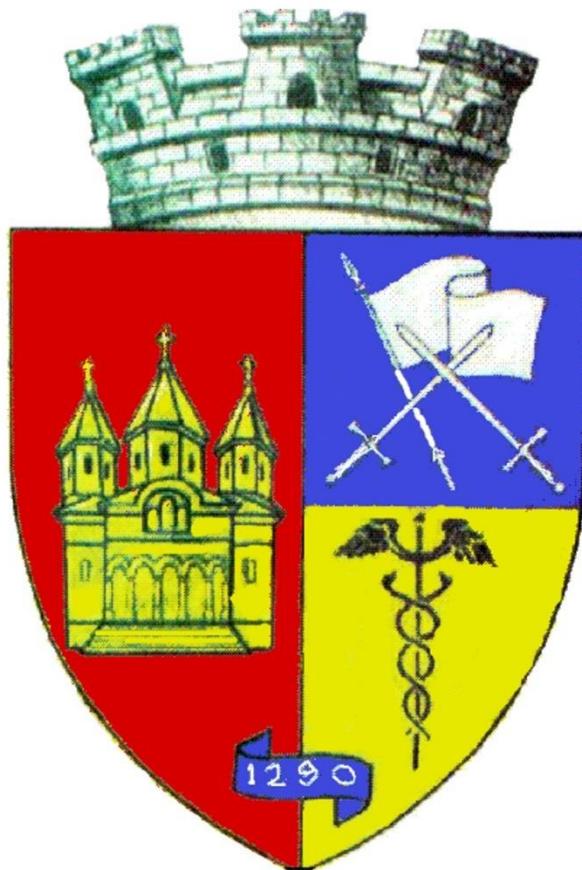


# Planul de Mobilitate Urbană Durabilă



# TEIUŞ





**Nume proiect** “Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Teiuș”

**Număr contract**

**Beneficiar**

**Contractor principal**

**Elaborator**

Primăria Municipiului Teiuș

S.C. Konic Napoca Management Romania S.R.L.

Ing. Tudor Măcicăsan, 0746701928

**Data începerii  
proiectului**

**Data încheierii**

**Denumire livrabil cf.  
anexelor contractului**

**Dată de livrare** Varianta preliminară 20.05.2022

Varianta finală 30.09.2022

**Referințe**

Contract de servicii nr.

**Colectiv Elaborare**

- Tudor Măcicăsan, expert trafic și transport public
- Cristina Ioana Ignat, ecolog
- Mihai Burada, urbanist

**Întocmit,**



# PLAN DE MOBILITATE

## Cuprins

<b>1. Introducere .....</b>	5
<b>1.1. Scopul și rolul documentației .....</b>	5
<b>1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială.....</b>	7
<b>1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale .....</b>	8
<b>1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor .....</b>	15
<b>2. Analiza situației existente .....</b>	17
<b>2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice .....</b>	17
<b>2.2. Rețeaua stradală.....</b>	64
<b>2.3. Transport public .....</b>	68
<b>2.4. Transport de marfă.....</b>	80
<b>2.5. Mijloace alternative de mobilitate .....</b>	80
<b>2.6. Managementul traficului .....</b>	84
<b>2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate .....</b>	84
<b>3. Model de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și 1) – calcul GES .....</b>	85
<b>3.1. Prezentare generală și definirea domeniului .....</b>	85
<b>3.2. Colectarea de date .....</b>	88
<b>3.3. Dezvoltarea rețelei de transport .....</b>	91
<b>3.4. Cererea de transport (Gazele cu Efect de Sera- model matematic de.....</b>	93
<b>transport) .....</b>	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
<b>Stadiul actual.....</b>	93
<b>3.5. Calibrarea și validarea datelor .....</b>	94
<b>3.6. Prognoze.....</b>	94
<b>3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz .....</b>	97
<b>4. Evaluarea impactului actual al mobilității .....</b>	98
<b>4.1. Eficiența economică .....</b>	98
<b>4.2. Impactul asupra mediului .....</b>	99
<b>4.3. Accesibilitatea.....</b>	104
<b>4.4. Siguranța.....</b>	105
<b>4.5. Calitatea vieții.....</b>	106
<b>5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane .....</b>	107



<b>5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale .....</b>	107
<b>5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor .....</b>	110
<b>6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane .....</b>	115
<b>6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport.....</b>	116
<b>6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....</b>	117
<b>6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale.....</b>	118
<b>6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale .....</b>	119
<b>7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.....</b>	123
<b>7.1. Eficiență economică .....</b>	123
<b>7.2. Impactul asupra mediului .....</b>	123
<b>7.3. Accesibilitate.....</b>	124
<b>7.4. Siguranță.....</b>	124
<b>7.5. Calitatea vieții.....</b>	124
<b>8. P.M.U.D. – Componenta de nivel operațional (etapa II) .....</b>	125
<b>8.1 Cadrul pentru prioritizare proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....</b>	125
<b>8.2 Planul de acțiune .....</b>	125
<b>8.3 Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană (etapa III) .....</b>	131
<b>9. Concluzie.....</b>	134
<b>10. Anexe.....</b>	135

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă este realizat pentru orașul Teiuș (reședință) cu satele apartinatoare Capud, Petelca, Beldiu și Coslariu Nou, și se referă la perioada 2022-2037.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un document strategic, la nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte), fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi realizate studii de fezabilitate privind investițiile propuse, în conformitate cu legislația în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Teiuș va fi supus procedurii de evaluare a impactului PMUD asupra mediului în baza HG nr. 1078/2004, fiind totodată un instrument pentru informarea și consultarea publicului.

De asemenea, este recomandată actualizarea periodică a PMUD și a modelului de transport aferent, cel puțin o dată la 5 ani sau chiar mai des, în funcție de viitoarele evoluții din Orașul Teiuș.



## 1. Introducere

### 1.1. Scopul și rolul documentației

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) are rolul de a contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să permită creșterea economică sustenabilă, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în regiunile polilor de creștere. Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, principala utilitate fiind rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene legate de eficiență energetică și protecția mediului.

Ca urmare a abordării integrate, promovată de *Comisia Europeană*, în vederea finanțării proiectelor de transport urban în cadrul *Programului Operațional Regional* și *Planul Național de Redresare și Reziliență*, devine o necesitate elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

În conformitate cu legislația națională (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în martie 2016), Planul de mobilitate urbană este o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care se coreleză dezvoltarea spațială a localitătilor și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu necesitățile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă are în vedere o abordare integrată, presupunând un nivel înalt de cooperare și coordonare între diferitele niveluri de guvernare și între autoritățile responsabile, inclusiv reprezentă un instrument de consultare a populației din aria urbană vizată. Autoritățile Locale membre ale unei zone de creștere ar trebui să creeze și să planifice structurile și procedurile corespunzătoare gestionării unui astfel de plan. Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă se referă la Orașul Teiuș.

De principiu, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile de mobilitate din cadrul comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

- 1. Accesibilitatea** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a se deplasa spre destinații și servicii. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de deplasare din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârstă, sexul și originea etnică);



**2. Siguranța și securitatea** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

**3. Mediul** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

**4. Eficiența economică** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;

**5. Calitatea mediului urban** – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

În baza unei analize detaliate a problemelor și nevoilor de mobilitate actuale și de perspectivă în zona studiată, PMUD Teiuș include lista proiectelor și măsurilor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung, planul de acțiune și posibilele surse de finanțare a proiectelor și măsurilor propuse.

Planul de mobilitate urbană durabilă va avea următoarea viziune de dezvoltare a mobilității: Realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții.

O parte din măsurile identificate urmează a fi finanțate prin *Planul Operational Regional*, care susține Creșterea mobilității urbane, prin realizarea unui sistem de transport eficient, care să-i determine pe călători să renunțe la autoturismul personal și să folosească transportul public pentru protejarea mediului înconjurător.

Planul abordează următoarele teme/sectoare:

- **Structura și capacitatea instituțională:** Planul prezintă soluțiile pentru asigurarea unei planificări și coordonări corespunzătoare a mobilității la nivelul orașului și pentru aplicarea legislației europene și naționale
- **Transportul public:** Planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind infrastructura, materialul rulant și serviciile
- **Transportul nemotorizat:** Planul include un pachet de măsuri de creștere a atraktivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructurile existente au fost evaluate și s-au propus îmbunătățiri. Dezvoltarea de noi infrastructuri ia în considerare și alte opțiuni în afara celor de-a lungul rutelor de transport motorizat. Au fost luate în considerare infrastructuri create special pentru bicicliști și pietoni, pentru a le separa de traficul motorizat intens și pentru a reduce distanțele de deplasare, acolo unde a fost posibil. Măsurile privind infrastructura au fost completate de alte măsuri tehnice, bazate pe politici soft.
- **Inter-modalitatea:** PMUD contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri; s-au identificat măsuri menite în mod special să faciliteze transportul și mobilitatea permanentă și multi-modală.



- **Siguranță rutieră:** PMUD prezintă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere pe baza unei analize a problemelor principale de siguranță rutieră și a zonelor de risc din mediul urban studiat.
- **Transportul rutier:** Pentru rețeaua de drumuri și transportul motorizat, PMUD abordează tipurile de trafic: în miscare și staționar. Măsurile propuse au ca scop optimizarea utilizării infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației în zonele cu probleme identificate. A fost investigat potențialul de realocare de spațiu rutier altor factori de transport adiacenți sau altor funcții și utilizări publice care nu sunt legate de transport.
- **Logistica urbană:** PMUD prezintă măsuri de îmbunătățire a eficienței logistice urbane, inclusiv cele legate de livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum emisiile de CO<sub>2</sub>, poluanți și zgomot.
- **Managementul mobilității:** PMUD include acțiuni pentru a promova o schimbare în modelele de mobilitate durabilă. În acest scop, trebuie implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alții factori relevanți.
- **Sisteme Inteligente de Transport (ITS):** Având în vedere că ITS se aplică tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru persoane cât și pentru marfă, acestea pot sprijini formularea strategiei, implementarea politicilor și monitorizarea fiecărei măsuri definite în cadrul unui PMUD.

## 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Documentele de planificare spațială reprezintă sursa oficială de informații pentru întocmirea studiilor de specialitate, după cum este menționat în *Legea 350/ 2001, privind Amenajarea teritoriului și urbanismul*.

În conformitate cu articolul 7, principalul scop al amenajării teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se Creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea. Lista documentelor de planificare operațională este prezentată mai jos:

- Planul de amenajare a teritoriului național - PATN
- Planul de amenajare a teritoriului zonal - PATZ
- Planul de amenajare a teritoriului județean - PATJ
- Planul urbanistic general - PUG
- Planul urbanistic zonal - PUZ
- Planul urbanistic de detaliu – PUD

În cadrul PMUD pentru Orașul Teiuș, este de interes PUG-ul localității. Celelalte documentații pot furniza anumite informații în cadrul PMUD dacă este necesar.



### 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Documentele strategice sectoriale luate în considerare în cadrul PMUD sunt prezentate în Tabelul 1.2 mai jos. În coloana Activități realizate/concluzii se prezintă activitățile realizate și concluziile privind fiecare document strategic privind corelarea cu PMUD.

Tabel 1.2.1

Raportul	Organizare/Sector	Principii
Strategia locală de dezvoltare durabilă a Orașului Teiuș	Primăria Orașului Teiuș	
Strategia de dezvoltare durabilă a județului Alba 2021-2027	Consiliul Județean Alba	Sustenabilitate Competitivitatea economiei locale Dezvoltare emergentă Management teritorial eficient
Strategia națională pentru dezvoltare regională	ADR Centru	

Viziunea de dezvoltare viitoare urmărește tocmai o redefinire a Orașului Teiuș în raport cu mediul concurențial acerb care se manifestă la nivelul național, regional și global. Astfel, pentru perioada 2022-2037, toate resursele, practic motorul de care dispune în prezent orașul, se vor orienta către o permanentă cunoaștere și performanță, ca modalitate de adaptare și răspuns la provocările tehnologice de mobilitate. Viziunea de dezvoltare a Orașului Teiuș în viitorul deceniu este deja conturată de direcția de evoluție trasată până acum, astfel că urbea poate aspira la titlul oraș ecologic din Regiunea Nord-Vest.

Conform SDLD, direcțiile strategice de intervenție pentru dezvoltarea Orașului Teiuș sunt:

Directia 1 – Dezvoltare urbana durabila integrata

Directia 2 – Dezvoltarea infrastructurii locale

Directia 3 – Sprijinirea unei economii competitive si a dezvoltarii locale

Directia 4 – Imbunatatirea infrastructurii energetice in Orașul Teiuș

Directia 5 – Dezvoltare durabila a turismului local

Directia 6 – Imbunatatirea condițiilor de mediu la nivel local si regional

Directia 7 – Dezvoltarea infrastructurii in vederea promovarii incluziunii sociale si a reducerii gradului de săracie in orasul Teiuș

Directia 8 – Asigurarea unei bune guvernante la nivel local

Astfel, se pot observa urmatoarele proiecte propuse în cadrul strategiei de dezvoltare 2015-2020:

	Domeniul de interventie	Obiectiv strategic	Obiective specifice / operationale	Plan de actiune	Proiecte propuse	Institutia responsabila	Suma estimata	Sursa de finantare potentiala	Termen estimat
1	Infrastructura tehnico - edilitara	Creșterea calității vieții locuitorilor din unitatea administrativ teritorială	Reabilitarea si modernizarea străzilor, drumurilor comunale și județene	Reabilitarea tramei stradale pentru străzile din orașul Teius	Sistematizare verticala ,refacere rigole, acces auto și pietonal strada Decebal	UAT	1.750.000 lei	Buget local	Finalizare aprilie 2017
					Reabilitare drumuri in orașul Teius – 6925 ml 12 strazi locale	UAT	2.261.353 euro	Buget de stat prin Programul National de Dezvoltare Locală și buget local	Finalizare noiembrie 2019
					Modernizare străzi orașul Teius – 5109 ml 11 strazi locale	UAT	1.826.412 euro	POR Axa 4, PI 4.3 și Buget local Buget de stat	Finalizare noiembrie 2020
					Reabilitare drumuri in orașul Teius – 4210 ml 9 strazi locale	UAT	1.450.000 euro	POR Axa 4, PI 4.3 și Buget local Buget de stat	Finalizare noiembrie 2020
				Reabilitarea drumurilor comunale din teritoriu UAT Oraș Teius	Reabilitare și modernizare drum comunul DC 17, DC 19	UAT	5.600.000 lei	Buget de stat prin Programul National de Dezvoltare Locală și buget local	Finalizare septembrie 2019



		Modernizare drumuri județene	Reabilitare Drum județean DJ 750C	Consiliul Județean Alba	1.500.000 lei	POR Axa 6, PI 6.1	Finalizare 2019
		Reabilitare drumuri de exploatație agricolă	Reabilitare drum exploatație agricolă – d.vicinale din pamant nr.1,...,92 - Teiuș (147 051 ml )	UAT	20.000.000 lei	PNDR Submăsura 4.3	Finalizare mai 2020
			Reabilitare drum exploatație agricolă – d.vicinale din pamant nr.1,...,17 - Beldiu (70 665 ml)	UAT	14.000.000 lei	PNDR Submăsura 4.3	Finalizare septembrie 2020
			Reabilitare drumuri vicinale nr.1,...,17 din pamant – Petelca (17 613 ml)	UAT	3.800.000 lei	PNDR Submăsura 4.3	Finalizare septembrie 2020
			Reabilitare drumuri vicinale nr.1,...,14 din pamant – Capud (47 925 ml)	UAT	10.000.000 lei	PNDR Submasura 4.3	Finalizare septembrie 2020
	Poduri rutiere	Construire pod rutier peste raul Mures	Construire pod rutier peste raul Mures in zona oras Teiuș	UAT	16.000.000 lei	PNDR Submasura 4.3	Finalizare septembrie 2020
		Modernizarea iluminatului public	Modernizare și eficientizare iluminat public	UAT	1.400.000 lei	Buget local POR	Finalizare mai 2020
		Eficientizarea consumului de energie	Inființare Parc fotovoltaic	UAT	15.400.000 lei	Fonduri UE Buget local	Finalizare mai 2020
	Crearea/modernizarea	Sistematizare zone rezidențiale	Sistematizare zona rezidențiala str. Dr.Lucaciu	UAT	800.000 lei	Buget local POR	Finalizare iulie 2017



			unor spatii verzi destinate petrecerii timpului liber		Sistematizare teren in zona targului, partea de jos	UAT	1.250.000 lei	Buget local POR	Finalizare iulie 2018
					Sistematizare zona rezidențială str. Ritului	UAT	800.000 lei	Buget local POR	Finalizare aprilie 2017
			Sistematizarea și amenajarea teritoriului	Definitivarea PUG Oraș	Obtinerea avizelor și acordurilor necesare intrării in vigoare a noului PUG Oraș Teius	UAT	100.000 lei	Buget local	Finalizare noiembrie 2016
				Sistematizare rețele	Sistematizarea rețelelor electrice in orașul Teius conform legislatiei in vigoare (LEA-----LES)	UAT	2.600.000 lei	POR Energie Buget local	Finalizare aprilie 2018
4	Turism și mediu	Dezvoltarea durabilă a turismului local și imbunătățirea condițiilor de mediu	Valorificarea potențialului turistic local	Dezvoltarea infrastructurii de turism	Dezvoltarea infrastructurii turistice in orașul Teius – Inființare Centru de informare si promovare turistica	UAT	133 069 euro	Buget local și Fonduri nerambursabile	Finalizare decembrie 2015
					Realizare de alei pietonale si piste de biciclete	UAT	1.000.000 lei	Buget de stat prin Programul National de Dezvoltare Locală , buget local si Fonduri UE	Finalizare decembrie 2018
				Dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de agrement	Realizarea de spatii de agrement in zonele cu potențial turistic ridicat	UAT	1.100.000 lei	Buget local Fonduri UE și parteneriate	Finalizare decembrie 2020
					Refacerea traseelor turistice din zonă	UAT și ONG-uri	40.000 lei	Buget local	Finalizare decembrie 2020



		Realizare de parteneriate cu comunități cu specific similar	Dezvoltarea de rețele de comunicare intre centrele de informare și promovare turistică din zona si cele nationale/internationale	UAT	120.000 lei	Buget local și Fonduri UE	Finalizare noiembrie 2020
	Protejarea mediului și a biodiversității	Investiții in sistemele de management al riscurilor	Lucrari de stabilizare si protectie a terenurilor impotriva alunecarilor si de combatere a eroziunii solului	UAT	4.520.000 lei	Buget local și Fonduri UE	Finalizare decembrie 2020
			Lucrari de indiguire si protectie a malurilor raurilor din zona UAT Teius impotriva inundatiilor	UAT	6.000.000 lei	Buget local și Fonduri UE	Finalizare decembrie 2020
	Investiții in managementul deseurilor	Inchiderea definitivă a gropii de gunoi din orașul Teius	UAT	620.000 lei	Buget de stat prin Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor	Finalizare iulie 2017	
	Investitii in sisteme de managent al riscurilor si a cresterii capacitatii de interventie in situatii de urgență	Modernizarea sistemului de deszapezire, prin achizitia de mijloace tehnice necesare pentru interventii	UAT	2.220.000 lei	Buget de stat, Fonduri UE și Buget local	Finalizare septembrie 2019	
		P.S.I. –Dotari cu echipamente tehnice,masini interventie si utilaje	UAT	2.000.000 lei	Buget de stat, Fonduri UE și Buget local	Finalizare septembrie 2019	
	Prezervarea biodiversității	Elaborarea sau actualizarea planurilor, strategiilor de management a ariilor naturale protejate	UAT	120.000 lei	Buget de stat, Fonduri UE și Buget local	Finalizare septembrie 2020	



			Acțiuni in vederea extinderii si modernizării infrastructurii de agrement	Amenajare „Parc Feroviar” in zona Gara CFR	UAT	4.500.000 lei	Buget de stat Buget local POR	Finalizare decembrie 2020	
			Activitati de dezvoltare comunitara integrata (info/ consiliere/ mediere) , in vederea cresterii gradului de coeziune	Organizare de campanii pentru combaterea discriminarii	UAT, ONG-uri	200.000 lei	POCU, POSDRU și Buget local	Finalizare decembrie 2020	
6	Administrație publică	Asigurarea unei bune guvernanțe la nivel local	Imbunătățirea serviciilor oferite de administrația publică locală	Dezvoltarea capacitatii de planificare strategică	Pregătirea personalului din administrația publică în domenii strategice, respectiv: managementul proiectelor, achiziții publice,management financiar	UAT	1.200.000 lei	PODCA, POSDRU și Buget local	Finalizare decembrie 2020
				Consolidarea capacitatii administrative a autoritatilor locale in vederea accesarii fondurilor comunitare	Realizarea de planuri, strategii si proiecte, implementarea si monitorizarea acestora	UAT	1.200.000 lei	PODCA și Buget local	Finalizare decembrie 2020
				Intarirea capacitatii institutionale a administrației publice locale	Construire sediu nou Primaria oras Teius	UAT	4.500.000 lei	Fonduri europene nerambursabile, buget de stat, buget local	Finalizare decembrie 2020



		Stimularea schimburilor de experienta si a cooperarii teritoriale	Creșterea performanțelor administrației publice locale și a interacțiunii acestaie cu cetățeanul	Implementarea unor soluții de e-guvernare la nivelul orașului	UAT, Consiliul Județean și Instituția Prefectului Alba	1.200.000 lei	Buget de stat Buget local	Finalizare decembrie 2020
		Cooperare si schimb de experiență cu alte administrații	Participarea in programele ce vizeaza transferul de expertiza din partea altor institutii de profil din Uniunea Europeana	UAT	100.000 lei	PODCA și Buget local	Finalizare decembrie 2020	
	Implementare sisteme management in administrația locală	Investitii in implementarea si certificarea sistemelor de management	Proiect privind implementarea și certificarea sistemelor de management al calitatii si implementarea si certificarea sistemelor de management integrate Calitate-Mediu	UAT	100.000 lei	PODCA și Buget local	Finalizare decembrie 2020	
		Strategii privind dezvoltarea unității administrativ teritoriale	Elaborarea/ revizuirea strategiilor de dezvoltare, a planurilor urbanistice si de amenajare a teritoriulu	UAT	300.000 lei	Buget local	Finalizare decembrie 2020	
	Continuarea reformei in administrația publică locală	Administrarea eficientă a patrimoniului orașului Definitivarea inregistrărilor in Cartea Funciară a proprietăților unității administrativ teritoriale	Realizarea delimitării domeniului public si privat al UAT Inregistrarea in Cartea Funciară a imobilelor apartinând domeniului public și privat al UAT	UAT	600.000 lei	Buget local	Finalizare decembrie 2020	
				UAT	400.000 lei	Buget local	Finalizare decembrie 2020	

Sursa: Strategia locală de dezvoltare durabilă a orașului Teiuș pentru perioada 2015-2020

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

Prevederile de dezvoltare economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor sunt luate în considerare astfel:

- În cadrul PUG Teiuș sunt luate în considerare elemente de dezvoltarea economică și socială la nivel global – la nivelul întregului oraș. Pentru a stabili o corelare adecvată între PMUD și PUG ar trebui să fie stabilită în primul rând o corelare între unitățile teritoriale luate în considerare, astfel: zonele de mobilitate din PMUD să fie corelate cu UTR-urile din PUG, cu condiția ca acestea să fie definite clar (să aibă o delimitare teritorială clară) și să conțină informații referitoare la populație și activitatea economică și alte activități din cadrul UTR-ului.
- Din cadrul PUG-urilor celoralte localități nu au fost identificate elemente / informații strategice care să ajute în elaborarea PMUD, cu excepția menționării unor proiecte specifice de transport.

