comuna Întregalde, 24% - comuna Meteș, 23% - comuna Stremț, 23% - comuna Berghin și 21% - comuna Mihalț). În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

Tabelul 2.2. Distribuția pe clase de vârstă a populației, 2010-2020.

Localitate	Indicator	Anul										
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sebeș	Populație totală	32287	32428	32473	32445	32500	32554	32567	32500	32599	32624	32645
	0-14 ani	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	16%	16%	16%	16%
	15-24 ani	15%	14%	13%	13%	12%	12%	12%	11%	11%	11%	11%
	25-64 ani	58%	58%	58%	59%	59%	59%	59%	59%	59%	58%	58%
	Peste 65 ani	11%	11%	11%	11%	12%	12%	12%	13%	14%	14%	15%
Zlatna	Populație totală	8399	8347	8289	8192	8121	8063	7980	7938	7932	7916	7885
	0-14 ani	13%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%
	15-24 ani	14%	14%	13%	13%	12%	12%	11%	11%	10%	10%	10%
	25-64 ani	55%	56%	57%	57%	58%	59%	59%	59%	59%	59%	59%
	Peste 65 ani	18%	17%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	19%
Teiuș	Populație totală	7741	7698	7663	7606	7541	7519	7529	7422	7382	7337	7260
	0-14 ani	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	14%	15%	14%	14%
	15-24 ani	15%	14%	14%	13%	13%	12%	11%	11%	11%	11%	10%
	25-64 ani	55%	56%	56%	57%	57%	58%	58%	59%	58%	58%	58%
	Peste 65 ani	15%	15%	15%	15%	15%	16%	16%	16%	16%	17%	17%
Ighiu	Populație totală	6694	6731	6769	6823	6841	6859	6872	6928	6928	6957	6977
	0-14 ani	16%	16%	16%	16%	16%	16%	15%	16%	16%	16%	16%
	15-24 ani	14%	13%	13%	13%	12%	12%	12%	12%	11%	11%	11%
	25-64 ani	55%	56%	56%	56%	57%	57%	57%	57%	57%	57%	58%
	Peste 65 ani	15%	15%	15%	15%	15%	15%	16%	15%	16%	16%	16%
Vințu de Jos	Populație totală	5415	5471	5477	5470	5449	5460	5482	5483	5498	5499	5445
	0-14 ani	16%	15%	15%	15%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
	15-24 ani	14%	14%	14%	13%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	11%
	25-64 ani	55%	56%	56%	57%	58%	58%	58%	58%	58%	57%	57%

Localitate	Indicator	Anul										
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Peste 65 ani	15%	15%	15%	15%	16%	16%	16%	16%	16%	17%	17%
Galda de Jos	Populație totală	4437	4427	4437	4431	4429	4427	4410	4401	4408	4403	4372
	0-14 ani	14%	13%	13%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	13%
	15-24 ani	12%	12%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	10%
	25-64 ani	55%	56%	57%	57%	58%	59%	58%	58%	58%	58%	58%
	Peste 65 ani	19%	19%	18%	18%	18%	18%	19%	19%	18%	19%	19%
Mihail	Populație totală	3405	3384	3353	3355	3330	3313	3283	3289	3268	3269	3239
	0-14 ani	13%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	11%	11%	12%
	15-24 ani	14%	13%	13%	13%	12%	12%	12%	11%	11%	11%	11%
	25-64 ani	54%	55%	56%	56%	56%	56%	57%	57%	57%	57%	57%
	Peste 65 ani	20%	19%	19%	19%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	21%
Ciugud	Populație totală	2817	2853	2862	2921	2955	2967	2983	3010	3016	3067	3115
	0-14 ani	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
	15-24 ani	12%	11%	12%	12%	12%	11%	11%	10%	10%	9%	10%
	25-64 ani	55%	57%	57%	57%	58%	58%	59%	59%	59%	58%	58%
	Peste 65 ani	19%	19%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	19%	19%	19%
Daia Română	Populație totală	3152	3160	3154	3143	3128	3120	3150	3145	3136	3135	3102
	0-14 ani	16%	16%	16%	16%	16%	15%	15%	15%	15%	15%	14%
	15-24 ani	13%	12%	12%	12%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	12%
	25-64 ani	54%	55%	56%	56%	56%	56%	57%	56%	57%	57%	57%
	Peste 65 ani	16%	16%	16%	16%	16%	16%	16%	16%	16%	17%	17%
Sântimbru	Populație totală	2877	2933	2972	3002	3002	3013	3019	2994	2985	2959	2957
	0-14 ani	15%	15%	15%	16%	15%	15%	14%	14%	14%	14%	13%
	15-24 ani	14%	13%	13%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	11%	11%
	25-64 ani	55%	55%	55%	56%	57%	57%	58%	57%	57%	58%	58%
	Peste 65 ani	17%	17%	16%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	18%
Meteș	Populație totală	2893	2914	2900	2924	2896	2866	2836	2827	2810	2788	2735
	0-14 ani	11%	11%	11%	12%	12%	11%	12%	12%	12%	12%	12%
	15-24 ani	13%	13%	12%	11%	10%	9%	9%	9%	9%	9%	8%
	25-64 ani	53%	53%	54%	54%	55%	56%	56%	56%	56%	56%	56%
	Peste 65 ani	23%	23%	24%	23%	23%	24%	24%	24%	24%	23%	24%
Stremț	Populație totală	2559	2549	2533	2535	2514	2499	2478	2454	2446	2420	2400

Localitate	Indicator	Anul										
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	0-14 ani	13%	13%	12%	12%	12%	12%	11%	11%	12%	11%	11%
	15-24 ani	13%	13%	13%	13%	12%	12%	12%	11%	11%	10%	10%
	25-64 ani	54%	54%	55%	55%	55%	55%	56%	56%	56%	56%	56%
	Peste 65 ani	20%	20%	20%	20%	20%	21%	21%	22%	22%	22%	23%
Cricău	Populație totală	2102	2107	2094	2101	2099	2102	2113	2098	2087	2047	2027
	0-14 ani	15%	15%	15%	15%	15%	15%	14%	14%	13%	13%	13%
	15-24 ani	12%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	11%
	25-64 ani	54%	56%	56%	57%	58%	58%	58%	58%	57%	58%	57%
	Peste 65 ani	18%	18%	18%	17%	17%	17%	17%	17%	18%	18%	19%
Berghin	Populație totală	2164	2122	2101	2085	2088	2069	2058	2026	2009	2009	1975
	0-14 ani	14%	14%	15%	15%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
	15-24 ani	13%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	11%	10%
	25-64 ani	48%	48%	49%	50%	51%	52%	53%	53%	53%	53%	54%
	Peste 65 ani	25%	25%	25%	24%	24%	24%	23%	23%	23%	22%	22%
Întregalde	Populație totală	759	726	710	688	672	652	627	615	582	574	562
	0-14 ani	10%	9%	10%	10%	9%	7%	7%	7%	6%	6%	6%
	15-24 ani	12%	12%	11%	11%	10%	11%	10%	10%	9%	9%	8%
	25-64 ani	48%	48%	49%	48%	48%	49%	48%	48%	49%	49%	50%
	Peste 65 ani	30%	30%	30%	32%	32%	33%	34%	35%	36%	35%	36%

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Alba Iulia este de 3.953 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2020 este de 1.895 persoane/km².

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori: populația totală și densitatea populației.

În cadrul PMUD pentru Municipiul Alba Iulia distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2020) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5-2.6). Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zonele de locuințe colective, dintre care se detașează zona centrală.

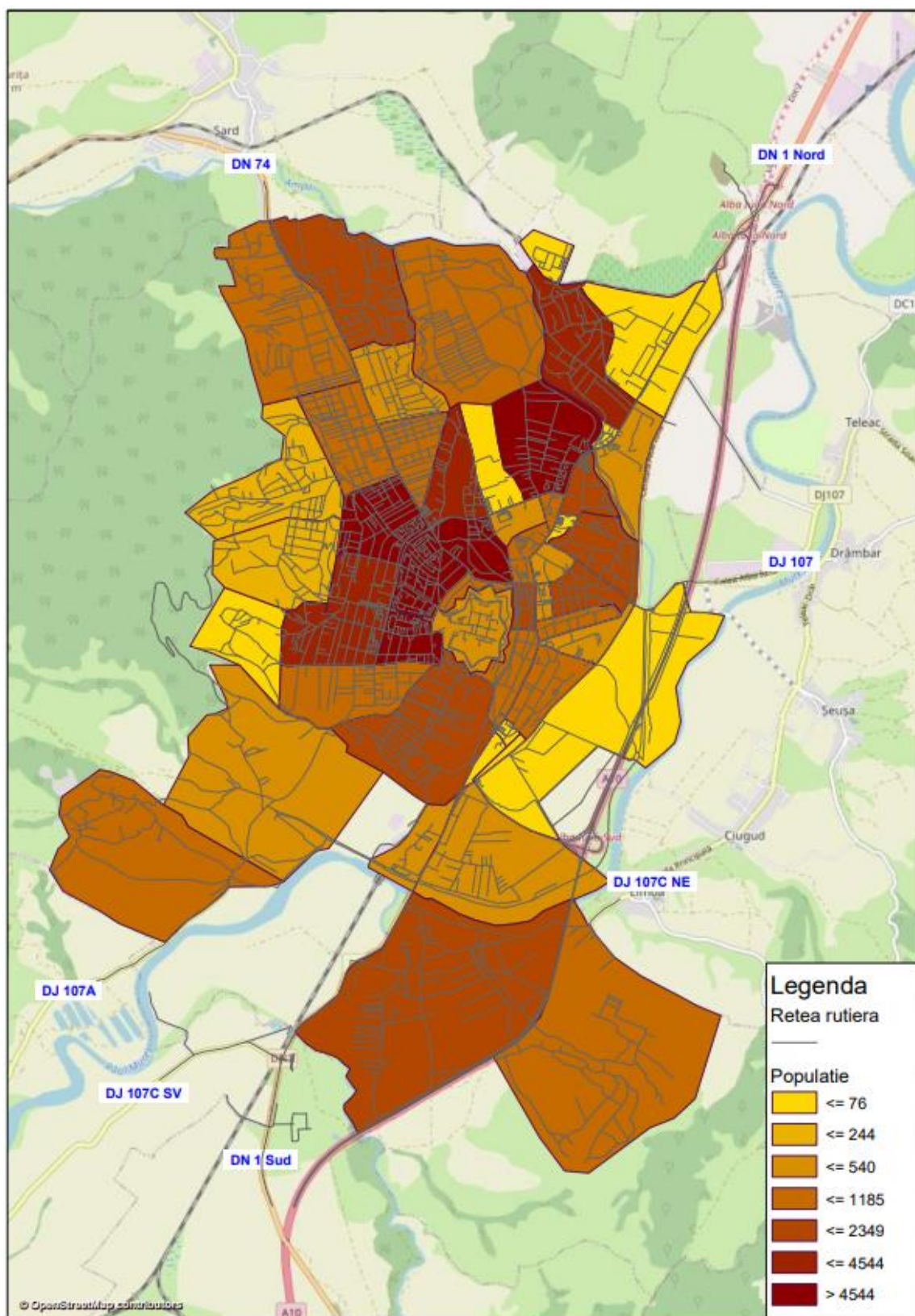


Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației - Municipiul Alba Iulia.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



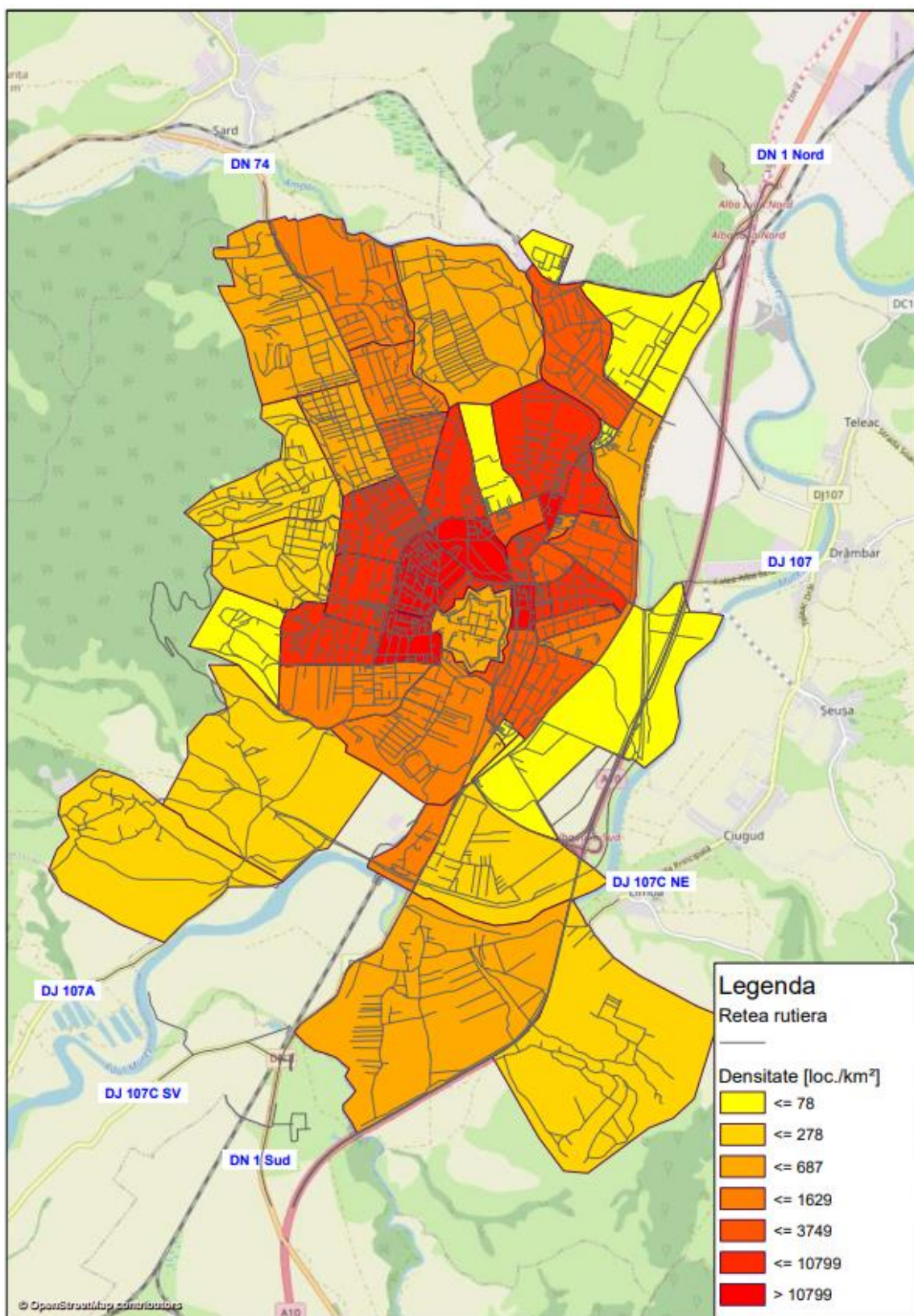


Figura 2.6. Densitatea populației (locuitori/ km²) la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Alba Iulia. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Zonele în care se regăsesc valori mari ale densității de locuire reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătorilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

2.1.2. Activități economice

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

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate reprezintă 48% din totalul numărului de locuitori, în timp ce la nivel județean acest indicator are valoarea de 25% (tabelul 2.3). Datele utilizate pentru această analiză, reprezintă date statistice aferente anului 2019 (cele mai recente - publicate de Institutul Național de Statistică, baza de date TEMPO On-line).

Tabelul 2.3. Ponderea populației ocupate, anul 2019. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Salariați	Număr de locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Alba Iulia	35.539	74.730	48%
Județul Alba	93.651	375.941	25%

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Alba, la nivelul anului 2020, în Municipiul Alba Iulia au fost înregistrați 31.173 salariați activi, distribuiți celor 3.629 angajatori publici și privați cu sediul în această localitate.

În ceea ce privește numărul de angajatori și salariați activi care își desfășoară activitatea în celelate localități componente ale ZUF, conform <https://www.topfirme.com/>, comunele Ighiu și Vințu de Jos dețin peste 500 de angajatori (cu excepția localităților din mediul urban), tabelul 2.4.

Tabelul 2.4. Distribuția activităților economice în ZUF, 2020. Sursa datelor: <https://www.topfirme.com/>.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați Activi
Municipiul Sebeș	3.100	8.571
Oraș Zlatna	663	768
Oraș Teiuș	576	533

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați Activi
Comuna Ighiu	598	626
Comuna Vințu de Jos	513	638
Comuna Galda de Jos	403	3.583
Comuna Mihalț	215	44
Comuna Ciugud	417	1.143
Comuna Daia Română	236	220
Comuna Sântimbru	291	617
Comuna Meteș	349	67
Comuna Stremț	230	188
Comuna Cricău	191	87
Comuna Berghin	139	66
Comuna Întregalde	43	-

În Municipiul Alba Iulia, principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 500 de salariați, concentrează 19% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.5). Cu excepția serviciilor oferite de autorități sau instituții publice principalii angajatori activează în producție (fabricarea articolelor ceramice pentru uz gospodăresc și ornamental, fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanțuri și arcuri).

Tabelul 2.5. Principalii angajatori, anul 2020. Sursa datelor: ITM Alba.

Angajator	Principalul obiect de activitate	Număr salariați activi
Spitalul Județean de Urgență Alba Iulia	Activități de asistență spitalicească	1.340
S.C. Apulum S.A.	Fabricarea articolelor ceramice pentru uz gospodăresc și ornamental	1.116
S.C. Sews Romania S.R.L. - punct de lucru Alba Iulia	Fabricarea articolelor din fire metalice; Fabricarea de lanțuri și arcuri	887
S.C. APA CTTA S.A.	Captarea, tratarea și distribuția apei	823
S.C. IPEC S.A.	Fabricarea articolelor ceramice pentru uz gospodăresc și ornamental	609
Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Alba	Alte activități de asistență socială, fără cazare, n.c.a	564
S.C. Florea Grup S.R.L.	Fabricarea betonului	531

Din totalul celor 3.629 angajatori 88% au mai puțin de 10 salariați activi, situație în care sunt înregistrate 3.207 cazuri (figura 2.7).

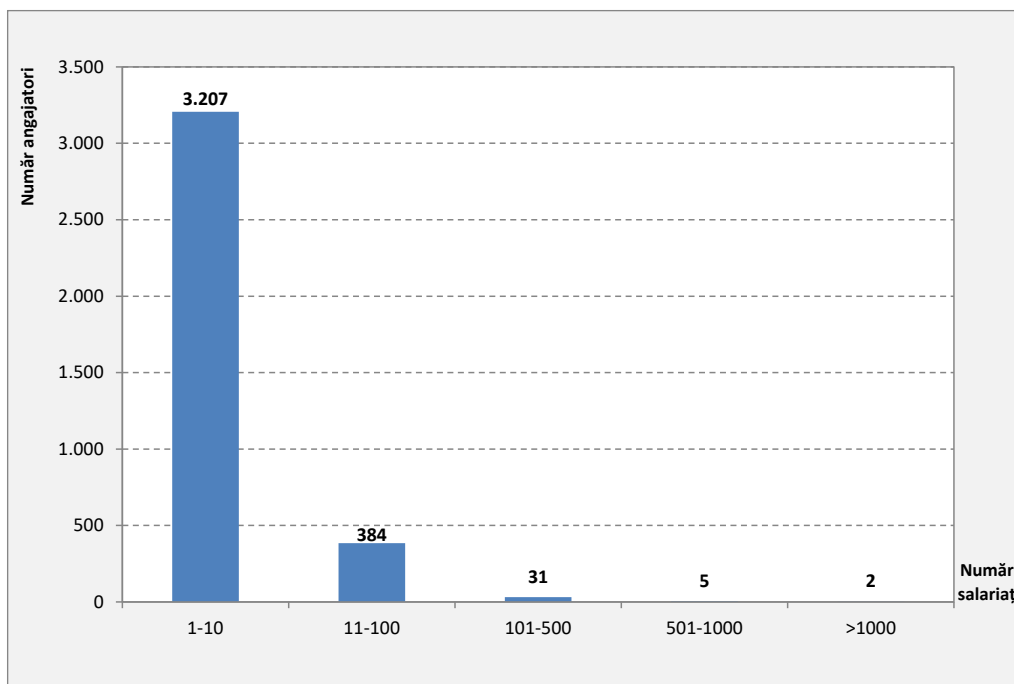


Figura 2.7. Distribuția angajatorilor după numărul de salariați. Sursa datelor: ITM Alba.

Distribuția în teritoriu a numărului de salariați (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Municipiului Alba Iulia) este prezentată în figura 2.8.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 10 ani (figurile 2.9 și 2.10). Rezultatele indică o menținere constantă a ponderii numărului de salariați din Municipiul Alba Iulia din totalul celor înregistrați la nivel județean, de 38% în ultimii ani.

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

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 10 ani și date prognozate³ ale acestui indicator pentru județul Alba (Comisia Națională de Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Municipiului Alba Iulia în perioada 2020-2023. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 7% a numărului de salariați din Municipiul Alba Iulia în anul 2023 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2019.

³ Comisia Națională de Prognoză, *Proiecția principalilor indicatori economico - sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2023*, decembrie 2019.

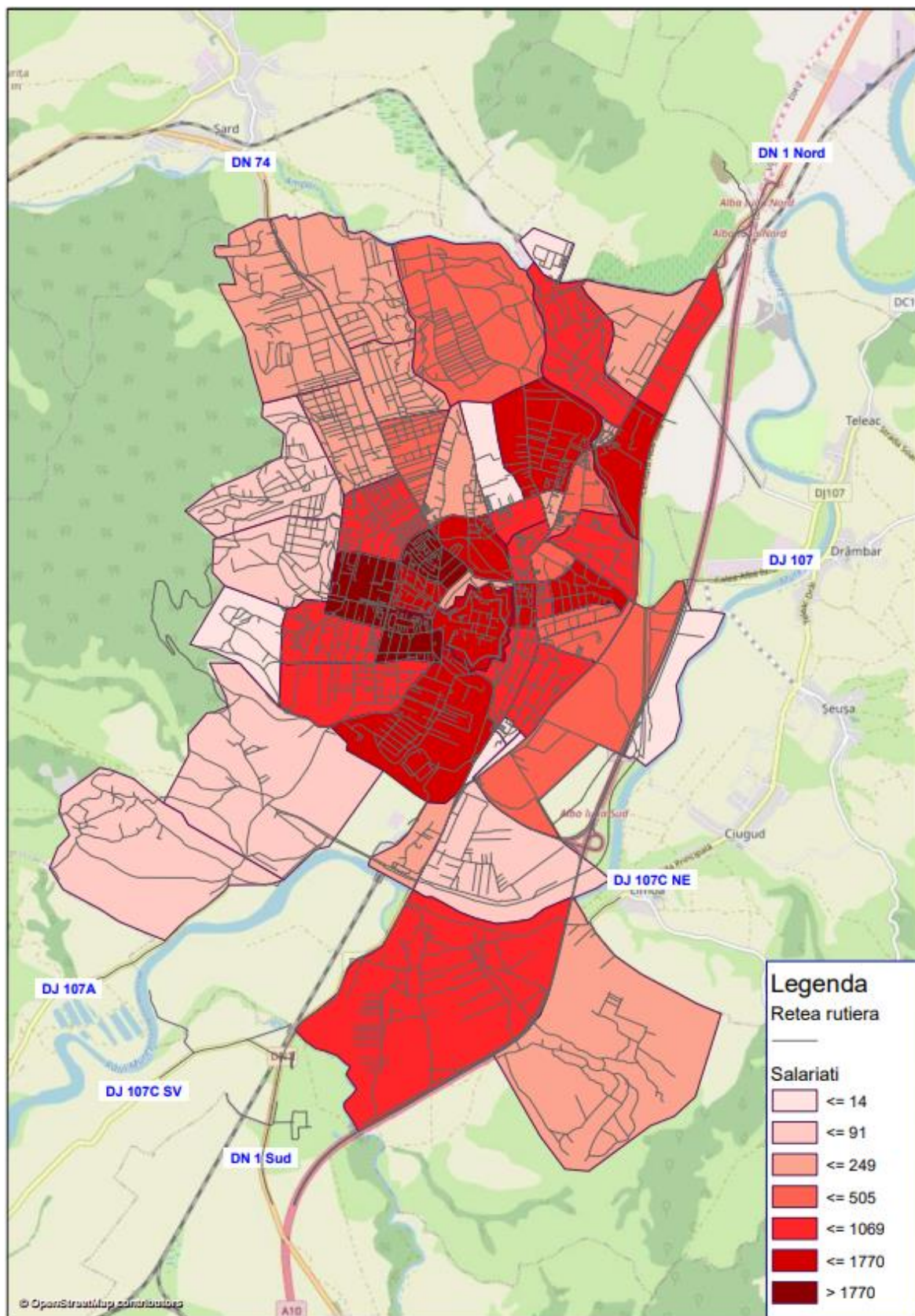


Figura 2.8. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Alba.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



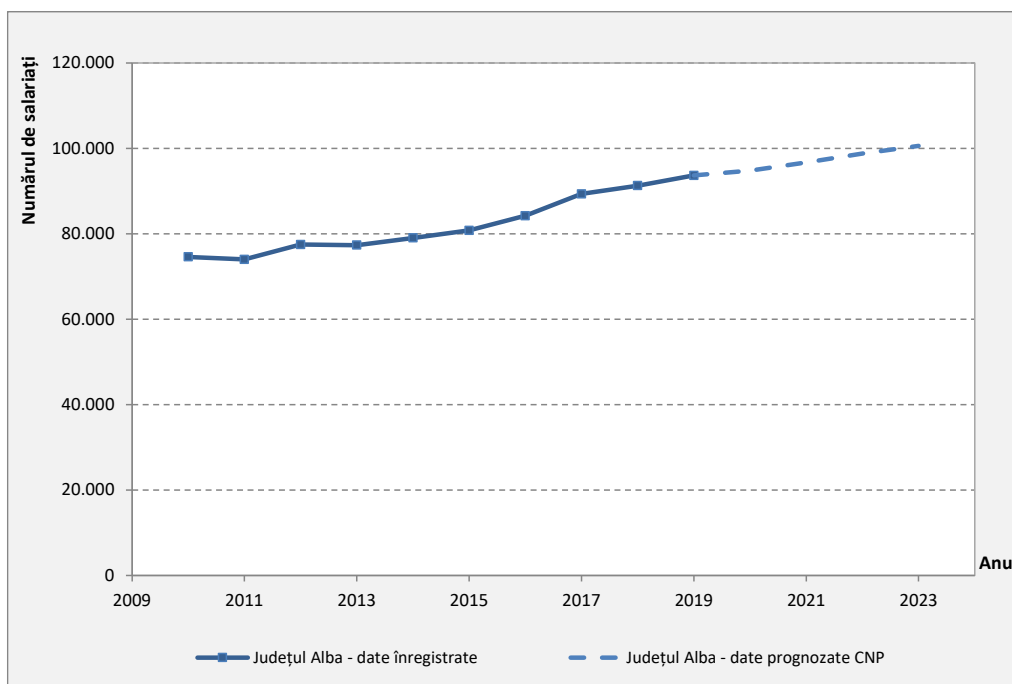


Figura 2.9. Variația numărului de salariați - Județul Alba, perioada 2010 - 2019; 2020 - 2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).

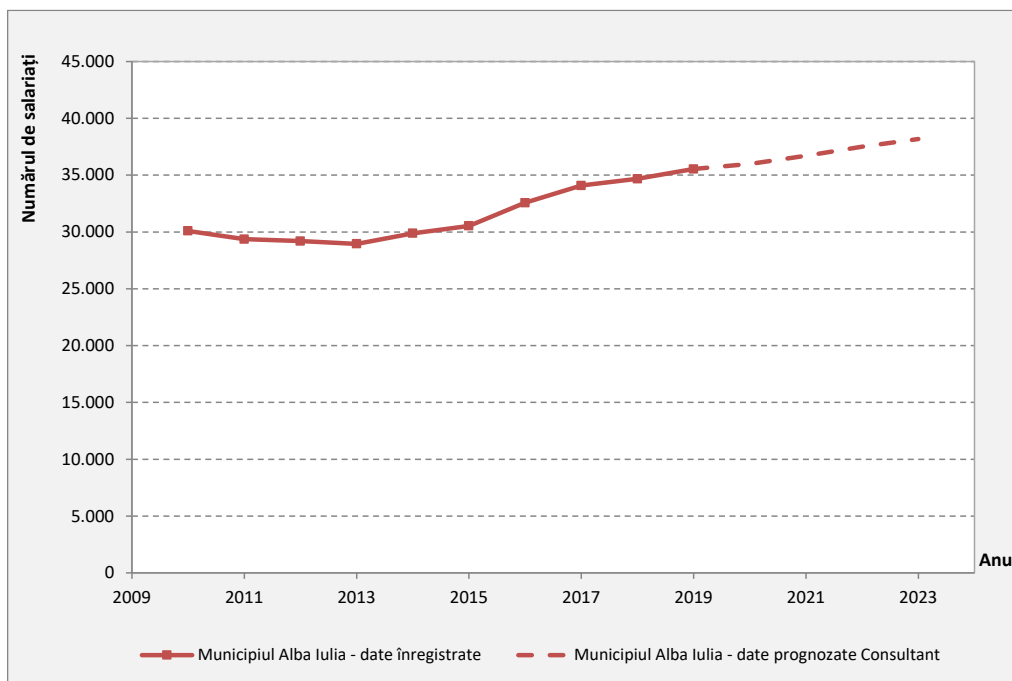


Figura 2.10. Variația numărului de salariați - Municipiul Alba Iulia, perioada 2010 - 2019; 2020 - 2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Alba Iulia.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Alba Iulia, rezultând că în perioada 2010-2020 s-a înregistrat o variație neuniformă, însă se observă o tendință generală descrescătoare între limitele intervalului de analiză a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.11).

În ipoteza translatării șomerilor în categoria salariaților, se poate concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu - loc de muncă.

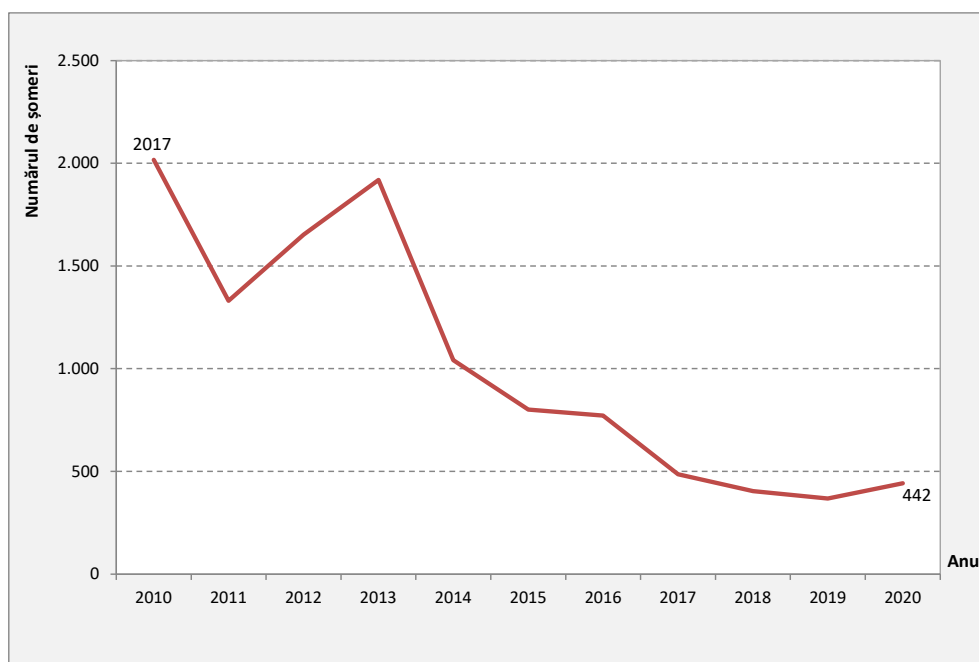


Figura 2.11. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2020. Sursa datelor: TEMPO On-line.

Referitor la cauzele șomajului în Municipiul Alba Iulia, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban, în contextul deservirii inclusiv în arealul zonei urbane funcționale. Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă poli de interes pentru călătoriile locale. Așa cum se observa din figura 2.12, zone comerciale care includ atât magazine de tip supermarket, cât și piețe, sunt racordate la arterele principale de circulație din apropierea zonei centrale - B-dul Revoluției 1989, B-dul Republicii, Str. Tudor Vladimirescu.

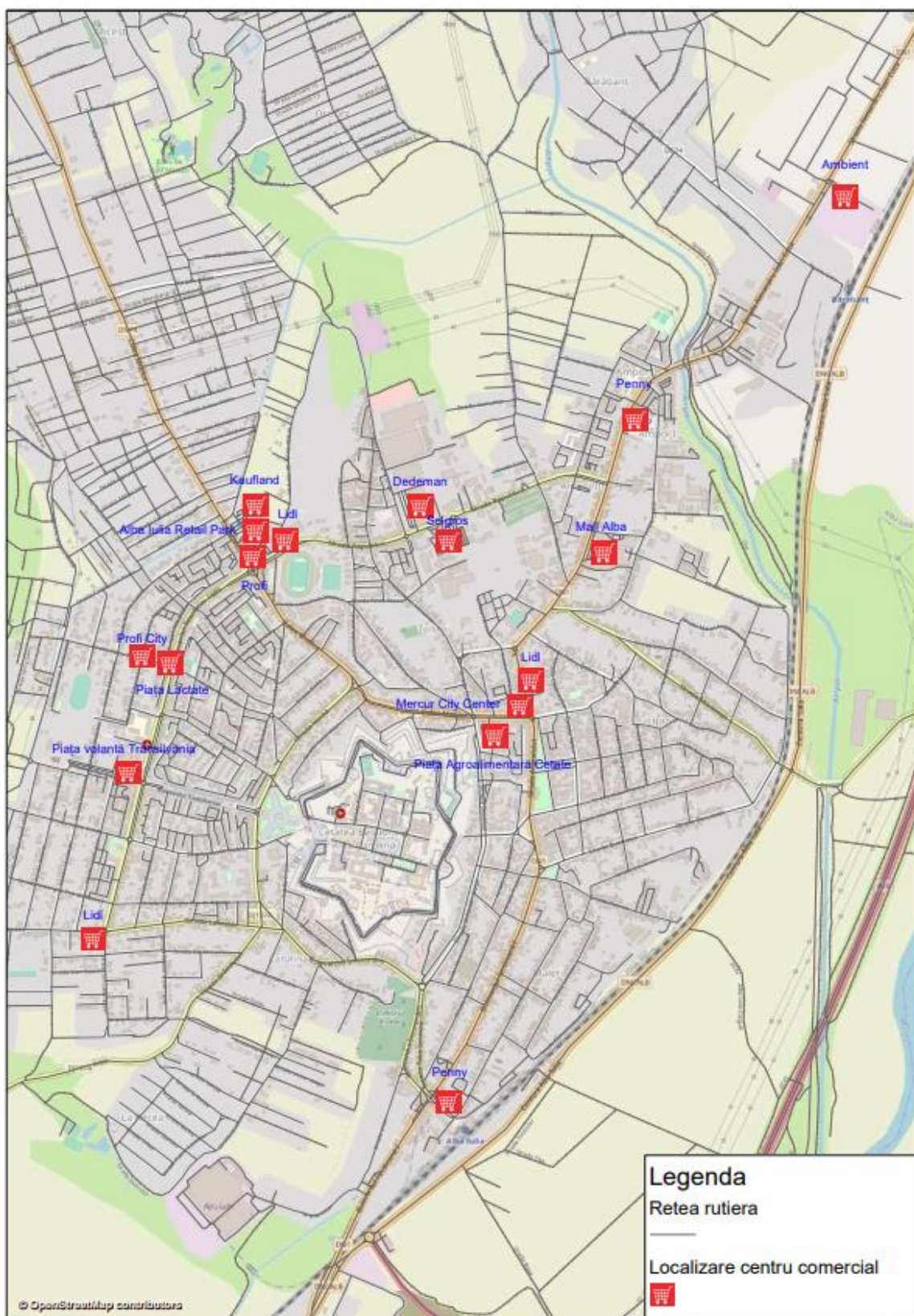


Figura 2.12. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Unitățile de învățământ reprezintă poli de atracție / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Alba Iulia funcționează 28 unități de învățământ preuniversitar (liceal - 11, gimnazial - 4, preșcolar - 13) în care în anul școlar 2020-2021 au fost înmatriculați 12.748 elevi și preșcolari.