Obiectivele evidențiate în strategia de dezvoltare a zonei de creștere Teiuș și a județului Alba fac referire la diferite domenii prioritare, măsuri și acțiuni pentru dezvoltare integrată:

- Dezvoltarea urbană și economică durabilă;
- Investiții pentru protecția mediului;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere;
- Creșterea siguranței cetățenilor;
- Creșterea calității și accesului la serviciile publice;
- Creșterea calității vietii.

Programul operațional regional include obiectivul specific al axei prioritare 3.2, care propune reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aplicabilă în zona de interes a PMUD Teiuș, respectiv Regiunea Centru, conform legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională a României.

Activitățile incluse în prezentul plan de mobilitate fac obiectul axei prioritare 3.2 POR în concordanță cu obiectivele zonei de creștere Teiuș și a județului Alba întrucât se urmărește:



- Crearea și dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, bazat pe existența unei rețelecorespunzatoare de trasee pietonale și de biciclete;
- Implementarea unei rețele strategice de ciclism cuprinzând piste pentru principalele directii/axe de transit;
- Aplicarea unor măsuri operaționale/organizationale care să determine orientarea populației către utilizarea transportului în comun, favorabil mediului, în detrimentul deplasării cu atoturismele personale, creându-se astfel condiții pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și GES;
- Creșterea rolului economic și social al zonei Teiuș prin stimularea unei dezvoltări echilibrate la nivelul orașului și a arealului său de influență – inc. satele Beldiu, Căpuș, Coșlariu Nou, Pețelca
- Facilitarea accesului și a mobilității în interiorul și în exteriorul Orașului Teiuș, realizând conexiuni cu localitățile din imediata vecinatăte;
- Dezvoltarea durabilă și protecția mediului.



*Sursa: Strategia locală de dezvoltare durabilă a orașului Teiuș pentru perioada 2015-2020*



## 2. Analiza situației existente

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

Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principalele tendințe socio – economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale orașului Teiuș împreună cu așezările învecinate.

#### *Localizare*

Teiuș, mai demult *Tiuș* (în maghiară *Tövis*, în trad. „*Spini*“, în germană *Dornstadt*, *Dornen*, în trad. „*Spini*“, alternativ *Dreikirchen*, în trad. „*Trei Biserici*“) este un oras în județul Alba, Transilvania, România, format din localitatea componentă Teiuș (reședința), și din satele Beldiu, Căpuș, Coșlariu Nou și Petelca.



Sursa : [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Orașul Teiuș este situat la poalele de est ale munților Trascăului, pe malul drept al râului Mureș. Se află la aproximativ 80 km de Cluj Napoca, și la 20 km de Alba Iulia, reședința județului. Localitatea se află la intersecția drumurilor naționale DN1 și DN14B. Din centrul se ramnifică DJ750C, care se îndreaptă spre Mănăstirea Râmet, respectiv DC19 care asigura legătura dintre Teiuș și Căpuș.



Orașul Teiuș, are reședința în orașul Teiuș județul Alba. Acesta este, potrivit legislației privind amenajarea teritoriului național, are rangul oraș III și se delimitizează din punct de vedere administrativ-teritorial de localitățile:

- Aiud,sat Gârbova de Jos și comuna Rădești în Nord;
- Stremț în Vest;
- Galda de Jos în Sud-Vest;
- Sântimbru în Sud;
- Mihalț în Sud – Sud-Est;
- Bucerdea Grânoasă în Est;
- Rădești-sat Șoimuș în Nord-Est;

Orașul Teiuș, județul Alba are în componență 4 sate, amplasate după cum urmează:

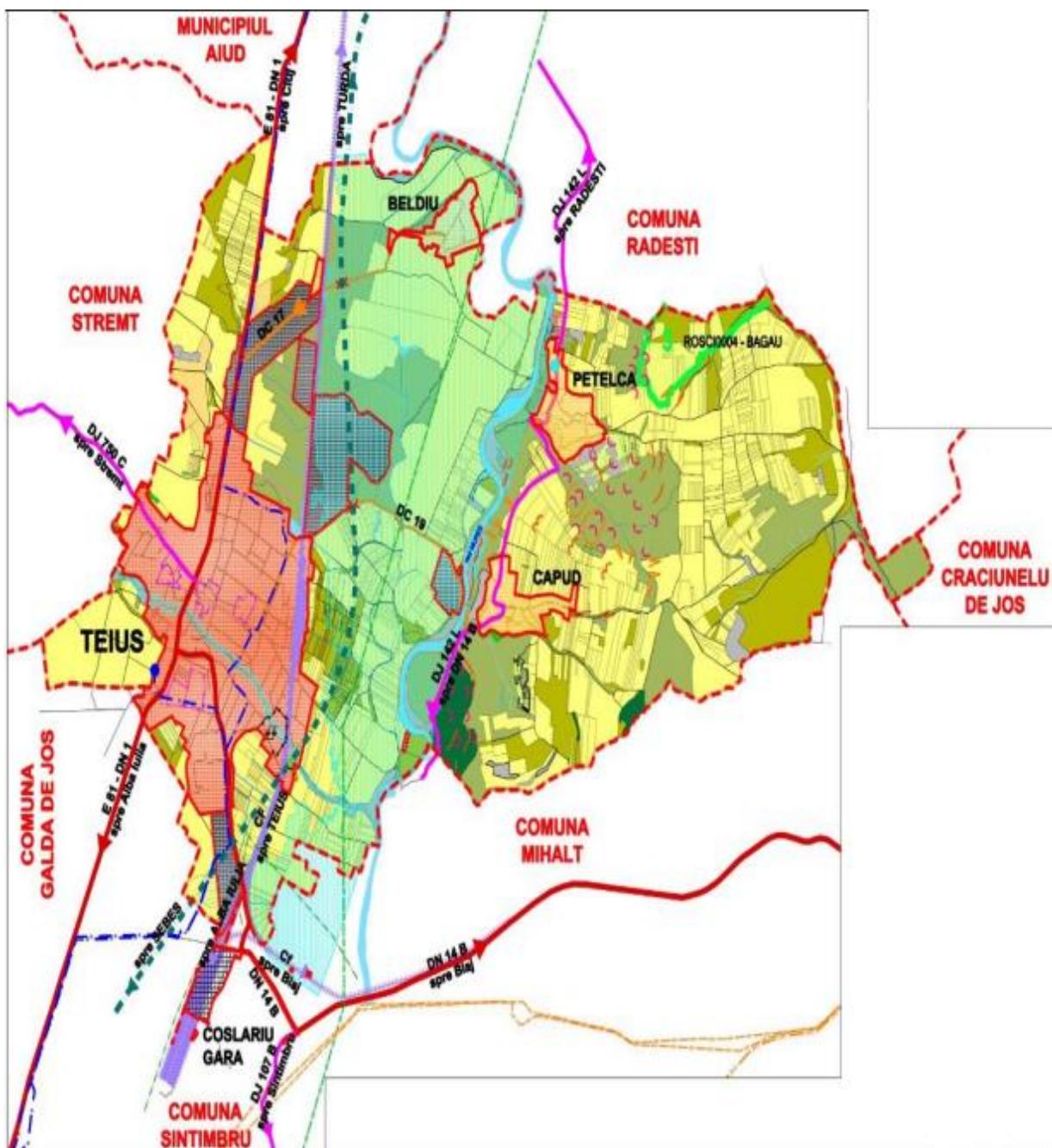
- satul Beldiu la Nord față de orașul Teiuș, distanță 4 km;
- satul Căpuș la est față de Teiuș, distanță 3 km;
- satul Pețelca la Est față de Teiuș, distanță 3,5 km;
- sat Coșlariu Nou la Sud față de Teiuș, distanță 3 km.

Orașul Teiuș ocupă o poziție centrală în cadrul Județului Alba, pe următoarele coordonate:  $46^{\circ}12'$  latitudine nordică și  $23^{\circ}40'$  longitudine estică, fiind situat la extremitatea vestică a Podișului Transilvaniei, în culoarul depresionar străbătut de râul Mureș, cunoscut sub numele Alba Iulia-Turda, străjuit atât la est, cât și la vest de zone geomorfologice mai înalte. Între acestea se află lunca și terasele Mureșului.



Sursa: SDL Teiuș – 2015-2020

• •



Sursa: Statutului Orașului Teiuș, Județul Alba

Pe teritoriul României, orașul Teiuș ocupă o poziție aproximativ centrală, fiind situat pe coordonatele geografice reprezentate de paralela  $46^{\circ}15'$  latitudine nordică și meridianul  $23^{\circ}50'$  longitudine estică. Suprafața totală a orașului Teiuș este de 4456 ha, din care suprafața agricolă este de 3870 ha. Suprafața intravilanului este de 664 ha, din care suprafața intravilan oraș Teiuș 536 ha, sat Beldiu-34 ha, sat Pețelca-48 ha, sat Căpud-46 ha.



## Istoric

În 1219, satul Beldiu (arondat actualmente Teiușului) purta numele de *villa Belud sau „terra Beld”*<sup>1</sup>.. Prima atestare documentară a localității Beldiu, o găsim în „Registrul de la Oradea”, publicată în „Documente privind Istoria României”, seria C, volumul I. Este una din cele mai vechi atestări documentare din Transilvania, din anul 1219.

**1241** – Situată la răspântie de drumuri, localitatea Teiuș a fost grav afectată în anul 1241, când tătarii au năvălit în Ardeal. Din secolul al XIII-lea până în 1541, domeniul Diodului, în care era integrat și Teiușul, făcea parte din comitatul Albei. Pământurile și satele din zona centrală a comitatului erau în proprietatea nobililor de Geoagiu sau a cetății Alba Iulia<sup>2</sup>.

**1264** - Printre proprietățile din comitatul Alba, în care domeniile regale par să fi avut anterior o amploare deosebită, printre primele menționate în 1264, sunt *Germand, Polcholca, Cupud* (Mescreac, Pețelca, Căpuș)<sup>3</sup>. Regele Ștefan cel Tânăr (István junior), prinț de Ardeal, domn al cumanilor, donează moșiile Germand, Polcholka/ Pucholka și Cupud/ Kapud nobilului Andrei (András) de Gyogh și urmașilor săi pentru sângele vărsat împotriva tătarilor de la granițele țării<sup>4</sup>.

**1269** - Primele atestări documentare ale Teiușului le avem din evul mediu, prima fiind cea din 1269, sub denumirea de *Ratka*<sup>5</sup>. În 1269, localitatea Teiuș apărea sub denumirea de Ratka. Denumirea localității, mai târziu, a fost derivată de la familia Tövis, de către Orbán Balázs. În 1269, Teiușul intră sub teritoriul Stremțului, unde rămâne, până în 1440. Primul preot consemnat în documente a fost Dominic (Domokos), în 1319<sup>6</sup>.

**1290** – În 1290 Teiușul era cunoscut sub denumirea de *Villa Spinarum, Thuys, Tywis*<sup>7</sup>.

Istoricul maghiar Orbán Balázs afirmă că denumirea localității este maghiară și provine de la numele unuia dintre membrii familiilor vechi care au avut în posesie cetatea de la Teiuș și moșia ce-i aparținea, și anume Antonius de Thyvys, dar în acel moment toponimul exista ca atare, ceea ce ne poate determina să credem și că numele familiei deriva de la acesta (!; n.n)<sup>8</sup>. După alți autori, localitatea a fost întemeiată de coloniștii sași, aduși în Ardeal de Regele Ungariei Géza al II-lea<sup>9</sup>. Actele medievale fac mențiuni în repetate rânduri la Teiuș. Cea mai veche mărturie este o diplomă dată cetățenilor dejeni de voievodul Rolandus, de a avea permisiunea să țină târgul săptămânal în ziua de joi, fără să plătească pentru acest drept, imposit. Diploma este datată la Teiuș, având următoarea specificare: *Datus in villa Thyues, in octavis sancti Michaelis arhangeli, Anno Domini MCC nonagesimo tertio* (1293). În lucrarea lui Michael Lebrecht, *Descrierea Transilvaniei*, Teiușul este amintit în documente cu numele german *Dreikirchen*, iar mai târziu, ca *Tövis, Dreikirchen, Durnnen*.

<sup>1</sup> I. Ardelean, D. Giurgiu, I. Drehgici, *Beldiu un sat multisecular de pe Mureș*, Alba Iulia, Ed. Altip, 2013, p.13.

<sup>2</sup> DIR, C. Transilvania, veacul XIV, vol. II (1321-1330), București, 1953, p. 264.

<sup>3</sup> Tudor Sălăgean, *Transilvania în a doua jumătate a secolului al XIII-lea*, Cluj-Napoca, 2003, p. 145.

<sup>4</sup> Codex Diplomaticus Transilvaniae. Diplomata, epistolae et alia instrumenta litteraria res Transylvanas illustrantia. I.1023-1300..., p. 209, nr. 252.

<sup>5</sup> F. Lestyán, *Megszentelt kövek, a középkori erdélyi püspökség templomai*, Ediția a II-a, Alba Iulia, 2000, p. 145-147.

<sup>6</sup> Gudor Kund Botond, *Az eltűnt gyulafehérvári református egyházmegye és egyházi közösségei*, Cluj-Napoca, Ed. Kriterion – Ed. Tortoma, 2012, p. 324-325.

<sup>7</sup> F. Lestyán, *op. cit.*, p. 145-147.

<sup>8</sup> O. Balázs, *Tövis és környéke. Kiadja a magyar történelmi társulat*, Budapest, 1886, p. 310.

<sup>9</sup> C. Frâncu, *Monografia județului Alba*, Alba Iulia, 1943, p. 280 (ms.).



**Secolele XIII – XIV** – În secolele XIII – XV s-a format denumirea localității Teiuș, care, în evul mediu era *Thuys, Tyvis, Tywys, Teowis*<sup>10</sup>.

**Secolele XIII – XV** – Prima biserică a fost construită Teiuș prin secolul al XIII-lea. A doua biserică a fost ctitorită de către Iancu de Hunedoara în jurul anului 1442<sup>11</sup>.

**1442** - În anul 1442, teritoriul Teiușului a intrat în proprietatea lui Iancu de Hunedoara<sup>12</sup>. Tot atunci, turcii au atacat Transilvania, sultanul Murad trimițând împotriva lui Iancu de Hunedoara pe Mezid, un iscusit conducător militar. Iancu l-a întâmpinat cu o oaste din care făceau parte mulți teiușeni, dar nu a reușit să țină piept puhoiului turcesc, fiind înfrânt. În urma infrângerii suferite, Iancu și-a refăcut armata și a pornit împotriva turcilor conduși de beilul din Vidin.

**1449** - Iancu de Hunedoara a avut în stăpânirea sa domenii la Teiuș și Stremț și a ctitorit o biserică și o cetate în 1449<sup>13</sup>. Ea a fost construită în amintirea luptei pe care acesta a avut-o cu turcii la Sântimbru, în anul 1442. Din arhiva anului 1704, aflăm că Iancu de Hunedoara a dat pentru parohia din Teiuș o moară și viile din Alba Iulia și a plătit suma de 4000 de coroane pentru biserică și 1000 de coroane pentru altar. Constructorul bisericii și cetății, pietrarul (*lalicida*) Konradus, Iancu de Hunedoara i-a dăruit în anul 1455 o șesime dintr-o moară din apropierea Brașovului. La intrarea în Biserica romano-catolică din Teiuș se păstrează și azi stema familiei Huniazilor, cu corbul care ține în cioc un inel. Biserica se compune dintr-o navă dreptunghiulară, un cor cu trei travee încheiate pentagonal, iar în nord este alipită sacristia suprapusă clopotniței. Ceea ce dă o mare frumusețe acestei biserici este impozantul portal apusean încadrat de toruri cilindrice.

**1455** – În anul 1455 este pomenit un spital de târg (*oppidum*) la Teiuș.

**1464** – În 1464, regele Matei Corvin emitea o diplomă prin care *opidul* Teiuș primea privilegiul de cetate liberă regească<sup>14</sup>. După moartea sa, moșia a trecut în posesia familiei Tövisi. După stingerea familiei Tövisi, cetatea din Teiuș împreună cu donațiile regelui Matei trec în posesia familiei Pongrátz. În 1464, orașul a devenit o localitate liberă din punct de vedere legal.

**1525** – Denumirea Teiușul, în documente, era de *Thewys*

**1532** – În secolul al XVI-lea, Teiușul este prezent nu doar în documente, ci și în unele hărți din această perioadă. Între hărțile lui Johannes Honterus se află și cea din *Chorographia Transylvaniae*, tipărită la Bassel în anul 1532, în care Teiușul apare sub denumirea de *Durnnen*.

**1566** - O altă hartă a Transilvaniei, editată la Viena în 1566 de către umanistul Ioannes Sambucus include și ea Teiușul, în rândul localităților din apropierea orașului Alba Iulia<sup>15</sup>. Localitatea este marcată cu silueta unei clădiri colorate în roșu, care sugerează o biserică, cetate sau fortificație.

**1575** – Denumirea sub care Teiușul figura în documente era de *Themis*.

**1589** – Beldiu figura în documente sub numele de *Beld*.

Unul dintre personajele importante ale istoriei Teiușului, din ultimele decenii ale secolului al XVI-lea a fost de bună seamă și Petru Raț (Racz), luptător în campania antiotomană, alături de

<sup>10</sup> Gudor Kund Botond, *Az eltünt gyulafehérvári református egyházmegye...*, p. 324.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 325

<sup>12</sup> Gudor Kund Botond, *op. cit.*, p. 325

<sup>13</sup> *Alba Iulia - 2000*, Alba Iulia, 1975, p. 135; Gh. Anghel, Gh. Măhăra, E. Anghel, *Ghid turistic al județului Alba*, București, 1982, p. 102.

<sup>14</sup> I. Pleșa, *Contribuții documentare la cunoșterea istoriei localității Teiuș, județul Alba în Dacoromania*, Alba Iulia, p. 27.

<sup>15</sup> A. Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*, Antverpia, 1576, harta 97.



Mihai Viteazul, înainte de 1599. Se pare că a rectitorit *Biserica „Intrarea în biserică a Maicii Domnului”* din Teiuș, unde îl găsim în tabloul votiv reprezentat împreună cu soția sa Zamfira, ținând pe palme macheta bisericii. Mormântul său se află în interiorul bisericii greco-catolice din Teiuș, alături de cel al Zamfirei (frica mai mare a logofărului Ivan Norocea de la Pitești), soția sa, care era, prin mamă, nepoata domnitorului muntean Mircea Ciobanul și, ca atare, urmașa familiilor domnitoare românești din Moldova și Muntenia.

**În ultimul deceniu al secolului al XVI-lea** – În ultimul deceniu al secolului al XVI-lea, în timpul lui Sigismund Báthory, un număr de refugiați sărbi, fugiți din fața turcilor, între ei aflându-se episcopul de Ineu, Theodor, s-au aşezat la Teiuș și Alba Iulia și și-au construit și biserici, Teodor fiind al cincilea ierarh ortodox de la Alba Iulia.

**Secolele XVI – XVIII** – În perioada reformei bisericești, majoritatea catolicilor din Teiuș au devenit de religie reformată, fapt ce a dus la abandonarea bisericii catolice, care, în timp s-a transformat în ruine. Restaurarea bisericii catolice a avut loc în secolul al XVIII-lea, deoarece au mai existat puțini enoriași. Și după anul 1615, au fost locuitori de religie catolică, pentru că Gabriel Bethlen le-a asigurat folosirea bisericii.

**1603** – Denumirea Teiușului, era, în documente: *Teowys*. Drept răzbunare pentru sprijinul localității Teiuș, acordat lui Mihai Viteazul, în anul 1603, generalul Basta a incendiat localitatea. Cetatea nu s-a mai refăcut niciodată, materialul de construcție care a mai rămas din zidurile sale a fost folosit pentru construirea bisericii și a caselor din jur. Cartierul în care se găsește biserica și fosta cetate este cunoscut și azi sub numele de *Coștei*, după denumirea vechiului castel (*kastely* în limba maghiară înseamnă cetate). În 1603, atacul lui Basta a produs daune foarte mari asupra așezării, atac ce a distrus inclusiv bisericile. Mai târziu, s-a încercat repopularea localității cu sărbi din Banat, cu ajutorul lui Apafi Miháy I.

**După 1615** – Și după anul 1615, au existat locuitori de religie catolică la Teiuș, pentru că Gabriel Bethlen le-a asigurat folosirea bisericii.

**1622 – 1711** – În locul numit *Casina meseriașilor* din Teiuș, vis-à-vis de actuala clădire a școlii generale, a fost găsit, într-un mic vas metalic, un tezaur medieval compus din 14 piese, datând din secolele al XVII-lea – al XVIII-lea, care a intrat în posesia Muzeului Unirii din Alba Iulia. Pieșele sunt emisiuni ale monetăriilor din Polonia, Transilvania, Ungaria, Tirol și Stiria. Monedele care constituie tezaurul se înșiruie pe o perioadă de 90 de ani, între 1622, data primei piese de 1,5 groși, emisă de Sigismund al III-lea Wasa și 1711, dată încrisă pe piesa de o poltură, emisă de Iosif I<sup>16</sup>.

**1687** – Cu ocazia marii invaziilor turco-tătare din 1658, Teiușul a suferit importante distrugeri. Localitatea este menționată în cuprinsul *Tratatului de la Blaj* din 1687, încheiat între austrieci și Apafi, printre cetățile ce urmău să găzduiască trupe imperiale pentru iernat, ceea ce face dovada că, între timp, Teiușul se refăcuse din punct de vedere economic-edilitar. În *Tratatul de la Blaj*, Teiușul e menționat între orașele și fortăretele unde vor fi așezate o unități de armată, alături de Sibiu, Cluj, Bistrița, Alba Iulia, Sebeșul Săsesc, Orăștie, Odorhei, Deva, Gherla, Șimleu și Mănăstur.

<sup>16</sup> A. Mureșan, *Tezaurul monetar feudal descoperit la Teiuș, sec. XVII-XVIII*, în *Apulum*, Alba Iulia, 1989, p. 297-299.



**1699 – 1762** – După trecerea unei părți a românilor ortodocși la religia greco-catolică (1699), au existat tendințe de revenire la vechea credință. În anul 1733, episcopul Făgărașului, Inochentie Micu-Clain indică pentru Teiuș un număr de 80 familii române (incolae valachici)<sup>17</sup>, pentru ca, în timpul mișcării călugărului Sofronie din Cioara (1759-1761), o parte din teiușeni să părăsească religia greco-catolică și să revină la ortodoxism, fapt dovedit de conscripția efectuată de către o comisie aulică între anii 1760-1762 cu scopul de a cunoaște progresele unirii. Această conscripție înscrie la rubrica celor uniți 2 preoți cu 41 de familii (cu 39 de familii mai puțin decât recensământul precedent), iar la rubrica celor neuniți 120 de familii<sup>18</sup>.

**Secoul al XVII-lea** – Una dintre personalitățile remarcabile ale Teiușului, din cursul secolului al XVII-lea, a fost, cu certitudine, mitropolitul românilor transilvani Teofil Toma Szeremi. Acesta s-a născut în Teiuș, dintr-o familie de nobili și este primul episcop care a făcut pași importanți în înfăptuirea unirii cu Roma, continuând ceea ce schițase, doar, mitropolitul Varlaam. El a convocat un sinod în februarie 1697 la Bălgad și a semnat *Declarația de unire*, împreună cu cei 12 protopopi apropiatai lui, deci cu acordul unei bune părți a clerului său, act trimis la Roma în 27 aprilie 1697, unde se păstrează în arhiva *Congregației „De propaganda fide”*.

**1704** – Peste puțină vreme, în anul 1704, în contextul răscoalei antihabsburgice condusă de Francisc Rákóczi al II-lea, Teiușul a fost din nou ars și ruinat, evoluția sa fiind iarăși încetinită, pentru o bună perioadă. În 1704, atacul kuruților a afectat Teiușul. Teiușul e menționat între orașele și fortărețele unde vor fi așezate o unități de armată, alături de Sibiu, Cluj, Bistrița, Alba Iulia, Sebeșul Săsesc, Orăștie, Odorhei, Deva, Gherla, Șimleu și Mănăstur.

**1733** – Beldiu este consegnat sub numele de *Beld* (în *Conscriptia lui Ioan Inochentie Micu Klein*)<sup>19</sup>. Denumirea localității Teiuș era de *Tövis* (conscriptia lui Klein)<sup>20</sup>.

**1750** – „Teiuș/ Tabelul conscripției târgului Teiuș aflat în renumitul comitat Alba al Transilvaniei și în districtul sau inferior./ Acest târg este așezat la șes, pe drumul regesc, într-un teritoriu de fertilitate medie, deși se observă că partea de hotar inferioară este mai fertilă decât cea superioară. Porțiunea de teritoriu care se extinde până la Mureș și se află la șes este umedă în timp ploios și atunci mai puțin roditor, iar malul Mureșului este adesea inundat și păgubit. Locul ar fi, e drept, potrivit pentru comerț, dar locuitorii nu practică negoțul pe care îl au decât cu ocazia târgurilor obișnuite a se ține de două ori pe an. Ei trăiesc din munca măinilor proprii și se întrețin mai ales din venitul agriculturii. Își desfac, de obicei, produsele în piețele târgurilor Aiud, Alba Iulia și Ighiu, la distanță de câte o milă, precum și la Benic, aflat la o jumătate de milă depărtare.

**1755** – Prima școală românească organizată, înființată la Teiuș, a fost legată de existența regimentelor grănicerești ce s-au constituit în secolul al XVIII-lea în timpul domniei împărătesei Maria Terezia. Sematismul jubiliar pe 1900 al Mitropoliei Blajului face mențiunea că la anul 1800 școala din Teiuș avea clădire de piatră cu o vechime de 45 ani. Aceasta înseamnă că ridicarea ei a avut loc în Teiuș în anul 1755, respectiv că ea poate fi considerată anterioară reglementărilor

<sup>17</sup> N. Togan, *Statistica românilor din Transilvania în 1733*, în *Transilvania*, Anul XXIX, nr. IX-X, nov.-dec. 1898, p. 184.

<sup>18</sup> V. Ciobanu, *Statistica românilor ardeleni din anii 1760-1762*, în *Anuarul Institutului de Istorie națională*, III, 1924-1925, Cluj, 1926, p. 5.

<sup>19</sup> I. Ardelean, D. Giurgiu, I. Dreghici, *op. cit.*, p. 13.

<sup>20</sup> M. Jipa, *op. cit.*



privind reorganizarea milișilor de graniță preconizate de către împărăteasa Maria Tereza, după 1762 (!).

**1761** – Pe domeniul episcopal, în protopopiatul Tiur, parohiile Ciugud, Cergău Mare, Cistei și Căpuș aveau biserici vechi și foarte vechi<sup>21</sup>.

**1761 – 1918** – „Granițele imperiului habsburgic, până la anul 1918 prezentau un mozaic de naționalități, unele așezate pe pământul fostei monarhii mult înainte de venirea Ungurilor, altele colonizate târziu în regiunile expuse mai mult atacurilor din afara<sup>22</sup>. Veche organizație românească din Ardeal cnezială și voevodală, primește lovitura de moarte prin cucerirea de către Ungaria a acestei provincii. Vechiul element românesc și săcuiesc, apărător de cetăți și de hotare, a fost organizat sistematic în aşa numitele regimete grănicerești, de către generalul Buccov, în veacul XVIII. Dispozițiile imperiale, în urma căror au luat ființă regimetele grănicerești și și-au primit organizarea sunt de abia din 24 martie 1762, 12 noiembrie 1766, apoi din 23 aprilie și 9 noiembrie 1770, 21 decembrie 1776, 19 aprilie 1777, 5 octombrie 1807, 7 noiembrie 1808, 9 octombrie 1817. În baza acestor dispoziții locuitorii de pe teritoriul regimenterelor grănicerești erau datori să facă serviciul militar atât în lăuntrul, cât și în afara de horarele țării de câte ori era nevoie. În schimb se bucurau de uzufructul sau proprietatea anumitor pământuri, care treceau din tată în fiu, anume la fiul mai mare, iar fetele moșteneau numai atunci, când se măritau după un grănicer. Regimentul secuiesc de husari avea sediul în Sepsi-Sf. Gheorghe. Avea cea mai mare întindere anume din județele Alba, Turda, Treiscaune, Ciuc, Odorhei, scaunul secuiesc al orașului și ținutului Făgăraș. Populația regimentului 29.487 suflete, repartizată pe naționalități în modul următor: Săcui 21.346, Români 8045, Germani 75, Slovaci 9, alte naționalități. După confesiune, romano-catolici 12.655, reformați și socinieni 8781, greco.catolici 5422, ortodocși 2625. Grăniceri locuiesc în un singur centru curat în Dobra, apoi grăniceri amestecați cu civili erau în 5 târguri, anume - Bărăbanț, Ajeșdea (Oiejdea), Agârbiciu, Teiuș și Ghiriș și încă în 10 sate apoi grăniceri amestecați cu populație civilă în 2 târguri și 152 de sate. Din Regimentul secuiesc de husari făceau parte 168 de sate. Viața independentă a acestor teritorii grănicerești, atât în Ungaria, cât și în Ardeal încetează la anul 1851, când curtea din Viena hotărăște desființarea lor. Fostele proprietăți ale regimenterelor, au fost administrate până la 1918 de către comitetele alese din sănul populației românești, care din veniturile realizate, acordau an de an o serie de burse și ajutoare fiilor foștilor grăniceri care erau buni la învățătură.

**1762** - Un moment important în viața localității Teiuș l-a constituit înființarea, în conformitate cu decretul din 1762 al împărătesei Maria Terezia cu privire la regimetele grănicerești, a unui escadron de dragoni (cavalerie grea), care, peste câțiva ani, va fi trecut în subordinea regimenterelor secuiești de graniță. Grănicerii primesc în folosință o parte din terenurile și bunurile părăsite de către foștii proprietari. La scurtă vreme, comanda escadronului va obține reînnoirea privilegiilor vechi ale Teiușului, ca cetate liberă regească, inclusiv acela cu privire la târgurile sale, devenite vestite ulterior pe o arie îngînătă. De acum, localitatea va fi numită adeseori în documente și *opid militar*. Viața a început din nou să pulseze și să prospere în străvechiul târg

<sup>21</sup> Greta Monica Miron, *Biserica greco-catolică din Transilvania*, Cluj-Napoca, Presa Universitară Clujeană, 2004, p. 325.

<sup>22</sup> Ștefan Manculea, *Regimetele grănicerești din Ardeal și Banat la 1840*, p. 431.



de pe cursul mijlociu al văii Mureșului. În 1762, Maria Teresa a adus pe teritoriul așezării soldați călare; prin urmare localitatea a devenit un oraș militar. Armata și-a desfășurat activitatea în Teiuș până în anul 1851. Se emit dispozițiile imperiale, în urma cărora au luat ființă regimentele grănicerești, care și-au primit organizarea abia din 24 martie 1762.

**1765** - Grație acelorași împrejurări favorabile, românii din Teiuș au fost printre primii din zonă și chiar din Transilvania care și-au întemeiat o școală, datată în 1765 (!; unii consideră că ar fi datat chiar de la 1755, n.n), aceasta beneficiind tot timpul de o parte din vama (regaliile) târgului, iar după desființarea escadronului de cavalerie, în 1851, de fondul special constituit în scopuri școlare de către Asociația foștilor grăniceri.

**1836** – Cu data de 10 martie 1836, se redacta la Teiuș raportul câtorva grăniceri din Teiuș înaintat feldmareșalului locotenent și general de divizie, în legătură cu construirea unui pod de piatră în centrul Teiușului pe cheltuiala lor.

**1850** – La 4 martie 1850, parohia reformată din Teiuș număra 201 persoane, parohie ce s-a dezvoltat din cauză că orașul a fost un nod feroviar important. Denumirea localității era de *Tyeus*<sup>23</sup>.

**1851 – 1918** – Fostele proprietăți ale regimentelor, au fost administrate până la 1918 de către comitetele alese din sănul populației românești, care din veniturile realizate, acordau an de an o serie de burse și ajutoare fiilor grăniceri care erau buni la învățătură<sup>24</sup>.

**1852** – Utilizându-și întreaga avere și veniturile, atât pentru interesul familiilor apartinătoare, cât și pentru nevoile obștești, asociația a acordat o atenție deosebită și un sprijin constant școlilor românești, pentru care încă din 1852 a construit un local.

**1854 – Tövis, Dreikirchen, Teiuș.** Din statisticile făcute de administrația austriacă aflăm evoluția demografică a satului Beldiu în deceniul 6 al secolului al XIX-lea. Astfel la 1854, aflăm că localitatea Beldiu (Belgiu) avea 251 de locuitori. Numele localității Teiuș era *Dreikirchen (Satul cu trei biserici)*. În 1854 Transilvania a fost reorganizată administrativ creindu-se 10 districte sau prefecturi având fiecare mai multe preșuri subordonate. Cu această ocazie a fost înființată și prefectura Alba care avea 6 preșuri - Teiuș, Aiud, Blaj, Alba, Geoagiu și Abrud.

**1867 – 1873** – În Transilvania, în intervalul 1867-1873, se deschid nu mai puțin de 14 linii ferate, însumând 1.150 km. Între 1867 și 1873, s-a construit calea ferată Arad-Alba Iulia-Teiuș cu o ramificație Simeria-Petroșani și Oradea-Cluj Brașov, în lungime de 910 km. Joncțiunea cu România se va face în anul 1879 pe relația Orșova-Vârciorova și în 1882 pe relația Brașov-Predeal. S-au dat în folosință noi linii de căi ferate, cu deosebire în Transilvania. Rețeaua feroviară transilvană a fost constituită fără un plan inițial bine stabilit, depinzând de oscilațiile și interesele societăților capitaliste. După instaurarea regimului dualist, în prima epocă de aur a construcțiilor de căi ferate (1867-1873) a fost validat planul lui Szechenyi, care viza un sistem feroviar cu orașele Pesta și Buda în centru. Visul marelui om politic s-a realizat, în a doua parte a epocii. Prima etapă a perioadei dualiste de construire de căi ferate în Banat și Transilvania.

<sup>23</sup> M. Jipa, *op. cit.* (ms).

<sup>24</sup> Ștefan Manciulea, *op. cit.*, p. 445-448.



**1867 – 1918** – În pofida politicii de oprimare națională, care a devenit sistematică și s-a agravat puternic după instaurarea dualismului austro-ungar în 1867, teiușenii, având în frunte asociația foștilor grăniceri, au luptat pentru afirmarea conștiinței naționale în intervalul 1849-1918.

**1871 – 1918** – În timpul regimului austro-ungar, în Teiuș a funcționat *Banca de Economii* (Gazdasági Bank) din Aiud, care a avut o agenție aici între anii 1871-1918, iar după 1912 și-a schimbat denumirea în *Casa de Economii* (Tővisi Takarékpénztár). În perioada premergătoare Primului Război Mondial, la Teiuș, a existat Societatea de Ajutor a funcționarilor Căilor Ferate din Monarhia Austro-Ungară, care a fost reînstituită și în perioada interbelică, sub denumirea *Expresul*.

**1871 – 1884** – La punerea în funcțiune a căii ferate Teiuș - Alba Iulia - Războieni, din anul 1871 și până în anul 1884, secția a fost deservită cu locomotive din depoul Arad, care au circulat până la înființarea depoului de locomotive Teiuș (1884) cel care deservește și astăzi această linie.

**1871 – 1971** – Timp de 100 de ani, între anii 1871 și 1971, pe linia Alba Iulia - Teiuș - Războieni au circulat locomotive cu abur, care au început să fie înlocuite, odată cu apariția primelor locomotive Diesel în depoul Teiuș, în anul 1971, cu locomotive LDE și LDH, iar, în anul 1981, cu locomotive electrice.

**1884** – A fost înființat depoul din Teiuș. În același an, existau 114 stații de telegraf feroviare România.

**1884 – 1887** – Cea mai importantă asociație românească *Astra* a avut membri din Beldiu încă din anii 1884-1887<sup>25</sup>. Între „agenturile Astrei” din anii 1884-1887, găsim și „agentura” Beldiu. Ea era arondată despărțământului VIII Alba Iulia, iar din 1907 făcea parte din despărțământul Teiuș.

**Ultimele decenii ale secolului al XIX-lea** – Construirea, în deceniul al VIII-lea al secolului al XIX-lea a căii ferate Oradea - Cluj - Teiuș - Sighișoara - Brașov și apoi realizarea joncțiunii cu cea din direcția Arad la Teiuș - Coșlariu, a însemnat transformarea localității Teiuș într-unul dintre cele mai importante centre feroviare din Transilvania<sup>26</sup>.

**1905 – 1908** – În acest interval s-au derulat lucrările de construcție a celei de-a doua gări din Teiuș, efectuate de către Căile Ferate Ungare de Stat – M.A.V.

**1909** – „Aiud, Uzina electrică a orașului, director Bela Datky. Orașul a fost electrificat de către firma Ganz din Budapesta, prin construirea unei centrale termoelectrice. În 1913, odată cu montarea celui de-al treilea grup (186 KW curent alternativ, 3000 V, 42 Hz), s-a furnizat electricitate și localităților Teiuș, Teiuș-Gară și Coșlar”<sup>27</sup>.

**1912** – În anul 1912, la Teiuș, documentele semnalează existența unei herghelii de cai. Tot la Teiuș funcționa un crematoriu pentru incinerarea animalelor bolnave și moarte.

**1912 – 1914** – „Locomotivele seria M.Á.V. 327 tip 2C-h2 au fost construite la Fabrica de locomotive din Budapesta, între anii 1912-1914, într-un număr de 140 exemplare, din care 2 compound (327.501-327.502), iar restul cu simplă expansiune. Au fost proiectate pentru remorcarea trenurilor de călători accelerate și exprese, cu o viteză maximă de 100 km/h, pe liniile

<sup>25</sup> Dorin Giurgiu, *Teiușul în cadrul Despărțământului Alba Iulia al Astrei 1870-1907*, în *Ethos*, XXI, Alba Iulia, 2011, p. 41-53.

<sup>26</sup> Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transportului de călători din România*, București, 1967, Alba Iulia - 2000, p. 278.

<sup>27</sup> Marcel Stancu, *Sibiul și electrificarea României. Cronica ilustrată. 1891-2014*, Sibiu, Honterus, p.173.



principale care admiteau o sarcină maximă pe osie de 14 tone. După seria M.Á.V. 301, se numărau printre cele mai elegante locomotive M.Á.V. și aveau, ca și acestea, cabină de formă aerodinamică și ușă conică la camera de fum. Au fost utilizate, de multe ori în dublă tracțiune, la remorcarea trenurilor exprese (printre care și *Orient-Express*) pe trasee dificile, cu declivități mari, de pe principalele linii din Transilvania, Brașov - Sighișoara - Arad, Brașov - Teiuș - Cluj - Oradea, Brașov - Tușnad - Târgu Mureș, Brașov - Făgăraș - Sibiu<sup>28</sup>.

**1914 – 1918** – Primul Război Mondial reprezintă apogeul confruntării dintre marile puteri pentru reîmpărțirea lumii în sfere de influență. Românii din Transilvania și Bucovina aflați sub coroana austro-ungară, au participat la război încă din prima zi. Locuitorii din Teiuș au fost, în mare parte, încorporați în Brigada 69 Alba Iulia, din care făcea parte Regimentul 50 Infanterie de la Alba Iulia, Regimentul 64 Infanterie de la Orăștie și Brigada 75 Honvezi Cluj, cu un batalion la Aiud. În aceste unități militare erau inclusi tineri din comitatul Albe Inferioare. Soarta celor mai mulți soldați din Teiuș a fost legată de Regimentul 50 Infanterie. Acesta a luat parte la luptele pe fronturile din Bosnia și Herțegovina, în Galiția, ajungând până în Italia, în zona Monte Sellugio. În cimitirul din Teiuș există un monument al eroilor. Plăcuțele comemorative amintesc numele eroilor înmormântați aici.

**1915** – Dezvoltând mereu această școală românească de la Teiuș, construită în 1852, pentru care în 1898 se constituia un fond special de susținere prin burse, comunitatea foștilor grăniceri a reușit să înființeze, chiar în condițiile grele ale Primului Război Mondial, în 1915, o școală aparte pentru fete. Totodată, ea a acordat, în decursul timpului, o serie de burse pentru elevi, studenți și ucenici de toate meserile, descendenții ai familiilor grănicerești, care-și efectuau studiile sau pentru învățarea meseriei în diverse centre: Blaj, Alba Iulia, Aiud, Sibiu, Lugoj etc.

**După 1919** – Comunitatea evreiască din Teiuș, fiind numeroasă, a deschis după 1919 o instituție bancară numită *Casa de Păstrare S. P. A.*, care a funcționat până în anul 1948, când regimul comunist a dispus închiderea instituțiilor de credit.

**1920** – Teiușul avea, în 1920, 3886 locuitori, din care români 2385, unguri 1299, germani 23, evrei 146, alții 33<sup>29</sup>.

**1924** – În 14 februarie 1924, s-a înființat cooperativa de credit și economie-banca populară *Sfântul Ioan*, care a funcționat în casa grănicerilor, actualmente casa parohială greco-catolică. De-a lungul vremii, ea a avut mai multe denumiri cum ar fi: *Cooperativa de credit și economie sau banca cooperativă*, *Solidaritatea cooperativă de credit* și apoi *Casa de Ajutor Reciproc Credit Teiuș*. Indiferent de denumirile pe care le-a purtat, în decursul timpului, a venit în sprijinul membrilor, scopul principal al asociației fiind întrajutorarea acestora pe baza principiilor associative. În anul 1924, școala grănicerilor situată pe strada Avram Iancu și-a încetat activitatea, locul său fiind luat de Școala Primară de Stat, amplasată pe locul unde este azi clădirea *Liceului Teoretic Teiuș*, de pe strada Decebal<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Cristian Florin Bota, Valentin Ivănescu, Marcel Oțoiu, *op. cit.*, p. 60.

<sup>29</sup> I. Popa-Zlatna, *Amintiri din țara martirilor*, Vol. IV, Alba Iulia, Fundația PAEM, 2005, p. 243.

<sup>30</sup> Ioan Ardelean, *op. cit.*, p.14.