Învățământul postliceal este prezent la nivelul localității prin Școala Postliceală de Afaceri Alba Iulia, Școala Postliceală FEG Alba Iulia, Școala Postliceală „Henri Coandă” Alba Iulia, Școala Postliceală Sanitară Alba Iulia în care sunt înmatriculați 518 elevi.

Învățământul superior este reprezentat de Universitatea „1 Decembrie 1918”, structurată în 5 facultăți, precum și de o filială a Universității Tehnice din Cluj-Napoca. Conform Institutului Național de Statistică, în anul 2020 în învățământul universitar din Alba Iulia au fost înscriși 5943 studenți.

Altă instituție de educație și formare este “Centru Școlar de Educație Incluzivă Alba Iulia” (136 elevi).

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.4 se regăsește în figura 2.13.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică	Adresa	Număr de preșcolari/ elevi/ studenți
Învățământ preșcolar			
1	Grădinița cu Program Normal „Emanuel” Alba Iulia	Ferdinand, nr. 18	77
2	Grădinița cu Program Normal „Licurici” Alba Iulia	Moților, nr. 2	48
3	Grădinița cu Program Prelungit „Dumbrava Minunată” Alba Iulia	Str. George Barițiu, nr. 8	278
4	Grădinița cu Program Prelungit „Lumea Ștrumfilor” Alba Iulia	Calea Moților, nr. 224	96
5	Grădinița cu Program Prelungit nr. 11 Alba Iulia	Vasile Goldiș, nr. 14B	278
6	Grădinița cu Program Prelungit nr. 13 Alba Iulia	Energiei, nr. 21	354
7	Grădinița cu Program Prelungit nr. 16 Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 143	238
8	Grădinița cu Program Prelungit nr. 8 Alba Iulia	Mihai Viteazul, nr. 23	204
9	Grădinița cu Program Prelungit „Scufița Roșie” Alba Iulia	Călărașilor, nr. 2	301
10	Grădinița cu Program Prelungit Step By Step, nr. 12 Alba Iulia	Ștefan cel Mare, nr. 11	326

11	Creșă 1 Cetate	Str. Alexandru cel Bun, nr. 13	55
12	Creșă 1 Ampoi	Str. Livezii, nr. 41E	50
13	Creșă 2 Ampoi	Str. Livezii, nr. 47	60
Învățământ primar și gimnazial			
14	Școala Gimnazială „Avram Iancu” Alba Iulia	Moldovei, nr. 2	805
15	Școala Gimnazială „Ion Agârbiceanu” Alba Iulia	Vasile Goldiș, nr. 14	733
16	Școala Gimnazială „Mihai Eminescu” Alba Iulia	Toporașilor, nr. 18	1057
17	Școala Gimnazială „Vasile Goldiș” Alba Iulia	Călărașilor, nr. 2	903
Învățământ liceal			
18	Colegiul Economic „Dionisie Pop Marțian” Alba Iulia	Octavian Goga, nr. 11	654
19	Colegiul Național „Horea Cloșca și Crișan” Alba Iulia	1 Decembrie 1918, nr. 11	816
20	Colegiul Național Militar „Mihai Viteazul” Alba Iulia	Revoluției 1989, nr. 25	458
21	Colegiul Tehnic „Apulum” Alba Iulia	Gheorghe Pop de Băsești, nr. 2	696
22	Liceul cu Program Sportiv Alba Iulia	Ștefan cel Mare, nr. 25	1136
23	Liceul de Arte „Regina Maria” Alba Iulia	Călărași, nr. 2	652
24	Liceul Tehnologic „Alexandru Domsa” Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 143	970
25	Liceul Tehnologic „Dorin Pavel” Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 39	522
26	Liceul Teologic Romano-Catolic „Grof Majlath Gusztav Karoly” Alba Iulia	Păcii, nr. 4	143
27	Liceul Teoretic „Sfântul Iosif” Alba Iulia	Ferdinand I, nr. 19	243
28	Seminarul Teologic Ortodox „Sfântul Simion Ștefan” Alba Iulia	Bulevardul Transilvaniei, nr. 36A	595
Învățământ postliceal			
29	Școala Postliceală de Afaceri Alba Iulia	Avram Iancu, nr. 7A	126
30	Școala Postliceală FEG Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 39	170
31	Școala Postliceală „Henri Coandă” Alba Iulia	Vasile Goldiș, nr. 14	64
32	Școala Postliceală Sanitară Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 39	158
Învățământ univeristar			
33	Universitatea „1 Decembrie 1918” Alba Iulia	Str. Gabriel Bethlen, nr. 5	5943
34	Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca - filială	Str. Alexandru Ioan Cuza, nr. 23	
Alte instituții de educație și formare			
35	Centrul Școlar de Educație Inclusivă Alba Iulia	Tudor Vladimirescu, nr. 39	136

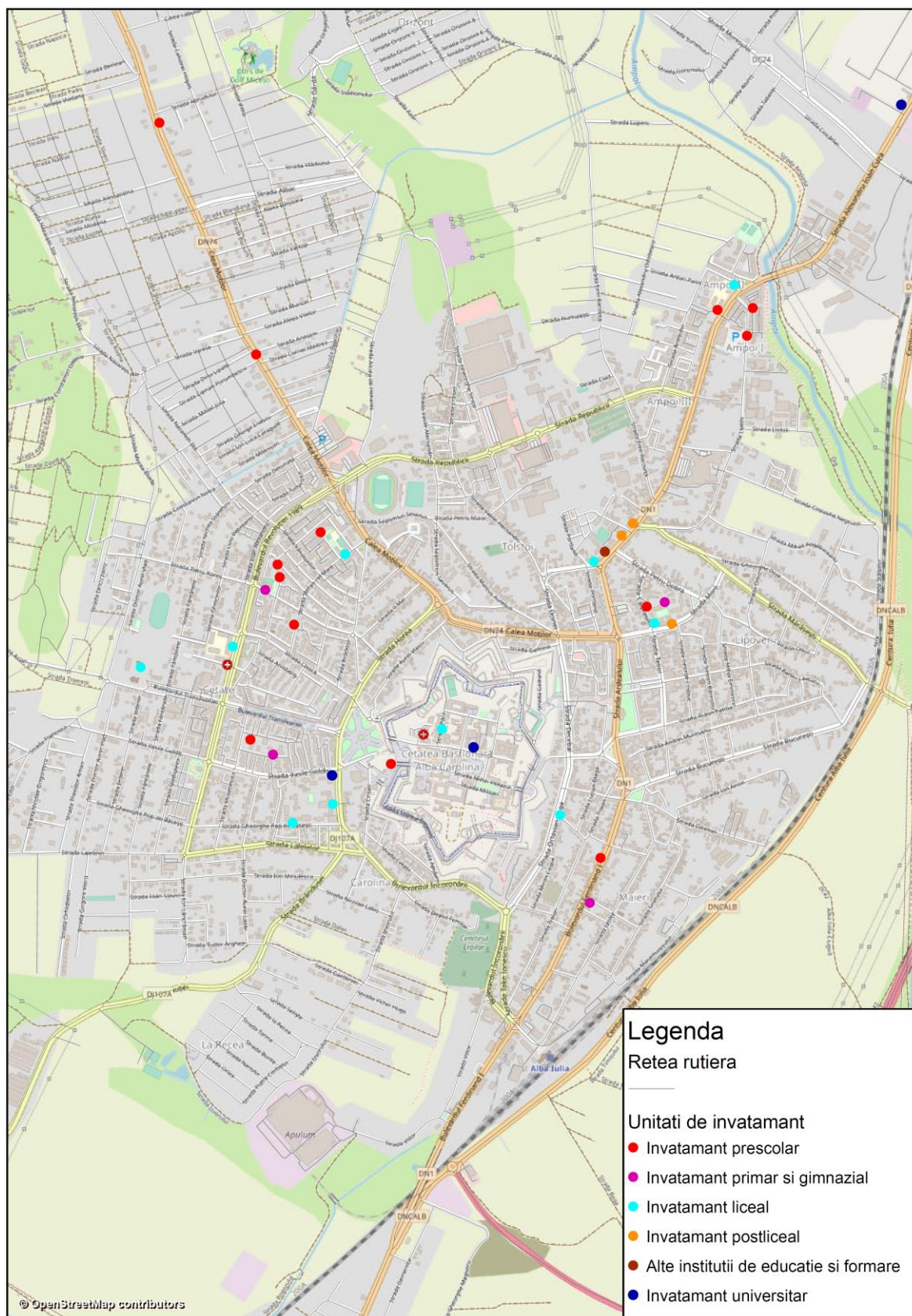


Figura 2.13. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi încadrați în învățământul preșcolar, liceal și postliceal, în perioada 2010-2020, concomitent cu creșterea numărului de elevi din învățământul primar, gimnazial și profesional.

În aceeași perioadă, învățământul universitar a înregistrat o scădere de 8% a numărului de studenți și cursanți (figura 2.14).

Reducerea populației școlare poate fi asociată ratei scăzute a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut considerabil în perioada de analiză (figura 2.3).

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2020 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060⁴ (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat creșteri atât ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar, cât și ale numărului de studenți și cursanți din învățământul universitar (figura 2.15).

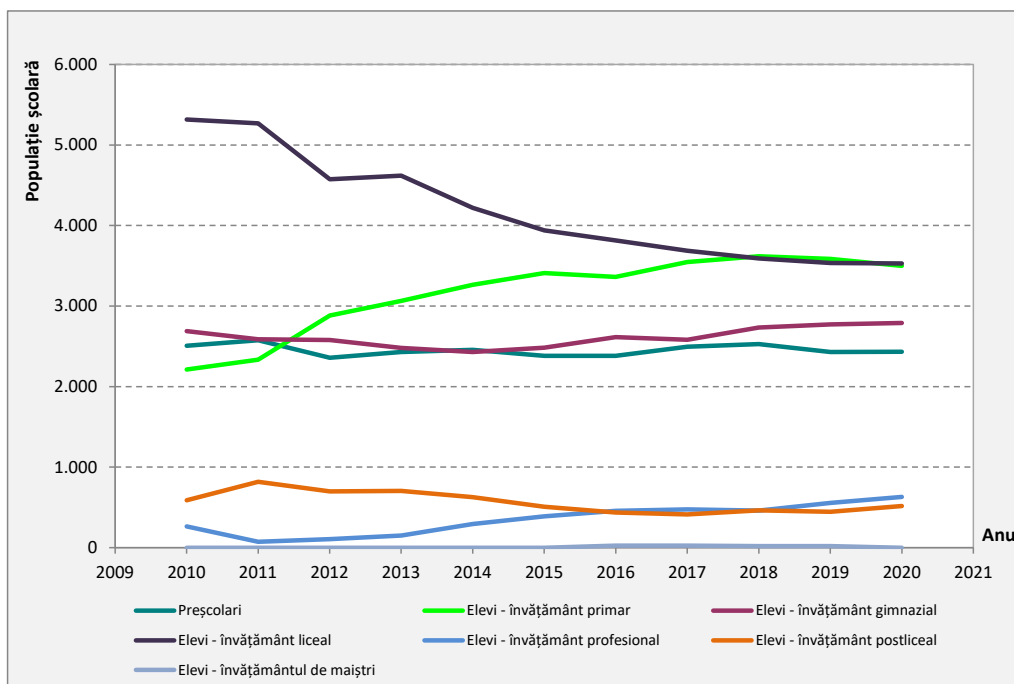


Figura 2.14. Variația populației școlare din Municipiul Alba Iulia, 2010 - 2020.

⁴ Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

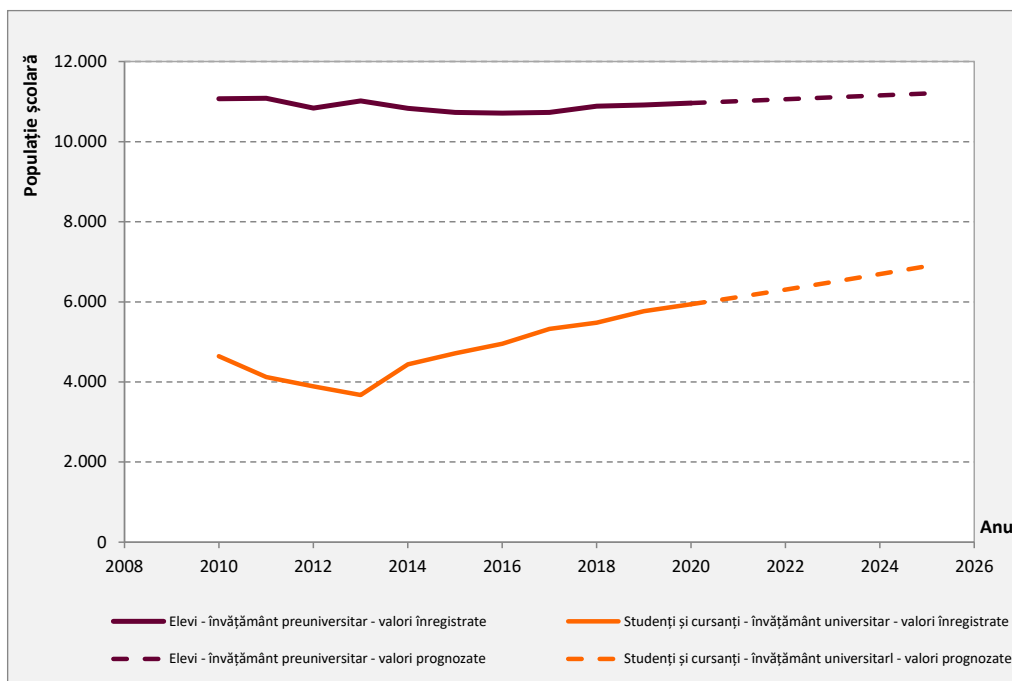


Figura 2.15. Variația populației școlare din Municipiul Alba Iulia - date prognozate.

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.16 este prezentată valoarea indicelui de motorizare înregistrată în perioada 2010-2020 în Municipiul Alba Iulia, Județul Alba și la nivel național.

Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiului Alba Iulia este cu 14% mai mare decât valoarea medie județeană și cu 20% mai mare decât valoarea medie națională. Reducerea gradului de utilizare a autorismelor în plan local poate fi obținută prin realizarea de acțiuni care să crească atractivitatea pentru modurile de transport prietenoase cu mediul - transport public, pietonal și cu bicicleta.

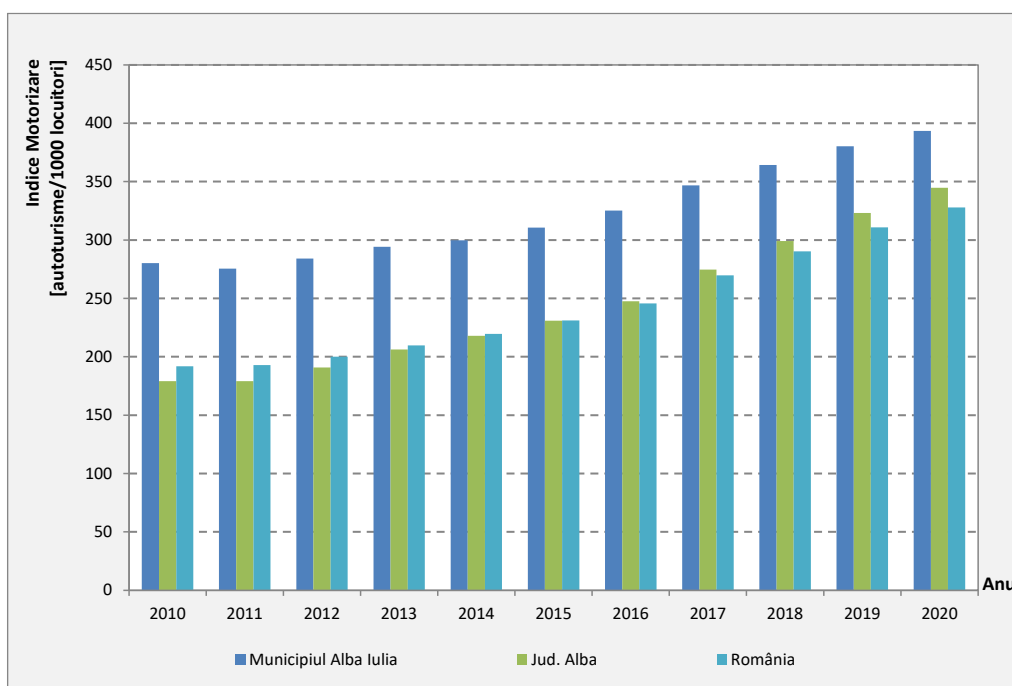


Figura 2.16. Indice de motorizare, 2010-2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia, INS, TEMPO On-line.

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

În figurile 2.17 și 2.18 sunt reprezentate valorile înregistrate în anul 2020 pentru numărul total de autovehicule și autoturisme la nivelul rețelei stradale (Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia).

Din figurile de mai jos se observă faptul că valori ridicate ale deținerii de autovehicule sunt înregistrate pe arterele principale ale Municipiului Alba Iulia: B-dul Revoluției 1989, B-dul Republicii, Calea Moșilor, Str. Tudor Vladimirescu în zona cărora predomină locuințele colective.

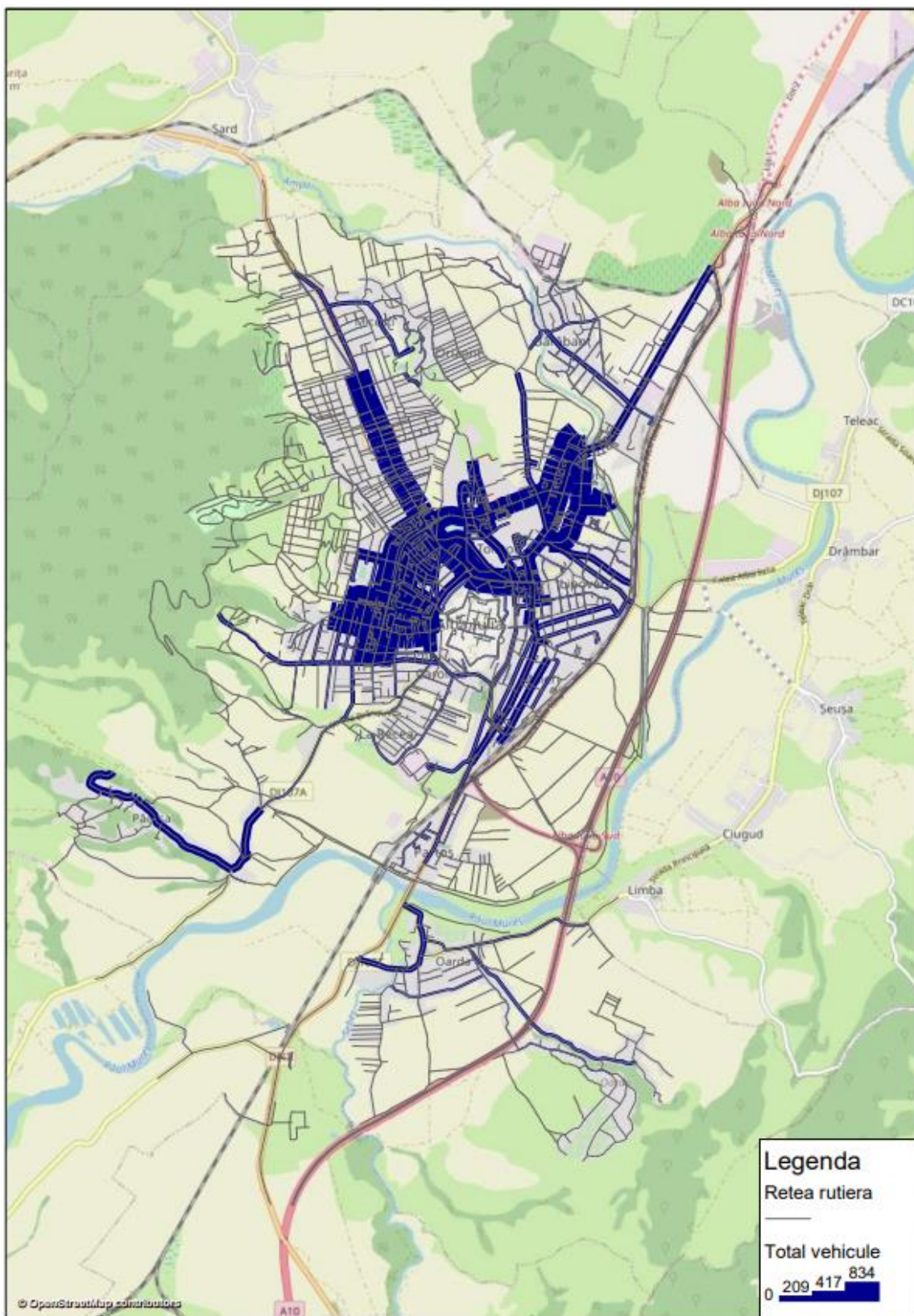


Figura 2.17. Distribuția autovehiculelor la nivelul străzilor, Municipiul Alba Iulia.
 Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



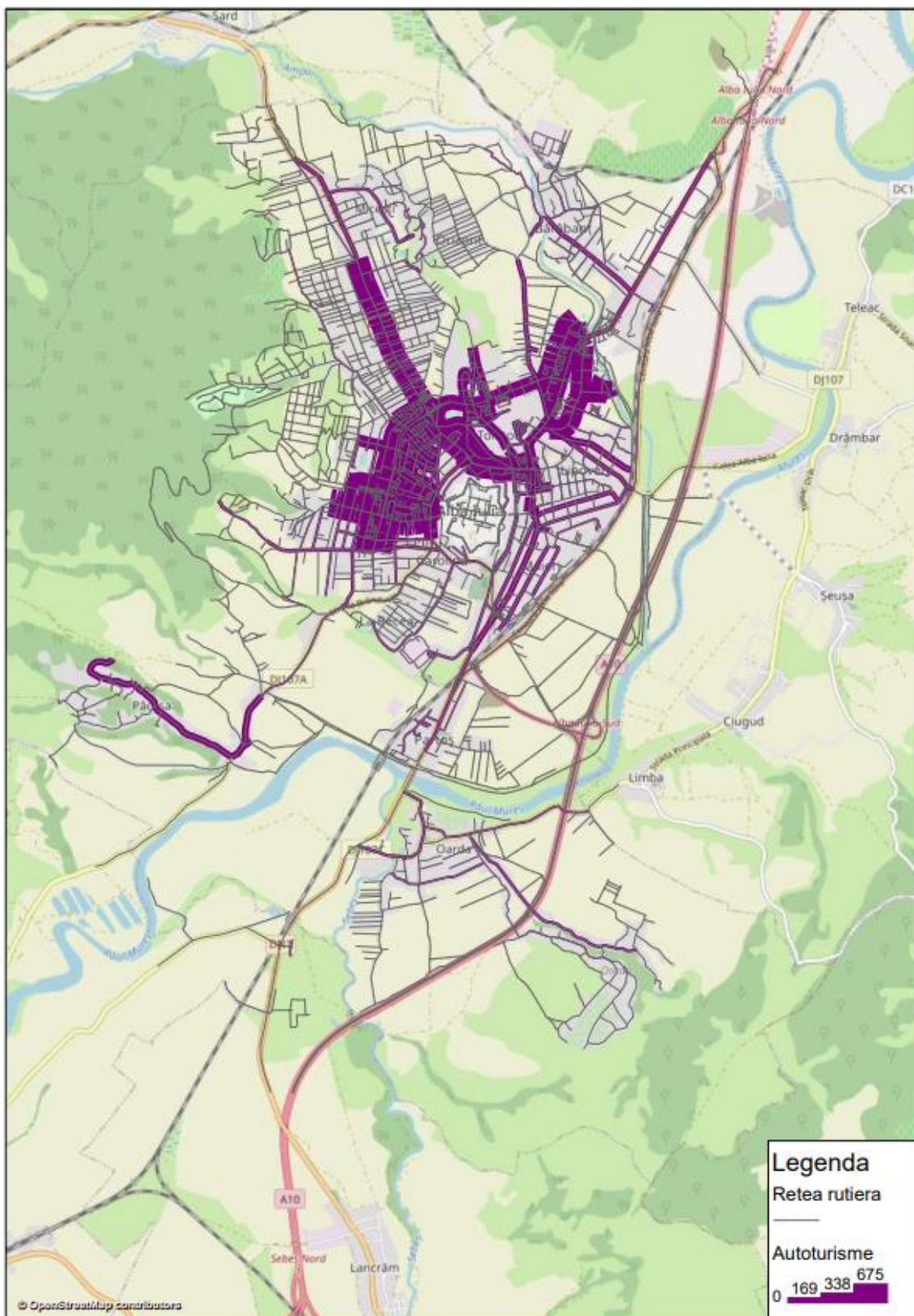


Figura 2.18. Distribuția autoturismelor la nivelul străzilor, Municipiul Alba Iulia. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, Municipiul Alba Iulia se racordează prin DN 1 la rețeaua Trans-Europeeană de Transport Centrală (TEN-T Core), figura 2.19.

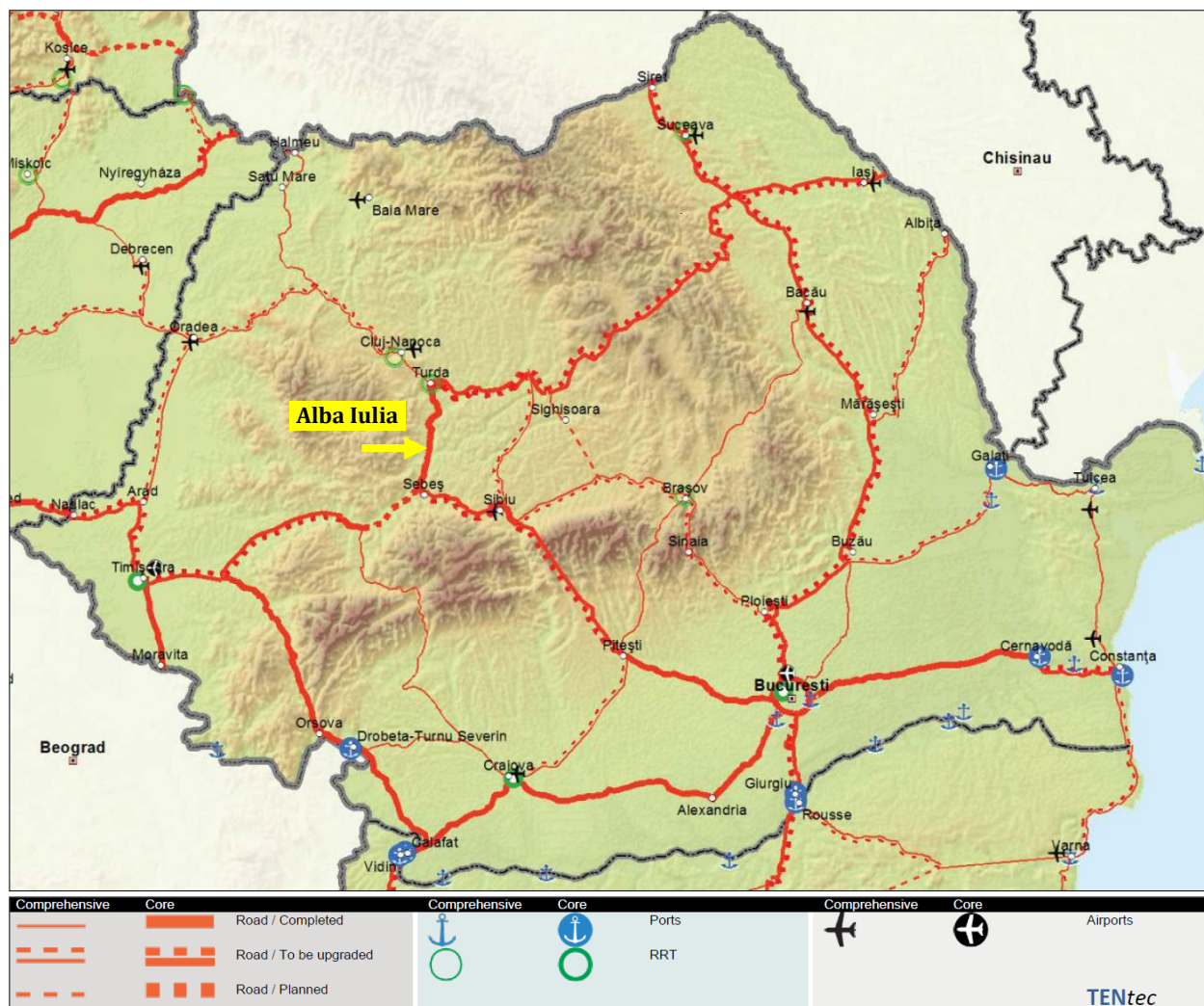


Figura 2.19. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Municipiului Alba Iulia.

Sursa: Comisia Europeană, 2019.

În cadrul Master Planului General de Transport al României, în arealul rețelei TEN-T din jurul Municipiului Alba Iulia este prevăzută autostrada Sebeș - Turda, care în prezent se află în stadiu avansat de implementare.

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (tabelul 2.5, figura 2.20). Accesibilitatea cartierelor/ localităților componente este realizată prin drumuri comunale și județene.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

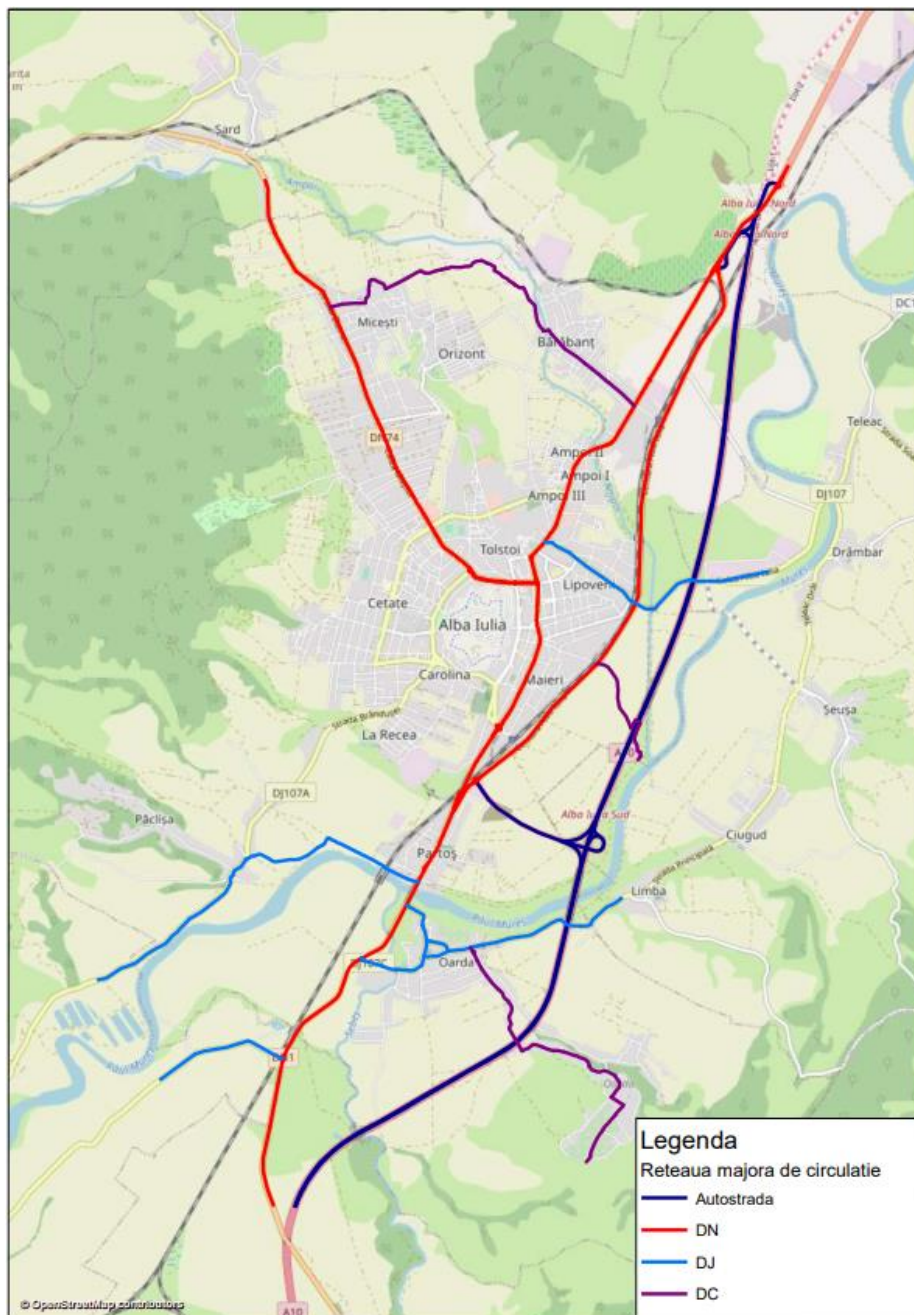


Figura 2.20. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

Tabelul 2.5. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.

Drum	Origine	Destinație	Traseu
A10	Km 0+000, Sebeș (A1)	Km 70+000, Turda (A3)	Sebeș - Alba Iulia - Teiuș - Aiud - Turda
DN 1	Km 0+000, București	Km 642+327, Vama Borș	București - Otopeni - Ploiești - Băicoi - Câmpina - Comarnic - Sinaia - Bușteni - Azuga - Predeal - Săcele - Brașov - Ghimbav - Codlea - Făgăraș - Avrig - Sibiu - Miercurea Sibiului - Sebeș - Alba Iulia - Teiuș - Aiud - Turda - Cluj-Napoca - Huedin - Aleșd - Oradea - Borș
DN 74	Km 0+000, Brad (DN 76)	Km 104+959, Alba Iulia	Brad (DN 76) - Abrud - Zlatna - Alba Iulia (DN 1)
DJ 107	Km 0+000, Alba Iulia (DN 1)	Km 78+000, Limita Jud. Mureș	Teleac - Hăpria - Straja - Berghin - Colibi - Secășel - Cergău Mare - Veza - Blaj - Sâncel - Lunca Târnavei - Șona - Jidvei - Sântămărie - Cetatea de Baltă
DJ 107A	Km 0+000, Alba Iulia	Km 29+925, Limita Jud. Hunedoara	Pârău lui Mihai - Vurpăr - Câmpu Goblii - Dealu Ferului - Mereteu - Blandiana - Sărăcșeu
DJ 107C	Km 0+000, DJ 107 (Teleac)	Km 23+593, DN 7	Drâmbari - Seușa - Ciugud - Dumbrava - Oarda - Vințu de Jos
DC 44	Km 0+000, DJ 107C	Km 2+460, Oarda	DJ 107C - Oarda
DC 74	Km 0+000, DN 1 (Gara Bărbant)	Km 4+955, DN 74 (Micești)	DN 1 (Gara Bărbant) - DN 74 (Micești)

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Municipiului Alba Iulia pe latura de Est, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Ciugudului se realizează la nivel (figura 2.21), având asociate întârzieri în durata parcursului pentru traversare.



Figura 2.21. Trecere la nivel cu calea ferată (Exemplificare: Str. Mărășești).

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar, Primăria Municipiului Alba Iulia, rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 340 km și este formată din străzi al căror sistem rutier este modernizat în proporție de 44% din lungimea totală, restul fiind pietruit sau de pământ. Distribuția străzilor în funcție de îmbrăcăminte pentru Municipiul Alba Iulia și cartierele/ localitățile componente este reprezentată în figura 2.22.

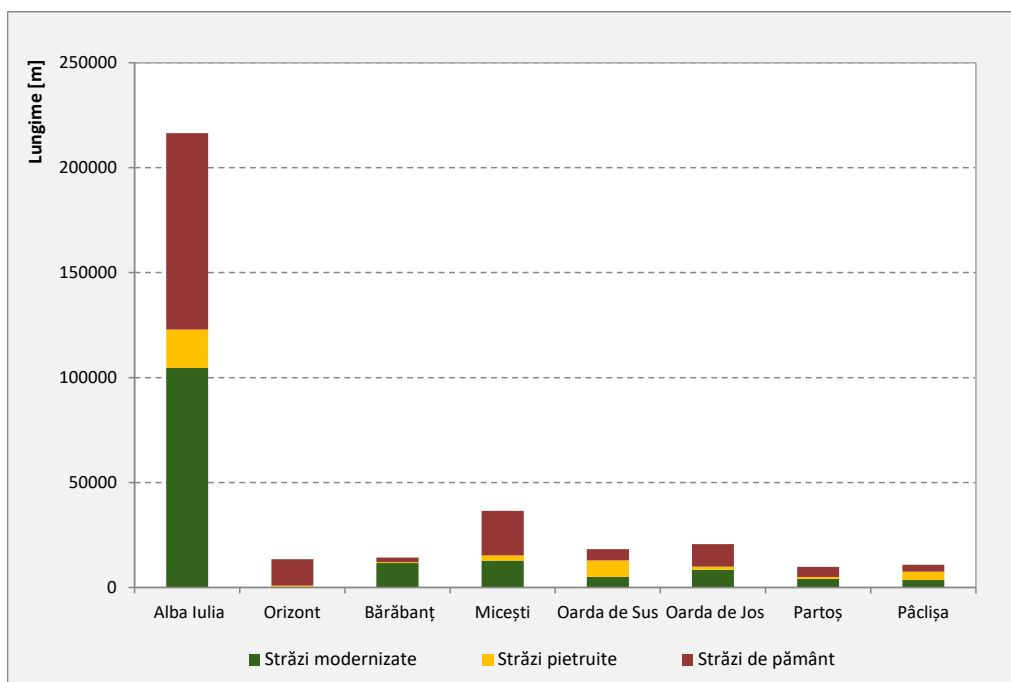


Figura 2.22. Lungimea străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proporția de 44% a străzilor modernizate înseamnă îmbrăcăminte din: asfalt, asfalt/beton, pavaj bazalt sau pavaj beton. Reprezentarea grafică a străzilor modelate în graful rețelei în funcție de îmbrăcăminte se regăsește în figura 2.23.

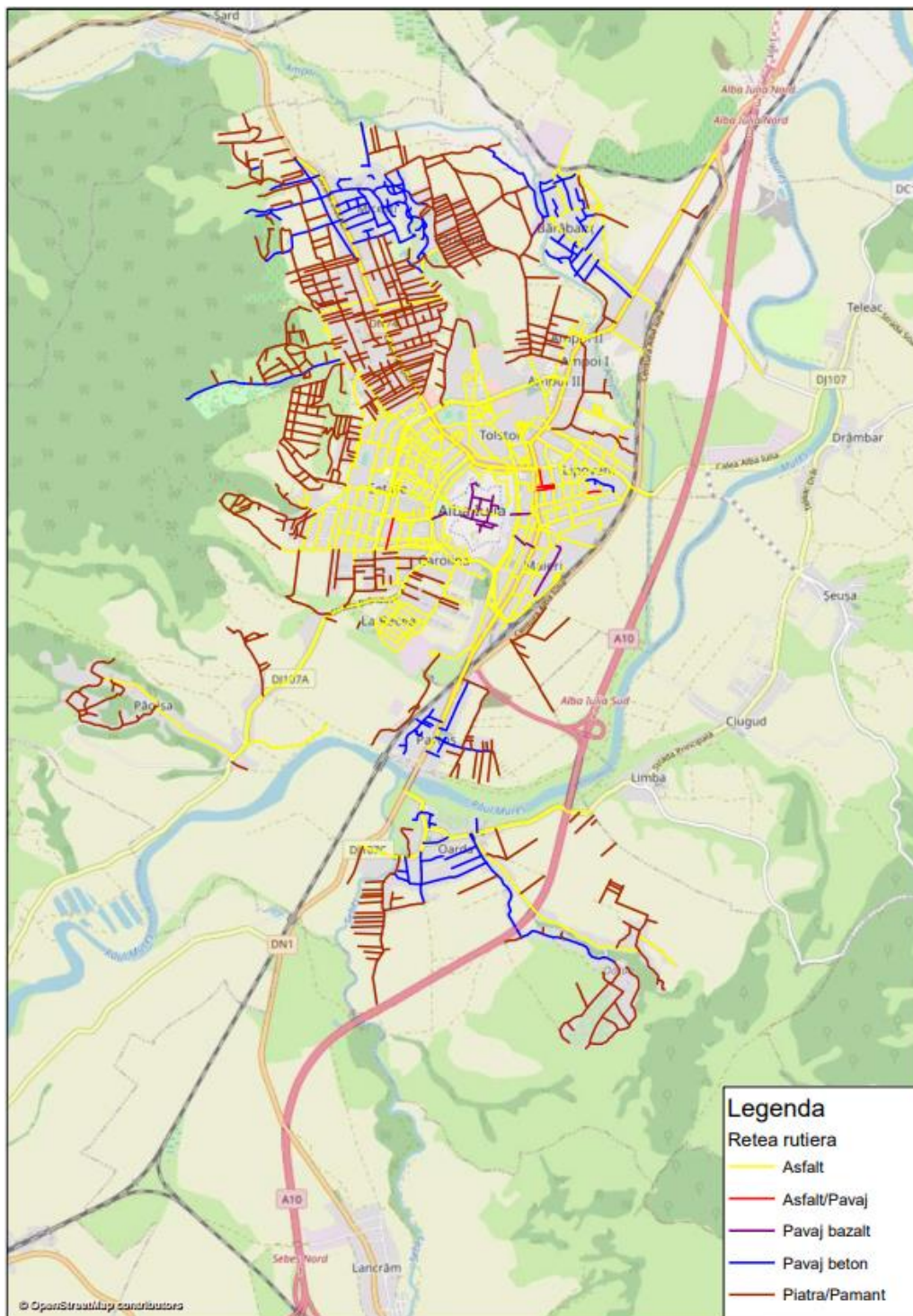


Figura 2.23. Rețeaua stradală a Mun. Alba Iulia în funcție de tipul îmbrăcăminții. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Faptul că aproximativ 56% din lungimea străzilor care compun rețeaua urbană sunt nemodernizate (piatră/pământ) și se întâlnesc în cartierele de locuințe sau că există străzi amplasate în zona centrală a căror îmbrăcăminte din asfalt se află în stare degradată (figura 2.24), constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban.



Figura 2.24. Străzi a căror suprafață de rulare se află în stare tehnică proastă (Exemplificare).

În ceea ce privește categoriile străzilor, acestea se clasifică potrivit Normei Tehnice privind Proiectarea și Realizarea Străzilor în Localitățile Urbane publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138bis din 06.04.1998, astfel:

- străzi de categoria I - **magistrale**: asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național care traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- străzi de categoria a II-a - **de legătură**: asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;

- străzi de categoria a III-a - **colectoare**: preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- străzi de categoria a IV-a - **de folosință locală**: asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

Încadrarea rețelei stradale a orașului pe cele 4 categorii a fost realizată conform datelor primite de la Primăria Municipiului Alba Iulia.

Distribuția procentuală a celor 4 categorii la nivelul municipiului este reprezentată în figura 2.25.

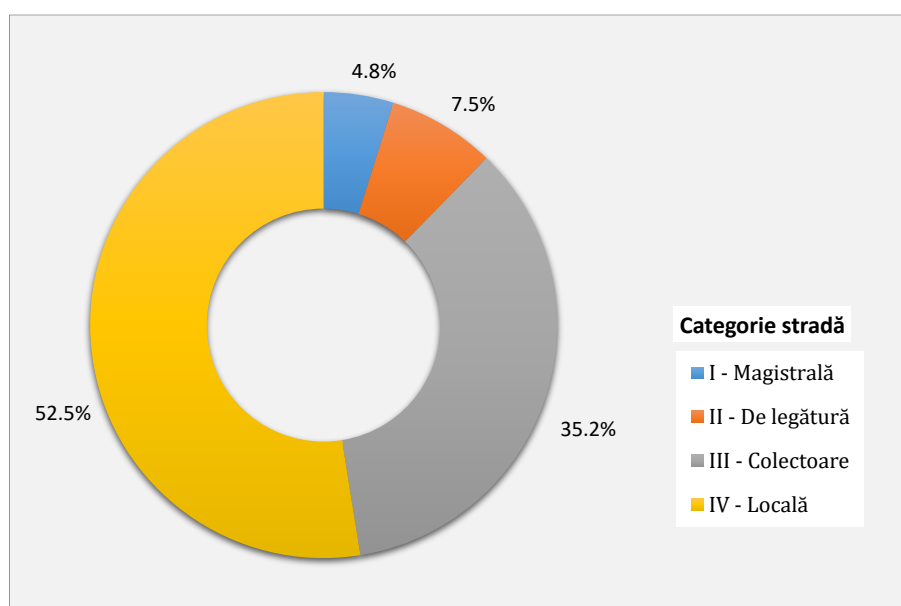


Figura 2.25. Ponderea străzilor în funcție de categorie. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Reprezentarea grafică a străzilor modelate în graful rețelei în funcție de categoria drumului se regăsește în figura 2.26.

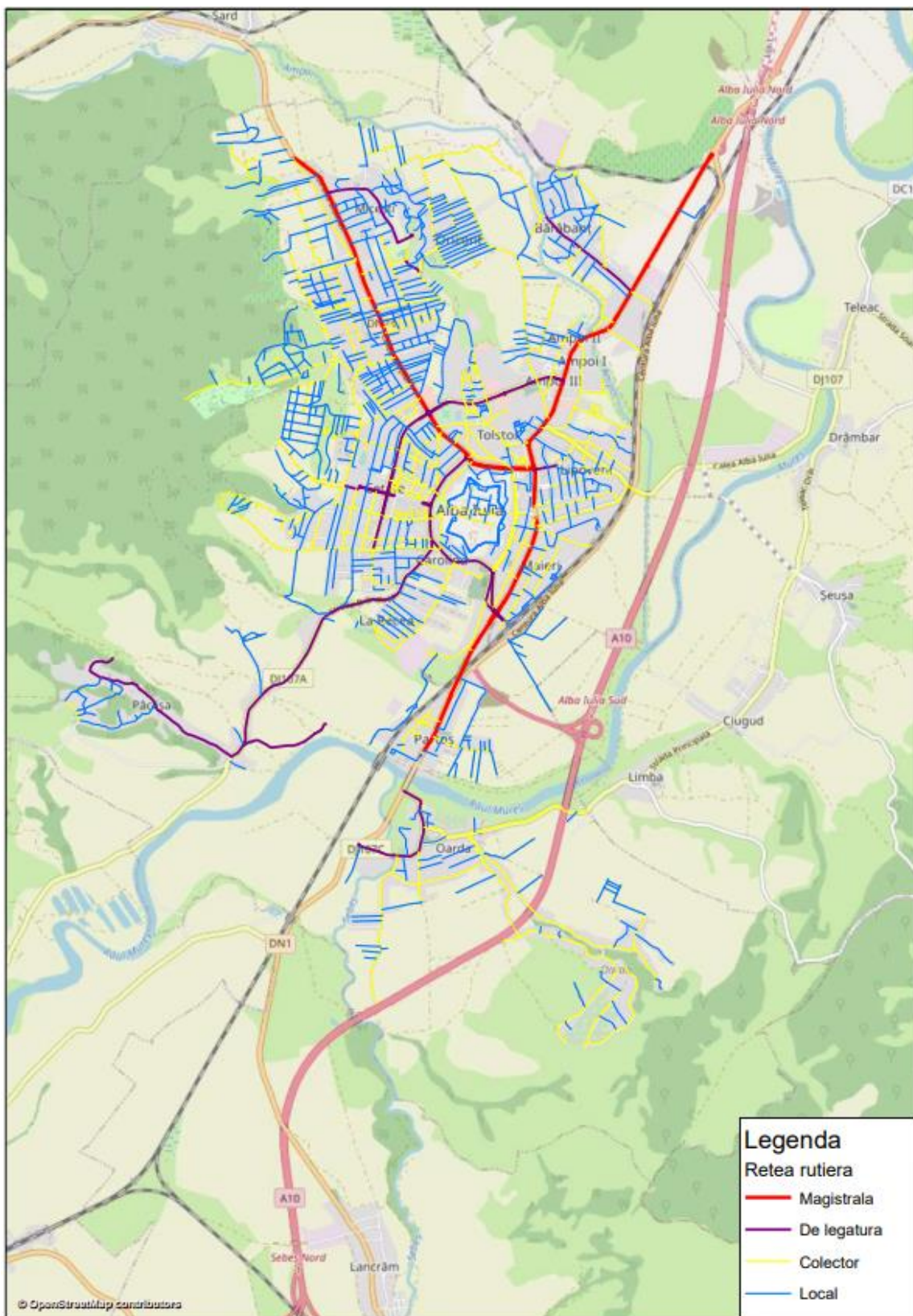


Figura 2.26. Distribuția străzilor în funcție de categoria drumului.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



În ultimii 5 ani, îmbunătățirea stării tehnice a suprafeței de rulare a constituit un obiectiv la nivel local căruia i s-a acordat atenție deosebită. Au fost finalizate următoarele proiecte de infrastructură rutieră:

- **Modernizare drumuri localități aparținătoare - Lot 1:** Cartier Micești (străzile Scărișoara, parțial Drăgășani, Cumpenei, Ponor, Vâlcele, Pârâului, Inului, Rotunda, Carpați, Bobâlna, Toplița, Zăvoi, Măgurei, Pădurii, Valea Aurului, Trestiei, Postăvarului, Mioriței, Strunga, Lăpușului, Bujorului, Uricani, Varese, Valea Popii, Apuseni, Gării, Dealului);
- **Reparații capitale străzi Mun. Alba Iulia** - Str. Toporașilor, Fântânele, Ghiocilor, Iederei, Salcâmului;
- **Modernizare străzi cartier Meridian și parțial Costache Negruzzi;**
- **Reparații capitale Str. Biruinței, Busuiocului, Dumbrăviței din cartier Oarda;**
- **Modernizare drumuri zona Dealul Furcilor - Str. Izvorului, N. Labiș, Barbu Catargiu;**
- **Reabilitare strada Brândușei - municipiul Alba Iulia.**

Străzile reabilite/ modernizate (figura 2.27) reprezintă segmente care asigură conexiunea localităților componente la rețeaua majoră de circulație și străzi de folosință locală, amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire.





Figura 2.27. Străzi a căror suprafață de rulare se află în stare tehnică bună (Exemplificare).

În prezent, sunt în avute în vedere și alte proiecte pentru îmbunătățirea stării tehnice, aflate în diferite faze de implementare/ elaborare a documentațiilor tehnico-economice, cupă cum urmează:

- Amenajare Str. Viilor în lungime de 1,14 km prin așternerea unui covor asfaltic cu menținerea axului străzii cât mai aproape de cel existent - prin proiectul **Amenajare pistă de biciclete și reglementare circulației pe strada Viilor**;
- **Modernizare și reparație capitală DJ 107A de la km 2+498 la km 4+018 (1,5 km) - strada Carpenului**;
- **Modernizare străzi zone de dezvoltare Municipiul Alba Iulia lot 1** - Str. Alcalá de Henares (inclusiv legătura cu Str. Gheorghe Șincai), Str. Gârda, Str. Drăgășani, Str. Zăvoi, Str. Lupșa, Str. Calistrat Hogaș, Str. Abrudului, Str. Vidra, Str. Albac, Str. Stadionului, Str. Cornel Medrea, Calea Labului, Str. Meteș, Str. Lotru - SF elaborat;
- **Modernizare străzi zone de dezvoltare Municipiul Alba Iulia lot 2** - Str. Constantin Noica, Str. Mircea Eliade, Str. Nada Florilor, Str. Mihail Sadoveanu, Str. Sliven, Str. Alessandria, Str. Viadana, Str. Modena, Str. Nazareth Illit, Aleea Stejarilor, Str. Cerbului, Str. Tuberozelor, Aleea Cetinei - SF elaborat;
- **Modernizare străzi zone de dezvoltare Municipiul Alba Iulia lot 3** - Str. Emil Racoviță, Str. Grigore Antipa, Str. Petre Ispirescu, Str. Dimitrie Bolintineanu, Str. Simion Mândrescu, Str. Alexandru Odobescu, Str. Arieșului - SF elaborat.

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2016-2020, date existente în baza de date a Poliției Municipiului Alba Iulia, obținute la solicitarea Municipiului Alba Iulia. Se remarcă instalată o tendință generală de reducere a numărului de accidente. Variația anuală a numărului de accidente se regăsește în figura 2.28.

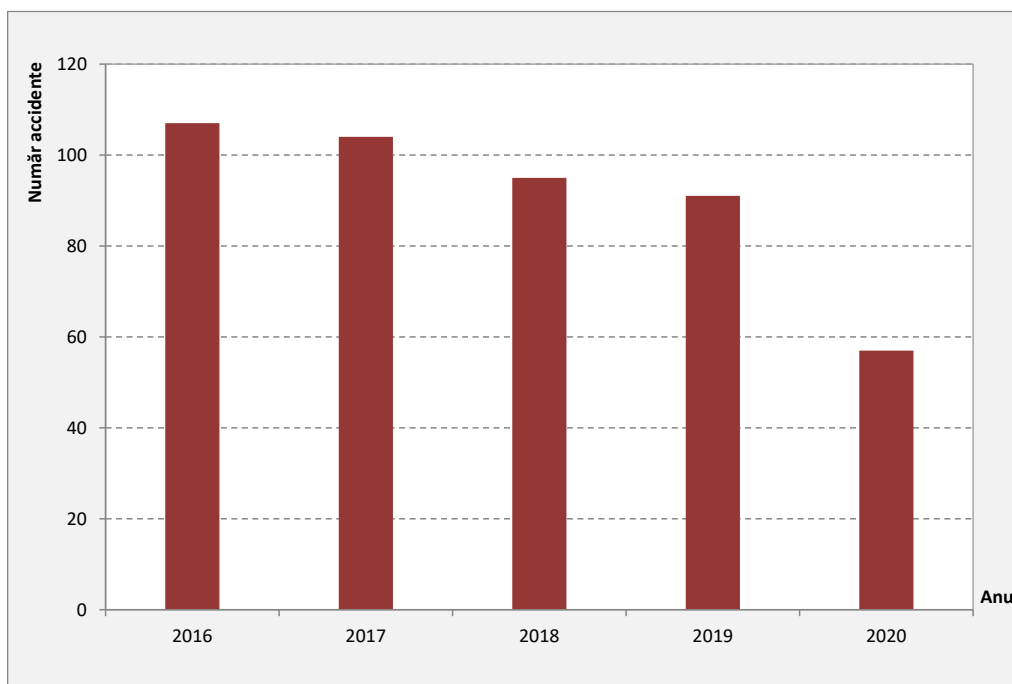


Figura 2.28. Variația numărului de accidente, 2016 - 2020.
Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

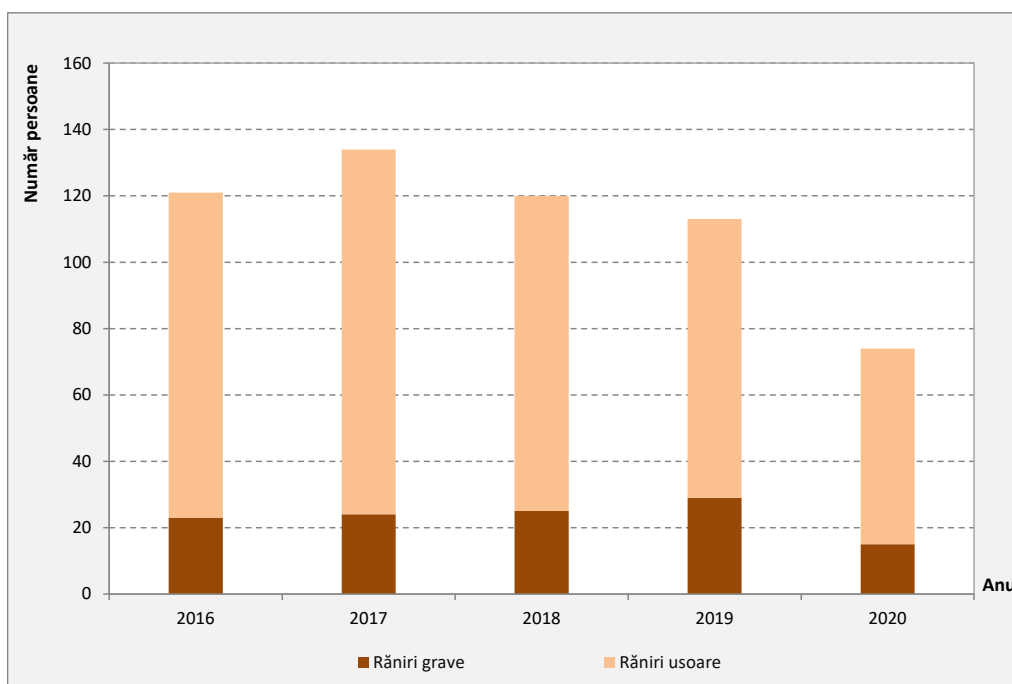


Figura 2.29. Variația numărului de victime, 2016 - 2020.
Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Pe întreaga perioadă de analiză și-au pierdut viața în accidente de circulație 15 persoane, cele mai multe fiind în anul 2016 când 6 persoane au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulație. Acest aspect trebuie să motiveze realizarea de acțiuni care să conducă la îmbunătățirea nivelului siguranței circulației în mediul urban. Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului de accidente, valoarea maximă înregistrându-se în 2017 (134 cazuri), figura 2.29.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.6. Se observă că neacordarea de prioritate pentru vehicule și pietoni reprezintă principalele cauze de producere a accidentelor.

Tabelul 2.6. Cauzele accidentelor în Municipiul Alba Iulia, în perioada 2016 - 2020.
 Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	1	0	0	0	0
Abateri bicicliști	5	8	6	5	3
Abateri pasageri/călători/însoțitori	0	2	0	5	0
Adormire la volan	1	3	1	1	1
Alte abateri săvârșite de conducătorii auto	5	4	4	0	3
Alte preocupări de natură a distrage atenția	1	0	0	0	0
Circulație pe sens opus	3	2	1	0	1
Conducere fără permis			0	2	0
Conducere sub influența alcoolului	0	0	0	0	4
Depășire neregulamentară	3	2	1	1	2
Neacordare prioritate pietoni	15	16	20	18	6
Neacordare prioritate vehicule	28	31	28	19	19
Întoarcere neregulamentară	0	1	0	0	0
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	4	4	3	3	3
Neasigurare mers inapoi	6	3	2	5	1
Neasigurare schimbare bandă	3	3	2	2	1
Nerespectare distanță între vehicule	15	8	13	12	6

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	0	1	0	0	0
Nerespectare semnalizare semafor	1	1	0	0	0
Pietoni pe partea carosabilă	1	1	2	2	1
Traversare neregulamentară pietoni	12	10	4	12	4
Viteza neadaptată la condițiile de drum	3	3	7	4	2
Viteza neregulamentară	0	0	0	0	1

Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație și victime asociate acestora (figurile 2.30-2.33) sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic. Calea Moșilor, parte a traseului DN 74 pe teritoriul localității, reprezintă segmentul în care s-a înregistrat numărul maxim de accidente. Alte zone cu probleme de siguranța circulației sunt B-dul Republicii, Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Revoluției 1989 și B-dul Încoronării.

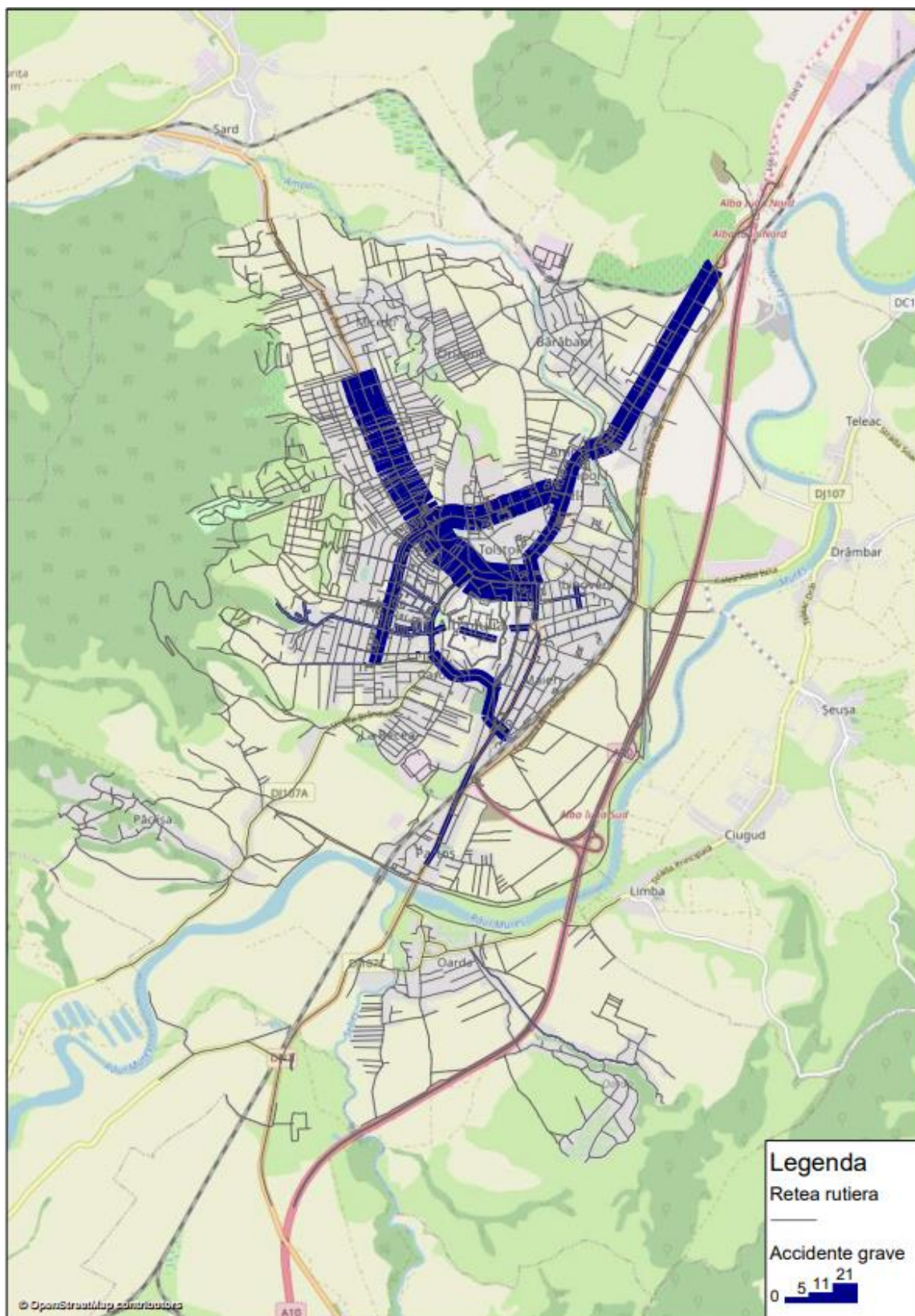


Figura 2.30. Distribuția spațială a accidentelor grave, 2016-2020. Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



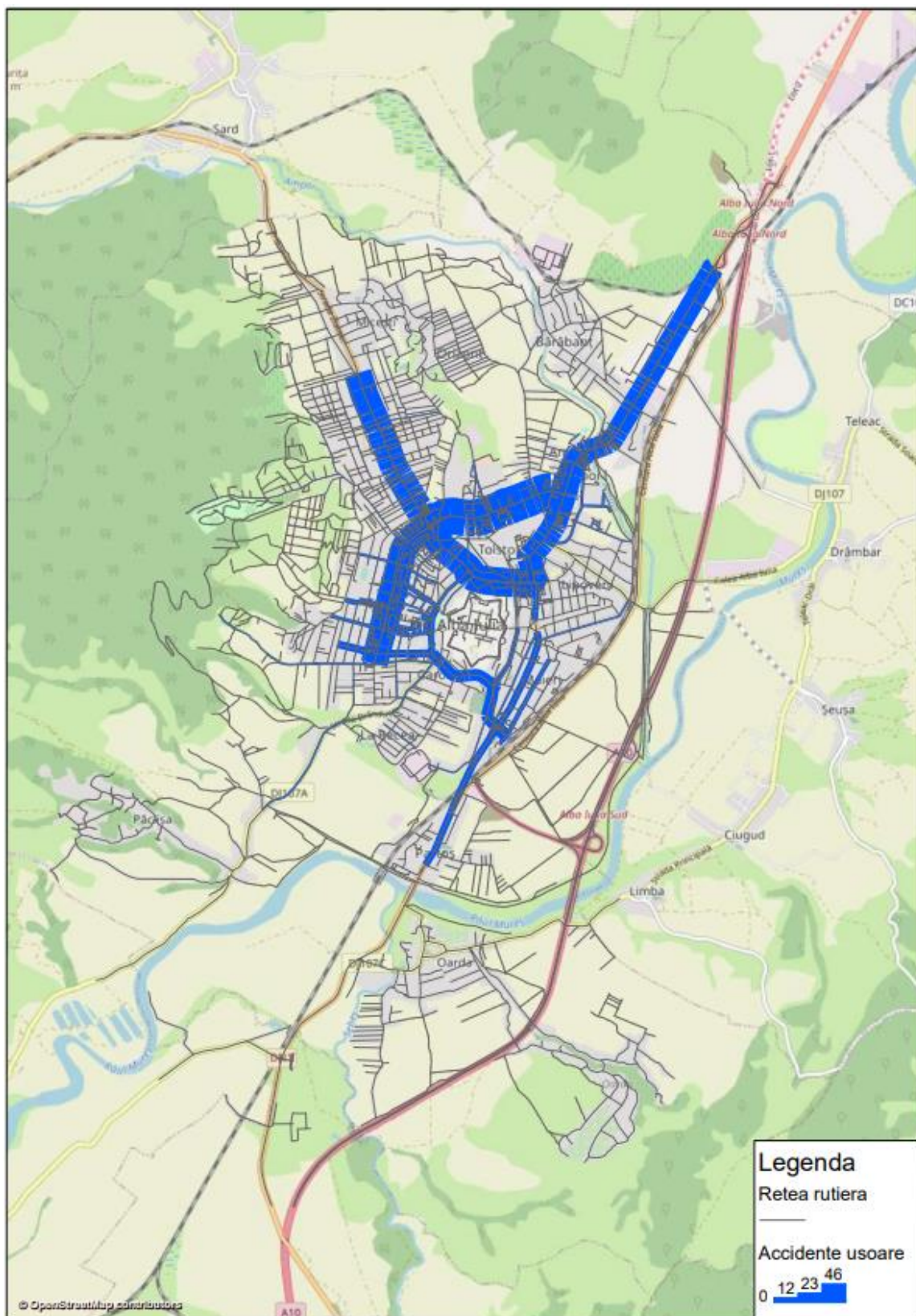


Figura 2.31. Distribuția spațială a accidentelor ușoare, 2016-2020. Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



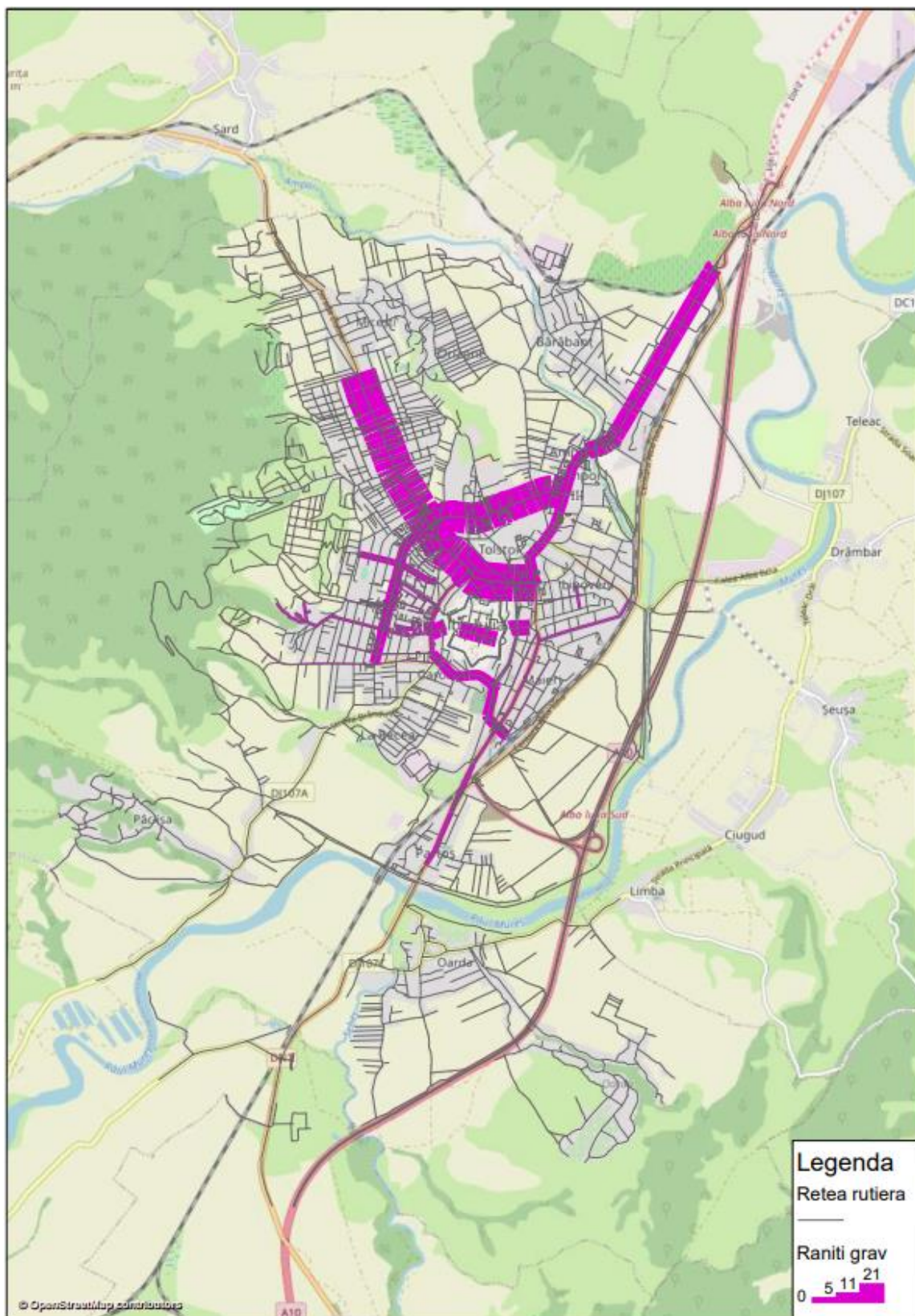


Figura 2.32. Distribuția spațială a răniților grav, 2016-2020. Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



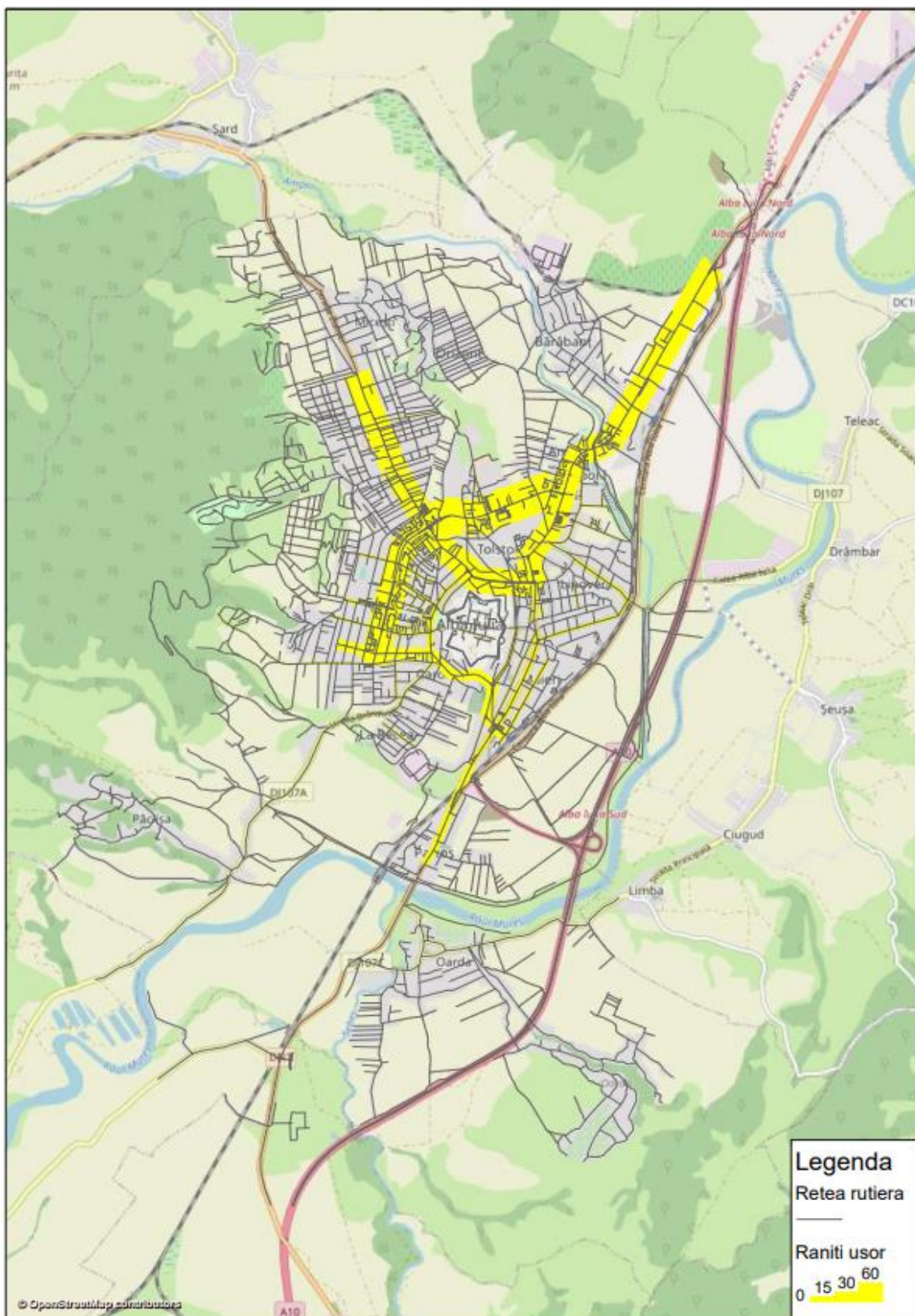


Figura 2.33. Distribuția spațială a răniților ușor, 2016-2020. Sursa datelor: Poliția Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Probleme de fluentă a circulației se întâlnesc și în situațiile în care capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcurii autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Alba Iulia, parcurile amenajate din oraș sunt încadrate în următoarele categorii (figura 2.34):

- parcuri publice cu plată;
- parcuri publice de reședință.