**1928** – În anul 1928, comunicația feroviară a luat un avânt puternic<sup>31</sup>. La 28 decembrie Uzinele Malaxa livrează prima locomotivă din seria CFR 50.101. Comunitatea juridică în domeniul transportului era aşa de dezvoltată în Europa Centrală antebelică, încât s-a putut vorbi de un teritoriu de comunicație unitar și în privința dreptului de transport. Societatea administrativă a căilor ferate germane a elaborat, la câțiva ani după fondarea ei, regulamente pentru traficul de persoane, bagaje și mărfuri care conțineau dispoziții precise și detaliate despre raporturile juridice ale căilor ferate cu publicul. După aplicarea din ce în ce mai largă a acestor dispoziții, s-a dezvoltat un drept al obiceiurilor, care a devenit drept legal prin introducere în codurile comerciale ale Germaniei, Austriei și Ungariei. Pe linia Teiuș - Cluj, s-a refăcut, în anul 1928, podul peste Răcășel, distrus de o inundație. S-a hotărât constituirea a 3 stații de triaj la Teiuș, Brașov și Petru Rareș, adică la răspântile curenților de trafic. În 1928, localitatea avea o școală cu 96 de elevi și doi profesori reformați. Datorită industriei și construcției gării ferate, numărul persoanelor de religie reformată a ajuns la 1000 de persoane, dar, după cel de-al doilea război mondial, numărul lor a scăzut, ajungând la 350 de persoane.

**1929 și 1941** - Așezarea de la Căpuș intră în literatura de specialitate, arheologică, la începutul secolului prin publicațiile lui H. Reinerth (Reinerth 1929, 189-200) și M. Roska (Roska 1941, 46), primul chiar investigând Măgura, materialul rezultat aflându-se actualmente în Muzeul Național de Istorie al Transilvaniei (nr. inv IV, 2107 - 2110) și Muzeul de Istorie din Aiud (nr. inv. 895-1003, 4380-4489).

**1931 – 1938** – Între anii 1931-1938 a avut loc construirea șoselei București - Brașov - Sibiu - Cluj - Oradea, care trece prin Teiuș. Lucrarea a fost efectuată de compania suedeză *Svenska Väg AB*.

**1934** – Denumirea localității era de *Teiuș* (I. G. Duca). „Alte documente ale fondului din dosar 353/ 1934, aflat la Direcția județeană Alba a Arhivelor Naționale, semnalează existența unui *Serviciu medical CFR* în localitatea Teiuș, în raza sa de competență intrând stațiile: Teiuș, Aiud, Blaj, Crăciunel, Podu Mare, Coșlariu, Unirea, apoi depourile din Teiuș și Blaj, Atelierul de zonă Coșlariu, Revizia de vagoane Teiuș, întreținerele Teiuș, Aiud, Mihalț, Blaj și Secția L 3 Aiud. Atribuțiile acestui serviciu erau de a înscrie la tratament medical balnear personalul CFR, precum și familiile acestora. Beneficia de tratament medical balnear numai personalul cu o vechime de cel puțin 5 ani în muncă, iar copiii între 7 și 15 ani beneficiau de același tratament”. Se introduc comunicările radio între conducerea *Direcției Generale CFR* și sediile inspectoratelor CFR din Timișoara, Cluj, Oradea, Iași, Chișinău, fiind asigurată legătura și între inspectorate. Teiușul era prezentat, în *Călăuză orașului Alba Iulia și a Județului Alba*, de Matei Fehervari, din 1934, astfel: „*Teiuș, sediul plasei, căreia-i aparțin 20 de comune. Important centru de comunicație, cu cea mai frumoasă gară și ateliere de reparații precum și Depou de mașini CFR din întreg județul. Orășelul este destul de animat, și are o regiune foarte bogată*”.

**1934 – 1935** – Între anii 1934 și 1935 au fost introduse instalații C. E. M. în stațiile aflate între Teiuș și Războieni.

<sup>31</sup> Cristian Florin Bota, Valentin Ivănescu, Marcel Otoiu, *op. cit.*, p. 69.



**1935** – Apare în Teiuș ziarul *Front Patriotic*, anul I, nr. 1 în data de 17 aprilie, redactor responsabil Eugeniu Georgiu. Comercianții evrei din Teiuș erau: Ludovic Abraham, Schwartz Herman, Rozalia Schwartz, Berko Iosif, Naftali S., Vad. Berko Bela. Comercianții români erau: Avram Nicolae, Rusu Gligor și Popa Sever. Pantofăria Sechereș era cea mai cunoscută, precum și *Restaurantul Coman* din Teiuș<sup>32</sup>.

**1935 – 2015** – Denumirea sub care este cunoscută localitatea este cea de *Teiuș*.

**1938** – Primele echipamente de telefonie multiplă tip Ericsson au fost montate pe circuitul de cupru București - Teiuș, în 1938.

**1938 – 1940** – Plasa Teiuș în perioada 1938-1940 cuprindea următoarele localități Beldiu, Benic, Căpuș, Cetea, Coșlariu, Dealul Geoagiului, Galda de Sus, Galda de Jos, Galtiu, Geoagiu de Sus, Geomal, Întregalde, Mesentea, Mihalț, Obreja, Oiejdea, Pețelca, Sântimbru, Stremt și Teiuș.

**1940 – 1944** – Implicarea României în cel de-al Doilea Război Mondial a avut loc în contextul pierderilor teritoriale pe care le suferise în vara anului 1940: Nord - Vestul Transilvaniei, Basarabia, Bucovina de Nord, ținutul Herța și Cadrilaterul. După 23 august 1944, România a întors armele împotriva Germaniei, participând în continuare la război de partea aliaților. Luptele care au urmat au avut ca rezultat eliberarea Transilvaniei de sub ocupația maghiară și germană. Batalionul I Pionieri de munte din Aiud și Regimentul 91 infanterie Alba Iulia au construit fortificații ajutate de tinerii premilitari din Teiuș, supravegheata de învățători și ofițeri activi în perioada 5-7 septembrie 1944. Fortificațiile constă din baricade cu sărmă ghimpată și sănțuri anticar au fost amplasate în locul numit Tinod. Acțiunile militare au traversat și localitatea Teiuș, în a doua jumătate a lunii septembrie a anului 1944. Locuitorii au fost obligați să găzduiască o parte din efectivele trupelor de ocupație sovietice. *Crucea Roșie*, avea o secție bine organizată în Teiuș, sub președinția doamnei dr. Acelenescu, notar public în localitate. De când au început să sosească în gară răniți, doamnele din *Crucea roșie*, împărțite pe echipe, făceau de strajă zi de zi într-o cameră specială, împărțind ceai Cald, nu numai răniților, ci tuturor soldaților.

**Perioada interbelică** – În perioada interbelică, la Teiuș a fost editată o publicație numită *Ghiocelul*, sub coordonarea Societății de lectură *Junimea Teiuș*, îndrumată de profesorul I. Timiș. În paginile acesteia se află publicate atât articole ale locuitorilor Teiușului, cât și ale autorilor din alte localități din Transilvania precum: Târgu Mureș, Aiud, Blaj, Alba Iulia etc. Românii de aici au înregistrat succese notabile și pe planul luptei pentru emancipare economică. Fapt remarcabil, ei și-au înființat la începutul secolului al XX-lea, trei instituții de credit și economii și anume *Piatra*, *Teiușana* și *Izvorul*, care s-au bucurat de sprijinul asociației foștilor grăniceri, prin depunerile de bani în conturi. Între cele două Războaie mondiale, la Teiuș a funcționat o secție a Penitenciarului din Aiud, unde deținuții care nu aveau de executat pedepse grele, au putut lucra pe terenurile agricole.

**1946** – Cităm un text recent despre anumite evenimente politice importante, petrecute la Teiuș în 1946, cu ocazia celebrelor alegeri „democratice”: „La 30 mai 1946, la Alba Iulia, Sebeș, Teiuș, Vințu de Jos, Aiud și Abrud s-a sărbătorit ziua eroilor. În județul Alba, o singură

<sup>32</sup> *Front Patriotic*, anul I, nr. 2 din data de 7 mai 1935, p.4.



circumscripție electorală „a scăpat”, probabil, necenzurată. Este vorba de circumscripția nr. 18 Teiuș - primărie, unde au votat alegătorii din Teiuș și satele Beldiu, Pețelca, Căpuș și Zăries și unde țărăniștii au primit 756 de voturi, față de numai 346 ale B. P. D”<sup>33</sup>.

**1947** – La începutul anului școlar 1947-1948 au început demersurile în privința extinderii spațiilor de învățământ. Soluția a fost găsită între conducerea Plasei Teiuș și conducerea Școlii Primare de Stat din Teiuș care au hotărât ca noul Palat Administrativ al Plasei Teiuș să fie cedat învățământului local.

**Perioada de după 1948** – Regimul comunist a avut și unele realizări, cum ar fi: reducerea considerabilă a analfabetismului, extinderea rețelei de șosele asfaltate, dublarea liniilor de cale ferată, s-au construit uzine și fabrici, accelerându-se procesul de industrializare.

**1954 – 1965** – În perioada 1954-1965, ciclul II și mediu ale Școlii Medii Mixte din Teiuș au funcționat împreună, în același spațiu al fostului Palat Administrativ.

**1965 – 1966** – Începând cu anul școlar 1965-1966, *Scoala Medie* s-a mutat în clădirea fostei Școli Primare, clădire în care funcționează și astăzi. După o jumătate de secol, efectivele de elevi care au absolvit această unitate de învățământ a atins cifra de 4221 de elevi, respectiv 109 clase. Ulterior *Scoala Medie Mixtă* s-a transformat în liceu și în prezent funcționează sub denumirea de *Liceul Teoretic Teiuș*.

**1970 –** „În anul 1970, la unitățile din comuna Teiuș lucrau un număr de 1674 salariați. În aceasta perioadă existau meșteșugari necooperativizați: 10 croitori, 5 croitorese, 2 cojocari și 4 tâmplari. Agricultura deținea ponderea cea mai importantă în cadrul economiei comunei, disponând de o suprafață agricolă de 3914 ha, dintre care 2652 ha suprafață arabilă, 1170 ha pășuni și fânețe naturale, 92 ha vii și livezi. Fondul forestier deținea o suprafață de 65 ha. Majoritatea populației lucra în agricultură, iar pe teritoriul comunei își desfășura activitatea o fermă agricolă de stat și 2 cooperative agricole de producție cu 1830 membri, proveniți din 1337 familii. Cele 2 cooperative agricole de producție dispuneau de 2846 ha suprafață agricolă, din care 2189 ha suprafață arabilă. În structura suprafețelor cultivate, ponderea cele mai mari o dețineau: grâul, porumbul, legumele, cartofii și sfecla de zahăr. La recensământul de la începutul anului 1971, efectivul de animale era reprezentat prin 1649 bovine, 1075 porcine, 4281 ovine, 16 caprine, 212 cabaline, 16 mii pasări și 228 stupi de albine. Rețeaua comercială a cooperăției de consum era formată din: 11 magazine alimentare, 8 magazine nealimentare, un magazin universal, 3 magazine mixte, 2 restaurante, 3 bufete, o cofetărie și o librărie. Învățământul se desfășura în 3 grădinițe, 4 școli generale și un liceu. În acestea în anul școlar 1970-1971 erau cuprinși în grădinițe 181 copii, în școlile generale 1023 elevi și în liceu 421 elevi, instruirea lor fiind asigurată de 72 cadre didactice. În comuna Teiuș și satele componente își desfășurau activitatea 4 cămine culturale, 2 cinematografe și 2 biblioteci publice. În anul 1970 existau în total 573 abonamente la radio, 988 la radioficare și 804 la televiziune. Pentru ocrotirea sănătății populației exista o circumscripție medico-sanitară, un dispensar de întreprindere, o casă de naștere și o farmacie, deservite de 2 medici, 3 farmaciști și 21 cadre cu pregătire sanitată medie și elementară. Necesitățile de spitalizare erau asigurate de spitalul din Alba Iulia. În comună își desfășurau activitatea 7 oficii și

<sup>33</sup> D. Giurgiu, *Alegerile parlamentare din 19 nov. 1946 în jud. Alba*, în Apulum, XLIV, 2007, p. 592, 595, 598.



agenții *P. T. T. R.*. Toate satele din comună fiind electrificate, ponderea gospodăriilor consumatoare de energie electrică față de numărul total al gospodăriilor arăta astfel: satul Teiuș 75%, Beldiu 70%, Căpud 64%, Coșlariu Nou 77%, iar Pețelca 67%<sup>34</sup>.

**1971** – Populația comunei în 1 ianuarie 1971, era de 7298 locuitori dintre care 3595 bărbați și 3703 femei<sup>35</sup>.

„Teiușul se întinde pe o suprafață de 42 kmp și mai cuprinde 4 sate, Căpudul, Pețelca, Beldiu și Coșlariu Nou. A avut o populație de 7.800 de locuitori. A avut aproape 3300 de oameni ai muncii care lucrau în orașele din jur și în agricultură. Deținea 4000 ha suprafață arabilă. Complexul CFR Teiuș - Coșlariu a avut 2000 de oameni ai muncii. Tot în Teiuș au fost 2 dispensare medicale, dintre care unul al CFR-ului. În zona C.F.R. erau în construcție 20 de apartamente noi. Complexul C.F.R. Teiuș-Coșlariu a avut - 12 unități.

**După 1980** – „Din anul 1980, sistematizarea localității Teiuș s-a numărat printre obiectivele care priveau intențiile de politică socială a partidului comunist. Un număr de câteva sute de comune, selectate pe tot cuprinsul țării, urma să fie transformate în centre agroindustriale cu statut de oraș; locuitorii acestora, urmău să fie mutați din locuințele lor individuale, în locuințe colective (blocuri) de câteva etaje, astfel încât densitatea demografică să fie cât mai mare. În interiorul acestor localități, birourile autorităților administrative și politice urmău să fie grupate în centrul civic al așezării. Tot aici urmău să fie construite perimetrele industriale, magazinele, școlile, spitalele și alte facilități care să deservească toate comunele din jur, pe o raza de până la 20 km. Aceste centre urmău să fie dotate cu rețele de canalizare, apă și gaze. Astfel, de la începutul anilor '80, sistematizarea a devenit parte integrantă a planurilor anuale și cincinale, iar în Teiuș a fost demolat un mare număr de construcții edilitare și de dimensiuni mijlocii, dar și construcții de valoare arhitecturală deosebită, între care și sinagoga. Dezvoltarea economică a localității poate fi observată prin faptul că pentru serviciile prestate populației, pe raza comunei există un număr de 37 unități cooperatiste: 5 croitorii, 2 cizmării, 2 ateliere încălțăminte, o sifonărie, o secție frigotehnică, 3 fierării, un atelier de reparații radio, o tinichigerie, o ceasornicărie, o cooperativă de credit, o secție de construcții metalice, o tâmplărie, o tapițerie, 2 ateliere de tricotat, un atelier de confectionat plăpume, un darac de lână, o blănărie, 2 ateliere foto, un centru pentru închiriat veselă, un motor de tăiat lemn, 3 frizerii, un atelier de confectionat flori artificiale, o secție de geamuri, o secție de zidărie.

**1981** - Începând cu acest an și-au făcut apariția în depoul de la Teiuș locomotivele electrice.

**1982** – În anul 1982, a apărut stațiile de transformare (110/20 kv, la Teiuș în anul 1982).

**1983** – În anul 1983 se încheie electrificarea liniei Șibot - Cugir. La 20 noiembrie 1983, intră în stația Cugir primul tren electrificat 2.403 Teiuș - Cugir. Calea ferată Teiuș - Șibot - Cugir era cunoscută atât în țară, cât și în străinătate ca linia pe care circula cel mai lung tren de navetiști, având în compunere 18 vagoane (Cugireana - Sibiana). Pe această linie, aproape 20 de ani, au circulat simultan 2 garnituri de tren, *Cugireana*, în relația Cugir - Teiuș și *Sibiana*, care a circulat pe distanța Cugir - Sibiu. Cele două trenuri erau cunoscute ca fiind trenuri în care fiecare navetist

<sup>34</sup> Localitățile județului Alba, Sibiu, 1971, p. 274-278.

<sup>35</sup> Informații oferite de domnul Bretoiu Vasile, fost primar al Teiușului, acum în vîrstă de 91 ani.



avea fixat locul său. În trenuri, se aflau toate noutățile zilei și ale nopții. Regionala de căi ferate Cluj a anunțat că la data de 20 noiembrie 1983, ora 8 s-a pus sub tensiune linia de contact Coșlariu - Alba Iulia - Șibot - Cugir, inclusiv cele din stațiile Bărăbanț, Sântimbru, Alba Iulia, Vințu de Jos, Blandiana, Șibot și Cugir. Linia de contact va lucra sub tensiune (27.500V).

**1989** - Cele mai mari triaje din România, în acest an, în funcție de numărul de linii, din grupa B de triere, au fost: Socola (24 de linii), Dej (25 de linii), Oradea-Est (24 de linii), Glogovăț (lângă Arad; 18 linii), Ronat Triaj (lângă Timișoara. 23 de linii), Caransebeș-Triaj (24 de linii), Simeria Triaj (28 de linii), **Coșlariu, (52 de linii)**, Brașov-Triaj (26 de linii), Adjud (24 de linii), Barboși-Triaj, cel mai mare triaj din România, situat lângă satul Movileni, în apropierea Galațiului, cu 32 de linii, Ploiești-Triaj (cu 30 de linii), Golești (lângă Pitești), Craiova-Triaj (cu 20 de linii), București-Triaj ....

În decembrie 1989 o parte din locuitorii Teiușului s-au adunat în fața parcului din centru, în jurul orelor amiezii. De la etajul întâi al unui bloc din localitate, au fost rostite discursuri de susținere a noii puteri. Cei adunați spontan s-au rugat împreună pentru o viață mai bună. Dintre aceștia s-a ales un comitet de conducere provizoriu. În zilele următoare, evenimentele au fost anunțate teiușenilor prin postul local de radio. Foarte mulți teiușeni au contribuit la susținerea contului *Libertatea 1989* cu donații în bani. Aceasta a reprezentat o doavadă de solidaritate cu semenii lor aflați în suferință, cu cei căzuți pentru libertate.

**După 1989** – În Teiuș au fost construite și date în funcțiune următoarele obiective: o școală cu 14 săli de clasă și o sală de sport, un dispensar medical cu cabine și sală de gimnastică medicală, Casa de cultură cu bibliotecă publică, un dispensar veterinar, podul peste valea Stremțului de la piață; s-au asfaltat străzi, a fost construit un nou sediu al Poliției, stația electrică, fabrica de zahăr, un dig de apărare a satului Beldiu, blocuri de locuințe cu apartamente și spații comerciale și s-a făcut alimentarea cu apă a localității. După evenimentele din decembrie 1989, pământul fostelor cooperative agricole de producție a fost retrocedat foștilor proprietari, astfel încât suprafața agricolă a fost fărâmătată. Acest proces a dus la practicarea unei agriculturi lipsite de performanță. În ultimii anii, traficul de călători și de marfă pe calea ferată s-a redus. Cu toate acestea, gara din Teiuș păstrează un loc important în sistemul feroviar național. În urma declinului economic și-au încheiat activitatea *Fabrica de zahăr și Tehnometal Teiuș*, dar libera inițiativă a permis înființarea unui număr de 235 de agenții economici dintre care amintim *IMCOP, Dani Prod, Baumit, Onelia, Professional Glas Company, Olti Star, Selim, Fodoca, Fantastic, Farmacia Fides, Farmacia Belladonna, Feromat Construct, S.C. Cristea, Somaco, Unicom, Acsa Star, Unifast, Semmerlock, Anaconda, Fantasy* etc.

În anul **1990**, la insistențele unui grup de credincioși, Biserica cu hramul *Intrarea Maicii Domnului* în Biserică a fost retrocedată *Bisericii Unite cu Roma*. Dovezi de solidaritate cu teiușenii au arătat și delegațiile din Ungaria, Olanda, Belgia și Franța, care au sosit în localitate încă de la începutul lunii ianuarie 1990.

**După 1990**, orașul Teiuș s-a înfrățit cu următoarele localități: Arnemuiden din Olanda, Chaponost din Franța și Saint-Vith din Belgia. După 1990 activitatea finanțier-bancară s-a diversificat. Unele instituții de credit și-au deschis agenții în Teiuș astfel: *Banca Comercială*



Română, Bankcoop și Banca Agricolă. Ultimele două, între timp s-au lichidat. Banc Post și-a deschis, de asemenea, un punct de lucru, dar și acesta s-a închis. În ultimii ani au mai deschis puncte de lucru sau agenții Banca Transilvania și B.R.D. - Société Generale și CECBank. C.E.C.-ul există în Teiuș din anul 1960. Pe lângă aceste instituții de credit, există Casa de Ajutor Reciproc Credit Teiuș. Activitatea acesteia constă în atragerea de membrii, acordarea de împrumuturi și activități sociale. Ea este singura instituție financiară din Teiuș care a rezistat timpului și funcționează din perioada interbelică până în zilele noastre, aniversând în anul 2014 - 90 de ani de activitate în slujba membrilor asociați. CAR Credit Teiuș este afiliată la nivel național Federației Caselor de Ajutor Reciproc din România, la nivel european Rețelei Europene a Uniunilor de Credit (ENCU), iar la nivel mondial Consiliului Mondial al Uniunilor de Credit (Woccu). Organizația Națiunilor Unite au desemnat anul 2012 ca Anul Internațional al C.A.R.-urilor și al altor sisteme asociative (cooperatiste).

**1994** – Declarat oraș în 1994, prin legea nr. 66/15.07.1994, Teiușul avea 7400 locuitori și 4 localități în subordine.