Figura 2.34. Parcuri amenajate.

Conform HCL nr. 153/2021 privind modificarea și completarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcurilor publice cu plată din municipiul Alba Iulia aprobat prin Hotărârea nr. 235/ 2019 a Consiliului Local, la nivelul Municipiului Alba Iulia se instituie două zone tarifare: **Zona tarifară 0 (roșie)** și **Zona tarifară 1 (albastră)**. Lista străzilor pentru care se aplică sistemul de taxare pe fiecare zonă este prezentată în tabelul 2.7.

Tabelul 2.7. Zone tarifare parcuri. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Sistem de taxare
Zona 0 (roșie)			
1	Str. Unirii	Perimetrul Cetății	Taxare de luni până vieri, între orele 08:00 - 20:00, sâmbătă și duminică între orele 00:00 - 24:00
2	Str. Păcii		
3	Str. G. Bethlen		
4	Str. M. A. Șaguna		
5	Str. M. Alex. Sterca Țuluțiu		
6	Str. P-ța M. Viteazu		
7	Aleea Elisabeta		

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Sistem de taxare
8	Latura Nord a cetății		
9	Latura Est a cetății		
10	Latura Sud a cetății		
Zona 1 (albastră)			
11	Piața Iuliu Maniu + Parcare Tribunal + Frederic Mistral + Strada Primăverii (H. Parc-Spice Gym) + Parcare Taxe și Impozite	Zona Tribunal	Taxare de luni până vineri între orele 08:00 - 18:00, sâmbăta între orele 08:00 - 14:00, duminica gratuit
12	Parcare Strada Vasile Alecsandri (Casa Armatei), Parcare față Banca Transilvaniei și magazin Unirea	Zona Primărie	
13	Str. Teilor	-	
14	Str. Trandafirilor	-	
15	Str. Avram Iancu	-	
16	Parcare Electrică	Partea dinspre Cetatea Alba Iulia	
17	Str. Regina Maria	-	
18	Piața Alessandria	-	
19	Parcare strada Traian - Basarabiei	-	
20	Str. București	Consiliul Județean	
21	Str. Ion I. C. Brătianu	-	
22	Parcare Primărie	Nu cea rezervată pentru instituție	
23	Parcare Șomaj	-	
24	Str. Lucian Blaga	-	
25	Str. Mihai Viteazul	-	
26	Str. Nicolae Titulescu	-	
27	Str. Decebal	-	
28	Piața Consiliului Europei	-	
29	Str. Doinei	-	
30	Str. Henri Coandă	Zona BCR	
31	Parcarea de la Hotel Cetate	-	
32	Parcarea de lângă Casa de Cultură și Arhive Statului	-	
33	Parcățile din capetele B-dul Transilvaniei	-	
34	Parcarea de sub Biserica M. Viteazul	Zona cimitirului	

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Sistem de taxare
35	Str. Aurel Vlaicu	-	
36	B-dul 1 Decembrie	-	
37	Str. Vasile Goldiș	-	
38	Str. Cloșca	-	
39	B-dul Transilvaniei	De la B-dul Revoluției până la intersecția cu strada Iederii	
40	B-dul Revoluției	-	
41	Str. Toporașilor	De la sens giratoriu-intersecția cu str. Ghiocilor	
42	Calea Moșilor	Vis-a-vis OMV	
43	Str. Septimius Severus	-	
44	Parcarea din fața Stadion	-	
45	Str. Mușețelului	-	
46	Str. Gheorghe Pop de Băsești	-	
47	Str. Crișan	-	
48	Str. 9 Mai	-	
49	Str. Simion Bărnuțiu	-	
50	Str. Primăverii	Între intersecțiile Trandafirilor și Simion Bărnuțiu	
51	Str. George Coșbuc	-	
52	Str. Călărașilor	-	
53	Str. Vasile Alecsandri	Zona Cimitir evreiesc	
54	Parcare Gară	-	
55	B-dul Ferdinand	-	
56	Str. Munteniei	Între intersecțiile Traian și b-dul Ferdinand	
57	Str. Dobrogei	-	
58	Str. Moldovei	Între intersecțiile Iașilor și b-dul Ferdinand	
59	Str. Iașilor	-	
60	Str. Plevnei	-	
61	Str. Crișanei	-	
62	Str. Olteniei	-	

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Sistem de taxare
63	Parcare zona Restaurant Chinezesc	-	
64	Str. Timotei Cipariu	-	
65	B-dul Republicii	-	
66	Str. Fântânele	-	
67	Str. Ghiocailor	-	
68	Str. Lalelelor	Intersecția cu Brândușei (zona Apelor Române)	

Reprezentarea grafică a locurilor de parcare amenajate la nivelul Municipiului Alba Iulia este prezentată în figura de mai jos.

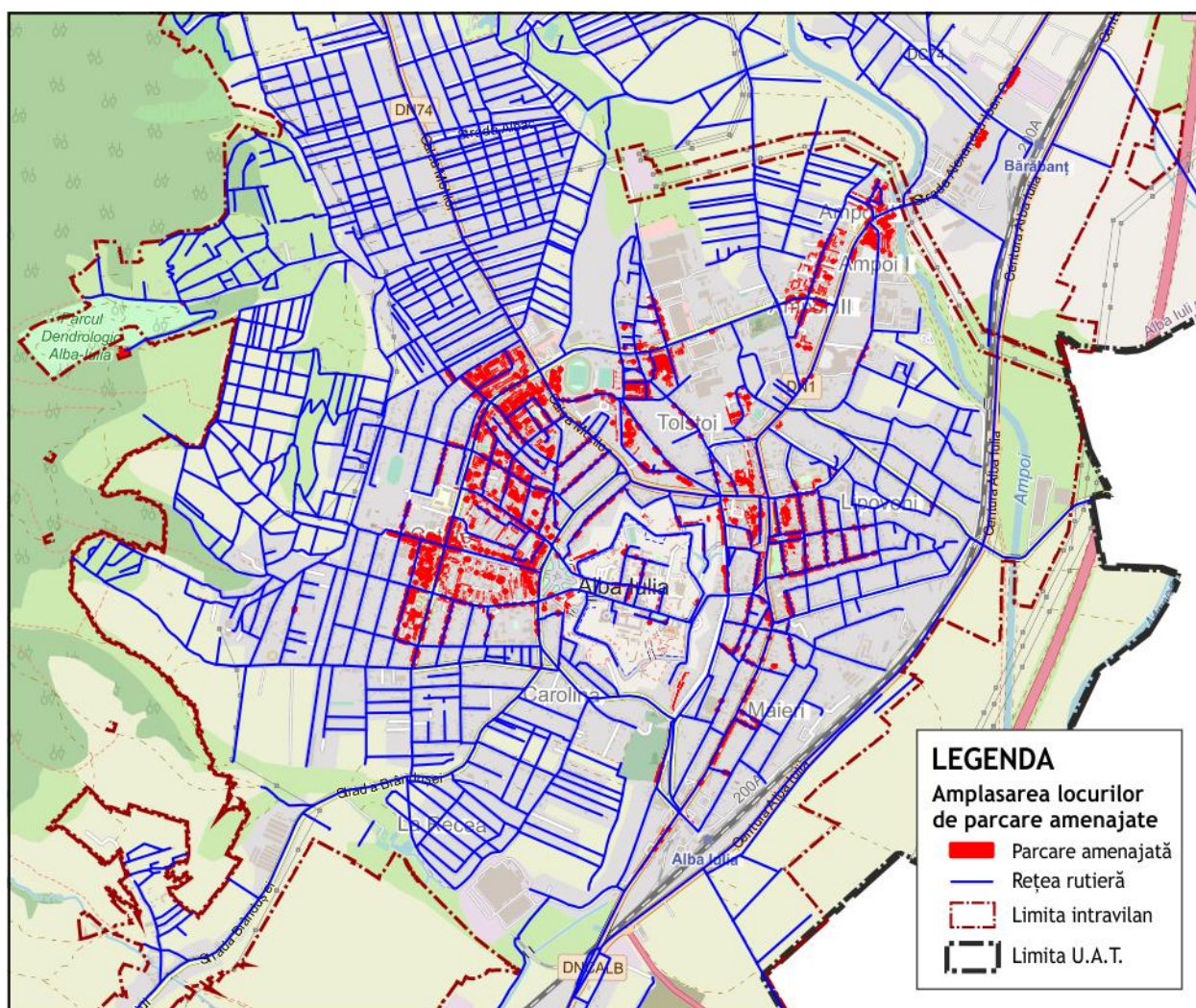


Figura 2.35. Locuri de parcare amenajate. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Tarifele aplicate în parcurile publice pentru autoturism și autocar pe fiecare zonă sunt prezentate în tabelul 2.8.

Tabelul 2.8. Tarife aplicate în parcurile publice cu plată.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Durata	Zona 0 roșie Lei	Zona 1 albastră Lei
Autoturism		
30 min	-	0,5
1 oră	2	1
2 ore	4	2
1 zi	17,5	7,5
Autocar		
1 oră	10	-
2 ore	20	-
1 zi	50	-

În cazul abonamentelor lunare și anuale, costul abonamentelor de parcare stabilit în funcție de tipul acestora și de categoria persoanei (tabelul 2.9).

Tabelul 2.9. Tarife abonamente.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

	Lunar	Anual
Abonament general		
Persoană fizică (PF)	50	300
Persoană juridică (PJ)	100	600
Abonament transmisibil		
Persoană fizică (PF)	75	-
Persoană juridică (PJ)	150	-
Abonament Zona 0		
Persoană fizică (PF)	100	-
Persoană juridică (PJ)	150	-

Rezervarea unui loc de parcare de către persoanele juridice pe o lună se ridică la valoarea de 175 lei pentru Zona 0 (roșie) și 150 lei pentru Zona 1 (albastră).

În ceea ce privește situația veniturilor din închirierea locurilor de parcare publică, la nivelul anilor 2020 și 2021 (până în octombrie inclusiv) s-au încasat 3.005.426,5 lei. Variația lunară a veniturilor încasate este prezentată în figura 2.36.

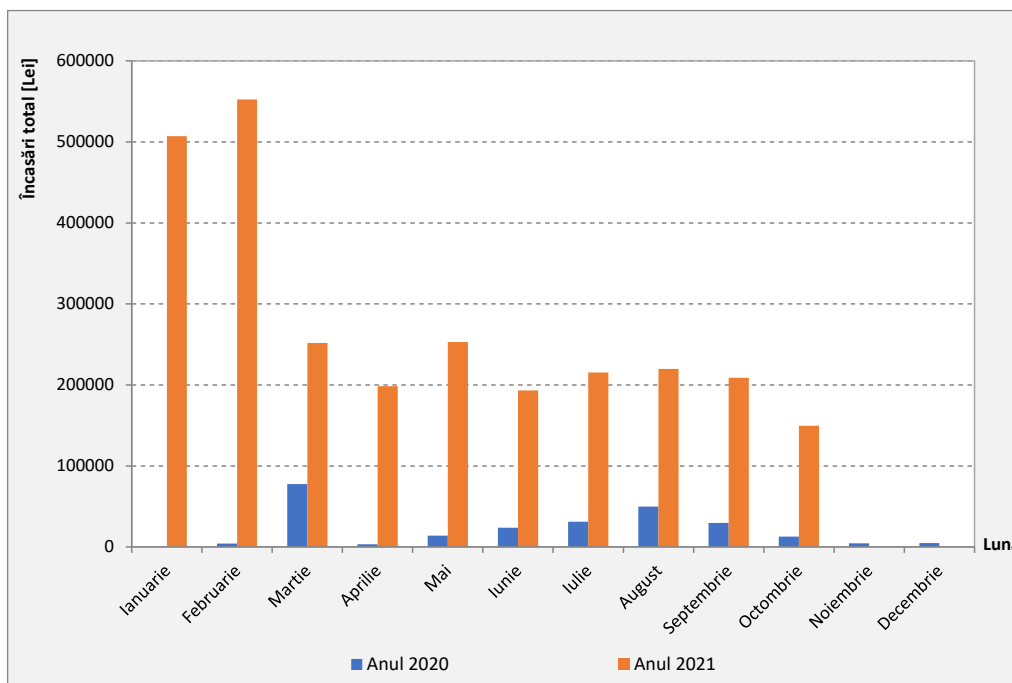


Figura 2.36. Venituri parcare publică cu plată 2020, 2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Distribuția încasărilor aferente celor 2 ani pe tipuri de sisteme de tarificare aplicate în parcarile cu plată este reprezentată în figura 2.37. Se observă că la nivelul anului 2020 cele mai mari încasări s-au înregistrat din sistemul SMS Tpark (45%), în timp ce în anul 2021 cele mai mari încasări s-au obținut din sistemul Card Tpark (52%).

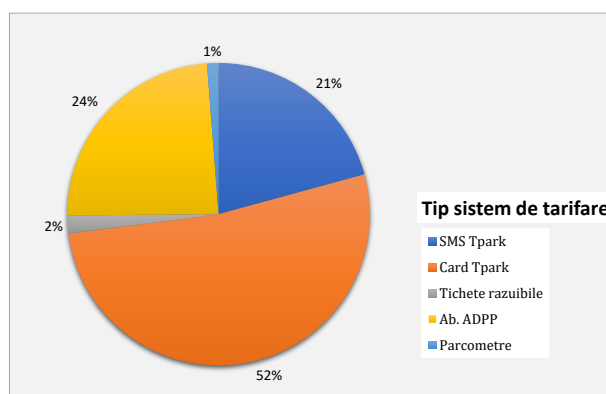
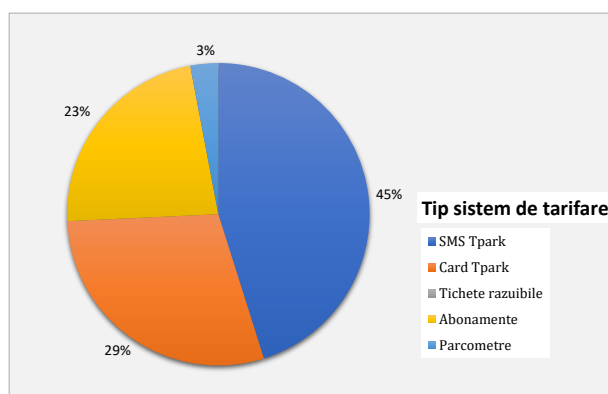


Figura 2.37. Încasări pe tip de sistem de tarificare parări, stânga - 2020, dreapta - 2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

La nivel lunar se remarcă faptul că în luna martie a anului 2020 s-au obținut cele mai mari încasări din sistemele de tarifyare (77.746 lei), în timp ce în anul 2021 valoarea maximă a încasărilor este specifică lunii februarie (552.488 lei), (figurile 2.38 și 2.39).

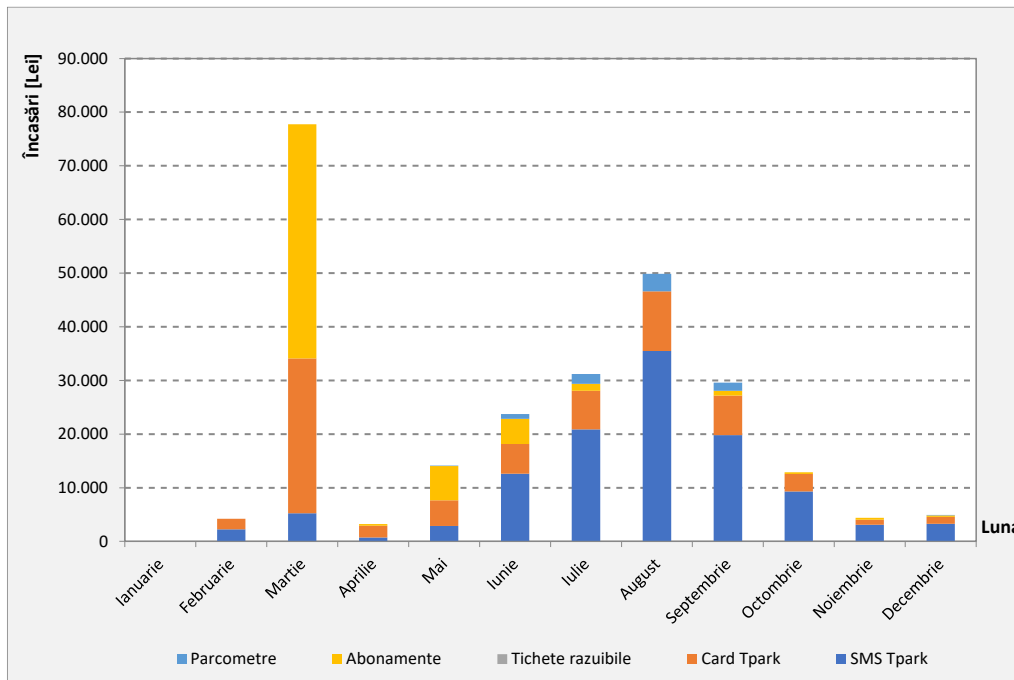


Figura 2.38. Încasări lunare pe tip de sistem de tarifyare, 2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

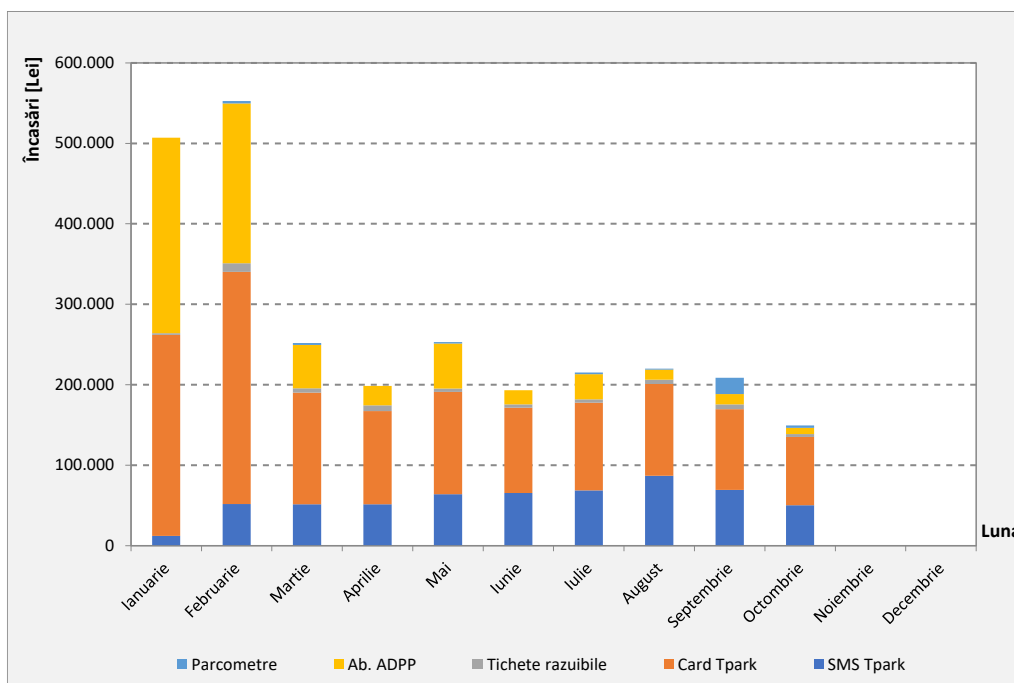


Figura 2.39. Încasări lunare pe tip de sistem de tarifyare, 2021.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



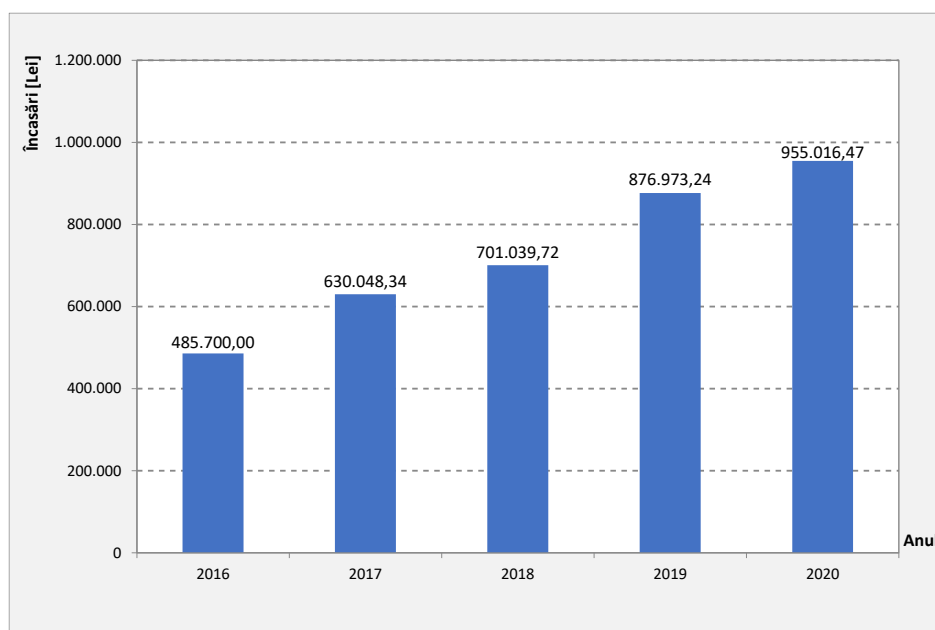
Privitor la parcările de reședință, potrivit **Regulamentului de organizare și funcționare a parcărilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Alba Iulia** aprobat prin HCL nr. 76/ 2010, modificat prin HCL 309/ 2017 și HCL 123/ 2018, atribuirea unui loc de parcare este valabilă pe o perioadă de 12 luni pe bază de abonament, beneficiarul având obligația să achite contravaloarea integrală a taxei anuale aferente locului de parcare la data atribuirii acestuia, la sediul Serviciului Administrarea Domeniului Public și Privat din subordinea Consiliului local al municipiului Alba Iulia.

Staționarea autoturismelor este permisă contra cost, percepându-se o taxă anuală în cuantum de 120 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoanele fizice și în cuantum de 240 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoanele juridice, taxă care poate fi modificată prin hotărâri ale Consiliului local al municipiului Alba Iulia.

Taxa pentru persoanele juridice se va aplica începând cu data prelungirii dreptului de folosință al acestora asupra locurilor de parcare pe care le dețin. Beneficiarii locurilor de parcare au dreptul exclusiv de a folosi locul de parcare de luni până vineri între orele 16.00 - 08.00, iar sâmbăta și duminica pe tot parcursul zilei. Între orele 08.00 - 16.00, de luni până vineri, locurile de parcare pot fi utilizate liber, de către orice persoană. Persoanele cu dizabilități sau reprezentanții legali ai acestora precum și persoanele juridice au dreptul de a utiliza locul de parcare permanent (24h/zi 7 zile/săptămână). Aceste locuri de parcare sunt marcate cu culoarea albastră.

În ceea ce privește situația veniturilor din închirierea locurilor de parcare de reședință, în perioada 2016-2020 s-au încasat 3.648.777,77 lei . Din analiza variației anuale a veniturilor încasate se observă o creștere continuă în perioada analizată (figura 2.40).

Figura 2.40.
Încasări parcare reședință 2016-2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.



Actualmente, se află în consultare publică **Regulamentul de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință din municipiul Alba Iulia** prin care au fost formulate propuneri privind modificarea actualului Regulament printre care principale sunt următoarele:

- abonamente doar pentru autovehicule cu revizie tehnică;
- utilizatorul să aibă domiciliul/ reședința/ sediul/ punct de lucru pe proprietatea pe care se solicită locul de parcare;
- parcări cu aprovizionare pentru spațiile comerciale;
- abonamentele să fie valabile și pentru autoutilitare mici, sub 3000 kg sarcină maximă autorizată;
- abonamente emise pentru autovehicule înmatriculate în România;
- actele de folosință pentru autohevicele încheiate în formă autentică;
- abonamente pentru persoane juridice fără obligativitatea deținerii unui autovehicul;
- atribuirea locurilor de parcare și persoanelor fizice și juridice care locuiesc sau își desfășoară activitatea într-o casă și nu au posibilitatea de a parca autovehiculul pe proprietatea respectivă.

Conform noului Regulament staționarea autovehiculelor este permisă contra cost, percepându-se o taxă anuală de 135 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoane fizice și 270 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoane juridice, taxă ce se modifică prin hotărâri ale Consiliului Local al municipiului Alba Iulia.

Parcările de reședință se închiriază numai pentru autohevicele cu sarcină maximă autorizată mai mică de 3000 kg, înmatriculate în România.

În prezent, se află în execuție proiectul **Amenajare pistă de biciclete și reglementare circulației pe strada Viilor** prin care se propune amenajarea parcarii din fața S.C. Apulum S.A, obținându-se 150 locuri parcare după reorganizarea acesteia.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei rețelei stradale sunt:

- *rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată fiind racordată la rețeaua Trans-Europeana de Transport Centrală (TEN-T Core);*
- *există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *existența sectoarelor stradale de legătură nemodernizate, a căror suprafață de rulare este în stare degradată;*
- *afectarea conectivității rețelei stradale de către rețeaua de transport feroviar;*

- lipsa unei variante de ocolire pe latura de nord;
- conexitate redusă a rețelei în zona de sud;
- ponderea ridicată a străzilor nemodernizate din totalul grafului rețelei;
- tendința de reducere a numărului de accidente și de persoane rănite în accidente de circulație conturată în ultimii ani.

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudețean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Alba, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR - SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Brașov, iar operarea este asigurată de operatorii publici CFR Călători și Regio Călători.

2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local din Municipiul Alba Iulia este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață - autobuz.

Serviciul de transport public local este delegat către operatorul de transport Societatea de Transport Public S.A. Alba Iulia, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 26/48/07.01.2021, încheiat cu Asociația Intercomunitară de Dezvoltare Alba Iulia - Transport Local (AIDA-TL), care include Municipiul Alba Iulia și 7 comune. Contractul respectă în totalitate prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, transpuse în cadrul normativ național prin Ordinul comun ANRSC-ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane.

Pe durata contractului de delegare, operatorul beneficiază de dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local de persoane cu autobuze, efectuat prin curse regulate, pe traseele atribuite.

Societatea de Transport Public S.A. Alba Iulia are ca principal obiect de activitate "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători" (cod CAEN 4931).

Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2010-2020 este reprezentată în figura 2.41. Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2019 (39.037.827 lei), iar cea minimă în anul 2010 (25.544.104 lei). Activitatea din anul 2020 a fost afectată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

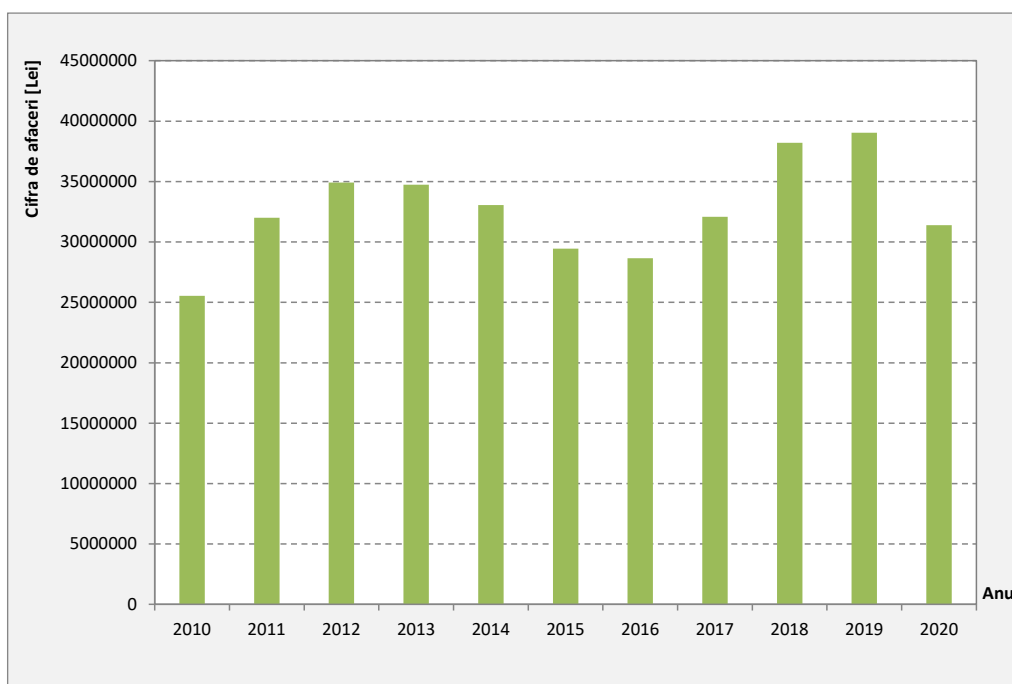


Figura 2.41. Cifra de afaceri, STP S.A. Alba Iulia, 2010-2020.

Sursa datelor: www.listafirme.ro.

Serviciul de transport public local operat de către Societatea de Transport Public S.A. Alba Iulia, deservește 42 linii cu următoarele caracteristici:

Tabelul 2.10. Trasee transport public local. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
101	Gară - Cimitirul Eroilor II - Izvorului II - Recea 4 - Recea 3 - Recea 2 - Recea 1 - SGA - Lalelelor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Cloșca II - Horea II - Hotel Cetate II - Horea II - Primărie -	25	8	16,5

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
	Centru (Romtelecom) - Casa Armatei - Horea - Cloșca - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Lalelelor - SGA - Recea 1 - Recea 2 - Recea 3 - Recea 4 - Izvorului I - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară			
102	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Cloșca II - Hotel Cetate II - Horea II - Primărie - Centrul de zi pentru vârstnici - Casa Armatei - Horea - Cloșca - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	17	-	13
103	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	143	104	9
103A Dus/ 104A Intors	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Căminul pentru persoane vârstnice - Pinului - Schitul Sf. Lazăr - Căminul pentru persoane vârstnice - Revoluției 1989 II - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 II - Casa de pensii - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu II - Gară	14	4	18
104	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 II - Casa de pensii - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu II - Gară	142	99	9
105 Dus/ 106 Intors	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 II - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Ipec I - Rekord - Gemina - Ipec II - Netuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	26	17	14
106 Dus/ 105 Intors	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Ipec I - Rekord - Gemina - Ipec II - Netuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	34	13	14
107	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant II - Barabant IV - Barabant V - Barabant VI - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	31	12	12

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
107A Dus/ 107B Intors	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 I - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant II - Barabant IV - Barabant V - Barabant VI - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	5	-	17
108	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 II - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant Izvor - Saturn - Barabant Izvor - Barabant II - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	4	-	18
108A	Gară - Sc Av Iancu - Centru - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant Izvor - Saturn - Barabant Izvor - Barabant II - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	4	-	18
108B	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Moților II - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant Izvor - Saturn - Barabant Izvor - Barabant II - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Casa Armatei - Moților I - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	2	4	20
109	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Barabant I - Barabant II - Barabant Izvor - Saturn - Barabant Izvor - Barabant II - Barabant VII - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Piața Alassandria - Sc. Av. Iancu - Gară	2	-	14
110	Gară - Sc. Av. Iancu - Centru (Romtelecom) - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 3 I - Ardealul - Profi - Kaufland - Moților Miceștil - Grădinița Noastră - Micești I - Micești II - Micești III - Micești Grădinița IV - Micești Monument V - Micești VI - Moților Micești II - Moților IV - Stadion - Alsting - Ampoi 3 II - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Piața Alassandria - Sc. Av. Iancu - Gară	48	15	18
111	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - SGA - Transavia - Pâclișă 1 - Pâclișă 2 - Pâclișă 3 - Pâclișă (cap linie) - Pâclișă 3 - Pâclișă 2 - Pâclișă 1 - Transavia - OGA - Încoronării I -	26	16	15

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
	Cimitirul Eroilor I - Gară			
112	Gară - Partoș 1 I - Partoș Pod 2 I - ELIT - Partoș pod 2 II - Partoș 1 II - Gară	9	4	12
113	Centru - Gară - Partoș 1 I - Partoș Pod 2 I - Oarda dispensar - Oarda Armoniei - Garoafelor 1 - Garoafelor 2 - Garoafelor 3 - Cocorilor - Oarda de Sus 1 I - Oarda de Sus 2 I - Oarda de Sus Cap linie - Oarda de Sus 2 II - Oarda de Sus 1 II - Oarda de Jos transformator - Oarda Magazin - Partoș pod 2 II - Partoș 1 II - Gară - Centru	36	22	13
114	Gară - Centru - Ampoi 3 - Cetate - Apulum - Gară	29	13	14
115	Gară - Cetate - Mărășești - VCST - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Avram Iancu - Gară	8	6	16
116	Ardealul - Profi - Mercur - Piața - Cloșca I - Universitate - Hotel Cetate - Horea I - Moșilor I - Stadion - Alsting	5	-	6
117	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 I - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Ipec I - Linia 121, 122, 123	5	3	18
118	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 I - Ampoi 1 - Rodex - Linia 122	4	-	12
119	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 I - Ampoi 1 - Ambient - Rekord - Linia 121, 122	9	-	12
120	Gară - Cimitirul Eroilor II - Încoronării II - Platoul Romanilor - Sf. Ecaterina II - Spital II - Piața II - Mercur II - Stadion - Alsting - Ampoi 3 I - Ampoi 1 - Ambient - SEWS - Linia 121, 122, 123	8	2	18
121, 122, 123	Gară - Centru - P.C. - Sc. Moara Grecilor - Sc. 2 - Centru - Gară	22	17	10
301	Autogară - Piața Consiliului Europei - Partoș 1 I - Partoș Pod 2 I - Oarda Dispensar - Oarda Transformator - Limba 1 - Limba 2 - Ciugud 1 - Ciugud 2 - Ciugud 3 - Șeușa 1 - Șeușa 2 - Șeușa 3 - Șeușa 2 - Șeușa 1 - Ciugud 3 - Ciugud 2 - Ciugud 1 - Limba 2 - Limba 1 - Oarda de Jos Transformator - Oarda de Jos magazin - Partoș Pod 2 II - Partoș 1 II - Autogară	29	13	26
302	Gară - Piața Consiliului Europei - Mărășești 1 - Mărășești 2 - Drambar pod - Teleac 1 - Teleac 2 - Hapria 1 - Hapria 2 - Hapria 1 - Teleac 2 - Teleac 1 - Drambar pod - Mărășești 2 - Mărășești 1 - Piața Consiliului Europei - Gară	27	12	22

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
304	Gară - Piața Consiliului Europei - Mărășești 1 - Mărășești 2 - Drambar pod - Teleac 1 - Teleac 2 - Totoi 1 - Totoi 2 - Totoi 1 - Teleac 2 - Teleac 1 - Drambar pod - Mărășești 2 - Mărășești 1 - Piața Consiliului Europei - Gară	14	-	24
305	Gară - Piața Consiliului Europei - Moților I - Kaufland - Moților Micești I - Micești monument - Sard benzinărie - Sard Barieră - Sard magazin - Sard barieră - Sard benzinărie - Micești monument - Micești VI - Micești IV - Stadion - Alsting - Ampoi 3 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu L 104 - Gară	3	-	22
306	Gara - Piata Consiliului Europei - Moților I - Kaufland - Moților Micești I - Micești monument - Sard benzinărie - Sard barieră - Sard magazin - Ighiu Centru - Sard magazin - Sard barieră - Sard benzinărie - Micești monument - Micești VI - Micești IV - Moților - Piața Consiliului Europei - Gară	4	-	30
401	Gară - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Ipec I - Rekord - Gemina - Sântimbru fabrică - Transavia Oiejdea - Oiejdea ramificație - Galda de Jos ramificație - Galda de Jos 1 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos școală - Galda de Jos cap de linie - Galda de Jos școală - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 1 - Galde de Jos ramificație - Oiejdea ramificație - Sântimbru fabrică - Ipec II - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Casa Armatei - Moților I - Mercur I - Piața I - Spital I - Sf. Ecaterina I - Revoluției 1989 I - Ghe. Pop de Băsești - Încoronării I - Cimitirul Eroilor I - Gară	9	4	38
402	Gară - Piața Consiliului Europei - Moților I - Kaufland - Moților Micești I - Micești monument - Șard benzinărie - Șard barieră - Șard magazin - Ighiu centru - Ighiu 2 - Telna 1,2,3,4 - Ighiu 2 - Ighiu centru - Șard magazin - Șard barieră - Șard benzinărie - Micești monument - Micești VI - Micești IV - Moților - Piața Consiliului Europei - Gară	16	7	34
403	Gară - Piața Consiliului Europei - Moților I - Kaufland - Moților Micești I - Micești monument - Șard benzinărie - Șard barieră - Șard magazin - Ighiu moară - Ighiu târg - Bucerdea 1,2,3,4,5 - Ighiu târg - Ighiu moară - Șard magazin - Șard barieră - Șard benzinărie - Micești monument - Micești VI - Micești IV - Moților - Piața Consiliului Europei - Gară	8	-	34
404	Gară - Piața Consiliului Europei - Moților I - Kaufland - Moților Micești I - Micești monument - Șard benzinărie - Șard barieră - Șard magazin - Ighiu centru - Ighiu 3 - Ighiel 1,2,3,4 - Ighiu 3 - Ighiu centru - Șard magazin - Șard barieră - Șard benzinărie - Micești monument - Micești VI - Micești IV - Moților - Piața Consiliului Europei - Gară	22	6	36
406	Gară - Sc Av. Iancu - Romtelecom - Unirea Sinagoga - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Teleac 1 -	4	-	38

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
	Teleac 2 - Dumitra - Teleac 2 - Teleac 1 - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea Magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară			
501	Gară - Piața Consiliului Europei - Moșilor I - Kaufland - Moșilor Micești I - Micești V - Șard benzinărie - Șard barieră - Șard magazin - Ighiu 1 - Ighiu târg - Bucerdea 1 - Craiva - Cricău conac - Cricău pod - Cricău răscruce - Cricău cap de linie - Cricău răscruce - Cricău pod - Cricău conac - Craiva - Bucerdea 1 - Ighiu târg - Ighiu 1 moară - Șard magazin - Șard barieră - Șard benzinărie - Micești V - Micești VI - Micești Moșilor - Moșilor II - Piața Consiliului Europei - Gară	8	4	42
502	Gară - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Sântimbru fabrică - Transavia - Oiejdea ramificație - Galda de Jos ramificație - Galda de Jos 1 - Galda de Jos 2 centru - Galda de Jos 3 - Tibru 1 - Tibru 2 - Tibru 3 - Tibru 3 - Tibru 2 - Tibru 1 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 1 - Galda de Jos ramificație - Oiejdea ramificație - Sântimbru fabrică - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	7	1	46
503	Gara - Piața Consiliului Europei - Moșilor I - Kaufland - Moșilor Micești I - Micești V - Șard benzinărie - Șard barieră - Șard magazin - Ighiu 1 - Ighiu târg - Bucerdea 1,2,3,4,5,4,3,2,1 - Craiva - Cricău conac - Cricău pod - Cricău răscruce - Cricău cap de linie - Cricău răscruce - Cricău pod - Cricău fântână - Cricău ramificație - Galda - Tibru 1 - Tibru 2 - Tibru 3 - Cricău cap de linie - Cricău răscruce - Cricău pod - Cricău conac - Craiva - Bucerdea 1,2,3,4,5,4,3,2,1 - Ighiu târg - Ighiu 1 moară - Șard magazin - Șard barieră - Șard benzinărie - Micești V - Micești VI - Micești Moșilor - Moșilor II - Piața Consiliului Europei - Gară	12	8	46
504/506	Gara - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Sântimbru fabrică - Sântimbru sat - Galtiu - Coșlariu - Mihalt - Obreja - Mihalt - Coșlariu - Galtiu - Sântimbru sat - Sântimbru fabrică - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	26	16	50
601	Gară - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Sântimbru fabrică - Transavia - Oiejdea ramificație - Galda de Jos ramificație - Galda de Jos 1 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 4 - Mesentea 1 - Mesentea 2 - Benic - Galde de Sus 1 - Galda de Sus 2 - Galda de Sus 3 - Poiana Galdei - Galda de Sus 3 - Galda de Sus 2 - Galda de Sus 1 - Benic - Mesentea 2 - Mesentea 1 - Galda de Jos 4 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 1 - Galda de Jos ramificație - Oiejdea	17	8	58

Nr. crt.	Denumire traseu	Număr curse Luni-Vineri	Număr curse Sâmbătă-Duminică	Lungime cursă [km]
	ramificație - Sântimbru fabrică - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară			
602	Gară - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Sântimbru fabrică - Transavia - Oiejdea ramificație - Galda de Jos ramificație - Galda de Jos 1 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 4 - Mesentea 1 - Mesentea 2 - Benic - Cetea 1,2 - Benic - Mesentea 2 - Mesentea 1 - Galda de Jos 4 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 1 - Galda de Jos ramificație - Oiejdea ramificație - Sântimbru fabrică - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	15	4	54
701	Gară - Piața Consiliului Europei - Alba Mall - Ampoi 1 - Pompieri - Ambient - Gemina - Sântimbru fabrică - Transavia - Oiejdea ramificație - Galda de Jos ramificație - Galda de Jos 1 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 4 - Mesentea 1 - Mesentea 2 - Benic - Galde de Sus 1 - Galda de Sus 2 - Galda de Sus 3 - Poiana Galdei - Pârâul lui Petre - Tecșești - Roica - Întregalde Modolești - Întregalde magazin - Întregalde Florești pod - Întregalde magazin - Întregalde Modolești - Roica - Tecșești - Pârâul lui Pătru - Poiana Galdei - Galda de Sus 3 - Galda de Sus 2 - Galda de Sus 1 - Benic - Mesentea 2 - Mesentea 1 - Galda de Jos 4 - Galda de Jos 3 - Galda de Jos 2 - Galda de Jos 1 - Galda de Jos ramificație - Oiejdea ramificație - Sântimbru fabrică - Ipec - Nettuno - Resial - Aprohorea - Ampoi 2 - Casa de Pensii - Unirea magazin - Piața Alessandria - Sc. Av. Iancu - Gară	4	2	82

Reprezentarea grafică a rețelei de transport public local a Municipiului Alba Iulia este reprezentată în figura 2.42.

O altă componentă a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public este reprezentată de stații. La nivelul Municipiului Alba Iulia funcționează un număr de 137 stații din cele 267 prezente la nivelul localităților deservite de serviciul operat de STP S.A. Alba Iulia. Aceste stații sunt încadrate în 7 zone tarifare conform figurii 2.43.

Se observă deservirea teritorială deficitară în zona de NV a localității, în cartierele Micești (la vest de traseul DN 74), Orizont și Bărbant.

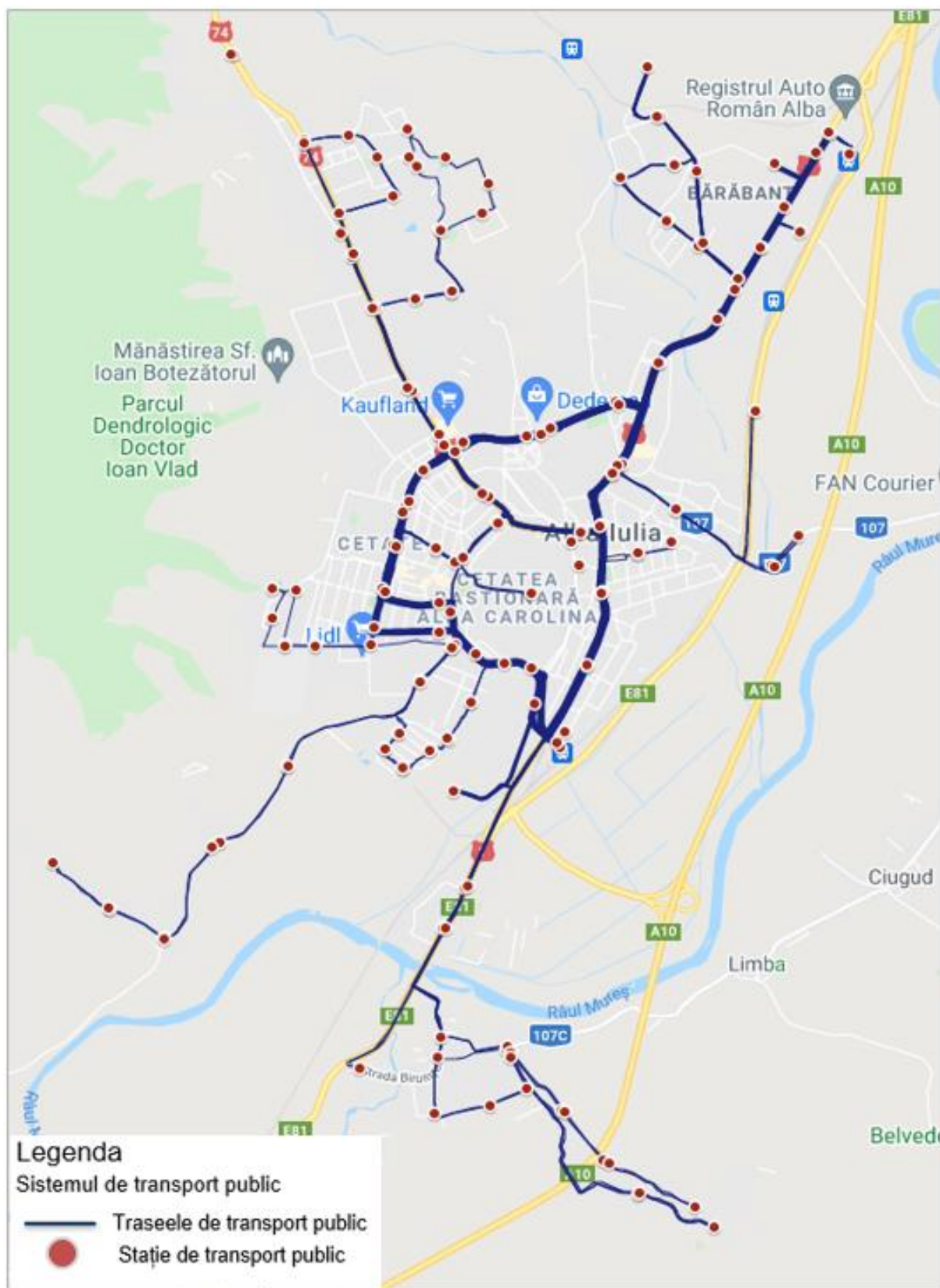


Figura 2.42. Traseele de transport public local.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



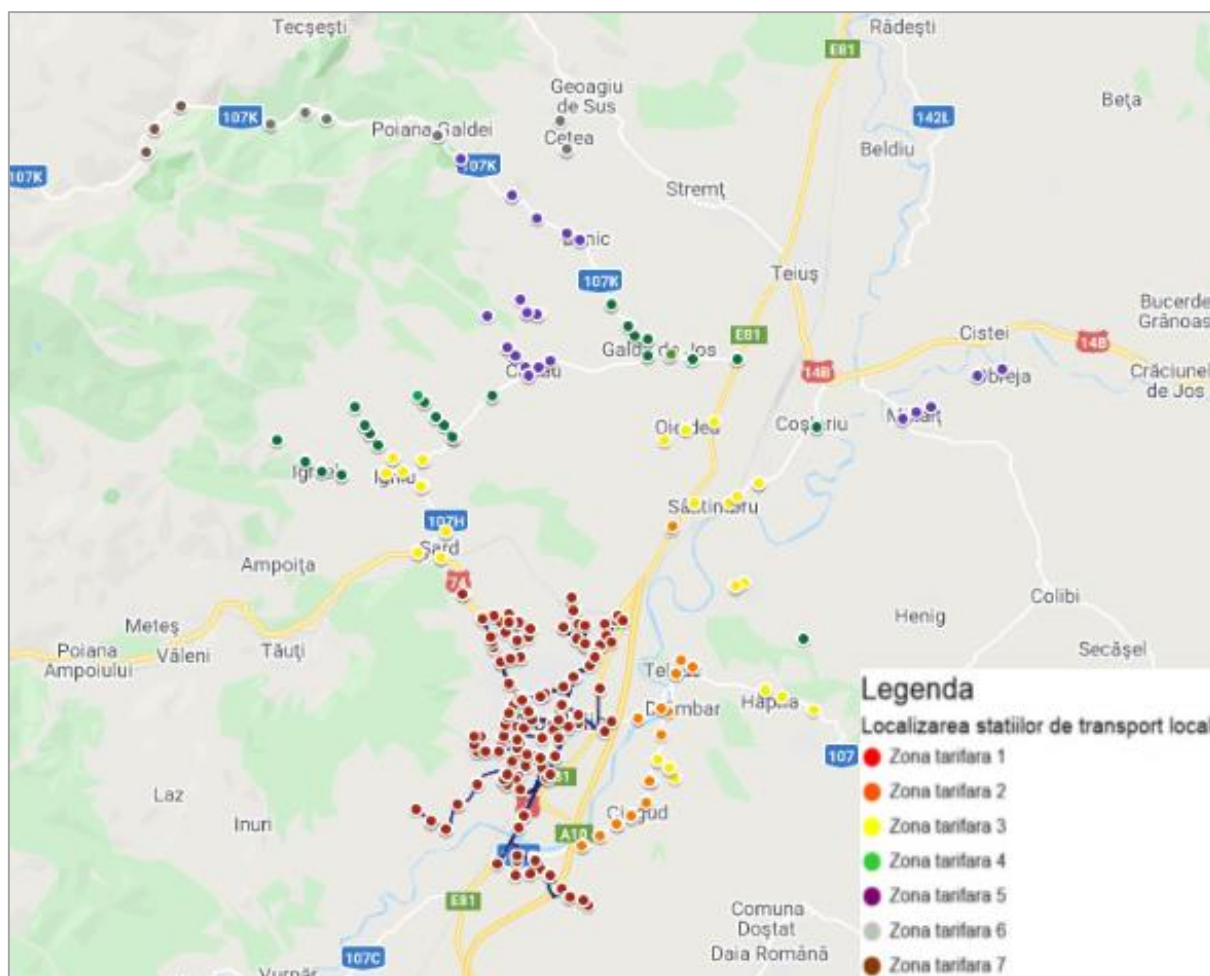


Figura 2.43. Localizarea stațiilor de transport public local. Sursa datelor: STP S.A. Alba Iulia.

La nivelul rețelei de transport public se întâlnesc atât stații amenajate cu adăposturi pentru călători (figura 2.44), cât și stații reprezentate numai prin sisteme de semnalizare verticală, fără să existe informații cu privire la traseele care utilizează stația respectivă sau la programul de circulație (figura 2.45).

Amplasarea stațiilor de transport public pe drumul național, fără alveole constituie deficiențe majore din punct de vedere al siguranței circulației. Lipsa dotărilor (adăposturi pentru călători, locuri de așteptare) și a sistemelor de informare contribuie la înregistrarea unei atractivități reduse a modului de transport public. Această situație susține utilizarea intensă a autoturismelor, care este însoțită impact negativ asupra mediului.



Figura 2.44. Stații de transport public cu adăpost pentru călători (exemplificare).



Figura 2.45. Stații de transport public fără dotări pentru călători (exemplificare).

Tarifele aplicate pe fiecare zonă în funcție de traseu și tipul legitimației sunt prezentate în tabelul 2.11.

Tabelul 2.11. Tarife aplicate pentru fiecare zonă. Sursa datelor: STP S.A. Alba Iulia.

De la	Până la	Tip legitimație	Număr călătorii	Cost, lei
Zona 1				
Alba Iulia		Bilet	1	2,5
		Abonament 1 zi	nelimitat	11
		Abonament 5 zile	nelimitat	20
		Abonament 7 zile	nelimitat	22
		Abonament 15 zile	nelimitat	40
		Abonament 1 lună	nelimitat	75

De la	Până la	Tip legitimație	Număr călătorii	Cost, lei
Zona 2				
Alba Iulia	Ciugud	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	48
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	66
		Abonament 1 lună	nelimitat	90
	Drâmbar	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	48
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	66
		Abonament 1 lună	nelimitat	90
	Limba	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	48
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	66
		Abonament 1 lună	nelimitat	90
	Sântimbru	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	64
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	88
		Abonament 1 lună	nelimitat	120
	Teleac	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	48
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	66
		Abonament 1 lună	nelimitat	90
Zona 3				
Alba Iulia	Galtiu	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	90
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	120
		Abonament 1 lună	nelimitat	150
	Hăpria	Bilet	1	5,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	58
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	81
		Abonament 1 lună	nelimitat	110
	Ighiu	Bilet	1	4
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	73
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	103

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



De la	Până la	Tip legitimație	Număr călătorii	Cost, lei
	Oiejdea	Abonament 1 lună	nelimitat	140
		Bilet	1	5,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	58
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	81
		Abonament 1 lună	nelimitat	110
	Sântimbru Sat	Bilet	1	4,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	85
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	120
		Abonament 1 lună	nelimitat	140
	Șard	Bilet - Pod Șard	1	2,5
		Bilet - Barieră Șard	1	3
		Bilet - Magazin Șard	1	3,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	73
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	103
		Abonament 1 lună	nelimitat	140
	Șeușa	Bilet	1	5,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	58
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	81
		Abonament 1 lună	nelimitat	110
	Totoi	Bilet	1	5,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	76
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	107
		Abonament 1 lună	nelimitat	145
Zona 4				
Alba Iulia	Bucerdea	Bilet	1	5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	80
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	110
		Abonament 1 lună	nelimitat	150
	Coșlariu	Bilet	1	5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	100
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	140
		Abonament 1 lună	nelimitat	160
	Craiva	Bilet	1	6

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



De la	Până la	Tip legitimație	Număr călătorii	Cost, lei
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	93
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	127
		Abonament 1 lună	nelimitat	175
	Dumitra	Bilet	1	6
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	85
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	116
		Abonament 1 lună	nelimitat	160
	Galda de Jos	Bilet	1	6
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	64
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	87
		Abonament 1 lună	nelimitat	120
	Ighiel	Bilet	1	5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	80
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	110
		Abonament 1 lună	nelimitat	150
	Mesentea	Bilet	1	6
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	64
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	87
		Abonament 1 lună	nelimitat	120
	Țelna	Bilet	1	5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	80
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	110
		Abonament 1 lună	nelimitat	150
Zona 5				
Alba Iulia	Benic	Bilet	1	6,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	69
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	95
		Abonament 1 lună	nelimitat	130
	Cricău	Bilet	1	6,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	101
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	139
		Abonament 1 lună	nelimitat	190
	Galda de Sus	Bilet	1	6,5

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



De la	Până la	Tip legitimație	Număr călătorii	Cost, lei
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	69
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	95
		Abonament 1 lună	nelimitat	130
	Mihalț	Bilet	1	5,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	105
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	150
		Abonament 1 lună	nelimitat	170
	Obreja	Bilet	1	6
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	110
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	160
		Abonament 1 lună	nelimitat	180
	Tibru	Bilet	1	6,5
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	101
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	139
		Abonament 1 lună	nelimitat	190
Zona 6				
Alba Iulia	Cetea	Bilet	1	7
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	85
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	116
		Abonament 1 lună	nelimitat	160
	Poiana Galdei	Bilet	1	7
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	74
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	102
		Abonament 1 lună	nelimitat	140
Zona 7				
Alba Iulia	Întregalde	Bilet	1	10
		Abonament 2 săptămâni	nelimitat	132
		Abonament 3 săptămâni	nelimitat	182
		Abonament 1 lună	nelimitat	250

Operarea serviciului de transport public de către STP S.A. Alba Iulia, este realizată cu un parc format din 64 autobuze, dintre care 7 de tip M2, 55 de tip M3 și 2 de tip DD.

Impactul asupra mediului este exprimat prin norma de poluare în care se încadrează vehiculul. Din totalul parcului de vehicule 33% se încadrează în normele de poluare Euro 5 și Euro 6, iar restul se încadrează în normele Euro 3 și Euro 4 (figura 2.46).

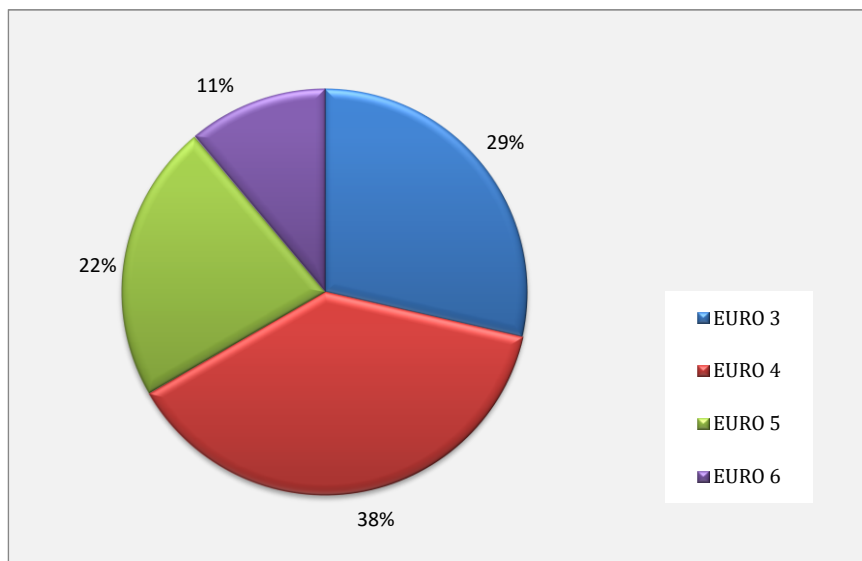


Figura 2.46. Structura parcului de vehicule după norma de poluare. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Mijloacele de transport dispun și de facilități pentru persoanele cu dizabilități, și anume:

- panouri de afișare dinamică;
- sisteme voice box;
- 56 de autobuze cu podea coborâtă (LF).

În ceea ce privește frecvența de circulație, linia 103 este cea care oferă cea mai ridicată frecvență, 143 curse de-a lungul unei zile lucrătoare și 104 curse de-a lungul unei zile nelucrătoare (figurile 2.47 și 2.48).

Intervalul de succedare la ora de vârf de trafic este de 10 minute pentru zilele lucrătoare și 10 minute pentru zilele nelucrătoare.

Numărul anual de călători înregistrați în perioada 2016-2020 s-a ridicat la 21.897.233 călători, valoarea maximă fiind specifică anului 2019 (4.900.502 călători), iar cea minimă anului 2020 (3.085.238 călători). Valoarea specifică anului 2020 este cu 30% mai mică decât în anul anterior, situație generată de pandemia de COVID-19. Variația anuală a numărului de călători este reprezentată în figura 2.49. Referitor la numărul de abonamente pentru elevi înregistrate în perioada septembrie - decembrie 2020, din figura următoare se constată o reducere progresivă începând cu luna octombrie când a fost înregistrată ce mai mare valoare (372 abonamente). La polul opus, cel mai

mic număr de abonamente a fost atins în luna septembrie (95 abonamente), figura 2.50.

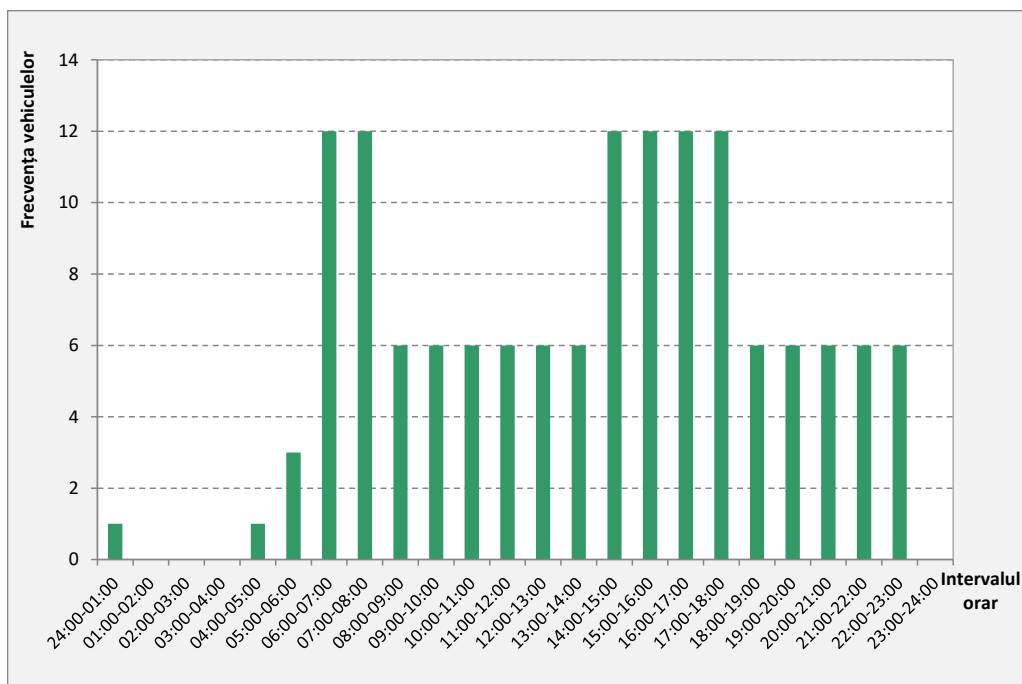


Figura 2.47. Frecvența de circulație orară a liniei 103, zi lucrătoare.
Sursa datelor: STP S.A. Alba Iulia.

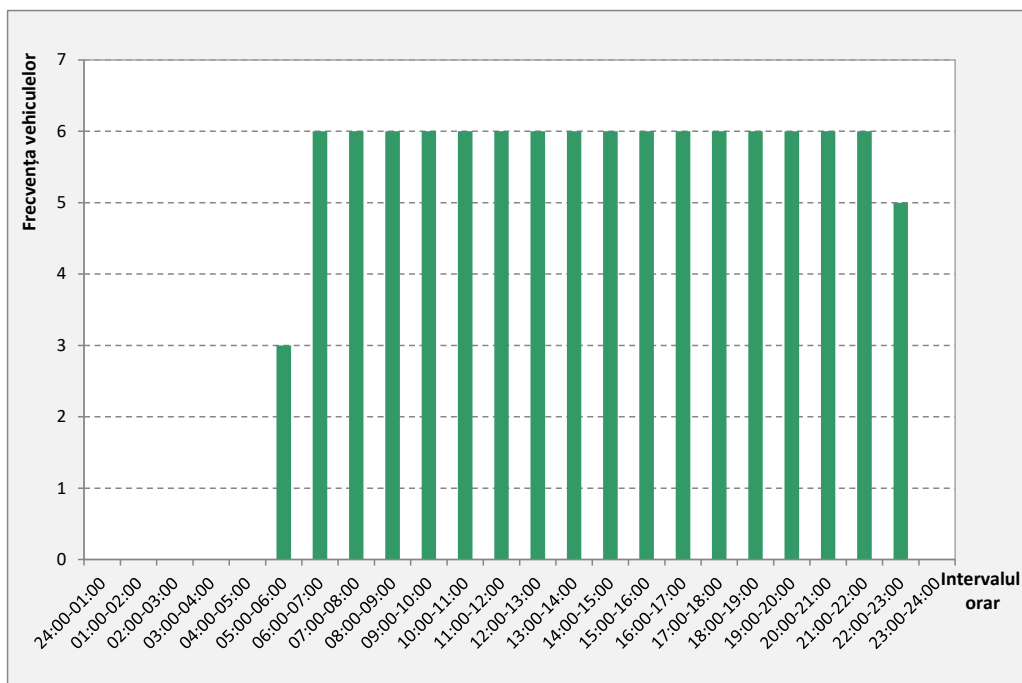


Figura 2.48. Frecvența de circulație orară a liniei 103, zi nelucrătoare.
Sursa datelor: STP S.A. Alba Iulia.

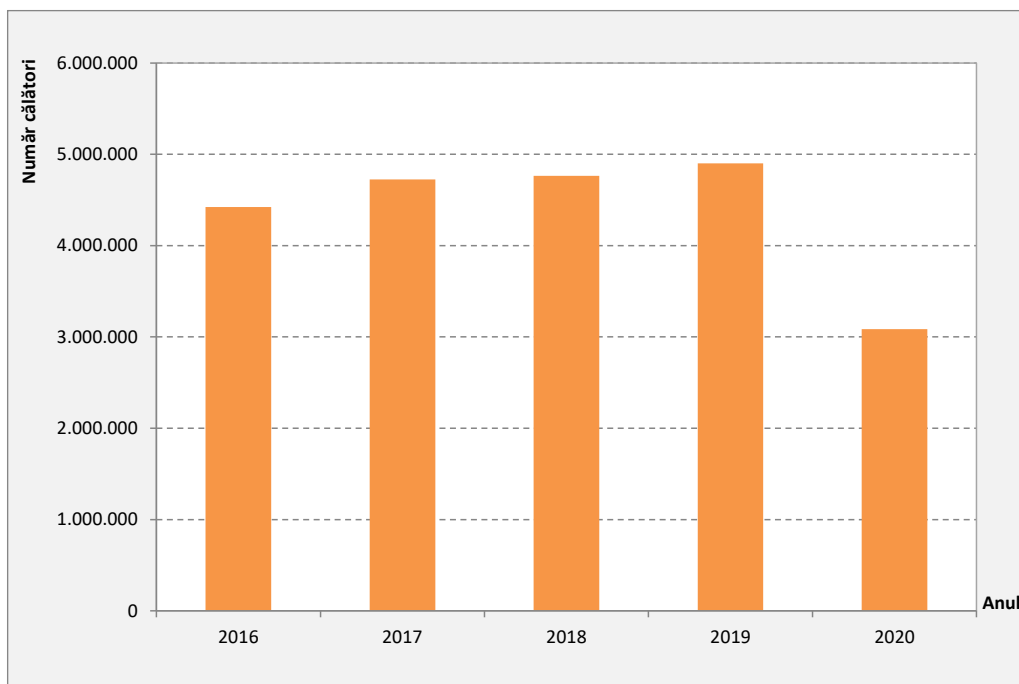


Figura 2.49. Număr călători transport public local, perioada 2016-2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

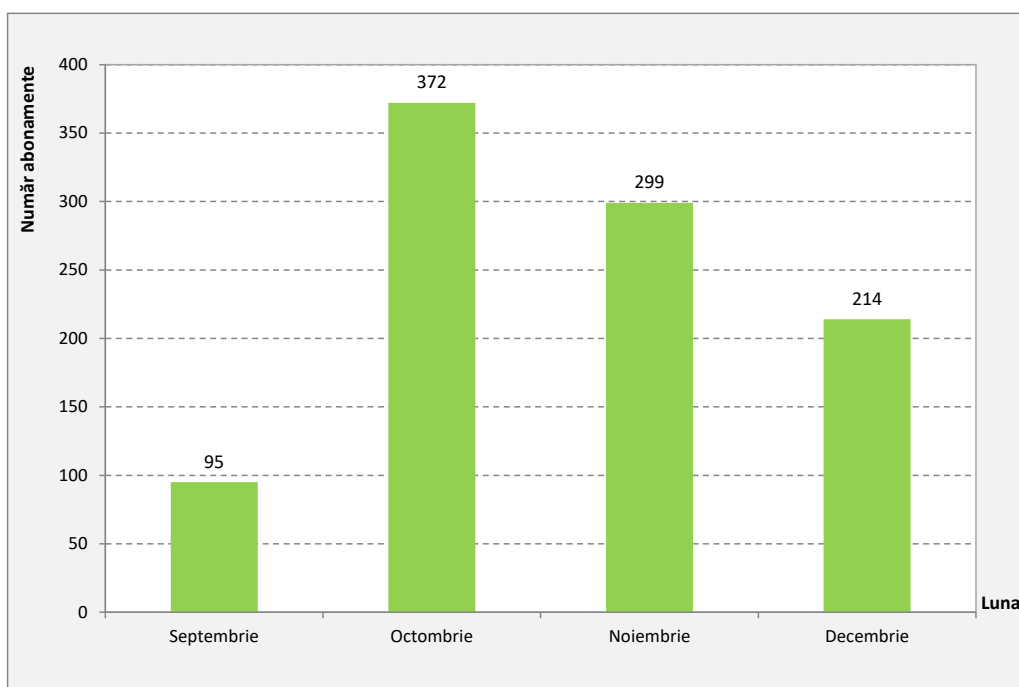


Figura 2.50. Număr abonamente eliberate elevi, perioada septembrie - decembrie 2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

În ceea ce privește variația anuală a numărului de călătorii înregistrate în Municipiul Alba Iulia și celelalte localități componente ale Asociației de Dezvoltare

Intercomunitară de Transport Public (AIDA-TL): Ciugud, Cricău, Galda, Întregalde, Sântimbru 1 și 2 Ighiu și Mihalț, în perioada 2019-2021 s-a instalat o tendință descrescătoare (figura 2.51). Distribuția detaliată pe localitățile componente ale AIDA-TL la nivelul aceleiași perioade, este reprezentată în figura 2.52.