### Istoria recentă a orașului Teiuș.

Stema orașului Teiuș se prezintă astfel: un scut despicat cuprinzând în prima parte pe câmp roșu o construcție religioasă monumentală, cu trei turle terminate fiecare cu câte o cruce, aurie. Partea a doua este împărțită. În cartierul superior, pe fond azur, se află un steag având flamura prinsă de o hampă plasată în bandă. Peste aceasta broșează două săbii încrucișate, cu lama în sus, totul de argint. În partea inferioară, pe fond de auriu se află un caducel negru. La baza scutului, broșând peste linia despărțitoare observăm o eșarfă albastră, pe care s-a scris, cu argint cifra 1290, ce reprezintă anul atestării documentare a localității. Scutul este timbrat de o coroană murală de argint, formată din trei turnuri crenelate. Elementele însumate au următoarea semnificație: edificiul religios evocă credința păstrată cu stăruință de localnici ca și edificiile de acest fel existente în localitate, steagul și armele amintesc de participarea locuitorilor la evenimentele cruciale ale istoriei neamului, caducelul evocă activitatea comercială care se desfășoară în oraș. Eșarfa cu cifra 1290 marchează data primei atestări documentare a așezării. Coroana murală este însemn specific centrelor urbane.

Din anul **1996**, în urma colaborării cu olandezii din Arnemuiden și cu celelalte localități înfrățite cu Teiușul, a luat ființă Asociația caritabilă Maris care a ajutat la realizarea mai multor obiective pentru teiușeni cum ar fi: dotarea cu materiale medicale, ambulanțe la dispensarului medical din Teiuș, introducerea gazului metan la Școala generală, construirea unei grădinițe pe strada Horea, înființarea unui Centru multifuncțional pentru persoanele vârstnice și cu handicap și multe altele.

O altă organizație caritabilă prezentă în Teiuș este Fundația Emanuel Betania, care are următoarele obiective: sprijinirea și asistența persoanelor nevoiașe, organizarea unor activități culturale pentru tineri precum și activități religioase.



## Clima

“Clima județului Alba este temperat – continentală cu ușoare nuanțe de excesivitate în zonele mai joase dar moderată și mai umedă în zona montană. Prin poziția sa se află într-o zonă unde se simte influența circulației vestice care se suprapun și influențe ale circulației, sud – vestice și nord – nord – estice.

Relieful este factorul ce influențează climatul prin: forma sa, expoziția versanților și altitudinea. Muntele constituie o barieră orografică, iar culoarul Mureșului favorizează pătrunderea aerului din ambele sensuri, tot muntele determină zonalitatea pe verticală a tuturor elementelor climatice.

Munții Apuseni determină și procesele de fohnizarea aerului ce au loc pe rama estică a acestora. Masele de aer mai umede în ascendență lor își pierd umezeala în munți iar în descendență pe versanții estici determină un timp cu mult senin uscat și mai călduros.

Temperatura variază în funcție de marile unități de relief, cu valori mai ridicate pe culoarul Mureșului și Târnavelor (medii multianuale cuprinse între 8 și 10°C) și mai scăzute la munte (medii de 5°C la înălțimi de 1300 – 1400 m și 0 -1°C la peste 2000 m). Cele mai coborâte temperaturi se produc în ianuarie cu medii cuprinse între 3 și 10 °C ca în luna de vară, iulie, să se înregistreze peste 25°C în zona de culoar al Mureșului și Târnavelor și cobașă la 20°C în zona celor mari înălțimi.

Se remarcă valori destul de ridicate ale umezelii aerului cuprinse între 75 – 80% ceea ce reflectă influența circulației vestice. Nebulozitatea atmosferică are valori medii anuale de 5,5 zecimi ce corespunde unei umezeli relative mai mici de 75% și de 6,5 zecimi în zone mai înalte corespunzătoare umezelii de peste 85%.

Precipitațiile atmosferice sunt ușor deficitare în zona de culoar și de podiș cu valori sub 550 mm, iar la înălțimi de peste 1300 m se înregistrează valori cuprinse între 1000 – 1400 m. În depresiunile montane care sunt sub influența inversiunilor de temperatură precipitațiile variază în jur de 800 mm. Maximul pluviometric se înregistrează la sfârșitul primăverii și începutul verii 75 – 85 mm (78,7 mm Ighișu) și 100 mm în zona montană (102,0 mm – Zlatna) iar minimum la sfârșitul iernii (20 – 30 mm în regiunile joase și 45 – 60 mm în cele înalte) în luna februarie – martie.

Stratul de zăpadă persistă 30 – 50 zile în zonele joase și peste 150 zile la înălțimi de peste 1600 m, grosimea sa fiind în medie de 3 – 7 cm respectiv 35 – 40 cm.

## Vântul

Este elementul climatic ce reflectă cel mai bine influența circulației generale a atmosferei. Astfel pe zona bine influențată circulația generale a atmosferei. Astfel pe zona culoarului Mureșului predomină circulația sud – vestică (Sebeș 22,1 %, Ighișu 15,6 %, Blaj 13,3 %) urmată de cea de nord – est (Blaj 9,5 %, Ighișu 5,7 %) sau de vest (Sebeș 5,1 %, Ighișu 4,8 %). Pe înălțimi însă predomină circulația vestică și cea sudică (cu 12 % fiecare stația Băișoara) iar în Țara Moților la Câmpeni direcțiile dominante sunt cele de vest și sud – vest cu circa 10%. ”<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Sursa: PATJ Alba



## **Relief**

Orașul Teiuș este situat în Podisul Transilvaniei la extremitatea vestică în culoarul depresionar Alba Iulia – Turda, orientat pe directia N – NE – S – SV. Face parte din unitatea geomorfologică Podisul Secaselor ca parte componentă a Podisului Tarnavelor, marginit la Est de Dealul Gloduri. Zona este traversată de râul Mureș de la Sud spre SV și trece prin mijlocul perimetrlui. Pe teritoriul orașului se identifică ca unități geomorfologice : dealul Targului (în V), Dealul Crucii (NE), Dealul Gloduri (E), Dealul Cisteiului (SE), NV – podisul Secaselor și lunca și terasele Mureșului. Podisul Secaselor constituie treapta cea mai coborâtă nu numai a podisului Tarnavelor și a întregului podis al transilvaniei (300 – 500 m).

## **Resursele naturale**

Diversitatea formelor de relief face ca județul Alba să fie printre puținele din țară ce se poate mândri cu o zestre atât de bogată din frumusețea și varietatea elementelor cadrului natural cu numeroase peisaje pitorești ce se împleteșc armonios cu peisajele umanizate.

Nu se poate face o clasificare a peisajelor naturale în funcție de criterii, valoare, fiecare având un specific aparte. Unele peisaje de valoare deosebită sunt sub ocrotire și declarate monumente ale naturii, dar pe lângă acestea mai întâlnim și altele ce ar putea face obiectul unor studii și de la caz la caz declarate rezervații:

Pe lângă aceste peisaje naturale întâlnim peisaje antropice formate datorită prezenței omului cu așezările sale permanente sau temporare, sau activitățile sale.

Așezările populate prezintă interes prin arhitectura populară, obiceiuri și tradiții.

Prezența omului în cadrul peisajului are și o influență negativă prin faptul că activitatea sa prin săntiere de construcții, lucrări forestiere, pășuni sau activități industriale au dus la degradarea unor peisaje greu de refăcut.

Peisajul natural are influență deosebită asupra cadrului construit, oamenii căutând acele locuri mai prielnice amplasării așezărilor. Astfel acestea au fost de regulă amplasate în apropierea resurselor, pe lângă ape, la adăpost în bazinete depresionare, pe versanții însorii, etc. În timp construcțiile au fost afectate de forțele naturale cu caracter distructiv cum sunt alunecările de teren și inundațiile.

## **„Flora și Fauna**

Vegetația caracteristică este cea de deal și de luncă, predominant întâlnindu-se specii de arbuști, izolat pâlcuri de pădure formate din specii de stejar, salcâm, plop, etc. Vegetația specifică luncii Mureșului este cea umedă, cu specii de stuf, papură, de-a lungul râului și a afluenților specii de salcie, plop sau arin. Peisajul este unul de silvostepă, cu specii iubitoare de ariditate. Slaba dezvoltare a vegetației forestiere sau arbustiere face ca fixarea solurilor să fie precară, întâlnindu-se astfel numeroase areale cu terenul degradat, afectat de alunecări de teren. Fauna caracteristică este adaptată atât tipului de climat, tipului de relief, dar și de vegetație.

## **Soluri**

Solurile sunt specific zonelor geomorfologice. Astfel, zona de luncă ocupă limita estică și toată partea centrală a teritoriului și cele mai des întâlnite tipuri de soluri sunt cele aluvionare ce se află în diferite stadii de humificare, unde există o predispoziție specifică pentru culturile



cerealelor și a legumelor. Tot în zona de luncă sunt prezente și solurile salinizate, unde nivelul pânzei freatiche este mai ridicat. În zona de terase a râului Mureș (vestul teritoriului orașului Teiuș) sunt soluri brune închise, iar în zona de contact cu piemontul, specific sunt solurile negre.,<sup>37</sup>

### Hidrografia

Orașul este traversat în centru de râul Geoagiu. La o foarte mică distanță de localitate se află râul Mureș (aprox. 5 km de centru), respectiv râul Târnava (6 km de centru), care se varsă în Mureș, în apropiere de Teiuș (la Coșlariu Nou).<sup>38</sup>

Orașul Teiuș, județul Alba din punct de vedere hidrografic, aparține bazinei de recepție a Mureșului. Alte cursuri de apă întâlnite în teritoriu sunt: - râul Valea Geoagiului (Stremț) ce străbate localitatea de la V la E; - pârâurile Sasului, Spinului și Buturii care au un debit intermitent ce este legat de precipitațiile căzute, sunt afluenți pe dreapta ai Mureșului. De importanță mare sunt și apele freatiche ce se găsesc la adâncimi diferite, legate fiind de forma de relief în care sunt situate (în zona măăstinoasă 0,5-0,8 m., în luncă 1,5-3 m., iar pe terase la adâncimi cuprinse între 10- 30m.)

Pe teritoriul orașului Teiuș, Județul Alba flora și fauna sunt reprezentate prin elemente specifice ținuturilor de silvostepă, din care se remarcă: - în zonele umede, stuful, papura, și pipirigul; - în lungul râurilor se întâlnă frumoase zăvoaie formate din esențe moi precum salcia, plopul, arinul, etc. Acestea dă rezistență malurilor și adăpostesc o vegetație specifică în care animalele sălbaticice își găsesc hrana și loc de refugiu. - în zona terasală se remarcă arbustii, cu deosebire cei țepoși (măceșii și porumbele), precum și urme ale fostelor păduri care le-au acoperit cu mult timp în urmă, pe când aceste zone nu erau ocupate în întregime de terenuri agricole cultivate. Orașul Teiuș, județul Alba dispune de mai multe tipuri de soluri, având în vedere că pe teritoriul orașului Teiuș se pot distinge trei semnificative zone geomorfologice:

1. Zona de luncă ocupă limita estică și toată partea centrală a teritoriului. În cuprinsul acesteia se pot deosebi: - o luncă riverană care însoțește albia minoră a râului Mureș și căreia îi sunt caracteristice solurile aluvionare ce se află în diferite stadii de humifucare, destinare culturii cerealelor și a legumelor; - o luncă centrală-, ce se caracterizează printr-o denivelare ușor negativă cu deosebire în zona de divagare a râului Stremț unde de altfel sunt prezente și solurile de fâneță și solurile salinizate. Aici nivelul apelor freatiche este mai ridicat; - lunca paeterasică este ușor ridicată, datorită depunerilor văilor din zona terasală zona de trecere de la terase spre Câmpia piemontană de contact cu Munții Apuseni (Munții Trascăului). Putem întâlni soluri brune, brune cu aspect roșcat și soluri negre.

2. Zona teraselor Mureșului este amplasată în zona vestică a teritoriului orașului Teiuș și aici pot fi delimitate patru nivele: - terasa a II-a în partea de SV a teritoriului în hotar cu cel al comunei Galda de Jos; - terasa a III-a cu soluri scheletice superficiale și soluri brune închise, delimitată tot în hotar cu Galsa de Jos; - terasa a IV-a a fost evidențiată atât în sud-vestul hotarului orașului Teiuș cât și în partea sa de nord la hotarul cu teritoriul comunei Gîrbova. - terasa a V-a este delimitată la locul cunoscut sub denumirea „Locul Targului”, și deține soluri brune de terasă.

<sup>37</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p. 25

<sup>38</sup> Sursa: [www.Wikipedia.com](http://www.Wikipedia.com)



3. Zona de trecere de la dealurile piemontane de contact este delimitată în partea nord-vestică a teritoriului ,având aspectul unui versant slab înclinat,caracterizat prin soluri negre.

„Flora și Fauna Vegetația caracteristică este cea de deal și de luncă, predominant întâlnindu-se specii de arbuști, izolat pâlcuri de pădure formate din specii de stejar, salcâm, plop, etc. Vegetația specifică luncii Mureșului este cea umedă, cu specii de stuf, papură, de-a lungul râului și a afluenților specii de salcie, plop sau arin. Peisajul este unul de silvostepă, cu specii iubitoare de ariditate. Slaba dezvoltare a vegetației forestiere sau arbustiere face ca fixarea solurilor să fie precară, întâlnindu-se astfel numeroase areale cu terenul degradat, afectat de alunecări de teren. Fauna caracteristică este adaptată atât tipului de climat, tipului de relief, dar și de vegetație. Soluri Solurile sunt specific zonelor geomorfologice. Astfel, zona de luncă ocupă limita estică și toată partea centrală a teritoriului și cele mai des întâlnite tipuri de soluri sunt cele aluvionare ce se află în diferite stadii de humificare, unde există o predispoziție specifică pentru culturile cerealelor și a legumelor. Tot în zona de luncă sunt prezente și solurile salinizate, unde nivelul pânzei freatiche este mai ridicat. În zona de terase a râului Mureș (vestul teritoriului orașului Teiuș) sunt soluri brune închise, iar în zona de contact cu piemontul, specific sunt solurile negre.”<sup>39</sup>

### **Spații verzi și zone de agrement**

Spațiile verzi reprezintă o categorie funcțională în cadrul localităților sau aferentă acestora, în zona înconjurătoare, al cărei specific este determinat, în primul rând de vegetație și în al doilea rând de cadrul construit, cuprinzând dotări și echipamente destinate activității cultural educative, sportive sau recreative a populației.

Zonele verzi reprezintă o condiție indispensabilă a unei vieții urbane normale și ocupă un loc de prim plan în echilibrul fizic și psihic al aglomerărilor urbane. În primul rând, spațiile verzi îndeplinesc un rol important în atenuarea poluării atmosferice. Nu întâmplător, spațiile verzi mai sunt denumite «plămâni orașelor», ele având capacitatea de a purifica aerul, eliminând praful și gazele nocive.

În literatura de specialitate se subliniază că vegetația captează vara până la 50% din praful atmosferic (iarna, 37%), funcționând ca o barieră biologică de epurare microbiană a aerului. Acțiunea spațiilor verzi față de bacterii și pulberi este hotărâtoare, apreciindu-se, de asemenea că «practic, nu există nici un alt mijloc decât vegetația pentru a curăța atmosfera de praf și gaze în același timp». Spațiile verzi au importanță în regularizarea temperaturii și umidității aerului din orașe, în diminuarea cu cel puțin 26% a zgromotului urban.

Importanța spațiilor verzi este condiționată de următoarele funcții:

- îmbunătățirea calității mediului prin reducerea poluanților și îmbogățirea atmosferei cu oxigen;
- conservarea resurselor de apă, combaterea eroziunii solurilor și alunecărilor de teren;
- reducerea zgromotului;
- influența pozitivă asupra stării de sănătate fizică și psihică a oamenilor;
- armonizarea peisajelor artificiale cu cele naturale;

<sup>39</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027



- f) îmbunătățirea aspectului estetico-arhitectural al localităților;
- g) crearea cadrului adecvat practicării sportului, turismului și altor activități recreative.

O problemă importantă a habitatului uman o constituie deficitul de spații verzi și spații de joacă pentru copii.

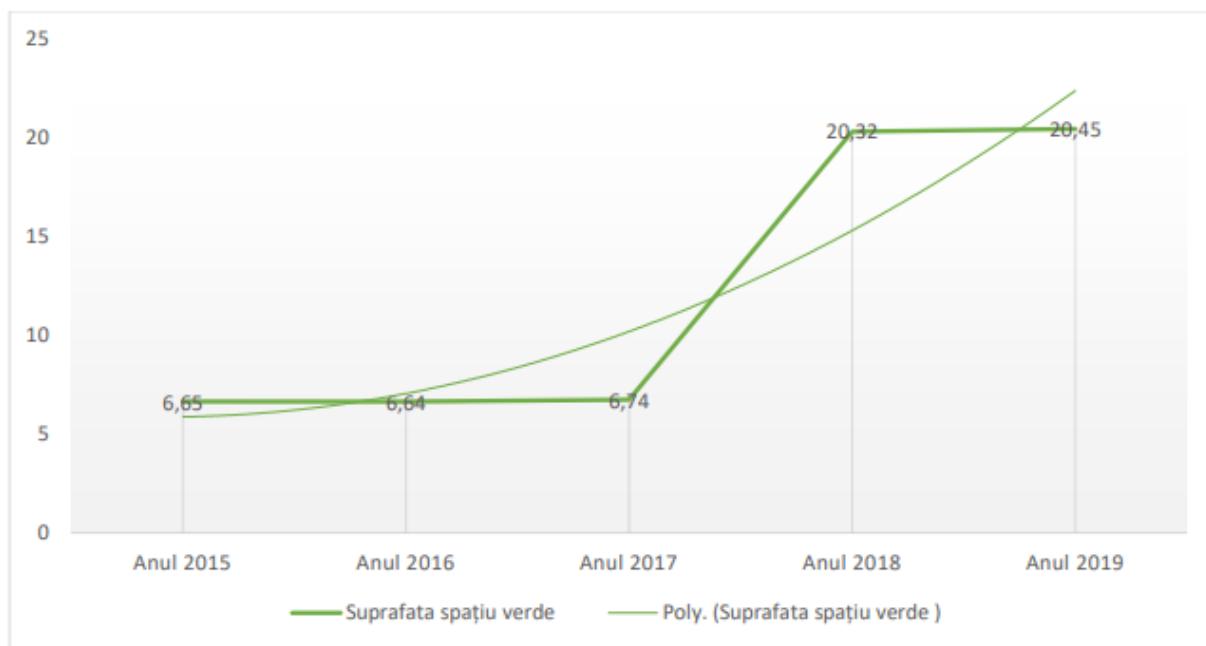
Parcurile sunt grădini publice special amenajate care servesc nu numai pentru odihnă și recreere, ci și pentru manifestări culturale, sportive etc.

Spațiul verde este o categorie funcțională din cadrul localităților sau din afara acestora, care se caracterizează prin:

- existența unui cadru vegetal natural sau amenajat;
- existența unui cadru construit, cuprindând amenajări și dotări corespunzătoare unor activități recreative sau cultural educative, sportive ale populației în aer liber.

Parcurile sunt amenajate cu terenuri de joacă pentru copii, cu plantații de arbori, arbuști ornamentali și flori.

„Trebuie recunoscut și accentuat din ce în ce mai mult rolul spațiilor verzi ca indicator de sănătate, bunăstare și responsabilitate durabilă. Pe lângă faptul că este recunoscut rolul spațiului verde în ceea ce privește reglarea temperaturii și a umidității aerului în spațiul urban, restrângerea insulelor de căldură acolo unde spațiul este compact, regenerat și cu o dispunere generoasă, spațiile verzi au o acțiune directă și asupra organismului uman, prin scăderea intensității luminii directe sau reflectate, oxigenarea și purificarea aerului, reducerea curenților de aer, fixarea și chiar metabolizarea unor noxe (monoxid de carbon, dioxidul de azot, diverse metale grele), ionizarea negativă și epurarea microbiană a aerului. Spațiile verzi pot fi identificate la nivelul unei localități prin perdele verzi sub formă de aliniamente stradal, scuar, parc sau zonă verde. Un oraș devine cu atât mai atractiv cu cât are mai mult metri pătrați de spațiu verde raportat la numărul de locuitori. La nivelul orașului Teiuș, suprafața spațiilor verzi a crescut de la 5 ha identificată în perioada 2014 – 2017, la 15 ha, până în anul 2018 (SMC Alba). De asemenea, dacă se analizează evoluția spațiilor verzi raportate la numărul de locuitor, se va observa o creștere semnificativă.



Sursa: SIDU 2021-2027- Suprafață de spațiu verde calculată în mp/cap de locuitor (sursa SMU Alba)

Dacă mai sus au fost prezentate informații cu privire la spațiile verzi din orașul Teiuș, mai jos se va prezenta situația Parcurilor de recreere, agreement și de joacă, raportate la numărul de locuitori și încadrate în categoria spațiilor verzi ale orașului Teiuș. Parcurile de recreere, agreement și locurile de joacă constituie mediul propice pentru desfășurarea a numeroase activități recreative pentru cetățeni, precum: plimbarea, practicarea jogging-ului, etc.. Parcurile de recreere, agreement și locurile de joacă contribuie la creșterea atraktivității și a confortului sporit în ceea ce privește peisajul urban echilibrat (construcții, vegetație și căi de circulație). În orașul Teiuș, prin SMU Alba, au fost identificați 10.000 mp de spații verzi destinate parcurilor de recreere și agreement, precum și spații de joacă. La această suprafață, se mai adaugă și aproximativ 20.000 mp spații pietonale. Astfel, este încurajată utilizarea modurilor prietenoase cu mediul pentru deplasarea cetățenilor. În ceea ce privește spațiile de agreement, în prezent există în Teiuș un stadion de fotbal (CFR Rapid Teiuș), o sală de sport acoperită, două terenuri pe care se pot practica handbalul, tenisul și minifotbalul, amenajat cu gazon sintetic. Spațiile de joacă pentru copii sunt existente și amenajate astfel încât să poată fi folosite în cele mai bune condiții de către copii, respectându-se normele de Securitate în vigoare.