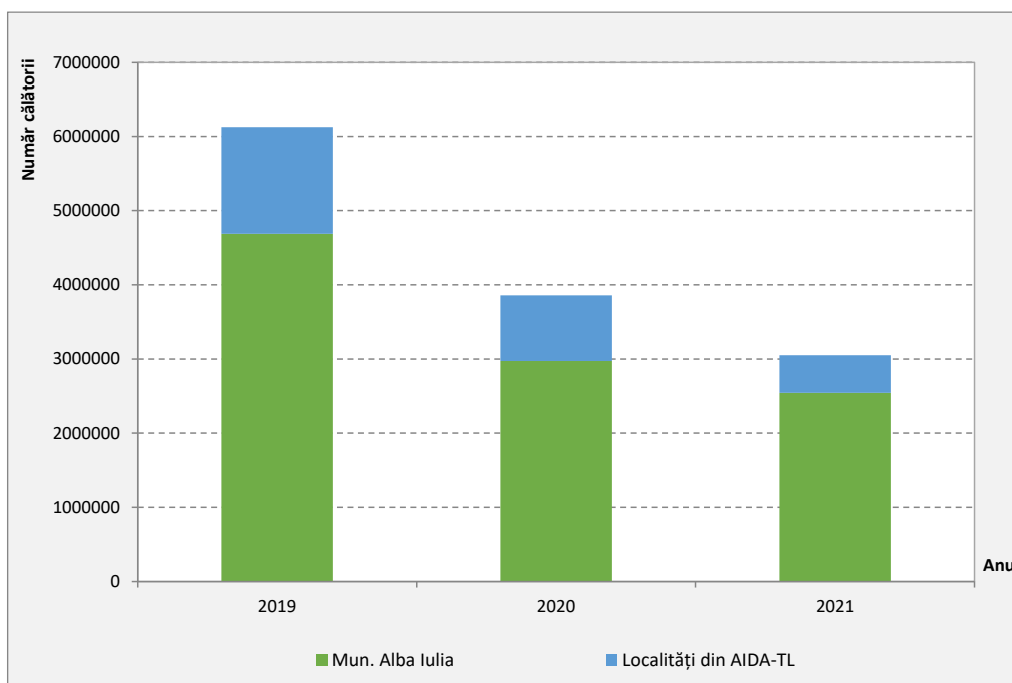


Figura 2.51. Număr călătorii în Mun. Alba Iulia și Localitățile din AIDA-TL, perioada 2019-2021. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

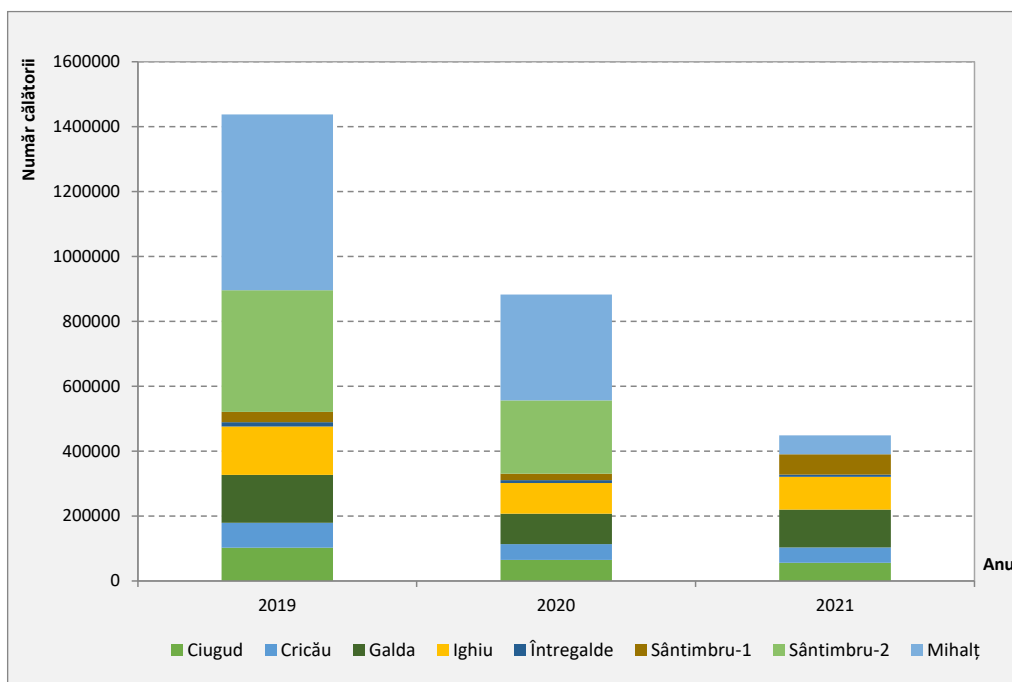


Figura 2.52. Număr călătorii în localitățile componente ale AIDA-TL, perioada 2019-2021.

Reprezentarea grafică a numărului de călătorii cu originea/ destinația în fiecare localitate componentă a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public la nivelul anului 2019 este prezentată în figura 2.53.

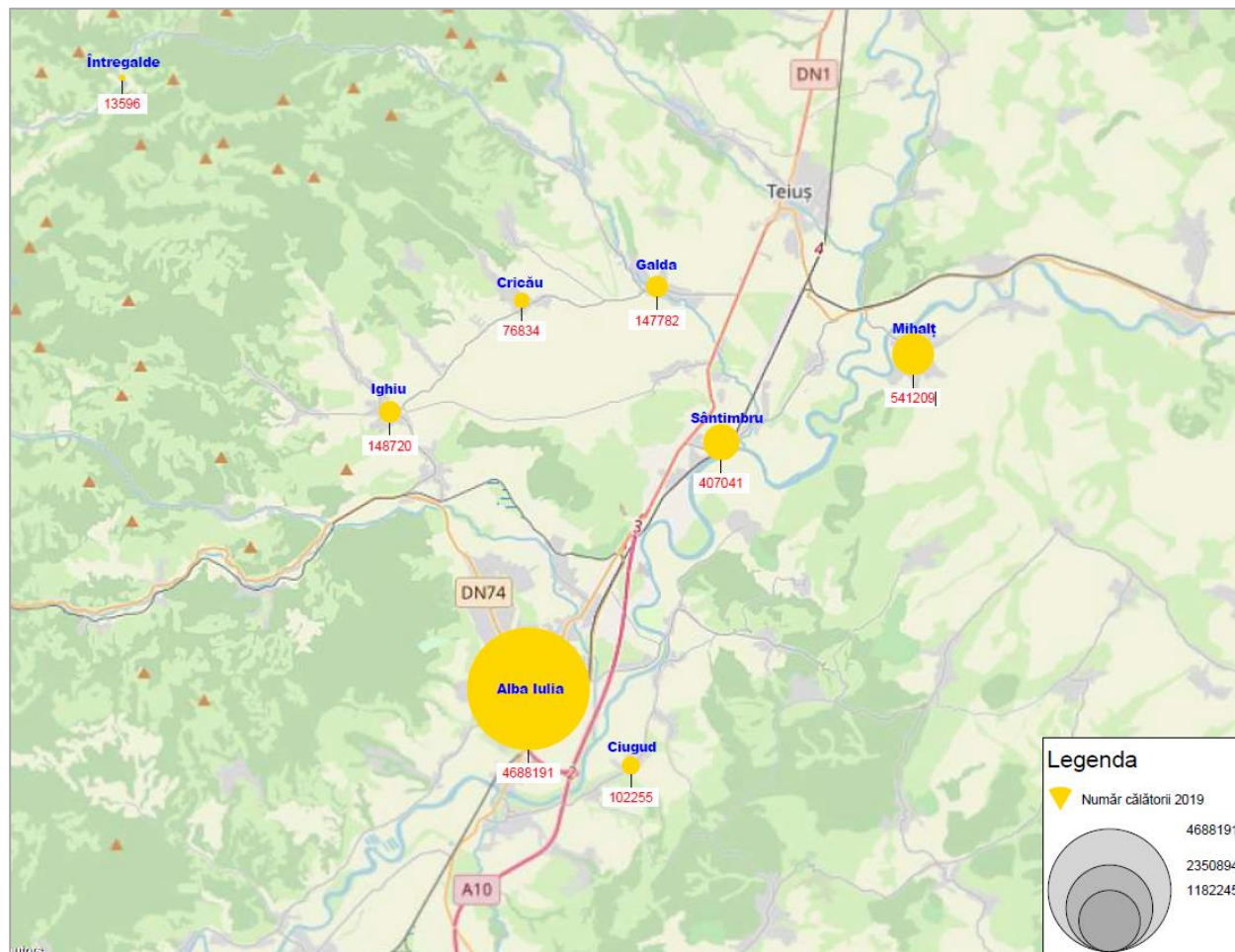


Figura 2.53. Numărul de călătorii cu originea/ destinația în Mun. Alba Iulia și localitățile din AIDA-TL, 2019. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Variația lunară a numărului total de călătorii înregistrate în perioada 2019-2021 este reprezentată în figura 2.54.

În figurile 2.55 - 2.57 este prezentată variația lunară a călătoriilor realizate în Municipiul Alba Iulia și localitățile componente ale AIDA-TL. Se observă că valorile maxime s-au înregistrat în luna noiembrie 2019, ianuarie 2020 și septembrie 2021, în timp ce valorile minime sunt specifice lunilor decembrie 2019, aprilie 2020 și iulie 2021.

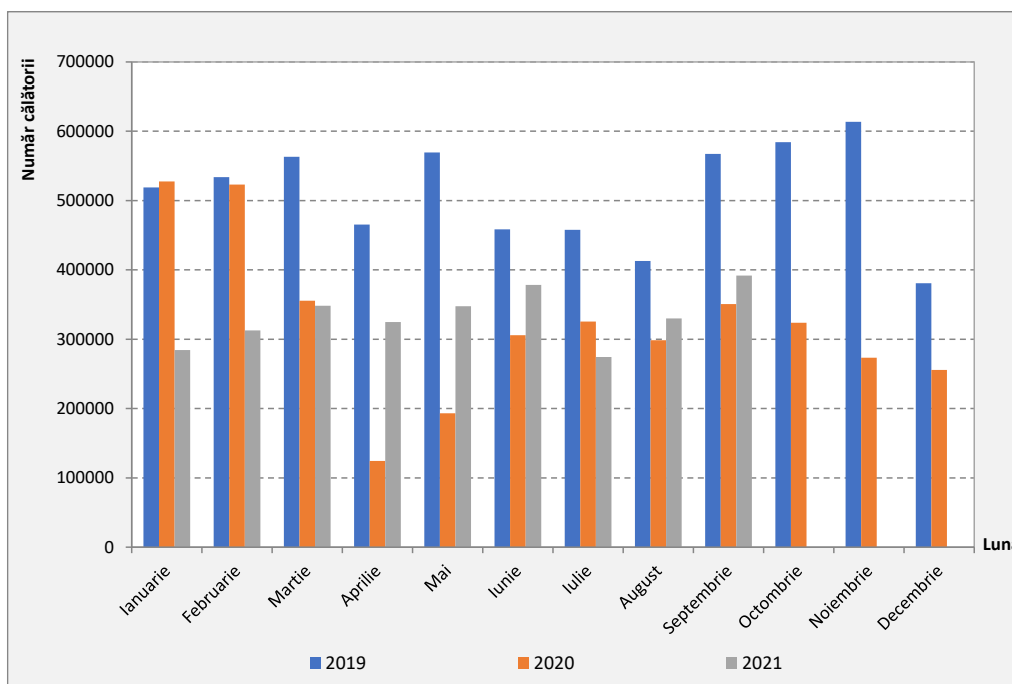


Figura 2.54. Număr călătorii în Mun. Alba Iulia și Localități din AIDA-TL, 2019.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

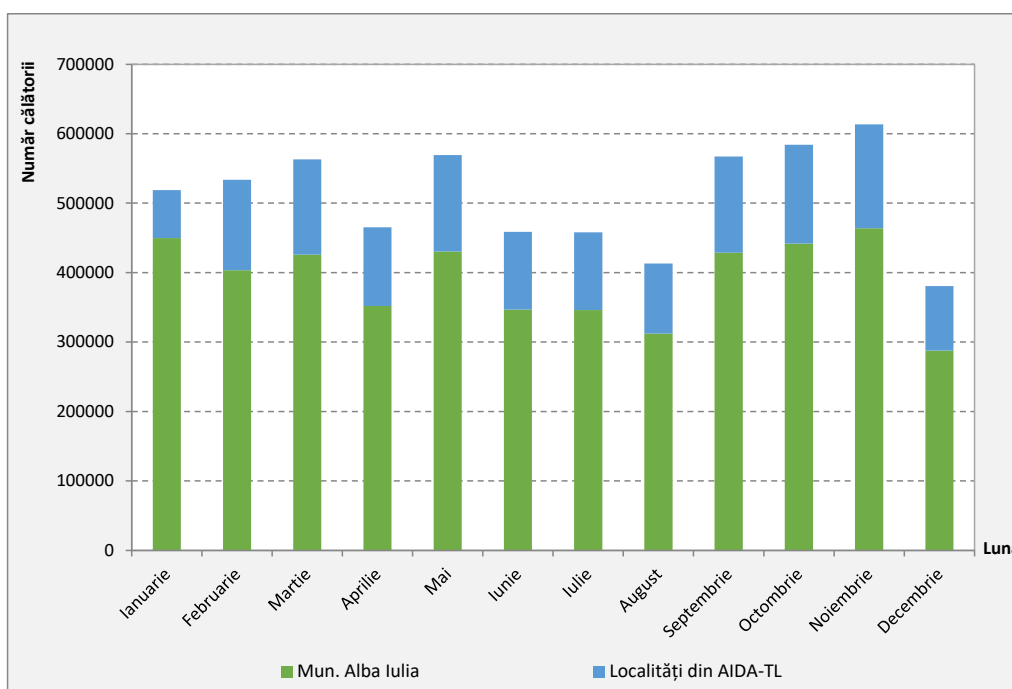


Figura 2.55. Număr călătorii în Mun. Alba Iulia și Localități din AIDA-TL, 2019.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

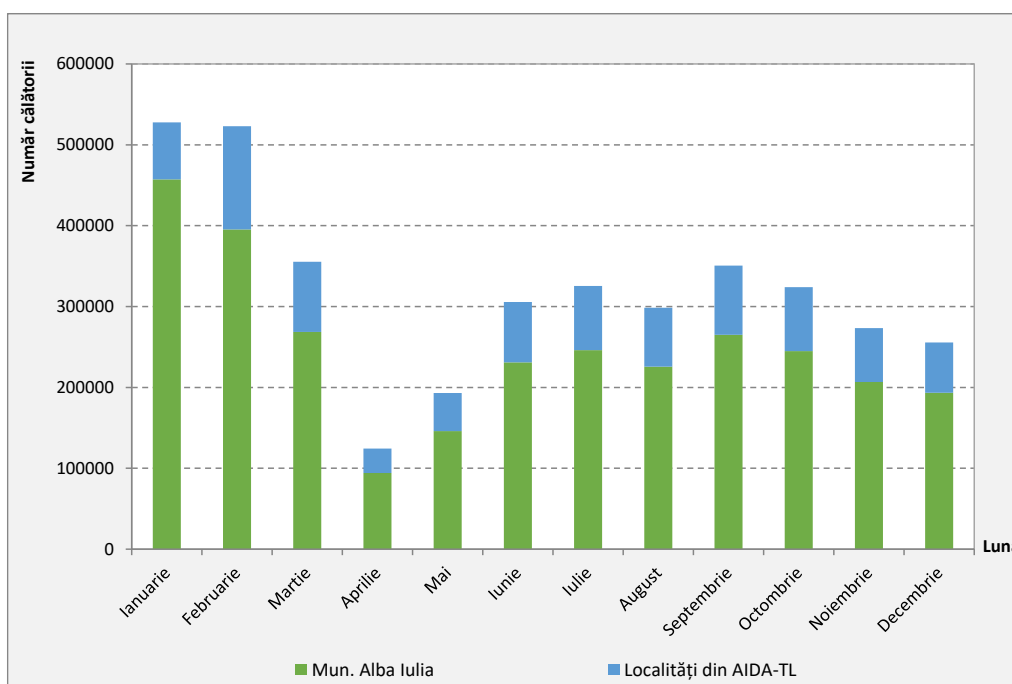


Figura 2.56. Număr călătorii în Mun. Alba Iulia și Localități din AIDA-TL, 2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

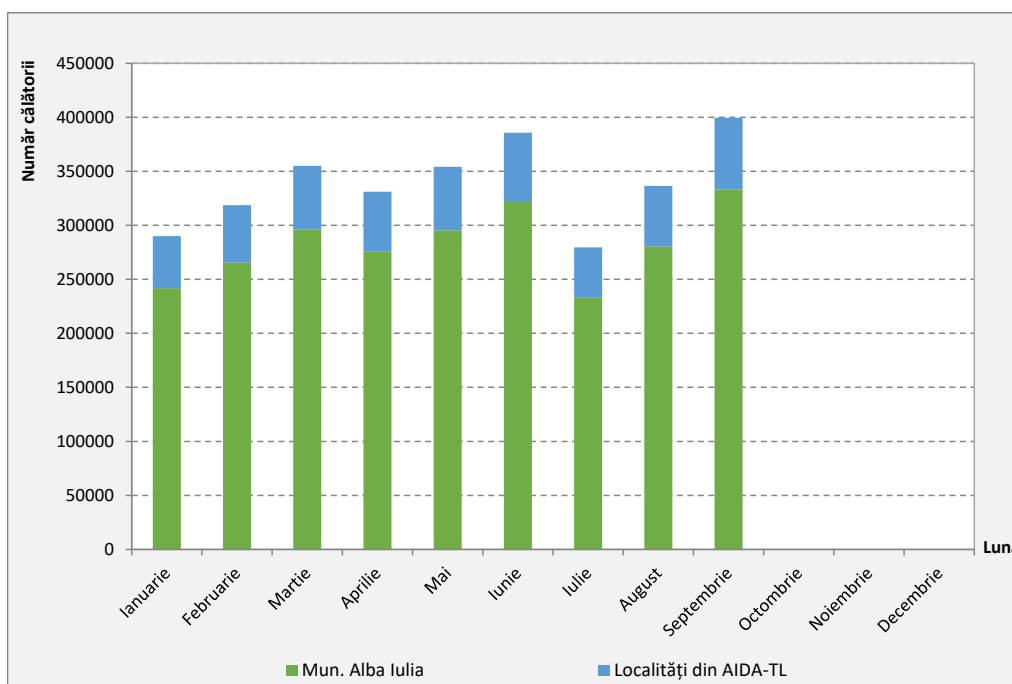


Figura 2.57. Număr călătorii în Mun. Alba Iulia și Localități din AIDA-TL, 2021.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Referitor la numărul de călătorii pe tipuri de legitimații vândute se remarcă faptul că sistemul de validare a cardurilor a fost cel mai utilizat în perioada 2019-2020, urmat

de biletele achiziționate de la casierie, biletele automate și SMS-uri. Per total, în perioada analizată s-a înregistrat o descreștere progresivă (figura 2.58).

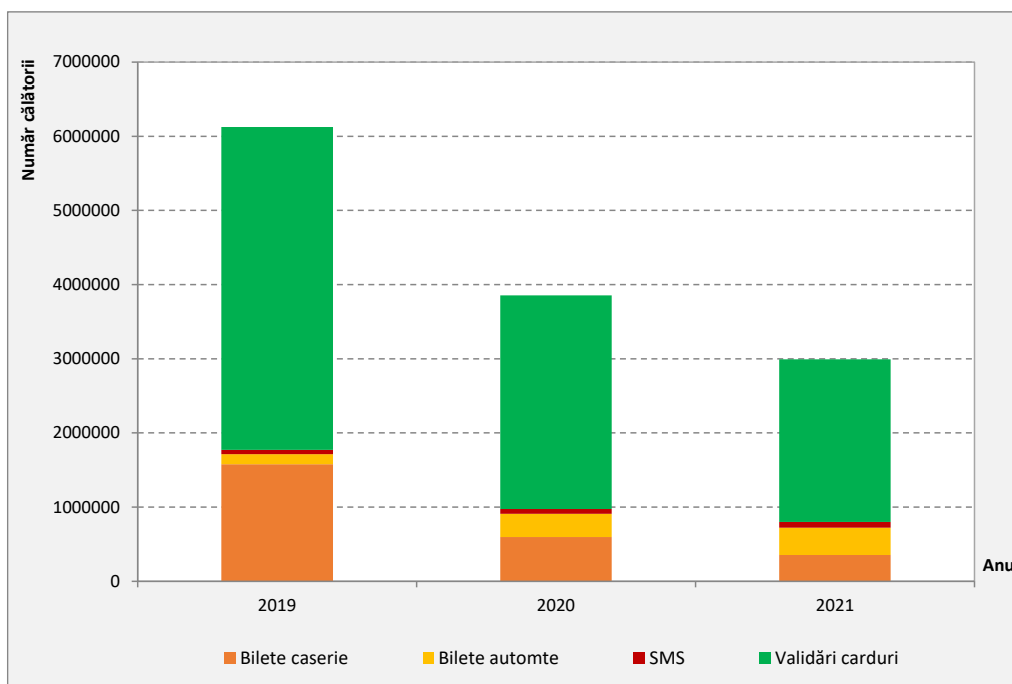


Figura 2.58. Număr călătorii pe tipuri de legitimații, 2019-2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

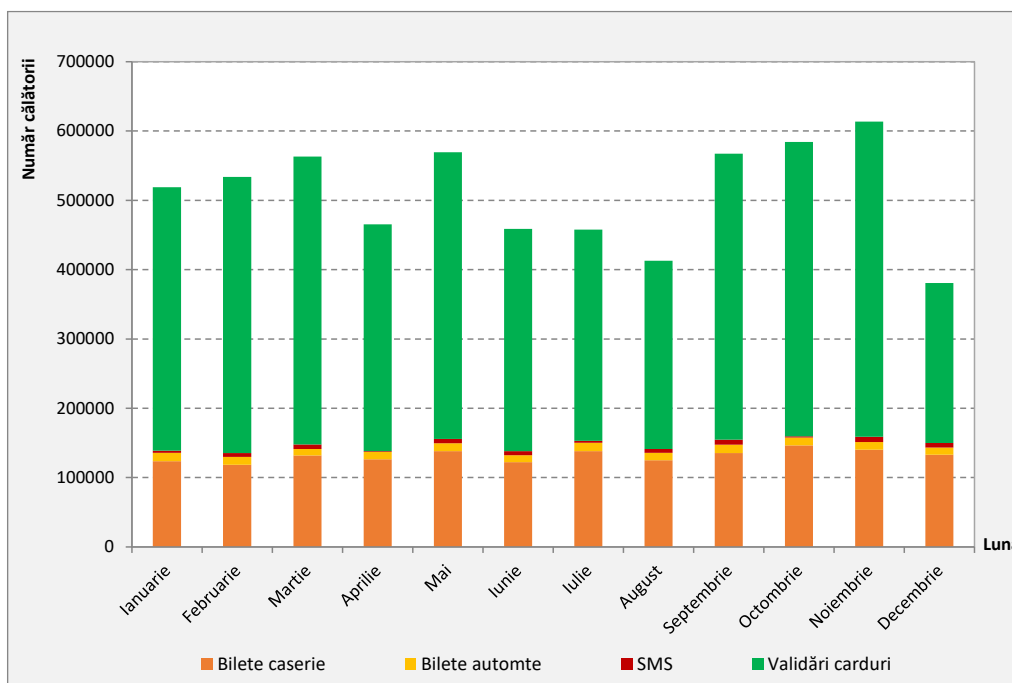


Figura 2.59. Număr călătorii lunare pe tipuri de legitimații, 2019.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



La nivel lunar, din figurile 2.59 - 2.61 reiese că valorile extreme au fost înregistrate în luna noiembrie și decembrie pentru anul 2019, ianuarie și aprilie pentru anul 2020 și septembrie și iulie pentru anul 2021.

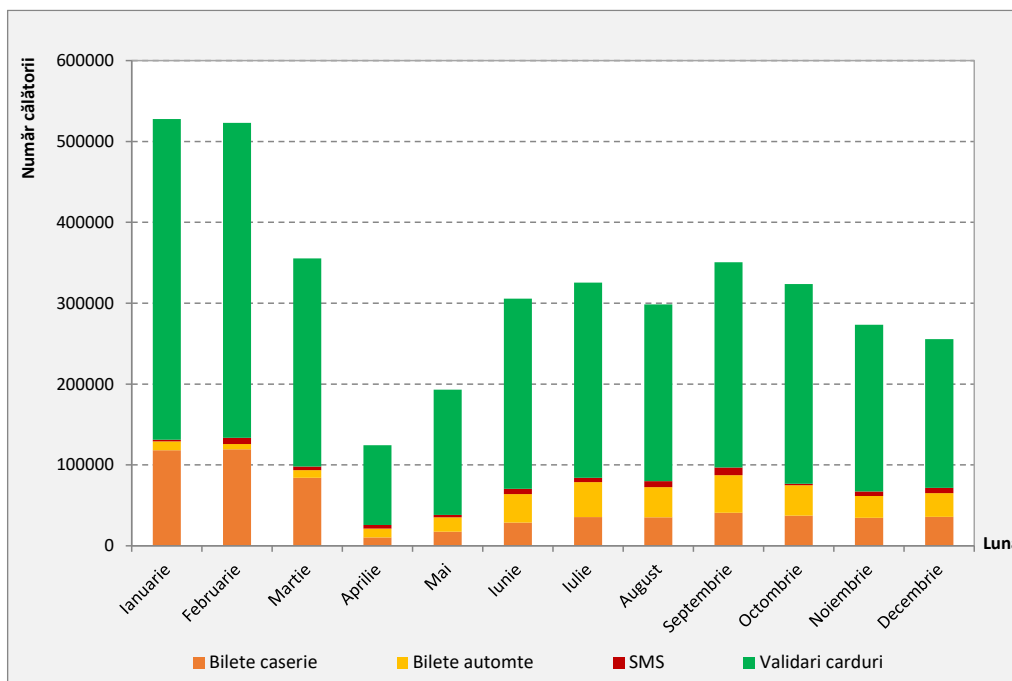


Figura 2.60. Număr călătorii lunare pe tipuri de legitimații, 2020.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

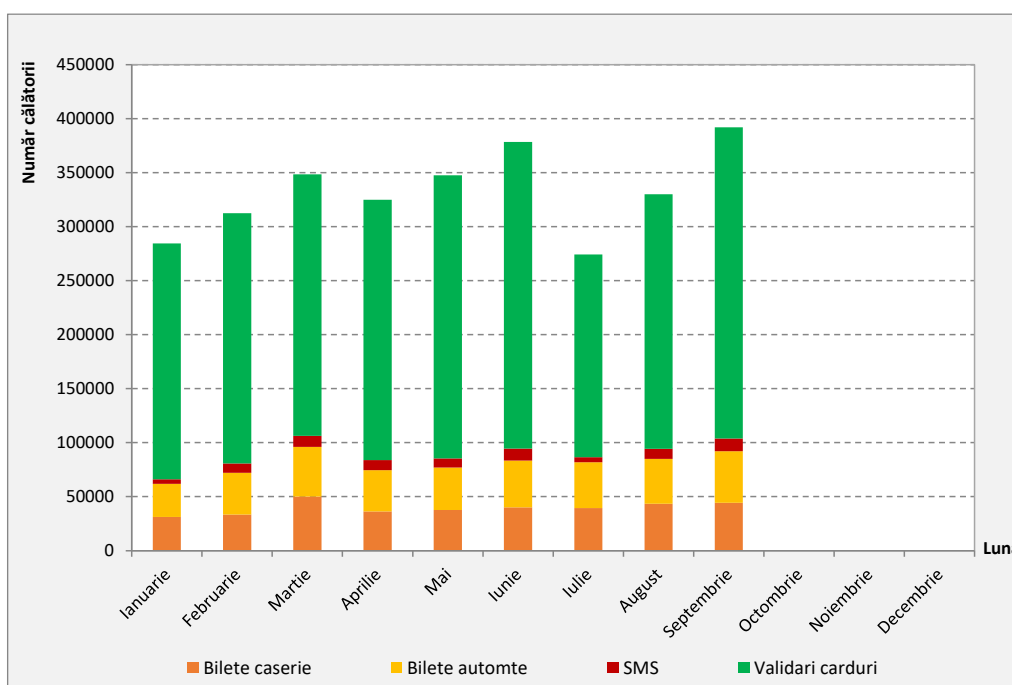


Figura 2.61. Număr călătorii lunare pe tipuri de legitimații, 2021.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



În anul 2020 au fost semnate două contracte de finanțare din fonduri europene „Reabilitare infrastructură rețea majoră de transport public urban din municipiul Alba Iulia - Lot 1 și Lot 2” (Lot 1 - Str. Regiment V. Vânători, B-dul Ferdinand I, Str. I.C. Brătianu, Str. Ardealului, Str. T. Vladimirescu (toate acestea suprapunându-se cu traseul DN1 - E81 în interiorul localității), pentru Lot 2 - B-dul Republicii, B-dul Revoluției 1989, Str. Lalelelor, Str. Pinului, Str. N. Grigorescu, Str. Gh. Pop de Băsești, B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul Încoronării și pentru, finanțate prin Programul Operațional Regional, Axa Prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Prin implementarea celor doua proiecte se dorește:

- Reducerea emisiilor de echivalent CO₂ generate de transportul rutier motorizat de la nivelul ariei de influență a proiectului, prin îmbunătățirea infrastructurii transportului public de persoane, infrastructurii pietonale, respectiv infrastructurii pentru bicicliști la nivelul ariei de studiu.
- Creșterea utilizării transportului nemotorizat la nivelul ariei de influență a proiectului, respectiv a numărului de bicicliști și a numărului de pietoni prin reabilitarea infrastructurii pietonale și amenajarea pistelor pentru bicicliști, respectiv crearea unui sistem de bike-sharing la nivelul ariei de studiu.
- Creșterea numărului de pasageri în transportul public local la nivelul ariei de influență a proiectului prin crearea unor benzi dedicate transportului public, reabilitarea infrastructurii de transport public existente, reabilitarea/modernizarea stațiilor de autobuz.
- Reducerea traficului cu autoturisme personale la nivelul ariei de influență a proiectului prin reabilitarea infrastructurii pietonale, crearea pistelor pentru bicicliști, crearea unor benzi dedicate transportului public, reabilitarea infrastructurii de transport public existente și implementarea unei campanii de conștientizare a publicului cu privire la necesitatea renunțării la utilizarea autovehiculelor personale cu impact negativ asupra mediului înconjurător și utilizarea modurilor alternative de transport la nivelul ariei de studiu.

Indicatorii asumați prin cererile de finanțare aferente celor doua proiecte sunt:

- 45 Stații de transport public construite/modernizate
- 16,065 km piste/trasee pentru biciclete construite
- 25,948 km zone pietonale și semi-pietonale construite/modernizate/extinse
- 763 Aliniamente de arbori și arbuști plantați
- 18,45 km benzi separate pentru mijloace de transport construite
- 18 stații de închiriere biciclete, de tip Bike-Sharing

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



- 6 stații de reîncărcare a vehiculelor electrice de la nivelul ariei instalate care vor fi puse la dispoziția utilizatorilor în mod gratuit
- 15,049 km infrastructură rutieră utilizate de transportul public de călători construite/reabilitate/modernizate

Aceste proiecte sunt în curs de elaborare faza DTAC și PT.

2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea sau destinația în Municipiul Alba Iulia. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Alba, având operatori privați.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Județean Alba valabil până la 31.12.2021, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/ atrasă de Municipiul Alba Iulia este 130. Acestea sunt distribuite pe 19 trasee (tabelul 2.12).

Tabelul 2.12. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Alba.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	01	Abrud	Zlatna	Alba Iulia	67	2	10
2	02	Bistra	Câmpeni	Alba Iulia	86	1	10
3	07	Aiud	Teiuș	Alba Iulia	32	14	23
4	22	Alba Iulia	Meteș	Zlatna	37	16	10
5	23	Cib	Zlatna	Alba Iulia	58	2	10
6	24	Alba Iulia	Șard	Lunca Ampoitei	25	5	10
7	27	Alba Iulia	Teiuș	Valea Mănăstirii	37	5	23
8	30	Alba Iulia	Coșlariu	Blaj	38	6	23
9	32	Alba Iulia	-	Henig	20	1	10
10	33	Vingard	Ghirbom	Alba Iulia	29	6	23
11	34	Alba Iulia	Unirea	Ocna Mureș	51	5	10
12	35	Alba Iulia	Vințu de Jos	Pianu de Sus	25	6	10
13	36	Alba Iulia	Blandiana	Acmarium	28	4	10
14	37	Alba Iulia	Vințu de Jos	Blandiana	24	1	10

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
15	38	Alba Iulia	Blaj	Cetatea de Baltă	63	3	23
16	47	Alba Iulia	Abrud	Câmpeni	80	4	23
17	63	Cugir	Sebeș	Câmpeni	128	1	23
18	66	Cugir	Vințu de Jos	Alba Iulia	40	16	23
19	71	Sebeș	Lancrăm	Alba Iulia	14	32	23

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt **Sebeș - Lancrăm - Alba Iulia**, **Cugir - Vințu de Jos - Alba Iulia** și **Alba Iulia - Meteș - Zlatna**. Frecvența cea mai ridicată este de 2 vehicule pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalele 06:00-21:00 pe traseul Sebeș - Lancrăm - Alba Iulia, 06:00-07:00 pe traseul Cugir - Vințu de Jos - Alba Iulia și 16:00-17:00 pe traseul Alba Iulia - Meteș - Zlatna.