Nr. Crt.	Tipul locației	Zona	Locația	Suprafața (ha)
1.	Parc	Teiuș, de-a lungul văii Geoagiului	Str. Parc Mihai Viteazul	1
2.	Parc	Teiuș	Str. Parc Mihai Eminescu	
3.	Parc	Teiuș Centru	Str. Decebal	0,10
4.	Parc	Teiuș Parc Feroviar	Str. Aleea Sportivă	3
5.	Zonă de agrement	Teiuș	În proximitatea Piațe Agroalimentare	0,10
6.	Zonă de agrement	Căpud, de-a lungul râului Mureș	Pod rutier	1
7.	Zonă de agrement	Căpud	Teren de sport	0,50
8.	Zonă de agrement	Căpud	Teren de sport	0,50
9.	Zonă de agrement	Teiuș	Str. Lucian Blaga, Petru Maior	0,40
10.	Zonă de agrement	Teiuș – Târg de animale	Str. Clujului	3
11.	Zonă de agrement	Teiuș	Str. Decebal	1

Sursa: SIDU 2021-2027 - Spații verzi și de agrement în Orașul Teiuș

În ceea ce privește desfășurarea activităților sportive, cu finanțare națională, este în curs de rulare un proiect de investiții „Construire bază sportivă TIP 1 - Oraș Teiuș, Județul Alba, pe un teren amplasat pe Str. Aleea Sportiva, cu suprafață de 22.976,00 mp,”<sup>40</sup>

Orașul Teiuș dispune de spații verzi după cum urmează:

Tipuri de spații verzi	
	0,10 Ha - Parc central str.Decebal
Spații verzi publice cu acces nelimitat	0,60 Ha - amenajari spatii verzi si joaca str.Decebal
	0,05 Ha - ronduri de flori pe strazile centrale
	0,25 Ha – spatii verzi mal rau P-ta M.Viteazul ;
Spații verzi publice cu acces limitat	Spatii verzi incinta curți biserici,institutii publice,etc
	Spatii verzi incinta gospodării individuale, zona blocuri de locuite, etc.

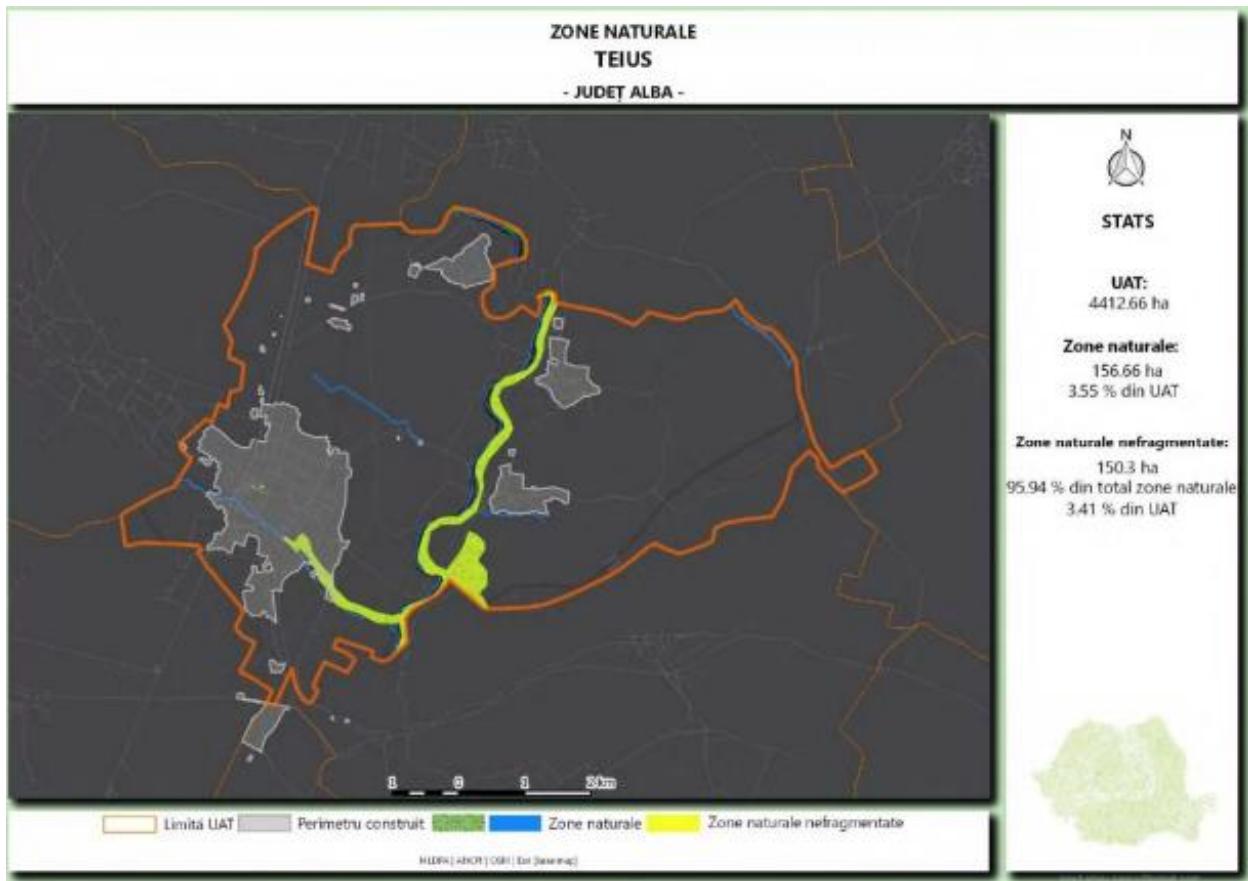
<sup>40</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p. 43-45,



Prin administrarea spațiilor verzi se asigură îndeplinirea următoarelor obiective:

- a) protecția și conservarea spațiilor verzi pentru menținerea biodiversității lor;
- b) menținerea și dezvoltarea funcțiilor de protecție a spațiilor verzi privind apele, solul, schimbările climatice, menținerea peisajelor în scopul ocrotirii sănătății populației, protecției mediului și asigurării calității vieții;
- c) regenerarea, extinderea, ameliorarea compoziției și a calității spațiilor verzi;
- d) elaborarea și aplicarea unui complex de măsuri privind aducerea și menținerea spațiilor verzi în starea corespunzătoare funcțiilor lor;
- e) identificarea zonelor deficitare și realizarea de lucrări pentru extinderea suprafețelor acoperite cu vegetație;
- f) extinderea suprafețelor ocupate cu spații verzi, prin includerea în categoria spațiilor verzi publice a terenurilor cu potențial ecologic sau sociocultural.

Legat de zona de agrement, primaria orasului TEIUS este interesata de extinderea si amenajarea cat mai multor terenuri disponibile in spatii de joaca pentru copii , terenuri de sport , parcuri, zone de picnic si zone verzi.,,





De asemenea, pe raza UAT Teiuș există suprafețe de arii protejate. Cu finanțare prin AFIR au fost propuse proiecte de modernizare a spațiilor verzi din orașul Teiuș, vizând în special cele de recreere și odihnă. Proiectul „Modernizare spații verzi oraș Teiuș”, finanțat cu sprijinul Grupului de Acțiune Locală GAL – Pe Mureș și pe Târnave propune amenajarea spațiului verde într-un parc, astfel încât să se dezvolte zonele de recreere și de mișcare în aer liber și să se diversifice posibilitatea de petrecere a timpului liber într-un mod plăcut



### „ Diagnoza mediului înconjurător și riscurile asociate

Mediul înconjurător reprezintă și un indicator, prin calitatea lui, de management bun în ceea ce privește răspunsul la fenomenele naturale, la riscuri antropice sau la hazarde naturale. Suprafața totală a arealului natural al orașului Teiuș, definită fiind ca suprafață măsurată în hectare a zonelor naturale existente, este de 156,60 ha (anul 2018)13 .

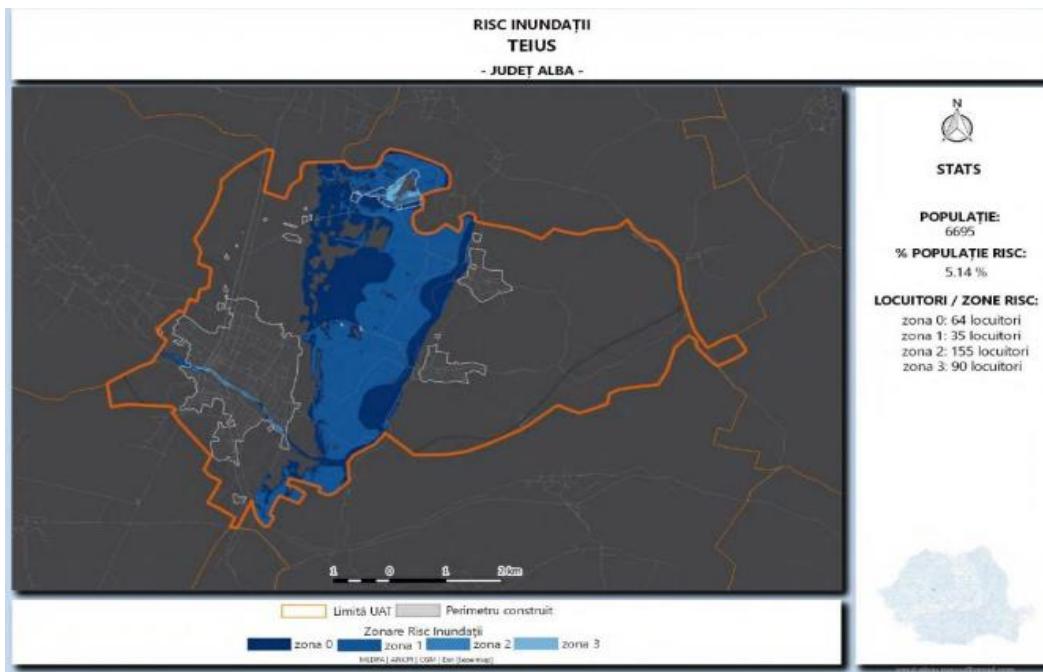
Zona naturală poate fi definită ca un complex natural cu temperaturi uniforme, umiditate, soluri similare, floră și faună. Zona naturală compactă caracterizată prin uniformitatea vegetației, reprezintă doar un procent de 4% din suprafața UAT Teiuș, procentul de 96% fiind reprezentat de o suprafață fragmentată din punct de vedere vegetal, însumând aproximativ 150 ha.

Fenomenele naturale sunt direct influențate de morfologia terenului, de implicarea factorilor exogeni, producând degradarea mediului în mod natural. Printre fenomenele naturale care au dus la degradarea mediului se pot enumera inundațiile, alunecările de teren, perioadele de secetă, etc..

<sup>41</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.46-47



Zona cu potențialul cel mai ridicat de alunecări de teren este localitatea Pețelca. În acest caz, morfologia terenului și a subsolului joacă un rol esențial. De asemenea, forme la scară mai mică de alunecări de teren au apărut și în localitatea Căpuș, prin reactivarea unor alunecări de teren mai vechi, intensificate și de fenomene antropice. Suprafața afectată în Căpuș este de aproximativ 30 ha, fiind incluse zona locuită, precum și versantul din partea stângă a râului Mureș. În cazul localității Pețelca, suprafața afectată este de 15 ha, în intravilan, fiind inclusă zona cimitirului, precum și alte 10 ha de pășune. Inundațiile cele mai frecvente au fost pe pârâurile montane din munții Apuseni, dar și în zona de luncă a râului Mureș. Cantități mari de aluviuni sunt antrenate în perioadele cu ploi abundente și depuse în zona de luncă a râului Mureș. Cel mai predispus mal pentru inundații, a Mureșului, pe raza orașului Teiuș, este malul drept. În cazul unor inundații pe râul Mureș, riscurile asociate vor afecta 90 de case, 200 de anexe gospodărești, 2 obiective socio-economice, 415 ha de terenuri agricole și aprox. 2 km de infrastructură rutieră (podețe, poduri și drumuri).



Sursa SIDU 2021-2027- Risc de inundații UAT Teiuș

Riscurile cele mai mari identificate în anul 2021 au fost cele cu privire la riscul de inundații pentru râul Geoagiu care este regularizat doar pe o lungime de 2 km în intravilanul orașului Teiuș și alți 2 km în extravilan, spre confluența cu râul Mureș. Regularizările au fost efectuate cu scopul de a limita riscul de inundații pentru 120 de case, 230 de anexe gospodărești, 2 obiective socio-economice și aprox. 3 km de infrastructură rutieră (podețe, poduri și drumuri) și de energie electrică, la care se mai pot adăuga și problemele ce pot fi întâmpinate la stația de epurare a apei Teiuș.

De asemenea, se amintește faptul că și surgerile de pe versanții Dealului Viilor și a Văii Petelca ar putea avea efecte negative.



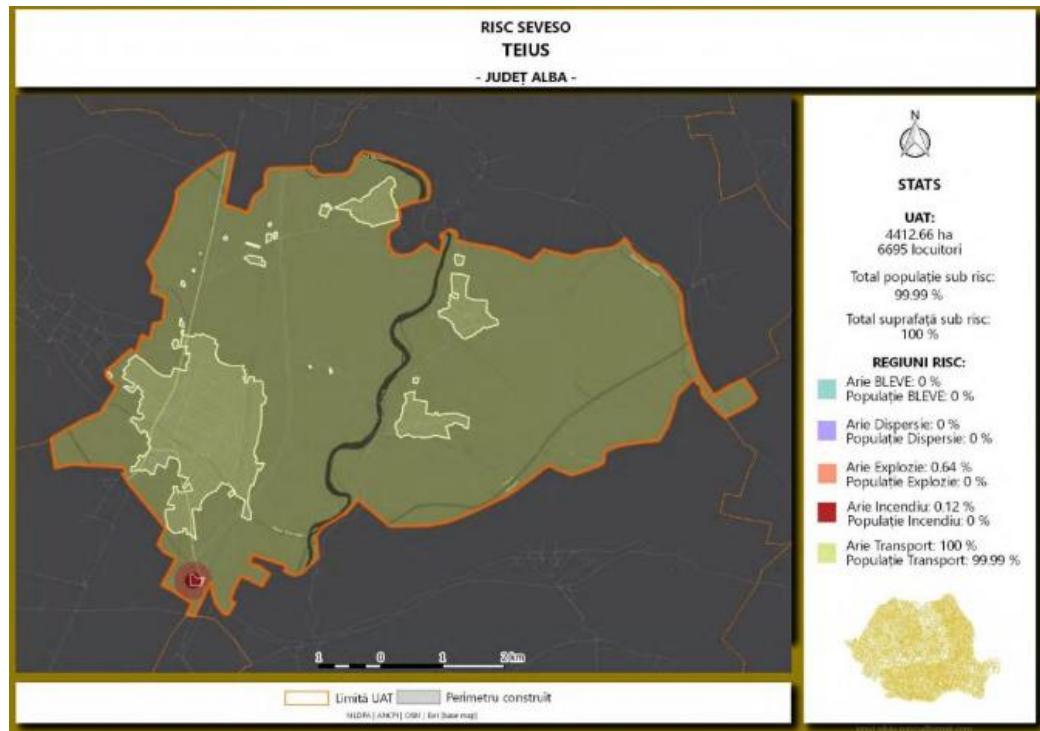
Un risc asociat fenomenelor meteo-climatice este înghețul. În orașul Teiuș, adâncimea de îngheț, conform STAS 6054/7715, este de 0,90 m de la nivelul terenului natural sau sistematizat. În ceea ce privește efectul unor fenomene geologice, cum ar fi seisme, în urma consultărilor Normativului P 100/9216 orașul Teiuș se încadrează în zona seismică E cu valori  $K_s = 0.12$ .

Riscurile antropice sunt cele caracterizate de intervenția omului și a activităților de natură industrială. Din categoria riscurilor industriale, determinate de neglijența umană, dar și de specificul activității, riscul de incendii, în special din cauza distribuției de produse petroliere.

Alte riscuri care pot apărea sunt cele ce pot fi preconizate, precum: rețelele de transport (drumuri și căi ferate-accidente de mașini, accidente în cazul transportului de mărfuri periculoase, rețele de distribuție a apei, gaz, canalizare) sau muniții neexplodate, dat fiind faptul că pe raza orașului Teiuș au fost găsite diferite elemente de muniție, cu proveniență din perioada celui de-al doilea război mondial, nedezamorsate.

Înăнд cont că la Teiuș are loc un târg de animale, acesta poate reprezenta un focar epizootehic prin transmiterea unor boli de la animale.

La nivelul administrației orașului Teiuș, în anul 2021, prin Hotărârea nr. 23/2021, s-a actualizat Planul de analiză și acoperire a riscurilor teritoriale în oraș, care cuprinde risurile potențiale identificate la nivelul orașului Teiuș, măsurile, acțiunile și resursele necesare pentru managementul riscurilor respective. Astfel, prin identificarea arealelor sau a fenomenelor de risc, cu procese asociate, prin atribuirea de sarcini și intervenții premergătoare producerii fenomenelor, se poate gândi un plan de acțiune, revenire și gestionare a riscurilor generatoare a situațiilor de urgență.



<sup>42</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, P. 26-29



## Structura demografică

**Zona urbană:** în ciuda numeroaselor definiții a unei zone urbane/oras, o zona urbana este de obicei definită ca un areal unde au loc activități nelegate de agricultură (industria și servicii) și unde locuiesc muncitorii acestora. Deasemenea orasul mai are și un statut legal oferit de guvernul național sau provincial și este asociat cu forme specifice administrative.

Urbanizarea este un proces deseori asociat cu industrializare, modernizare și dezvoltare. Deasemenea se referă la procentul dintre numarul locuitorilor care locuiesc la oraș și populația unei țări. Terile dezvoltate sunt mai urbanizate decât terile în curs de dezvoltare.

Surse de creștere demografică la orașe:

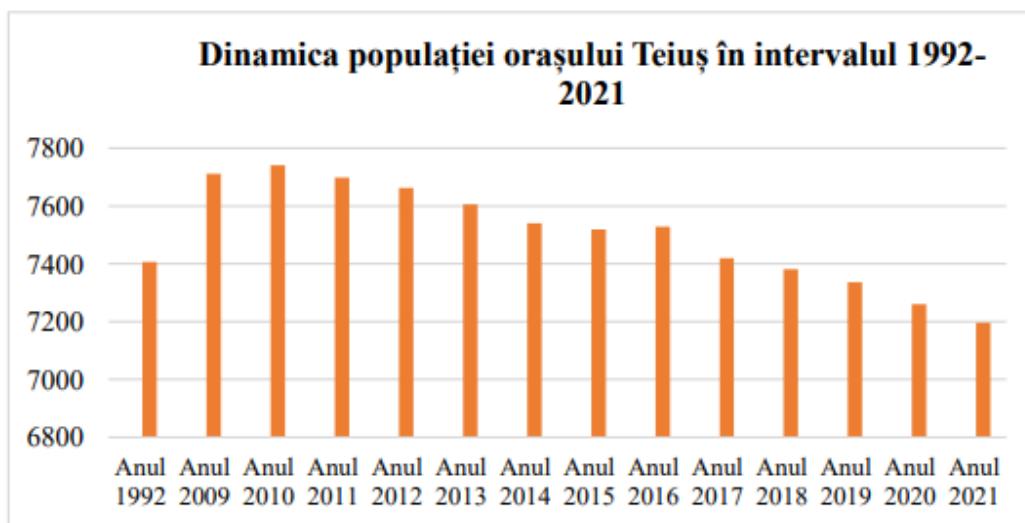
- Migratia: migratia rural-urbana este o sursa majoră de creștere a populației orașelor mai ales în statele din lumea a III-a. Aceasta migratie este influențată de 2 factori: factorul de impingere și cel de atragere. Factorul de impingere se referă la acei factori care forțează gospodariile să se mute de la zone rurale la cele urbane. Factorul de atragere se referă la atragerea oamenilor de la țara la oraș cu mirajul bogăției.
- Sporul natural: orașele mai cresc în populație nu numai din cauza imigranților dar și din cauza sporului natural. Rolul sporului natural este la fel de important ca și cel al migratiei.
- Naveta: populația urbană mai poate crește (pe timpul zilei) din cauza muncitorilor care fac naveta zilnică de la periferia orașului și de la satelitii acestuia la oraș pentru a merge la muncă.

Evolutia și dominarea stilului de viață urbană este departe de a fi un simplu accident. Orașele oferă posibilități exclusive pentru afaceri, activități creative și bogăție. Un factor care a influențat dezvoltarea orașelor a fost acela că aici educația, sănătatea și serviciile sociale se găsesc la un standard mai înalt decât în zonele rurale.

Reperele demografice ale evoluției la nivelul Primăriei TEIUS reprezintă elemente de interes major pentru definirea obiectivelor strategice și a planurilor de acțiune pe termen mediu și lung.

Din acest motiv am sintetizat următoarele informații ca fiind relevante..

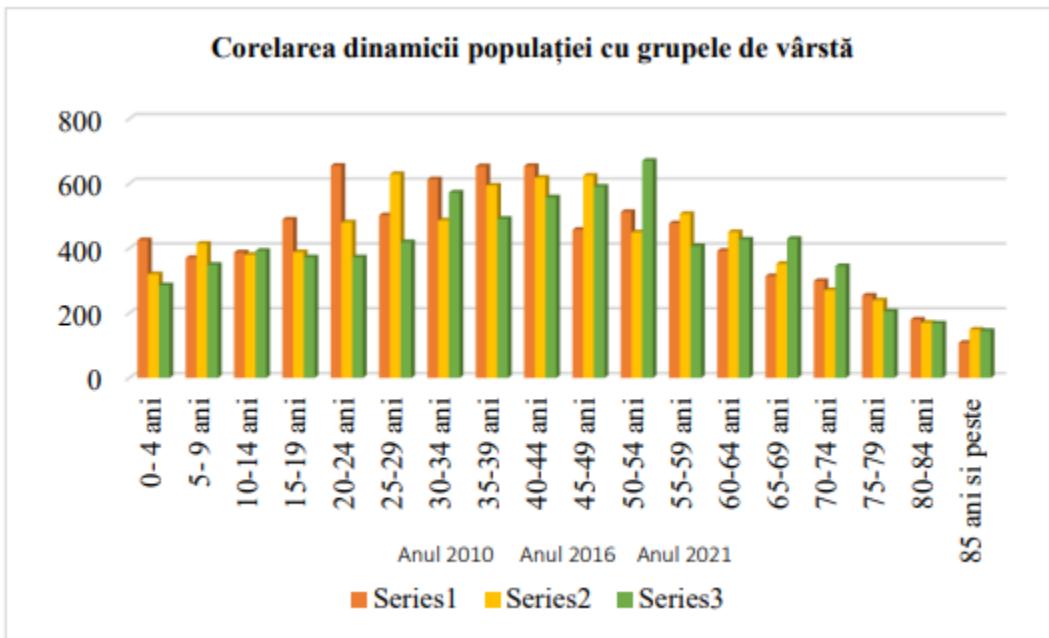
„Conform statisticilor, evoluția numărului de locuitori de la nivelul localității a avut un trend descendente după anul 2010. Prin consultarea bazelor de date de la INSSE, se poate observa că este trendul populației la nivelul localității. Evident că se pot suprapune anumite rupturi de creștere sau descreștere a trendului, în funcție de anumite episoade și decizii de natură politică și socială, decizii luate nu numai la nivel național, dar și european (de ex. Intrarea României în UE, deschiderea pieței de muncă și pentru cetățenii români, etc.)





### Dinamica populației orașului Teiuș în intervalul 1992-2021

Dinamica populației în perioada 2002-2011 este una negativă, de -8,09% locuitori, iar dinamica populației dintre datele centralizate ale anilor din 2010 și 2021 este -5,66%. Acesta reprezintă un spor natural negativ, un indicator care marchează un declin numeric al populației Mergând mai departe cu interpretarea și corelarea datelor cu privire la grupele de vârstă, s-au luat trei ani pentru a se compara datele, respectiv anii în care se observă inflexiuni cu privire la dinamica populației (2010, 2016, 2021)



#### Corelarea dinamicii populației cu grupele de vârstă

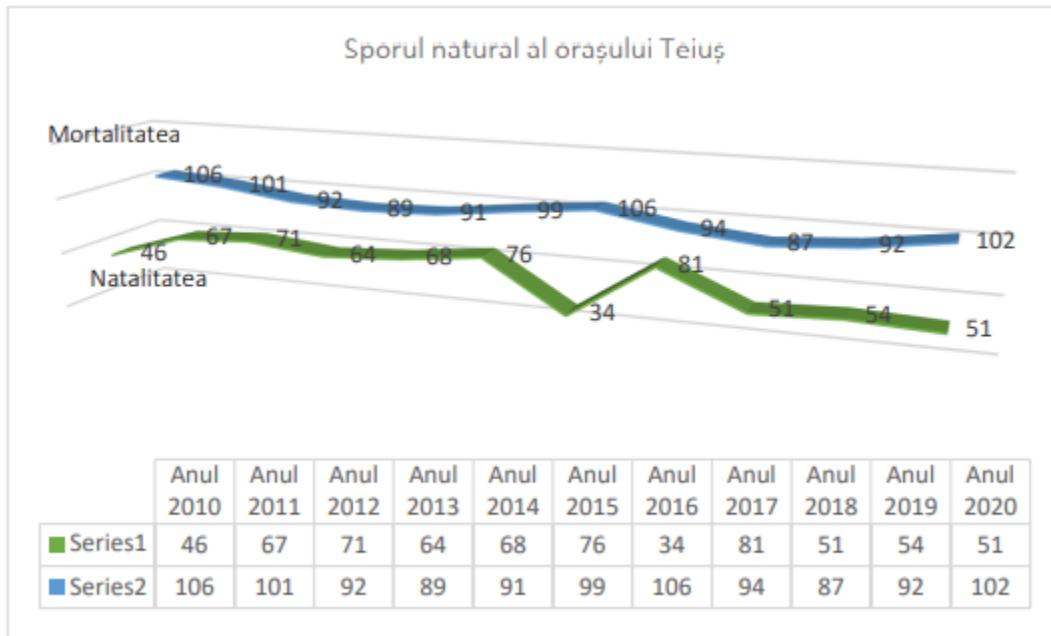
Ceea ce reiese într-o manieră foarte clară este dinamica populației și la nivel de grupe de vârstă. Interpretarea unor astfel de date și corelarea lor într-o astfel de manieră, poate atrage atenția asupra fenomenelor demografice care sunt în curs de derulare cu efecte pe termen lung. Previziunile legate de comportamentul electoral, de deciziile nevoilor cetățenilor, de prioritățile în formarea strategiilor, poate duce la o apropiere sau la o reticență a cetățenilor în raport cu administrația locală. Sporul natural, calculat ca diferență dintre natalitate și mortalitate este unul negativ. Situația prezentată în datele oficiale de mai jos reprezintă trendul negativ de îmbătrânire a populației Orașului Teiuș.

#### Sporul natural la nivelul localității Teiuș (2010-2020)

	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Natalitate	46	67	71	64	68	76	34	81	51	54	51
Mortalitate	106	101	92	89	91	99	106	94	87	92	102
Spor natural	-60	-34	-21	-25	-23	-23	-72	-13	-36	-38	-51

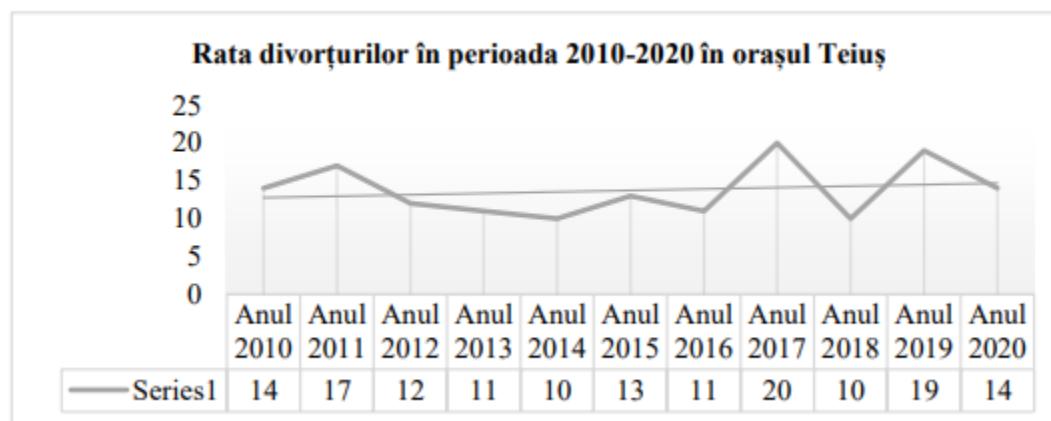


Acest spor natural negativ poate fi reprezentat și într-un grafic sugestiv. Cel mai mare dezechilibru dintre cele două componente ale sporului natural a fost în anul 2016 când s-a înregistrat cel mai mic număr de nașteri (chiar și luat comparativ cu anul anterior și imediat următor) și cel mai mare număr de decese.



Sporul natural al orașului Teiuș în perioada 2010-2020

Alți factori sociali care pot influența dinamica populației este reprezentată și de numărul divorțurilor care poate fi observată din interpretarea datelor, ca o linie ascendentă. Divorțul reprezintă desfacerea unei căsătorii încheiate legal, printr-o hotărâre definitivă a instanței de judecată, a ofițerului de stare civilă sau a unui notar public. Datele menționate mai jos se referă la cererile de divorț pentru care desfacerea căsătoriei a fost admisă.



Rata divorțurilor în perioada 2010-2020 în orașul Teiuș

Tot din datele statistice reiese faptul că rata cea mai mare de divorț o au cuplurile care au peste 20 de ani de căsătorie (6348), între 10 și 14 ani (4316), iar la polul opus fiind tinerii care au cel mult un an de căsătorie (439). Aceste informații au fost analizate la nivelul anului 2020.



Comparativ cu numărul de căsătorii pentru același an, în număr de doar 24 (48 de persoane) este evidentă discrepanța care poate duce la diferite blocaje de nivel de trai, șomaj, integrare pe piața muncii, abandon școlar, etc. .

[...]

Mișcările demografice sunt influențate și de mișcarea migratorie a populației. Din consultarea bazelor de date oficiale, se poate observa în tabelul de mai jos că sporul migratoriu este unul negativ, aceasta însemnând că există un număr mai mare de persoane care părăsesc localitatea decât persoane care își stabilesc domiciliul (definitiv în acest caz) în localitatea Teiuș.

Sporul migratoriu la nivelul orașului Teiuș în perioada 2010-2020

	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
<b>Emigranți<sup>26</sup></b>	1	6	7	7	4	2	7	5	14	11	10
<b>Imigranți</b>	2	1	0	0	0	1	1	0	1	2	1
Spor migratoriu	1	-5	-7	-7	-4	-1	-6	-5	-13	-9	-9

Cu privire la numărul de șomeri înregistrați pentru localitatea Teiuș, indică faptul că rata șomajului este una relativ scăzută la nivelul anului 2021, mai ales comparând cu anul de referință 2010 când s-a înregistrat un număr de peste zeci ori mai mare decât pentru anul 2021. Dar urmărind trendul, acesta este un relativ descendent, înregistrându-se rate mai ridicate în rândul femeilor decât al bărbătașilor.

*Evoluția numărului șomerilor în perioada 2010-2021*

	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Masculin	167	88	86	94	82	50	48	27	15	19	11	13
Feminin	105	90	87	72	55	56	49	31	18	14	17	12
Total șomeri	272	178	173	166	137	106	97	58	33	33	28	25

Numărul salariaților cuprinde persoanele angajate cu contract de muncă/raport de serviciu pe durată determinată sau nedeterminată (inclusiv lucrătorii sezonieri, managerul sau administratorul), al căror contracte de muncă/raport de serviciu nu a fost suspendat în perioada de referință. Astfel se poate observa un număr constant al persoanelor angajate

Raport șomeri-angajați pentru orașul Teiuș în perioada 2021-2020/1

	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
<b>Șomeri</b>	272	178	173	166	137	106	97	58	33	33	28	25
<b>Salariați</b>	952	866	884	889	876	880	892	922	918	921	860	nu există date



Structura etnică a orașului Teiuș a fost din timpuri îndelungate una multi etnică, dar majoritar românească, alături de etnii precum maghiari, germani, evrei, slovaci, rromi. Melanjul etnic a avut un caracter colaborativ și de conlucrare pentru bunul mers al comunității. Unele dintre etnii au fost decimate cu ocazia unor evenimente istorice nefaste (deportarea evreilor și a rromilor în lagărele germane și deportarea germanilor în URSS pentru daunele de război ce trebuiau suportate de către Germania), au emigrat (germanii, maghiarii) sau au fost asimilați, precum și sărbii sau croații. În prezent, după procentul populației de etnie română, respectiv 86,44%, a doua etnie conlocuitoare este cea rromă 7,78%, urmată de maghiară 5,68% iar germană și cehă mai mică de 0,5%<sup>29</sup>. De asemenea, procentele sunt asemănătoare și în cazul structurii populației după limba maternă<sup>3</sup>

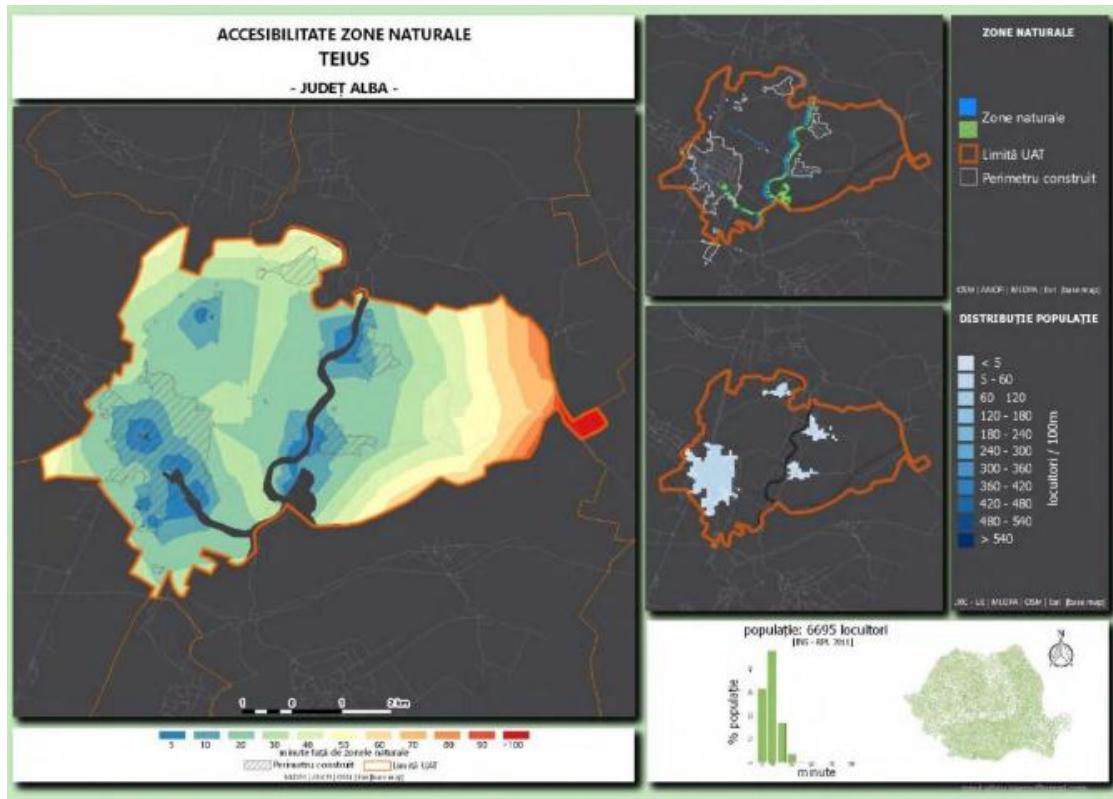
*Structura populației după limba maternă*



Structura populației după religie arată o diversitate ridicată în ceea ce privește apartenența religioasă a populației, fiind un număr de aproximativ 15 religii, implicit atei. Procentul cel mai ridicat este cel al ortodocșilor (76,89%), fiind urmat de greco-catolici (15,49%), reformați (4,48%) și romano-catolici (1,05%)

[...]

În ceea ce privește dezvoltarea urbană și raportul dintre consumul de teren la rata de creștere a populației, din informațiile furnizate prin această bază de date, rezultă la nivel orașului Teiuș, raportul este un regresiv, de 0,080%, ceea ce înseamnă o extindere relativ redusă în ceea ce privește extinderea fondului de locuire prin construcția de spații locative, raportat la populația stabilă a orașului, pentru anul 2020 (7420 locuitori). Suprafața construită a orașului Teiuș este de 5,95 kmp (an de referință 2019) din suprafața totală. În anul 2015 erau raportate ca suprafețe construite în creștere cu 0,8 ha față de anul 2006 și cu aprox. 1 ha în 2015. Raportul dintre numărul total de locuitori și suprafața UAT Teiuș este de 150 persoane/km și o creștere a densității populației în intravilan de la 1246 în 2011, la 1368 de locuitori în anul 2018. Indicele de locuire păstrează trendul de creștere a densității populației, astfel că raportul dintre numărul de locuitori și suprafață construită a crescut de la 1125 în anul 2011 la 1223 locuitori/kmp în anul 2019 . De asemenea, din analiza suprafaței locuibile raportate la numărul de persoane, rezultă o suprafață locativă/persoană de 12,28 mp. Din datele INSSE în ceea ce privește procentul de extindere intravilană, analiză realizată comparativ față de anul 2000, rezultă o extindere de 40% a intravilanului față de perioada de referință. La nivel județean, orașul Teiuș este pe locul trei, după Alba Iulia și Blaj, în ceea ce privește extinderea intravilanului, aceste operațiuni fiind în directă relație cu posibilitățile de investiții și extindere a unor cartiere



Sursa: SIDU 2021-2027- Distribuția populației UAT Teiuș

Conform bazei de date INSSE, referitor la numărul total de autovehicule deținute de persoane fizice, acestea sunt în scădere față de anul 2014, an de referință. Dacă atunci erau înregistrate un număr de 1286 de autoturisme, în 2015 au fost înregistrate 226 iar în 2018, un număr de 588 (citadini.ro, 2020),<sup>43</sup>

### Fondul locativ

„La nivelul anului 2020, fondul locativ este ilustrat prin tabelul de mai jos, putându-se observa o stagnare a numărului de proprietăți publice și o creștere constantă a numărului de proprietăți private

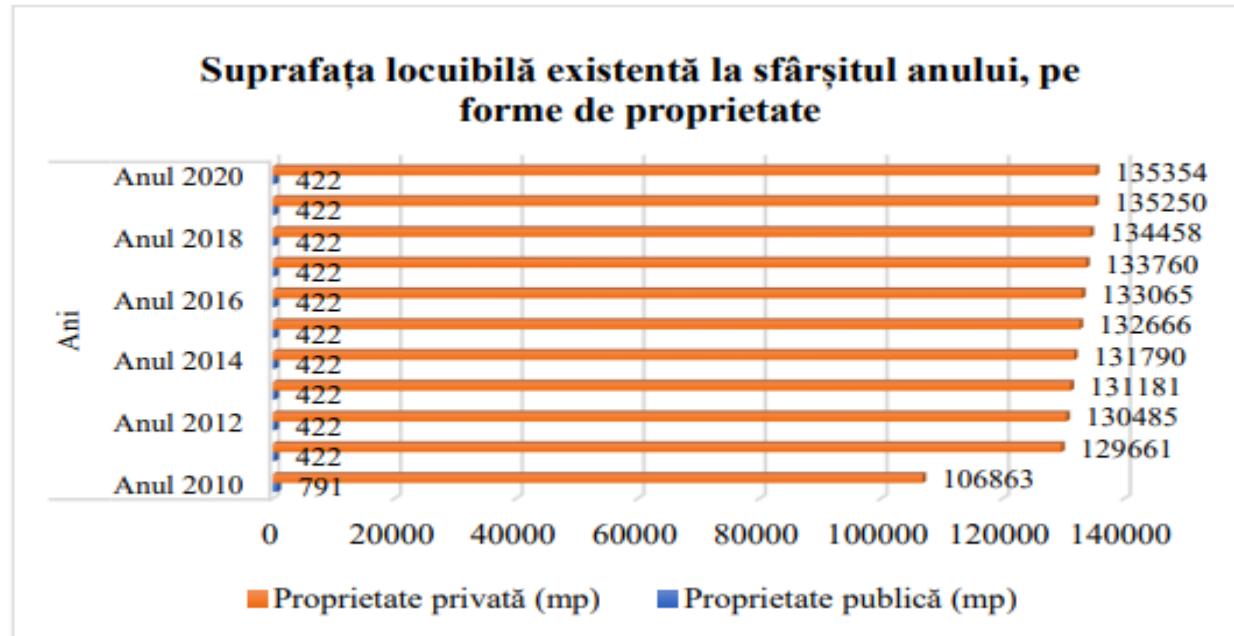
Evoluția fondului locativ din orașul Teiuș în perioada 2015-2021

An	Total locuințe (numar)	Proprietate publică		Proprietate privată	
		(numar)	(numar)	(numar)	(numar)
2015	2661	10	10	2651	2651
2016	2666	10	10	2656	2656
2017	2672	10	10	2662	2662
2018	2680	10	10	2670	2670
2019	2685	10	10	2675	2675
2020	2687	10	10	2677	2677

<sup>43</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, P.29-37



În ceea ce privește extinderea fondului locativ pe tipuri de forme de proprietate (privată și publică), se poate observa o creștere a suprafeței fondului locativ privat și o menținere, începând cu anul 2011, a celui public



Suprafața locuibilă existentă la sfârșitul anului, pe forme de proprietate<sup>44</sup>

#### *Populația stabilă din mediul urban al județului ALBA*

Localitatea	Populație stabilă (numar persoane)	
	RPL 2011	Reactualizare RPL 2014 prin serviciul de evidența a populației
JUDET ALBA	342 376	382 537
ORAS TEIUS	6 695	7 507

**Raportat la nr total al populației, orașul TEIUS se află pe locul 9 la numar de locuitori**

Sursa: Recensământul populației 2011 sau actualizat de la Serviciul de Evidență a Populației

<sup>44</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, P. 37-39



**Densitatea populației** în orașul TEIUS este de 150,25 locuitori/kmp, situându-se sub media pe județ.

#### **Impărțirea populației pe grupe de vârstă**

*Populația din orașul TEIUS pe grupe de vîrstă*

Grupa de vîrstă	Nr. persoane	Procent %
sub 5 ani	334	4,98 %
5 – 9 ani	368	5,50 %
10-14 ani	364	5,44 %
15-19 ani	369	5,51 %
20-24 ani	420	6,27 %
25-34 ani	815	12,17 %
35-49 ani	1493	22,30 %
50-59 ani	938	14,01 %
60-64 ani	413	6,17 %
65-74 ani	626	9,35 %
75-84 ani	425	6,34 %
peste 85 ani	130	1,95 %
<b>TOTAL POPULATIE</b>	<b>6 695</b>	<b>100 %</b>

Sursa: Recensământul populației 2011 sau Serviciul de Evidență a Populației

#### **Starea civilă a populației din orașul TEIUS**

Orașul TEIUS	POPULATI A STABILA TOTAL	S T A R E A C I V I L Ă L E G A L Ă					STAREA CIVILA DE FAPT Persoane care traiesc în uniune consensuală
		Necasatorit(a ) )	Casatorit(a ) )	Vaduv(a ) )	Divorcat(a) )	Informatie nedisponibil a	
Ambele sexe	6695	2444	3292	703	255	-	214
Masculin	3925	1387	1648	133	126	-	107
Feminin	3400	1057	1644	570	129	-	107

Sursa: Recensământul populației 2011



*Nivelul de educație a populației din orașul TEIUS*

Orașul TEIUS	POPULAȚIA STABILĂ DE 10 ANI SI PESTE TOTAL	NIVELUL INSTITUTIEI DE INVATAMANT ABSOLVITE									
		Superior		Post-liceal si de maistri	Secundar				Primar	Fara scoala absolvita	
		Total	din care:		Total	Liceal	Profesional si de ucenici	Inferior (gimnazial)		Total	din care:
Total, din care:	5993	600	533	232	4270	1781	1021	1468	762	129	40
Masculin	2927	266	240	137	2172	838	749	585	295	57	10
Feminin	3066	334	293	95	2098	943	272	883	467	72	30

*Sursa: Recensământul populației 2011*

*Mișcarea naturală a populației (număr persoane)*

An	Născuți vii		Decedați		Sporul natural	
	Jud. ALBA	Oraș TEIUS	Jud. ALBA	Oraș TEIUS	Jud. ALBA	Oraș TEIUS
2010	3283	46	4157	106	- 1234	-60
2011	3252	67	4433	101	-1811	-34
2012	3241	71	4414	92	-1423	-21
2013	3133	55	4327	89	-1389	-34
2014						

*Sursa – INSSE Tempo online*

*Starea de ocupare a forței de muncă și gradul de sarăcie*

*Populația ocupată civilă pe activități ale economiei naționale la nivel de secțiune CAEN Rev.2 (nr pers.)*

JUD. ALBA	2010	2011	2012	2013	2014
<b>TOTAL, din care</b>	<b>156800</b>	<b>158100</b>	<b>163400</b>	<b>163300</b>	
AGRICULTURA, SILVICULTURA SI PESCUIT	48200	48500	49500	47100	
INDUSTRIE	42200	44700	45000	45900	
CONSTRUCTII	6700	6900	7100	7500	
COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL	21400	22200	22400	23700	
TRANSPORT SI DEPOZITARE	9000	8900	9600	9100	

*Sursa – INSSE Tempo online*



Persoane (număr total) care au lucrat în agricultură, după statutul juridic al exploatațiilor agricole

An 2010	ORAS TEIUS	JUDET ALBA
<b>Total , din care:</b>	<b>2 045</b>	<b>80 260</b>
Exploatații agricole fără personalitate juridică	2021	79 459
Exploatații agricole cu personalitate juridică	24	801

Sursa – Recensământul agricol 2010

Comentarii pe evoluția respectiva față de perioadele anterioare.