Distribuția orară a ofertei de transport pe aceste trasee este evidențiată în figurile de mai jos.

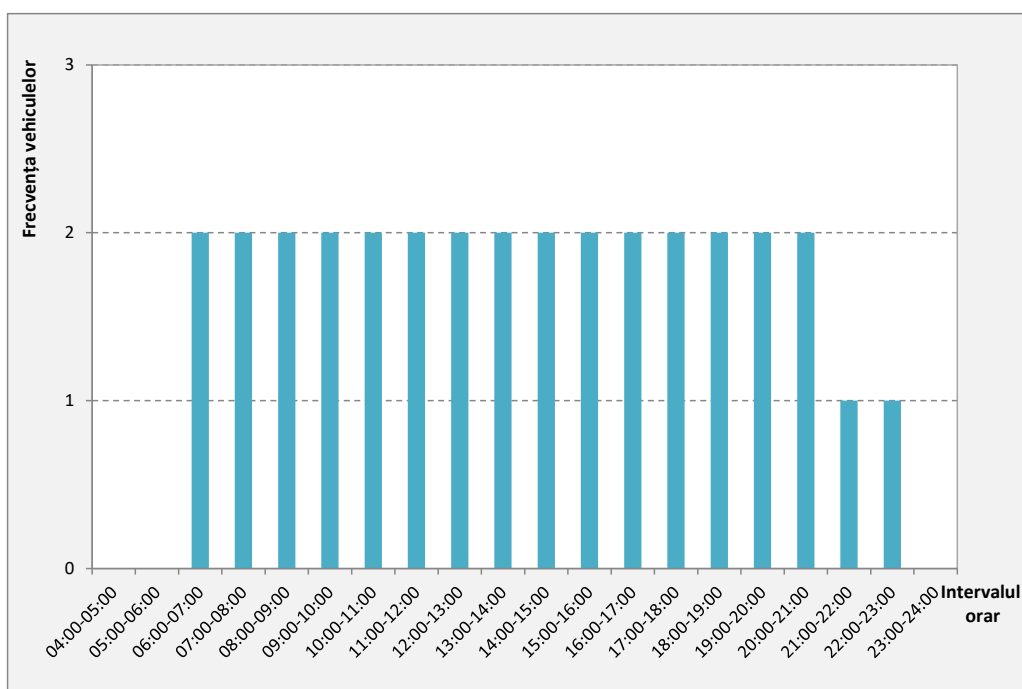


Figura 2.62. Numărul de curse pe oră, traseul Sebeș - Lancrăm - Alba Iulia.
 Sursa datelor: Consiliul Județean Alba.

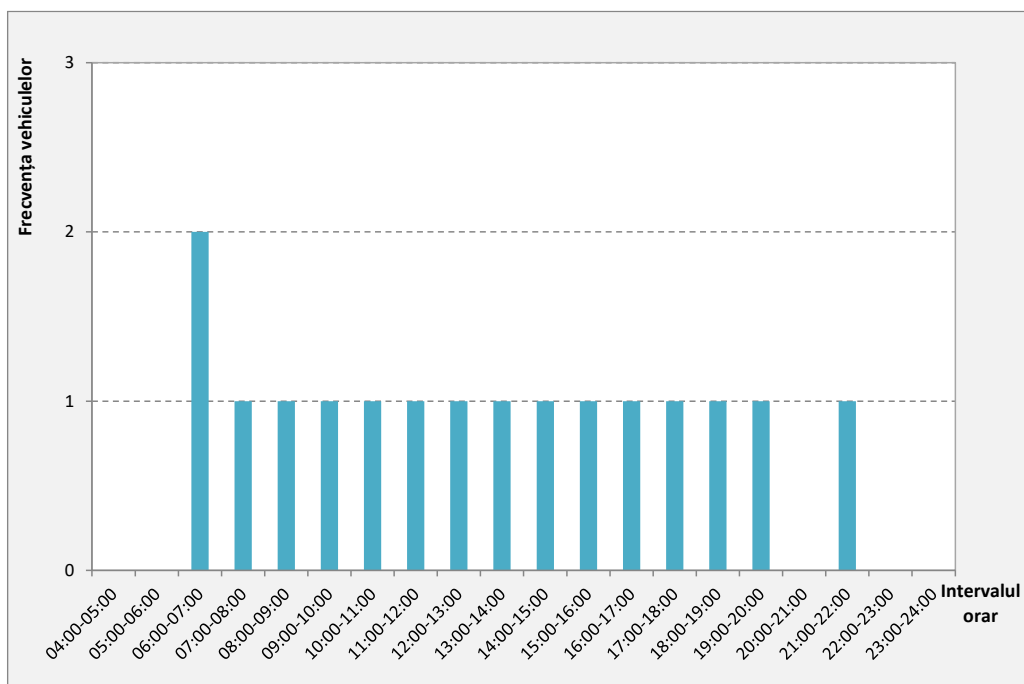


Figura 2.63. Numărul de curse pe oră, traseul Cugir - Vințu de Jos - Alba Iulia.
Sursa datelor: Consiliul Județean Alba.

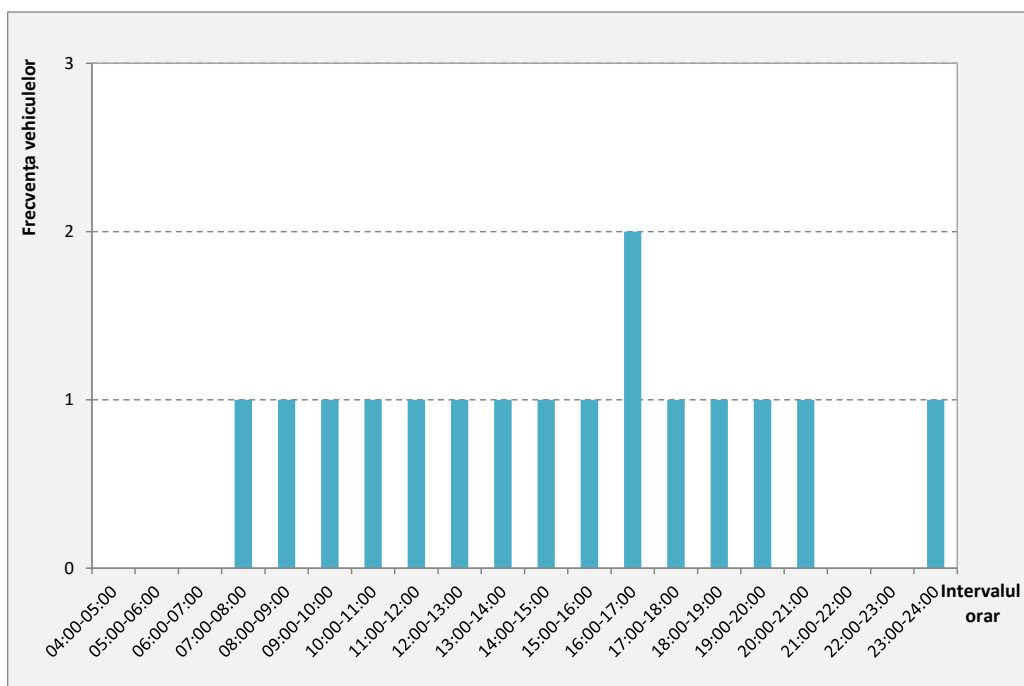


Figura 2.64. Numărul de curse pe oră, traseul Alba Iulia - Meteș - Zlatna.
Sursa datelor: Consiliul Județean Alba.

Conform datelor primite de la Consiliul Județean Alba, la nivelul Municipiului Alba Iulia sunt amplasate 4 stații de îmbarcare/ debarcare pentru transportul călătorilor în regim județean/ interjudețean (tabelul 2.13).

Tabelul 2.13. Stații la nivel local. Sursa datelor: Consiliul Județean Alba.

Nr. crt.	Denumire stație
1	Alba Iulia (Stadion)
2	Alba Iulia (B-dul Horea)
3	Alba Iulia (Autogara STP SA/ Autogara Livio Dario SRL)
4	Alba Iulia (Piața Consiliul Europei)

La nivel local se identifică două autogări, dotate cu locuri de așteptare și peroane pentru autovehicule (figura 2.65).

Autogările existente sunt amplasate în vecinătatea stației de cale ferată, având o bună accesibilitate. Autogara STP deservește inclusiv transportul în AIDA-TL.



Figura 2.65. Autogări pentru transport public județean.

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de ARR, în Municipiul Alba Iulia sunt prevăzute zilnic 11 curse, 6 cu plecare din Alba Iulia și 5 cu sosire în Alba Iulia (tabelul 2.14). Acestea au plecări/ sosiri din autogara Societății de Transport Public și autogara Livio Dario.

Tabelul 2.14. Trasee de transport public interjudețean. Sursa datelor: A.R.R., 2017.

Nr. crt.	Cod traseu	Județ plecare	Județ sosire	Localitate/ autogară plecare	Localitate/ autogară sosire	Distanța, km
1820	977	AB	TM	Alba Iulia At. Transport Public	Timisoara At. Andronic	282
1895	2101	AB	SB	Alba Iulia At. Transport Public	Sibiu At. Atlassib	126
1896	2101	AB	SB	Alba Iulia At. Transport Public	Sibiu At. Atlassib	126
1897	2105	AB	CJ	Alba Iulia At. Livio Dario	Cluj Napoca At. Beta Transport	100
1898	2107	AB	MS	Alba Iulia At. Transport Public	Targu Mures At. Voiajor	115
1899	2109	AB	BH	Alba Iulia At. Transport Public	Oradea At. Intrans SA	243
1905	21021	AB	AB	Campeni At. Crisoil Apuseni	Alba Iulia At. Transport Public	156
1983	2143	BH	AB	Oradea At. Intrans SA	Alba Iulia At. Transport Public	243
2483	23113	HD	AB	Deva At. Plus Com Srl	Alba Iulia At. Transport Public	68
2484	23113	HD	AB	Deva At. Plus Com Srl	Alba Iulia At. Transport Public	68
2667	23773	MS	AB	Tarnaveni At. Consiliul Local Tarnaveni	Alba Iulia At. Transport Public	78

Efectele externe produse de circulația vehiculelor care deservește traseele de transport interjudețean ce utilizează aceste autogări sunt suportate de locuitorii Municipiului Alba Iulia. Ca și în cazul transportului județean, în scopul reducerii acestor efecte externe se recomandă realizarea transferului intermodal la periferia zonei urbane, degrevând rețeaua stradală internă de vehiculele ce deservește transportul public interjudețean prin servicii regulate.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

Transportul public în regim de taxi din Municipiul Alba Iulia este gestionat de *Compartimentul Transport, Liberă Inițiativă*, care funcționează la nivelul Primăriei Municipiului Alba Iulia. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Alba Iulia funcționează 19 stații de taxi, cu o capacitate de 99

autovehicule (tabelul 2.15). Numărul de autorizații emise pentru stațiile de taxi este de 280. Nu este permisă depășirea capacității niciuneia dintre stațiile de așteptare. Stațiile de taxi sunt marcate prin placuțe pe care este inscripționat numărul locurilor reglementate (figura 2.66).

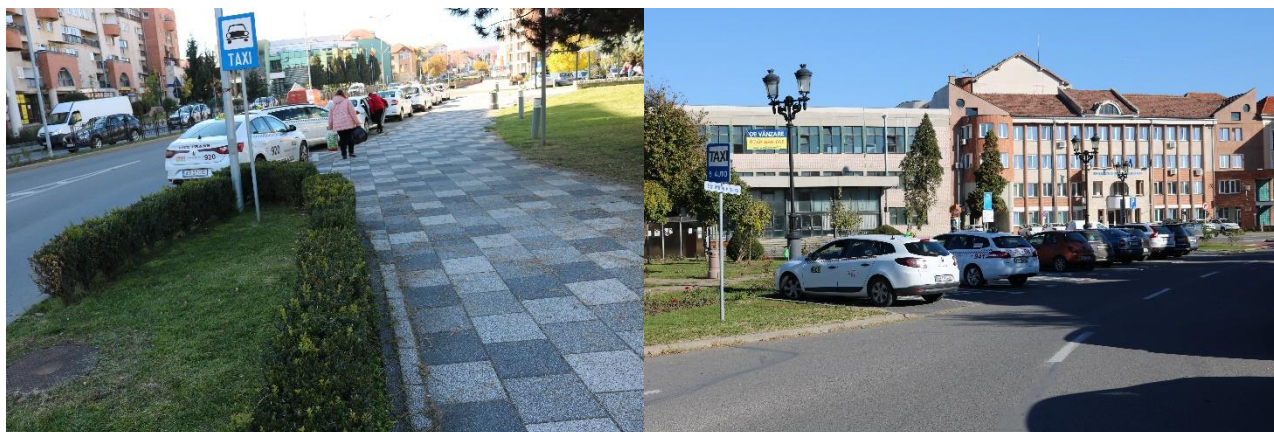


Figura 2.66. Stații taxi în Municipiul Alba Iulia (Exemplificare).

Tabelul 2.15. Stații de taxi în Municipiul Alba Iulia.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Nr. Crt.	Denumire stradă	Reper	Nr. locuri
1.	Ampoi I - Str. Tudor Vladimirescu	Colegiul Al. Domsa	8
2.	Ampoi III - B-dul Republicii	În fața bl. 115	5
3.	Ampoi III - B-dul Republicii	În fața Simodor	4
4.	B-dul Republicii	În fața Cantinei Ardealul	4
5.	B-dul Republicii	În față la Gami Clean	3
6.	B-dul Revoluției 1989	Lângă bl. MV1	8
7.	B-dul Revoluției 1989	Lângă bl. A2-A3	6
8.	B-dul Revoluției 1989	Lângă bl. B2, B3, B4	3
9.	B-dul Revoluției 1989	Lângă clădirea RCS&RDS	7
10.	B-dul Transilvaniei	Lângă Banca ING	6
11.	B-dul Revoluției 1989	Lângă sens giratoriu Lidl	2
12.	Str. Mihai Viteazul	Vis-a-vis Casa de Cultură a Sindicatelor	6
13.	B-dul Transilvaniei	Lângă pasaj	3
14.	Str. Unirii	Vis-a-vis de Hotel Cetate	5

15.	Str. Horea	Pe partea cu Hotel Cetate	3
16.	Str. Calea Moșilor	În fața magazinului Unirea	7
17.	Str. Iuliu Maniu	Lângă Mercur	14
18.	Str. Mihai Viteazu	Lângă Piața Alessandria	5
19.	Str. Încoronării	În Gară	-
Total			99

Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport este prezentată în figura 2.67. Se observă că acestea se regăsesc pe arterele principale de circulație, în zonele cu densitate ridicată de locuire și în vecinătatea obiectivelor socio-economice și administrative.

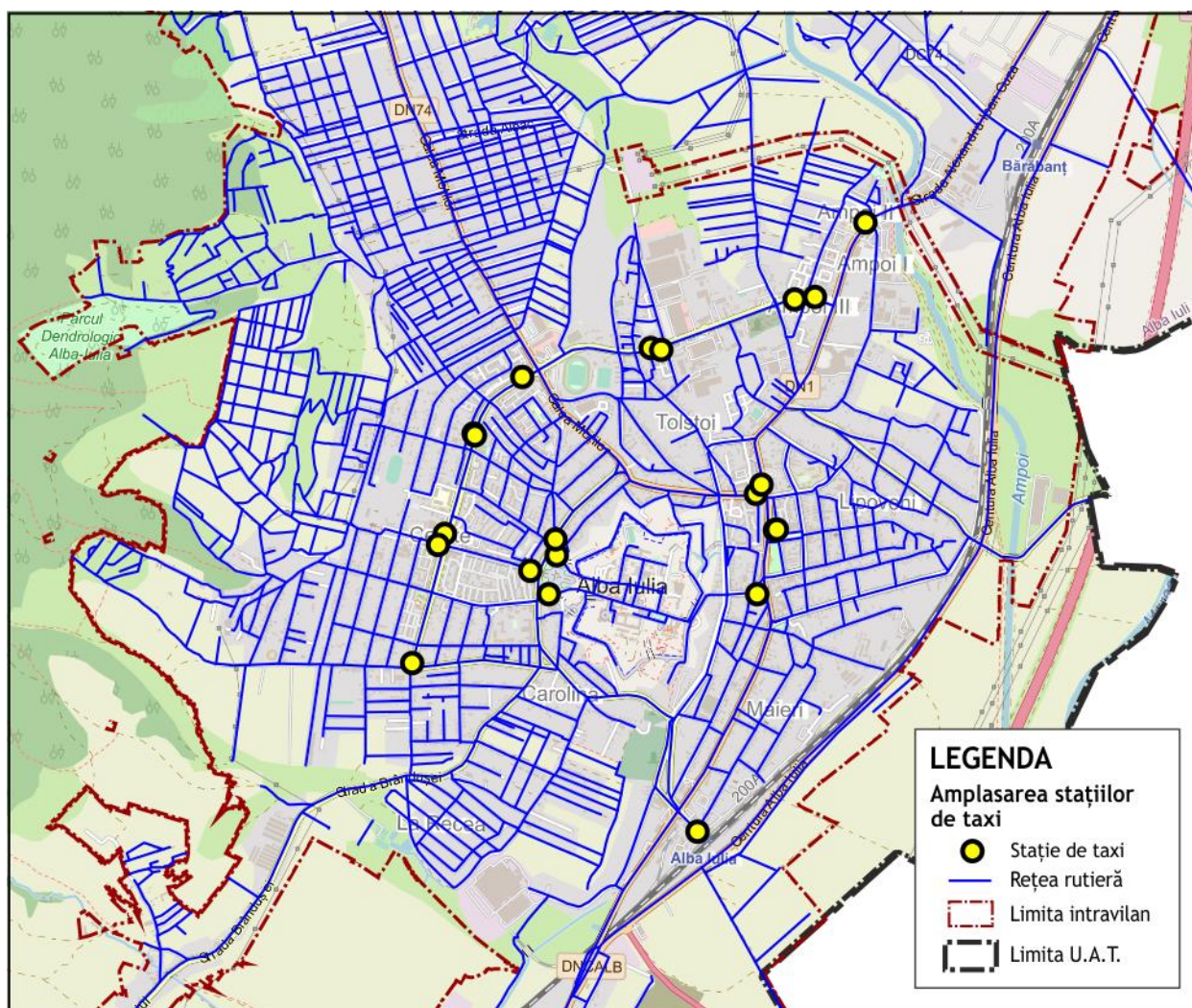


Figura 2.67. Amplasarea stațiilor de taxi în Municipiul Alba Iulia.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



2.3.5. Transport feroviar

Teritoriul de analiză este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stația Alba Iulia amplasată pe magistrala 200: Brașov - Podu Olt - Sibiu - Vințu de Jos - Simeria - Arad - Curtici (470 km).

În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00-23:59, stația Alba Iulia reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 22 trenuri operate de CFR Călători și Regio Călători. Acestea sunt încadrate în rangurile Regio, Regio Express, Interregio și Interregio de noapte.

În figura următoare sunt evidențiate orele de plecare și sosire a trenurilor din/ în stația Alba Iulia. Se observă că frecvența cea mai ridicată este de 3 trenuri pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalele 10:00-11:00 și 15:00-16:00, fiind reprezentată de 2 trenuri Regio și 1 tren Regio Expres, respectiv 3 trenuri de rang Regio.

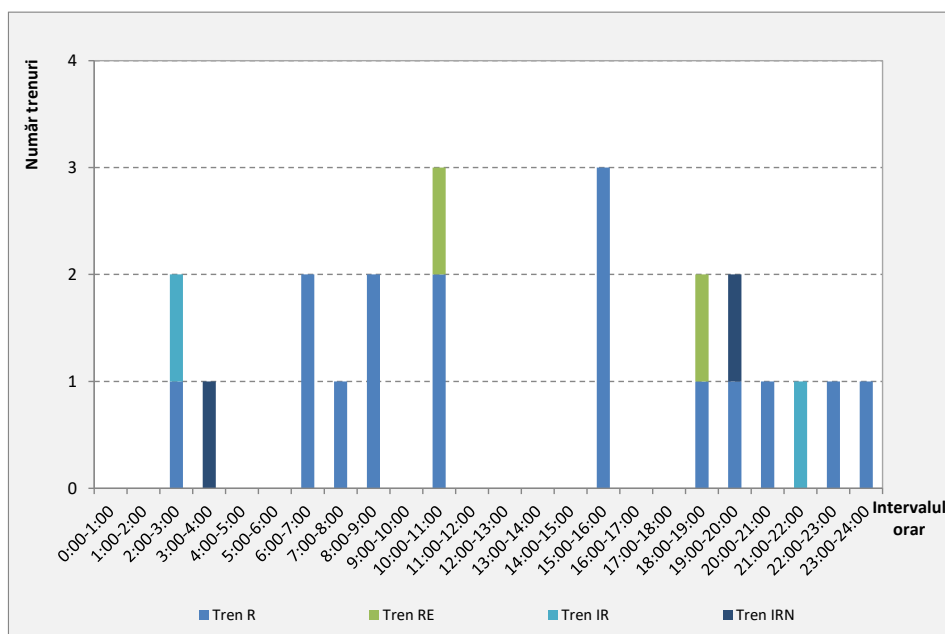


Figura 2.68. Distribuția ofertei de transport, stația Alba Iulia. Sursa datelor: CFR Călători.

Amplasarea stației de cale ferată la nivelul teritoriului de analiză este prezentată în figura 2.69.



Figura 2.69. Localizarea stației de cale ferată în Municipiul Alba Iulia.

În ceea ce privește cererea de transport, potrivit datelor puse la dispoziție de cei doi operatori de transport feroviar care au operat serviciul, valoarea medie anuală a călătorilor urcați și coborâți care au tranzitat stația Alba Iulia este de 75.000 urcări și 77.764 coborâri în cazul operatorului CFR Călători (perioada 2016-2020), respectiv 9.428 urcări și 11.010 coborâri în cazul operatorului Regio Călători (perioada 2018-2020). Variația anuală a numărului de călători este prezentată în figurile 2.70 și 2.71.

În anul 2020, numărul mediu lunar de călători înregistrați în stația Alba Iulia a fost de 11.805 călători urcați și coborâți (10.025 călători - CFR Călători, 1.780 călători - Regio Călători).

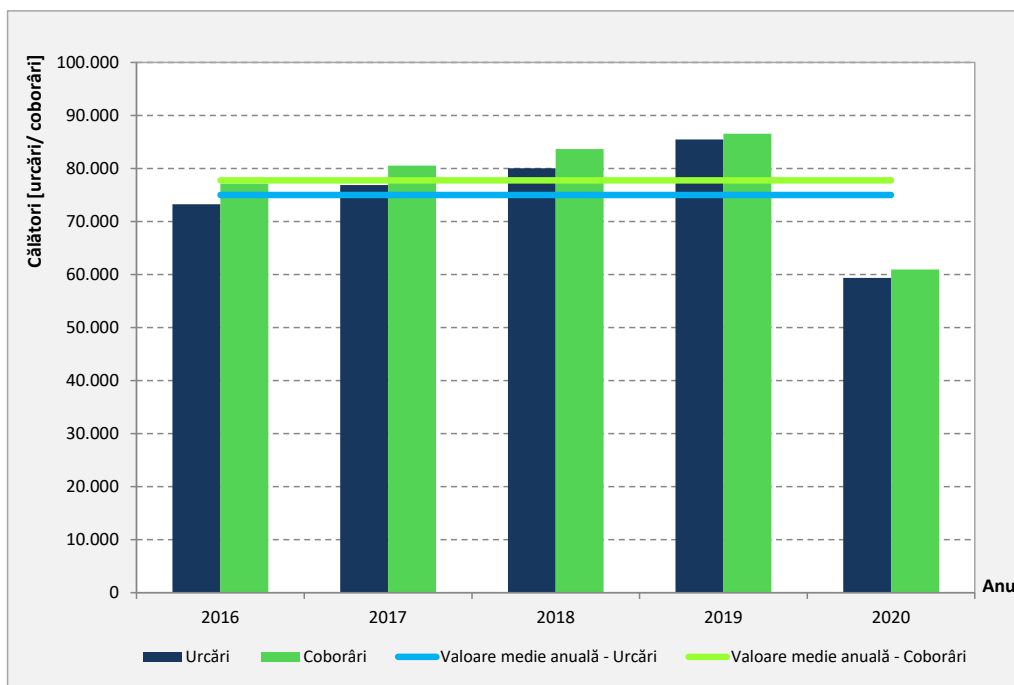


Figura 2.70. Variația anuală a numărului de călători - stația Alba Iulia, operator CFR Călători. Sursa datelor: CFR Călători.

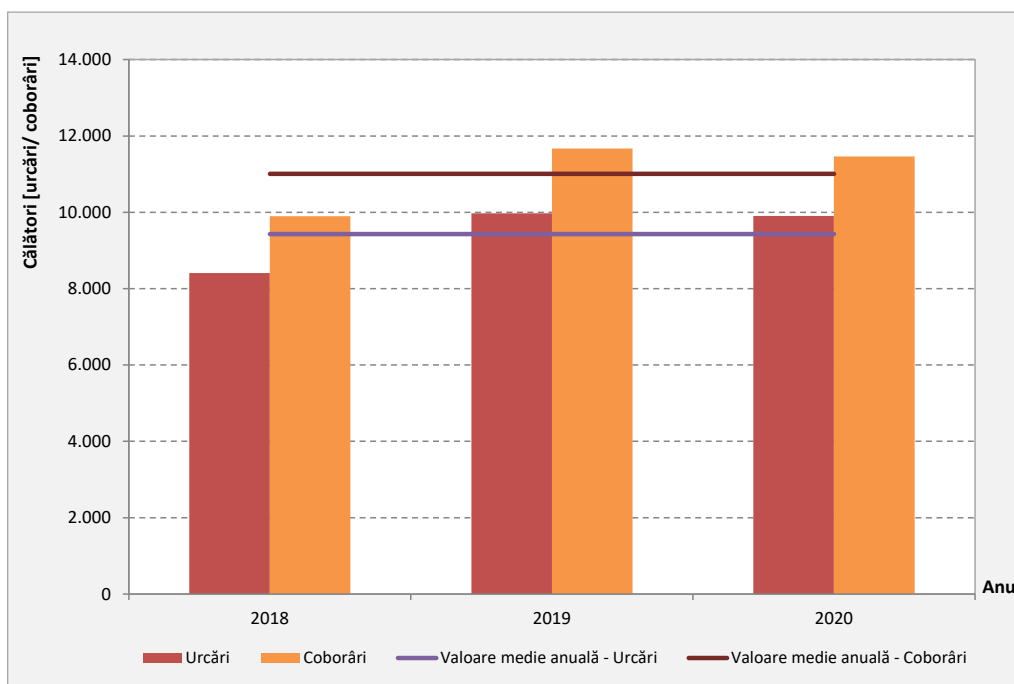


Figura 2.71. Variația anuală a numărului de călători - stația Alba Iulia, operator Regio Călători. Sursa datelor: Regio Călători.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului public sunt:

- încadrarea motoarelor mijloacelor de transport în proporție de 67% în norme de poluare reduse (Euro 3 și 4) - cu impact negativ asupra mediului;
- existența unui sistem de tarifyare, care prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;
- slaba dezvoltare a infrastructurii aferente sistemului de transport public județean/ interjudețean - stații de transport în comun neamenajate corespunzător;
- amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport în concordanță cu cererea de transport.

2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Municipiului Alba Iulia este cel rutier.

Conform Regulamentului de organizare a transportului de mărfuri și a circulației utilajelor în municipiul Alba Iulia aprobat prin HCL nr. 118/2021 pentru circulația

vehiculelor cu masa maximă autorizată de peste 7,5 tone pe străzile modernizate din municipiul Alba Iulia, respectiv a vehiculelor cu masa maximă autorizată de peste 5,0 tone în zona 0, este obligatorie obținerea autorizației de acces.

Din categoria „vehicule de transport mărfuri și utilaje” fac parte autovehiculele rutiere destinate transportului de mărfuri și materiale, tractoarele rutiere, tractoarele agricole/forestiere, remorcile și semiremorcile, precum și utilajele autopropulsate, denumite în mod generic „vehicule”.

Scopul propus prin prezentul regulament se realizează ținând cont de următoarele cerințe:

- asigurarea necesităților de transport ale instituțiilor statului, agenților economici și ale populației;
- creșterea gradului de siguranță rutieră și asigurarea fluenței circulației rutiere și pietonale;
- asigurarea condițiilor de fiabilitate a infrastructurii rutiere, clădirilor și rețelelor tehnico-utilitare;
- asigurarea condițiilor de protejare și conservare a monumentelor istorice;
- asigurarea condițiilor de protejare a mediului natural;

Traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfă sunt următoarele (figura 2.73):

- *Autostrada A10 Sebeș - Turda;*
- *DN 1 Sebeș - Teiuș;*
- *DN 74 Alba Iulia - Brad;*
- *DJ 107 Alba Iulia (DN 1) - Blaj - Jidvei - limita Jud. Mureș;*
- *DJ 107A Alba Iulia - Mereteu - limita Jud. Hunedoara;*
- *DJ 107C DJ 107 (Teleac) - Ciugud - Vințu de Jos - DN7.*

Traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfă tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcțiuni de locuire, cât și funcțiuni socio-economice și administrative, caracterizate de activitate ridicată a fluxurilor de pietoni și bicicliști. În aceste condiții, din cauza intersectării fluxurilor de pietoni și bicicliști cu cele de vehicule de marfă se produce un grad ridicat de expunere a populației la efectele negative create de aceste categorii de vehicule, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calității vieții (figura 2.72).



Figura 2.72. Vehicule grele de marfă în zonele de locuințe/ funcțiuni socio-economice.

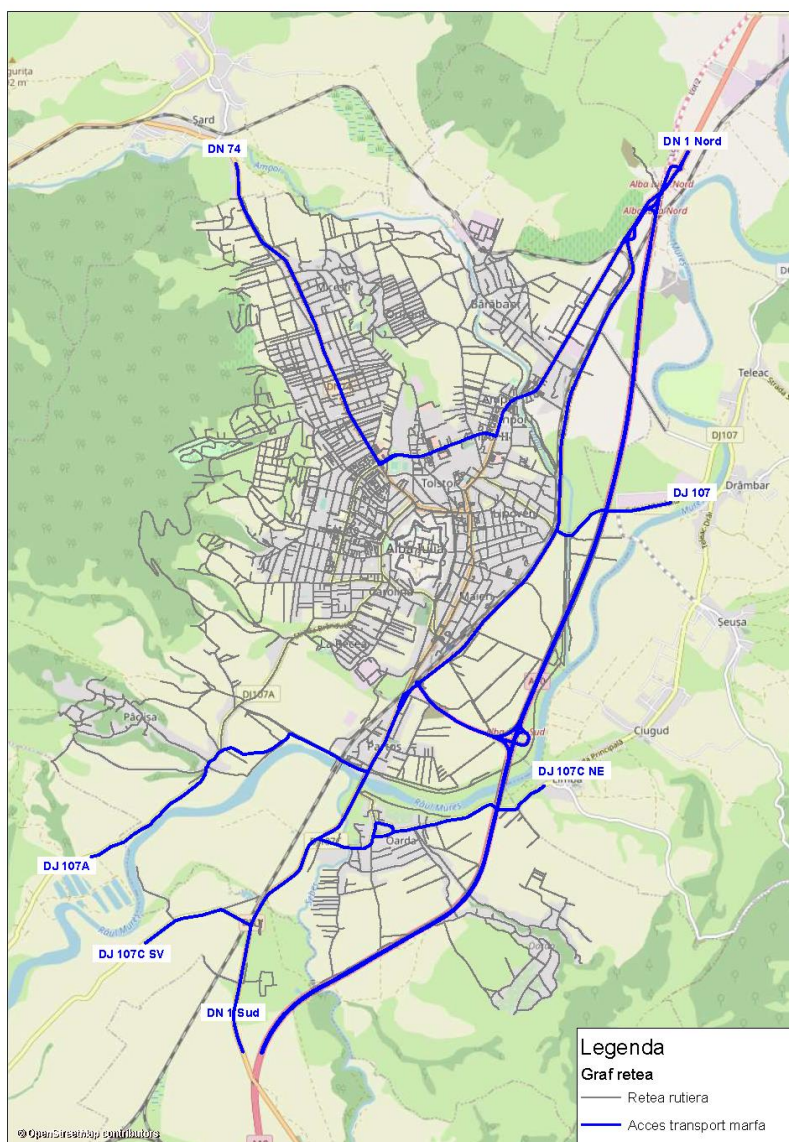


Figura 2.73. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de marfă.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



În ceea ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal funcțional este în stația Cluj Napoca Est. Din figura 2.74, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este slab utilizată.

La nivel local, aspecte privind logistica urbană nu sunt reglementate. Introducerea unor prevederi privind programul de aprovizionare al unităților comerciale și norma de poluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ - unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv și sustenabil.

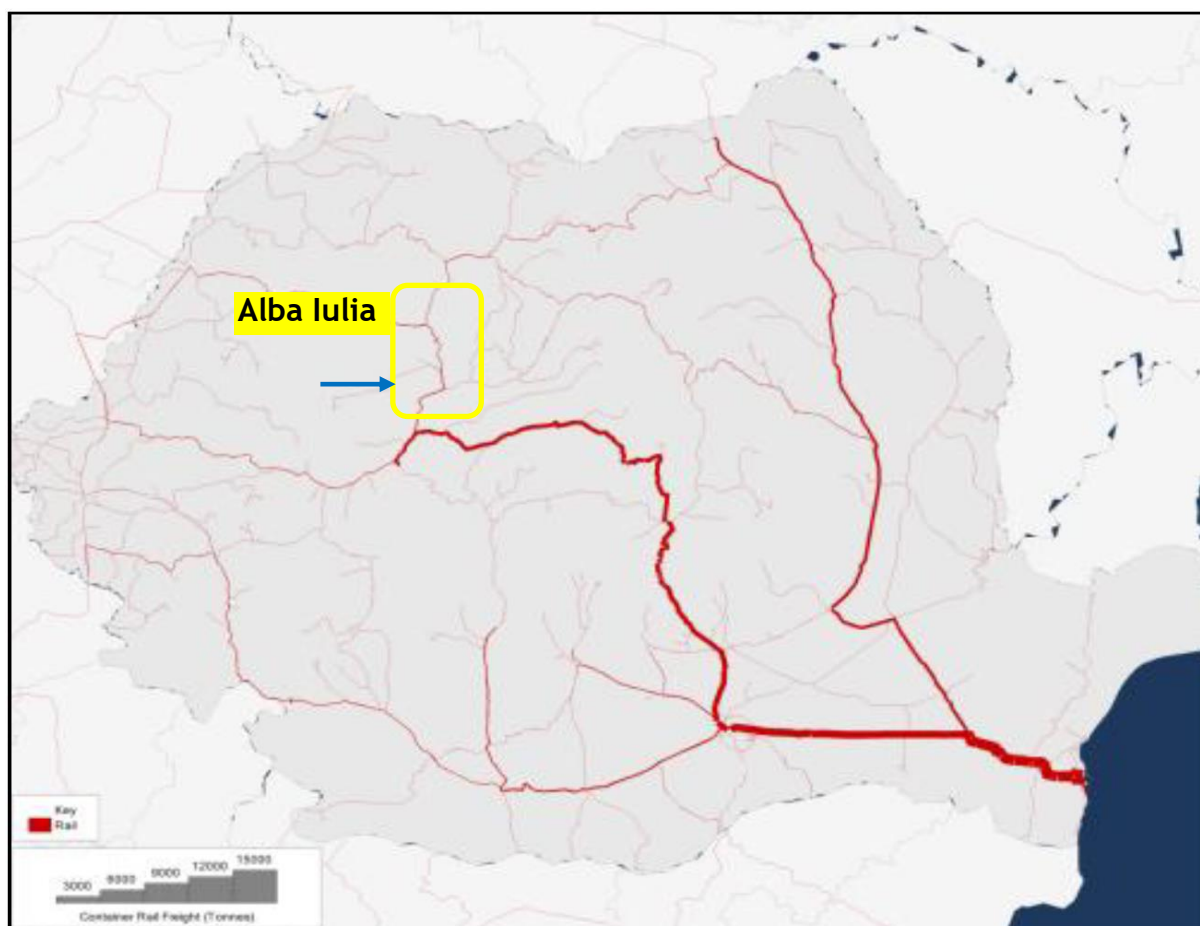


Figura 2.74. Fluxul de transport feroviar de containere, tone - 2011.

Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului de marfă sunt:

- sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 7,5 tone pe străzile modernizate respectiv a vehiculelor cu masa maximă autorizată de peste 5,0 tone în zona 0;
- lipsa unei variante de ocolire pe latura de nord, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;
- lipsa unor reglementări privind logistica urbană.

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care orașul ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.

Orașele, în special cele în care se efectuează frecvent călătorii pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- spații pietonale generoase;
- marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;
- siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);
- accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);

- amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;
- parări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement).

Rețeaua de transport rutier a Municipiului Alba Iulia este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală.

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar, Primăria Municipiului Alba Iulia, suprafața totală a trotuarelor este de 364.155,5 m² a căror îmbrăcăminte este din pavele de beton pentru 90,5% din suprafața totală, restul fiind din beton sau asfalt (figura 2.75).

Reprezentarea grafică a trotuarelor în cadrul grafului rețelei în funcție de tipul îmbrăcăminții este reprezentată în figura 2.76.

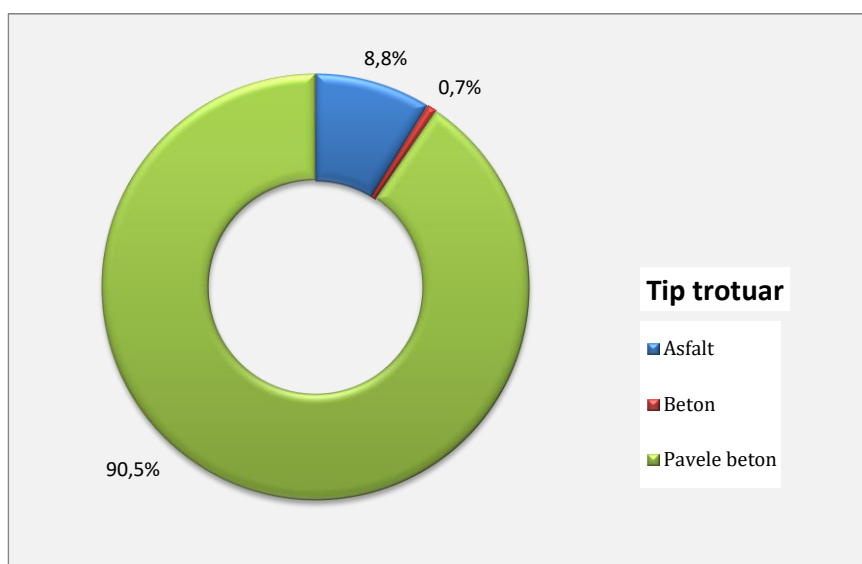


Figura 2.75. Ponderea trotuarelor în funcție de tipul îmbrăcăminții.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

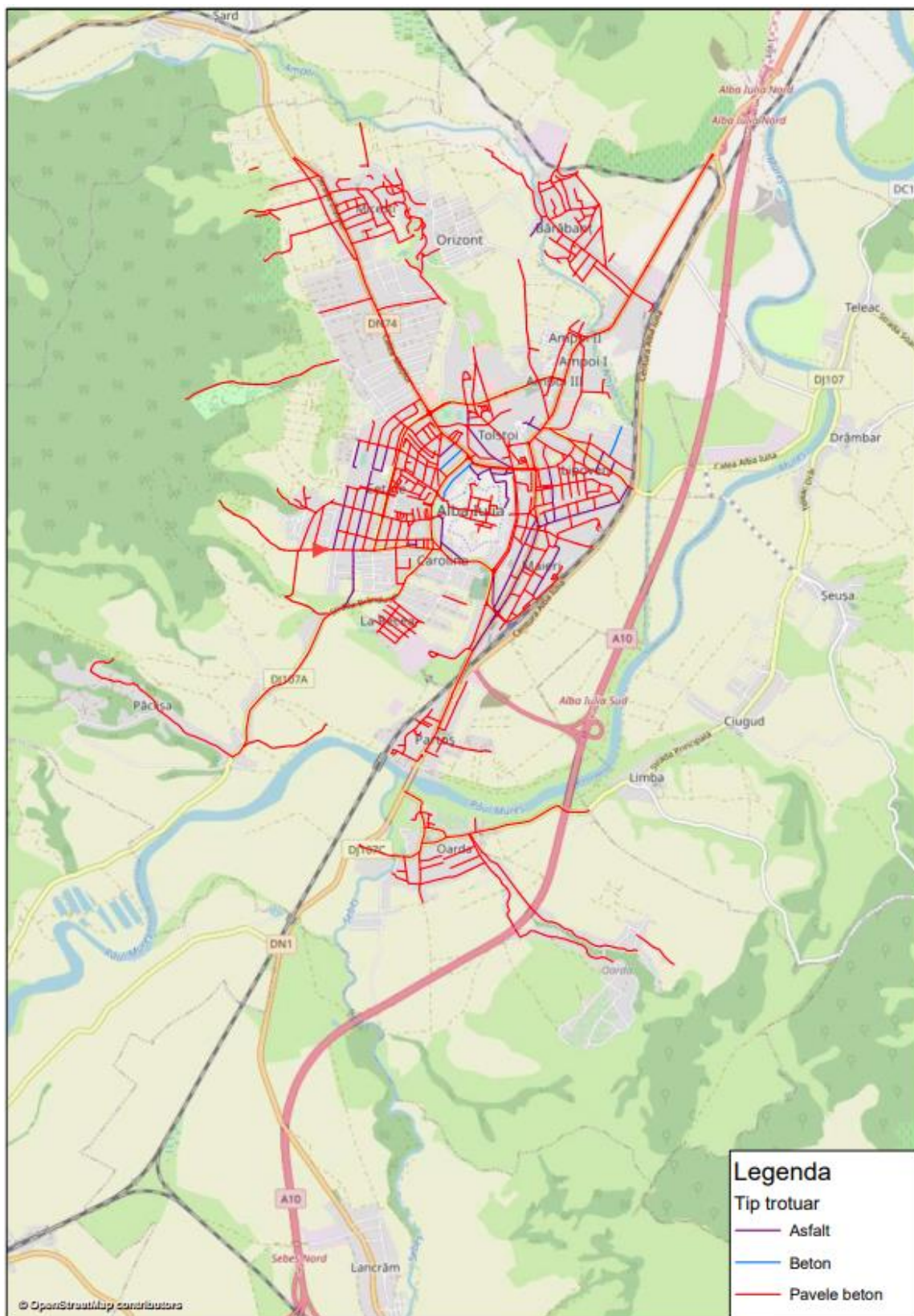


Figura 2.76. Distribuția trotuarelor în funcție de tipul îmbăcăminții. Sursa datelor: Primăria Municipiului Alba Iulia.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



În situația actuală, în Municipiul Alba Iulia întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.77), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare, care lipsesc sau care sunt afectate de diferite obstacole (figura 2.78).

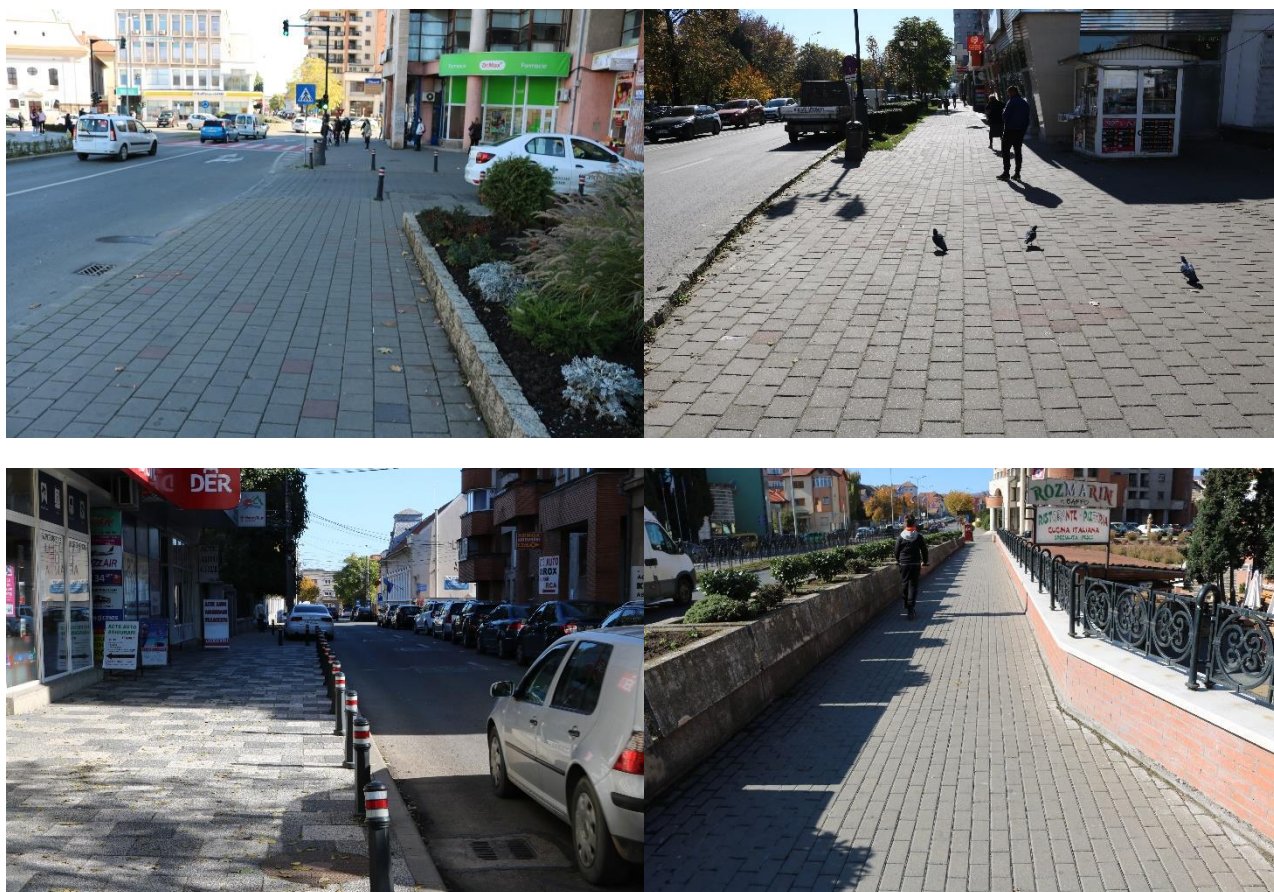


Figura 2.77. Trotuare în stare bună (Exemplificare).



Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Figura 2.78. Trotuare în stare necorespunzătoare sau care lipsesc (Exemplificare).

Referitor la infrastructura pietonală, principala problemă este generată de lipsa locurilor de parcare în cartierele rezidențiale, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarele sunt utilizate pentru parcare a autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe carosabil sau să se strecoare printre autovehicule. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații.

Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcare neregulamentară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație - locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim.





Figura 2.79. Trotuare acoperite de autovehicule parcate (Exemplificare).

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), la nivelul rețelei transport au fost identificate zone în care sunt implementate soluții de îmbunătățire a accesibilității (borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare) - figura 2.80. Totodată, în situația actuală, există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban - borduri înalte care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor însoțite de cărucioare pentru copii/ pentru cumpărături (figura 2.81), însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor pietonale.

În cartierele rezidențiale, în special în cele de locuire colectivă, lipsesc spațiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spațiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de circulație și parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie săracite de calitatea peisagistică și ambientală necesară unei bune calități a locuirii.



Figura 2.80. Treceri de pietoni accesibilizate (Exemplificare).



Figura 2.81. Treceri de pietoni greu accesibile (Exemplificare).

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 27% din numărul total de accidente. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, cât și pietonii - “traversare neregulamentară pietoni” și „pietoni pe partea carosabilă” care prin angajarea în traversare prin locuri neamenajate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice). La nivelul Municipiului Alba Iulia a fost demarată realizarea infrastructurii destinate utilizării bicicletelor, fiind amenajate piste pentru biciclete pe lungime de aproximativ 15,78 km (Zona Valea

Popii - Mamut - 5,5 km, DN 74 Str. Calea Moșilor - Zlatnei (de la Kaufland până la ieșirea din cartierul Micești) - 3,3 km, DN1 - E81 - Strada Al.I. Cuza - 2,76 km, Strada Brândușei - Pâclișa - 5,52 km, Str. Cetății și Crișan - 0,7 km, Str. Aurel Vlaicu - 0,5 km și Str. Toporașilor - 0,5 km).

Reprezentarea sectoarelor de infrastructură pe care sunt amenajate piste pentru biciclete este realizată în figura 2.82. Se observă că aceste sectoare nu formează o rețea continuă, care să deservească principalele obiective de interes la nivel local (unități de învățământ, zone de petrecere a timpului liber, zone comerciale).

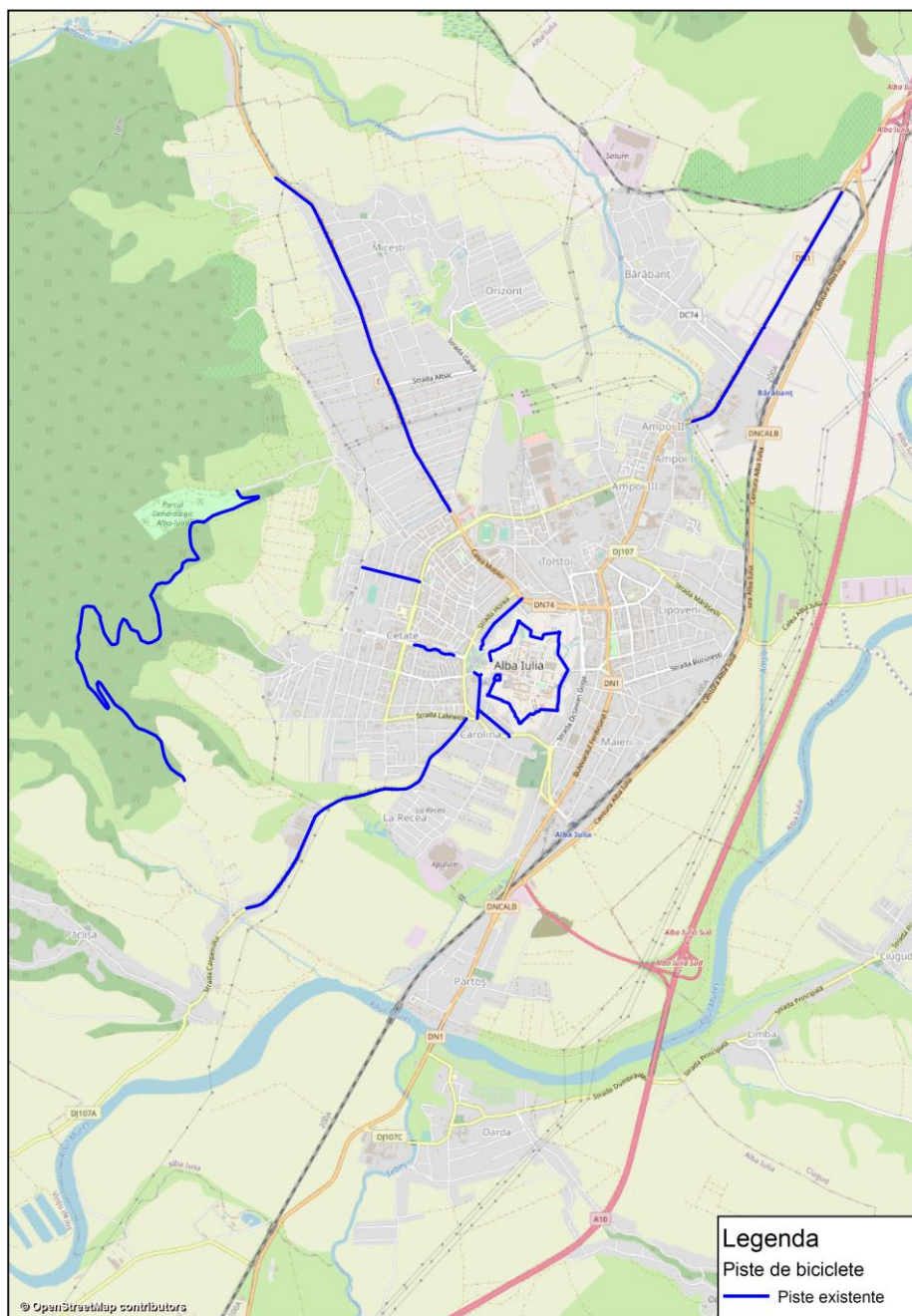


Figura 2.82. Infrastructură pentru circulația bicicletelor - situația actuală.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

Infrastructura pentru circulația bicicletelor este amenajată pe sectoare amplasate pe trotuare sau carosabil, care au fost realizate prin marcarea pavajului, dar și semnalizare verticală și orizontală (figura 2.83).



Figura 2.83. Piste de biciclete - semnalizare (Exemplificare).

Distribuția spațială a cererii de transport pentru acest mod de deplasare excede zonele în care sunt amenajate piste, circulația bicicletelor desfășurându-se pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, sau pe trotuare aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic (figura 2.84).

În anul 2021, la nivelul Municipiului Alba Iulia a fost dezvoltat sistemul de ride-sharing cu trotinete electrice. Un operator privat gestionează un parc de 200 trotinete, pentru care sunt stabilite 60 de puncte de staționare. Utilizarea unui mijloc de transport se realizează pe baza unei taxe de deblocare, la care se adaugă un tarif pe minut. Există posibilitate încheierii de abonamente, caz în care nu se mai percepe taxă de deblocare.





Figura 2.84. Circulația bicicletelor pe partea carosabilă și trotuare (Exemplificare).

Benzile/ pistele dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii au fost implicați în 6% din numărul total accidente. Din analiza statistică realizată a rezultat că abaterile bicicliștilor constituie principala cauză a producerii accidentelor rutiere. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

În prezent se află în implementare proiecte privind extinderea infrastructurii circulației bicicletelor pe următoarele străzi:

- Str. Viilor: lungime 1,15 km;
- Str. Regimentul V Vânători, B-dul Ferdinand, Str. I.C. Brătianu, Str. Ardealului, B-dul Tudor Vladimirescu (prin proiectul **Reabilitare infrastructură rețea majoră de transport lotul I**) și B-dul Republicii, B-dul Revoluției, Str. Nicolae Grigorescu, B-dul Încoronării (prin proiectul **Reabilitare infrastructură rețea majoră de transport lotul II**): lungime 16 km;

La această dată sunt întocmite documentații DALI/ SF pentru modernizarea străzilor care includ și amenajare de piste biciclete prin următoarele proiecte:

- ”Reabilitare infrastructură rețea majoră de transport lotul 3 - străzile: Tache Ionescu, Str. Octavian Goga, Str. Decebal, Str. Calea Moșilor, B-dul Horea, Str. Cloșca, Str. Vasile Goldiș, B-dul 1 Decembrie 1918” - **lungime 4,73 km pistă biciclete;**
- ”Modernizare străzi zone de dezvoltare municipiul Alba Iulia Lot 1 - Str. Alcalá de Henares, Str. Gârda, Str. Calistrat Hogaș, Str. Albac” - **lungime 3,65 km pistă biciclete.**
- ”Modernizare străzi zone de dezvoltare municipiul Alba Iulia Lot 2 - Str. Mircea Eliade, Str. Mihail Sadoveanu, Str. Sliven, Str. Alessandria, Str. Viadana, Str. Nazareth Illit - **lungime 4,83 km pista biciclete.**
- ”Modernizare străzi zone de dezvoltare municipiul Alba Iulia Lot 3 - str. Emil Racoviță” - **lungime 1,78 km pista biciclete.**

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. În situația actuală, la nivelul Municipiului Alba Iulia sunt funcționale stații de încărcare a vehiculelor electrice situate pe Calea Moșilor, B-dul Republicii, Str. Tudor Vladimirescu și Str. A.I. Cuza.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei sistemelor alternative de mobilitate sunt:

- *existența unei rețele de trotuare aflate în stare bună;*
- *prezența redusă/ stare tehnică proastă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip “shared-space”);*
- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.) în cazul străzilor modernizate recent;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind “neacordare prioritate pietoni”, “traversare neregulamentară pietoni”, “pietoni pe partea carosabilă”;*
- *existența preocupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor (lungime de aproximativ 32 km);*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluența circulației și siguranța participanților la trafic - pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Alba Iulia este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus. La nivelul rețelei sunt amenajate 21 sensuri giratorii și 5 semafoare (figura 2.85).

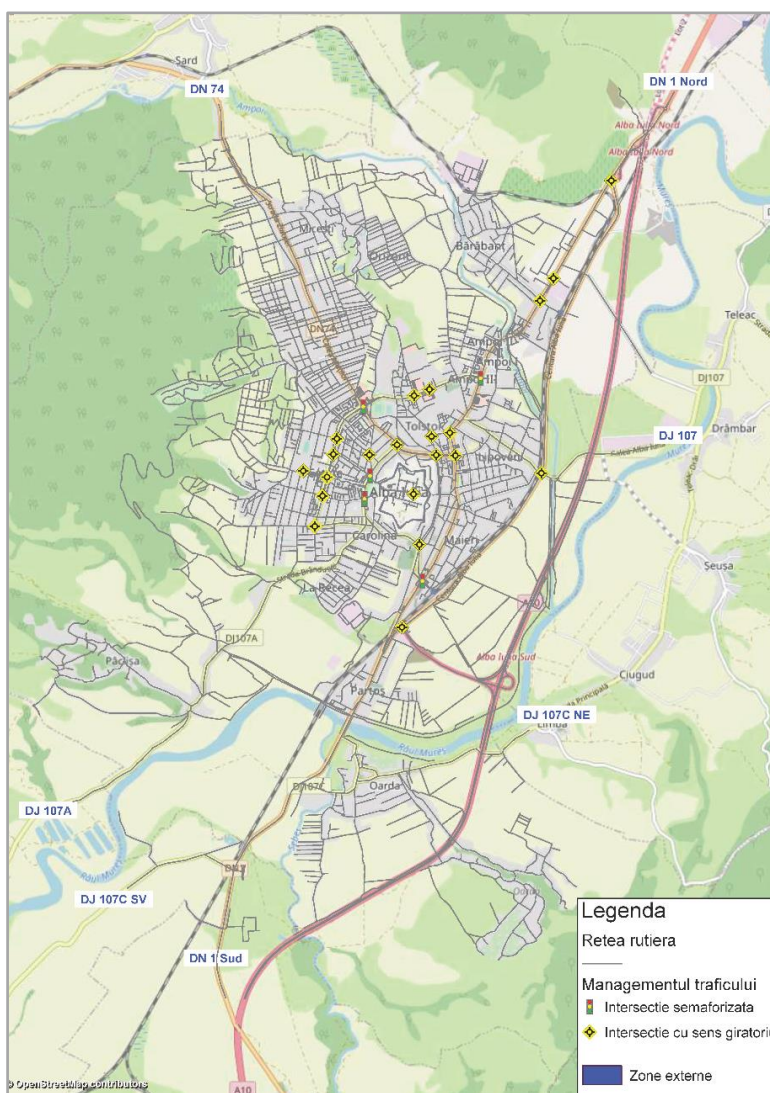


Figura 2.85. Sistemele de management al traficului - situația actuală.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componentă de organizare a parcarilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii, generând de siguranța circulației (figura 2.86).



Figura 2.86. Nerespectarea regulilor de circulație (Exemplificare).

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. La nivelul rețelei stradale a Municipiului Alba Iulia se întâlnesc zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 20-30 km/h, în special în jurul centrelor comerciale, culturale și unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor astfel de soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni. De asemenea, se va avea în vedere propunerea de soluții smart pentru semnalizarea trecerilor de pietoni din zonele aglomerate.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Alba Iulia signalistica pentru reglementarea circulației este prezentă, indicatoarele de semnalizare și orientare sunt amplasate corespunzător și se află în stare bună. (figura 2.87).



Figura 2.87. Semnalizare de reglementare a circulației (Exemplificare).

Pe Strada Cloșca este amplasată o trecere de pietoni inteligentă, bază pe tehnologia senzității prezenței pietonilor și iluminării mai puternice în dreptul trecerii, precum și semnalizării suplimentare, vizibile inclusiv în timpul nopții.

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliul Local al Municipiului Alba Iulia are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei managementului traficului sunt:

- existența zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 20-30 km/h;
- lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;
- lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real.

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (i) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (ii) densitatea pietonilor, (iii) parcare autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (iv) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public.

2.7.1. Zona centrală

Conform *Planului Urbanistic Zonal - Zona de interes major în Municipiul Alba Iulia cuprinsă între Podul de peste CF (Partoș) și Colegiul Tehnic Alexandru Domșa Alba Iulia*, reprezintă zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității (figura 2.88).

Zona este construcțional mixtă, formată din clădiri de locuit și alte construcții complementare locuirii ori clădiri de cultură, administrație, comerț și servicii.

În interiorul zonei de complexitate ridicată se identifică concentrarea obiectivelor comerciale, administrative, financiare, care atrag fluxuri importante de pietoni și mijloace de transport. În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominat de autovehicule în staționare sau în mișcare (figura 2.89).

Implementarea unor măsuri de amenajare a zonei centrale în scopul creșterii accesibilității pietonale constituie o etapă esențială în susținere mobilității urbane durabile în Municipiul Alba Iulia. Acțiunile viitoare în domeniul mobilității trebuie să conducă la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrală.



Figura 2.89. Prezență intensă a autovehiculelor în zona de complexitate ridicată.

Fluxuri importante de pietoni se regasesc în special în zona instituțiilor publice (Direcția Publică de Evidență a Persoanelor, Primăria Municipiului Alba Iulia), figura 2.90.



Figura 2.90. Circulație pietonală în zona de complexitate ridicată.

2.7.2. Zona gării

În zona de sud-est a localității este amplasată stația de cale ferată Alba Iulia, cu acces din Str. Iașilor și B-dul Încoronării (figura 2.91). Conform mersului de tren în vigoare, în decursul unei zile 22 trenuri au punct de oprire în stația Alba Iulia (plecări/ sosiri), numărul mediu zilnic de călători cu originea sau destinația în această stație fiind de 152.764 în cazul operatorului CFR Călători (ultimii 5 ani) și 20.439 în cazul operatorului Regio Călători (ultimii 3 ani). Conform Documentului de Referință al Rețelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 11.0.4 actualizată la data de 25.08.2021, stația Alba Iulia prezintă următoarele caracteristici: stație de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și marfă. Stația de cale ferată Alba Iulia este prevăzută cu următoarele facilități: casa de bilete/ servicii informații în trafic local și internațional, POS - posibilitatea de plată a legitimației de călătorie prin card bancar la casa de bilete, birou de bagaje de mână, post Poliție Transporturi Feroviare, chioșcuri de ziare/ reviste, oficiul poștal, grup sanitar.

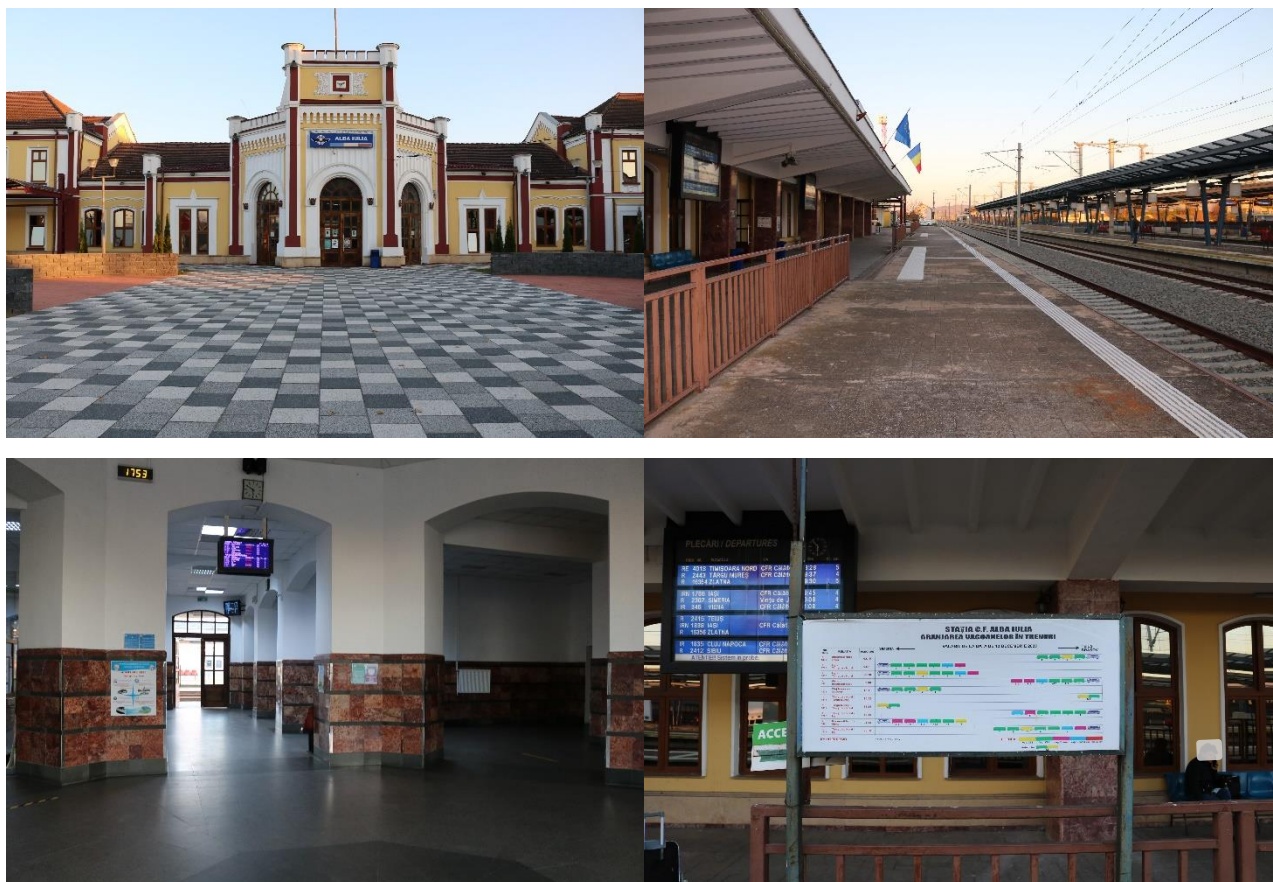


Figura 2.91. Amenajări existente în zona Stației CF Alba Iulia.

Proiect cofințat din Fondul Social European prin
 Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



Zona Gării, asigură conexiunea cu sistemul de transport public local (majoritatea traseelor din zona tarifară 1), transportul public județean (autogară) și cu sistemul de taxi (figura 2.92). Deficiențe privind transportul intermodal sunt date de lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste, centre de închiriere biciclete).

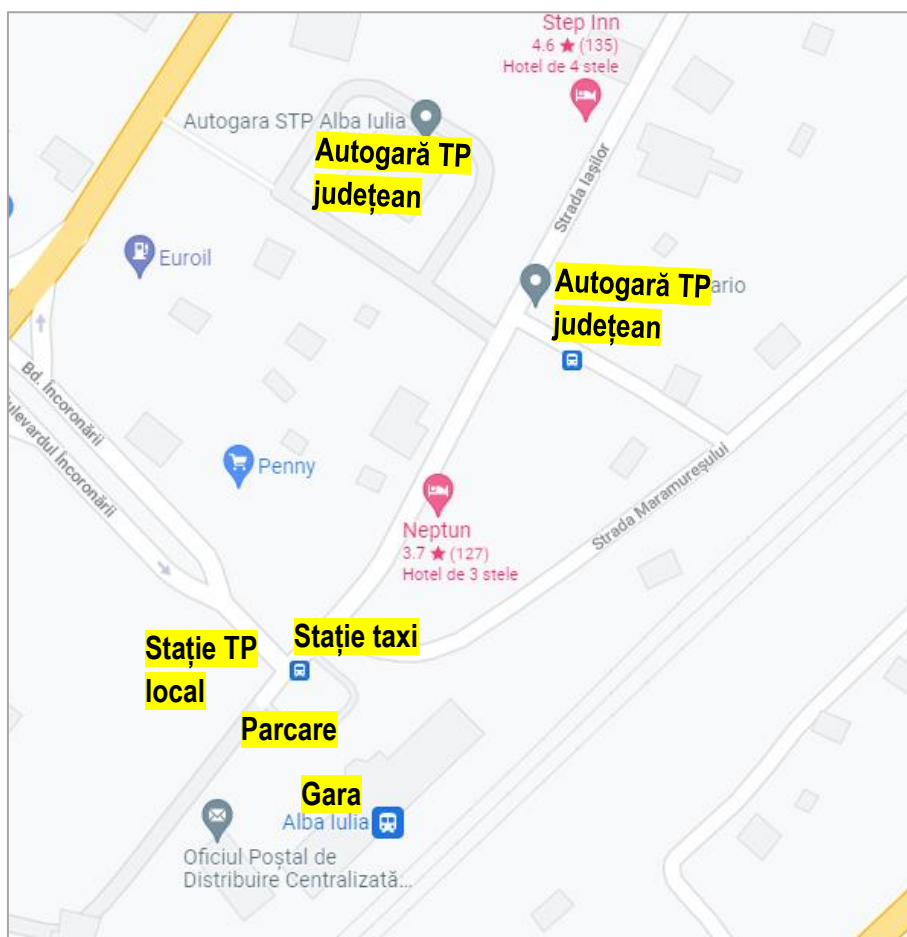


Figura 2.92. Intermodalitate zona Gării Alba Iulia.

Legătura între autogară și restul componentelor sistemului de transport intermodal este asigurată prin Str. Iașilor. Pe sectorul acesta se întâlnesc frecvent situații în care fluxurile autovehicule se intersectează cu cele de pietoni (figura 2.93). Având în vedere densitatea ridicată a pietonilor, pentru îmbunătățirea siguranței circulației, se recomandă amenajarea spațiilor partajate, cu prioritizarea deplasărilor pietonale.



Figura 2.93. Zona Gării Alba Iulia - fluxuri de pietoni.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței acestei categorii de utilizatori;*
- *tranzitarea zonei de interes major, care prezintă complexitate ridicată din punct de vedere al mobilității de către traseul DN 1, având asociate valori importante de trafic și grad ridicat de incidență a accidentelor de circulație (în special tronsonul cuprins între Calea Moșilor și Colegiul Tehnic Al. Domșa);*
- *deficiențe privind intermodalitatea între transportul feroviar și cel rutier, inclusiv nemotorizat.*