Identificarea unor cauze pentru aceasta situație

Cauzele generale ale mișcărilor migratorii sunt multiple. Ele sunt atribuite îndeosebi proceselor de suprapopulare care au loc într-o gamă imensă de condiții aşa-zise secundare, ce rezidă din situația economică, culturală, sanitară și psihologică. Existența deplasărilor pentru muncă a constituit un fenomen aproape permanent, care a însoțit dezvoltarea forțelor de producție în toate timpurile. Un fenomen nemijlocit legat de aceste deplasări, l-a constituit emigrația forței de muncă. Din analiza datelor privind migrația internă din zona noastră se evidențiază creșterea migrației interne, cauzele economice continuând să rămână un factor hotărâtor în evoluția migrației interne din județ. Sensul acestei mișcări mecanice este spre zonele cele mai dezvoltate economic și spre capitală. În același timp se remarcă faptul că deplasarea cea mai intensă se face din mediul rural spre mediul urban. Migrația rural-urban este o formă tipică a migrațiilor interne; ea este unul dintre mijloacele importante ale redistribuirii populației între regiunile mai sărace sau mai puțin dezvoltate și cele unde își pot îmbunătății condițiile de viață. Deplasările de populații atât în interior cât și în exterior, au repercușiuni puternice atât pentru zonele cu emigrație, cât și pentru cele cu imigrație. Consecințele sunt atât de ordin demografic, cât și economic. Deplasările de mari proporții ale forței de muncă determină mari dificultăți atât pe plan economic, cât și pe plan social.

În cadrul planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului este obligatoriu să se respecte principiile ecologice, pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos, prin introducerea spațiilor verzi ce constituie habitatul natural cel mai des întâlnit pentru speciile de plante și animale. Pentru menținerea și întreținerea spațiilor verzi a existente precum și crearea de noi spații verzi se prevăd o serie de măsuri:

- refacerea cu gazon a spațiilor distruse și amenajarea de noi spații verzi;
- stoparea diminuării și degradării spațiilor verzi intraurbane și periurbane;
- analiza suprafețelor intraurbane și periurbane existente, reglementarea și monitorizarea acestora;
- conservarea suprafețelor spațiilor verzi;
- reabilitarea zonelor intra și periurbane verzi degradate;
- realizarea unor programe de informare și educație ecologică a copiilor și adulților, cu privire la importanța și rolul spațiilor verzi în perimetru urban și periurban;
- amenajarea spațiilor de joacă și a zonelor de agrement existente;



- realizarea de noi spații verzi în interiorul localităților urbane și îmbunătățirea celor existente;
- continuarea acțiunilor de plantare a puiților de salcâm, stejar, molid, tei și gard viu în parcuri;
- amenajarea parcurselor cu alei, locuri de joacă, bânci;
- urmărirea respectării normelor regulamentului general de urbanism privind raportul număr locuitori/spații verzi în localitățile urbane;
- extinderea perdelelor de protecție în zonele industrializate.

## Educație

„Prima formă de învățământ identificată la nivelul orașului Teiuș a fost una organizată în jurul bisericii, sub coordonarea preoților unde scrierea, cititul și socotitul erau principalele tipuri de competențe formate în rândul populației.

Cea mai veche școală românească din Teiuș a fost înființată în anul 1755, iar mult mai târziu, în 1954 o școală medie cu ciclul de 10 ani, care ulterior, începând cu 1964, a devenit Liceul Teoretic Teiuș.

Liceul a funcționat în primă fază cu trei clase și un număr total de 50 de elevi. Din 1969, liceul își desfășoară activitatea într-o clădire modernă, nouă, cu 10 săli de clasă, 8 laboratoare și o sală de gimnastică.

Conform Metodologiei privind fundamentarea cifrei de școlarizare pentru învățământul preuniversitar de stat și evidența efectivelor de preșcolari și elevi școlarizați în unitățile de învățământ particular, precum și emiterea avizului conform, în vederea organizării rețelei unităților de învățământ preuniversitar pentru anul școlar 2021-2022, la nivelul UAT Teiuș, situația se prezintă în felul următor:

### Structura școlară Teiuș

Nr. Crt.	Unitatea de învățământ	Număr de clase	Număr de elevi
I	<i>Liceul Teoretic Teiuș:</i>	<i>26 clase</i>	<i>775 elevi și preșcolari</i>
	<i>Ciclul primar</i>	<i>12 clase</i>	<i>244 din care 13 CES</i>
	<i>Ciclul gimnazial</i>	<i>8 clase</i>	<i>208 din care 9 CES</i>
	<i>Ciclul liceal</i>	<i>8 clase</i>	<i>204 din care 1 CES</i>
I.1	<i>Grădinița cu program normal Prietenia</i>	<i>6 grupe</i>	<i>111 preșcolari</i>
I.2.	<i>Grădinița cu program normal Căpud</i>	<i>1 grupă</i>	<i>10 preșcolari</i>
I.3	<i>Școala primară Căpud</i>	<i>2 clase (simultane)</i>	<i>23</i>
I.4	<i>Programul a două șansă</i>		<i>6 elevi</i>

[...]

În orașul Teiuș există și o Grădiniță particulară a Fundației Emanuel Betania (str. Decebal, nr. 129). Intervenții la nivel social se realizează prin alocare de la bugetul local pentru burse de merit, burse de studii, burse sociale și burse de boală, acordate elevilor din învățământul preuniversitar de stat din cadrul Liceului Teoretic Teiuș, spre exemplificare, anul școlar 2020-2021.



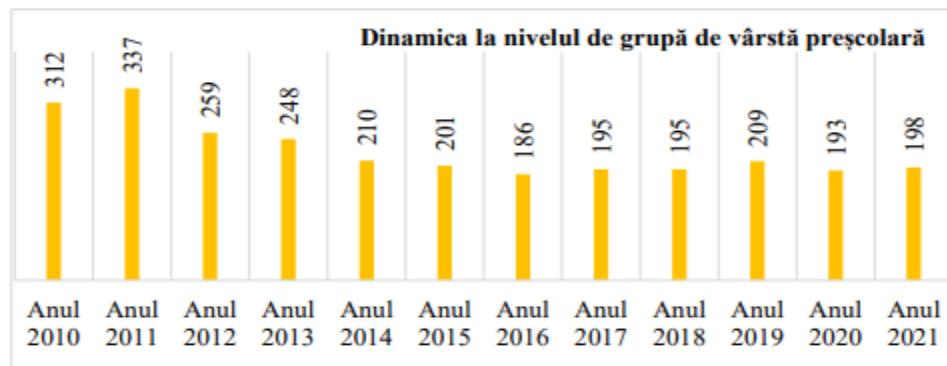
## Bursele școlare din fondurile administrației școlare pentru anul școlar 2020-2021

Nr. Crt.	Tip bursă	Cuantum bursă/lună/elev (lei) <i>Semestrul I</i>	Cuantum bursă/lună/elev (lei) <i>Semestrul II</i>	Număr burse <i>Semestrul II</i>	Semestrul <i>II</i>
	<i>Bursă de merit</i>	<i>180</i>	<i>180</i>	<i>33</i>	<i>44</i>
	<i>Bursă de studiu</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>14</i>	<i>15</i>
	<i>Bursă socială</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>19</i>	<i>12</i>
	<i>Bursă de boala</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>4</i>	<i>3</i>
	<i>Bursă de orfan</i>	<i>x</i>	<i>100</i>	<i>x</i>	<i>4</i>

[...]

În ceea ce privește previziunea școlară pentru elevii din mediul preșcolar, pentru ultimii 10 ani, datele statistice indică faptul că există un bazin relativ în scădere al copiilor care se vor înscrie în următorii ani în ciclul de învățământ. Aceste aspecte pot atrage atenția nu numai asupra faptului că este nevoie de o politică, cu siguranță la nivel național, de încurajare a menținerii populației tinere în localitatea Teiuș, dar și de încurajare a creșterii natalității. Dacă se ia spre analiză situația anului 2021 în ceea ce privește numărul copiilor care au împlinit vîrstă preșcolară, cu numărul preșcolarilor de la nivelul instituțiilor de învățământ, se poate observa o diferență de aproximativ 80 de copii care nu sunt înscriși în învățământul preșcolar din cadrul instituțional al orașului Teiuș. În acest context, fie o parte dintre părinți au ales înscrierea copiilor în alte unități care nu se află în orașul Teiuș, fie există o rată ridicată de cazuri în care copiii nu participă la inserția în sistemul de educație preșcolar. Această discrepanță ar trebui luată în considerare ca fiind alarmantă pentru ceea ce presupune retenția populației tinere în mediul administrativ al orașului Teiuș.

### Dinamica la nivelul de grupă de vîrstă preșcolară



Accesul elevilor din orașul Teiuș la săli de sport/gimnastică este asigurat printr-o singură sală de gimnastică, 2 săli de sport, săli dotate cu echipamente IT (hard și soft) care se află în gestiunea unității de învățământ din localitate, precum și un atelier școlar care este dotat cu aparatură, instrumente și mașini și utilizaje destinate experiențelor și lucrărilor practice din cadrul unității de învățământ.,,<sup>45</sup>

<sup>45</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.61-63



## CULTURĂ

În Teiuș există câte o bibliotecă pentru fiecare unitate de învățământ și o bibliotecă orășenească.

În ceea ce privesc manifestările culturale acestea au loc la Casa de cultură din Teiuș și în căminele culturale din satele aparținătoare .

În orașul Teiuș au loc două sărbători importante „Zilele Orașului” și „Ziua Ceferistilor” iar în fiecare din localitatile apartinatoare , respectiv Petelca , Beldiu si Capud se tin anual “Zilele localitatii – Intoarcerea la radacini”.

În orașul Teiuș există mai multe asociații și ONG - uri sportive și sociale:

□ Asociația sportivă CFR Rapid, campioni la șah;

□ Asociația „Caritatea” ;

□ ONG „Maria” în colaborare cu Asociația Romano - Olandeză – sprijin pt nevoiași „Caritasul”;

□ Fundația „Emanuel Betonia”

Astăzi, orașul Teiuș este înfrățit cu localitațile:

□ ARNEMUIDEN (OLANDA);

□ ST. VITH (BELGIA);

□ CHAPONOST (FRANȚA).

În Orașul Teiuș activează și trei formații de dans (popular, modern) dintre care cea mai cunoscută este formația de dansuri populare “ Dor Teiușan”, formațiile activând pe lângă Liceul Teoretic și cu sprijinul Primăriei Orașului.

## „Sănătate și Protecție socială

Activitatea serviciilor de asistență medicală comunitară este coordonată din punct de vedere tehnic și metodologic de către Direcția de Sănătate Publică Alba. Atât unitățile administrativ-teritoriale, cât și Direcția de Sănătate Publică Alba sunt responsabile de monitorizarea și evaluarea activității serviciilor de asistență medicală comunitară. Personalul sanitar care asigură asistență medicală în orașul Teiuș și satele aparținătoare își desfășoară activitatea în cadrul Dispensarului sanitar uman care este alcătuit din:

- 4 medici de familie/cabinete medicale de familie;
- 5 cadre medii sanitare.

În același timp, la nivelul orașului Teiuș mai există:

- 4 cabinete de familie private;
- 4 cabinete stomatologice private;
- 2 cabinete de specialitate private;
- 3 farmacii.

Serviciul de Ambulanță Județean Alba, cu sediul principal în municipiul Alba Iulia, are substații de ambulanță în următoarele localități: Abrud, Aiud, Baia de Arieș, Blaj, Cîmpeni, Cugir, Ocna Mureș, Sebeș, Teiuș, Zlatna. „<sup>46</sup>

<sup>46</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.55-56



## „Economie

Orașul Teiuș se află într-o poziție favorabilă dezvoltării economice datorită faptului că la Teiuș se află unul dintre cele mai importante noduri de cale ferată din Transilvania și este străbătut și de drumul european E 81 (drumul național DN 1)

Conform Strategiei de dezvoltare a județului Alba, reședința de județ, municipiul Alba Iulia, este considerat pol de dezvoltare de importanță regională. De asemenea, au fost identificați polii interregionali, printre aceștia regăsindu-se Sebeș, Aiud, Blaj și orașul Zlatna, iar la nivel de dezvoltare locală orașul Teiuș este identificat ca un pol de dezvoltare locală, cu un indice de 51,16%, acesta fiind calculat ținând cont de funcțiile terțiare și de accesibilitate la dotările cu loc central ale orașelor din proximitate (licee, spitale, judecătorii etc.). Prin urmare, orașul Teiuș se află în zona de influență a municipiului Alba Iulia și este un pol de dezvoltare locală pentru localitățile Cricău, Vințu de Jos, Meteș, Almașu Mare, Ighiu, Ciugud, Berghin, Sântimbru, Mihalt, Galda de Jos, Stremț, Întregalde, alături de Zlatna.

Domenii de activitate a agenților economici

Nr crt	Principalele domenii de activitate a agenților economici
1	Comerț cu ridicata și cu amănuntul
2	Hoteluri și restaurante
3	Activități profesionale, științifice și tehnice
4	Agricultură, Silvicultură și Pescuit
5	Industria prelucrătoare
6	Distribuția apei, Salubritate, Gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare
7	Transport și depozitare
8	Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
9	Informații și comunicații
10	Construcții
11	Intermediari finanțieri și Asigurări
12	Activități de spectacole culturale și recreative
13	Alte activități de servicii
	<b>TOTAL: 175 agenții economici</b>

[...]

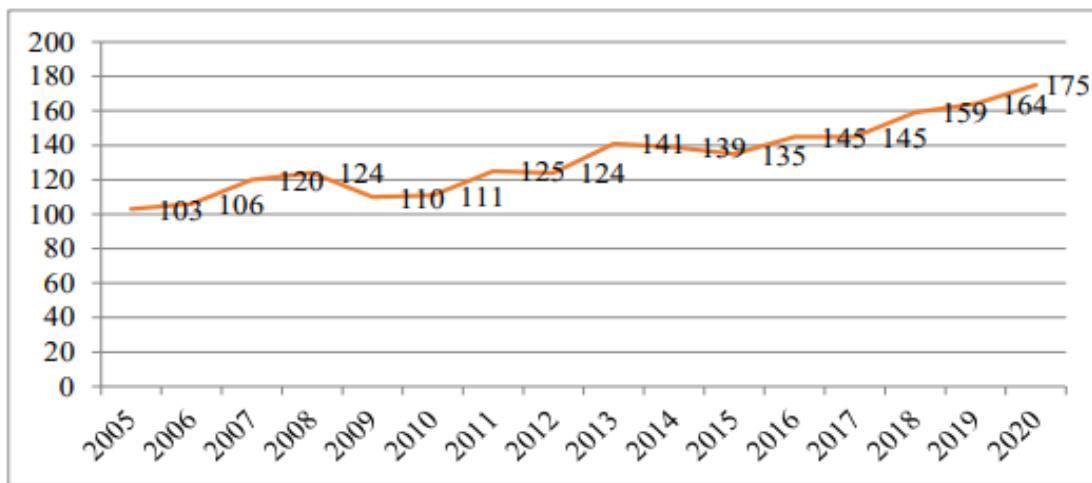


### Indicator de bilanț economic pentru anul 2020

Nr. Crt.	Indicator	Total	Medie
1.	<i>Număr angajați</i>	516	2.95
2.	<i>Cifră de afaceri</i>	114 779 699	655 884
3.	<i>Profit</i>	12 502 641	71 444
4.	<i>Pierderi</i>	-2 558 654	-14 621
5.	<i>Active</i>	83 742 126	478 526
6.	<i>Datorii</i>	45 073 691	257 564
7.	<i>Crențe</i>	21 037 754	120 216

[...]

Evoluția numărului de firme în perioada 2005-2020 în orașul Teiuș



<sup>47</sup>  
„

#### „Industria

În anul 2011, la Teiuș a fost inaugurat cel mai mare depozit de produse petroliere din Transilvania. Investiția aparține companiei Unicom București și este în valoare de 2,5 milioane de euro. Au fost construite pe o suprafață de 3,4 ha patru rezervoare cu un volum de 4.000 mc din care unul de 1.000 mc pentru benzină și trei cu un volum de 3.000 mc pentru motorină, plus un rezervor pentru prepararea motorinei cu 5 la sută eurodiesel (conform normei europene).

Un pilon al economiei din punct de vedere industrial al orașului Teiuș este reprezentat de următoarele firme: SC BAUMIT (fabrică de mortare uscate), SC IMCOP Cluj-Napoca cu punct de lucru în Teiuș (fabrică de țiglă), SC SEMERLOC (fabrica de dale din beton), SC UNICOM HOLDING cu punct de lucru în Teiuș (depozit de carburanți), SC Somaco SRL, SC Miragiulia SRL (producător de încălțăminte), CFR transporturi feroviare, SC Val Melcu specific în prelucrare material lemnos,<sup>48</sup>,

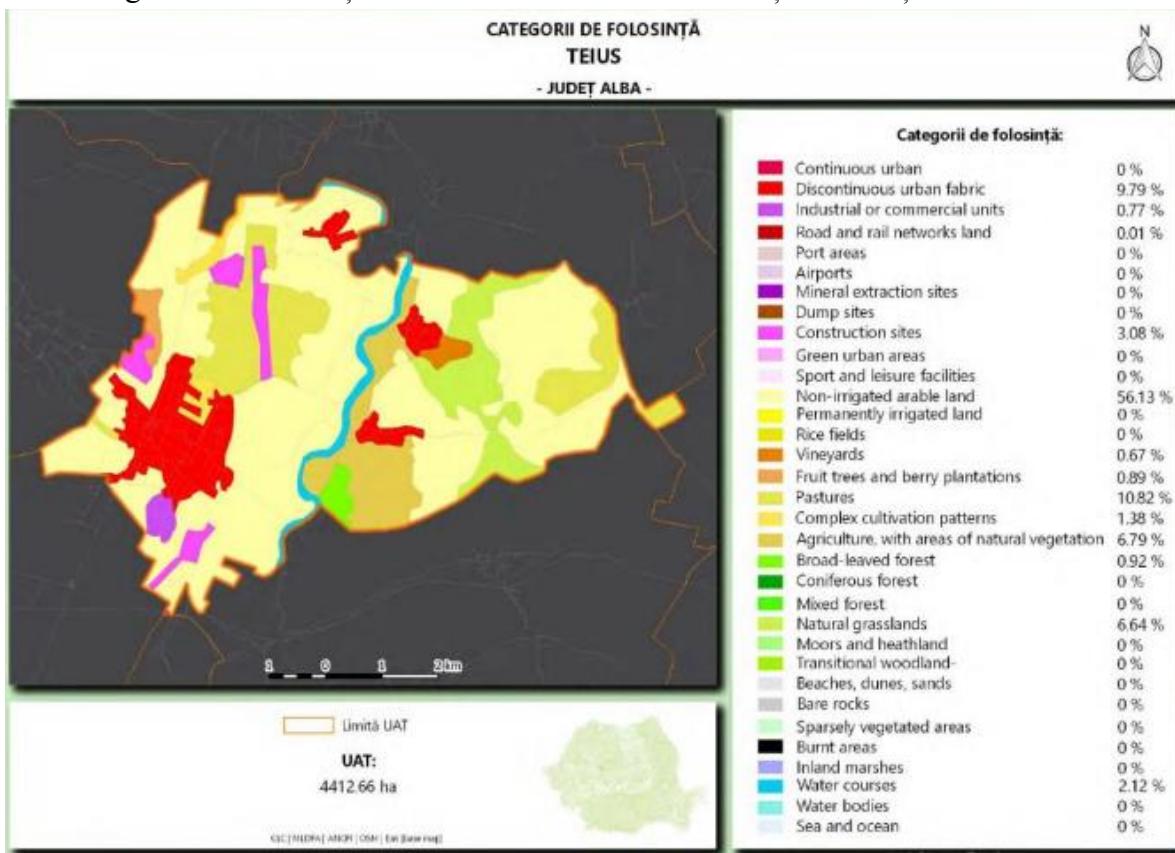
<sup>47</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.63-66

<sup>48</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p. 77



## ,Agricultura

Categoriile de folosință ale terenurilor de la nivelul orașului Teiuș sunt diversificate



Categoriile de folosință a terenului UAT Teiuș

Agricultura localității este una dezvoltată pe cultivarea plantelor și creșterea animalelor, în mare parte în sistem tradițional, dar se remarcă și implicarea unor asociații de proprietari sau asocieri private pentru dezvoltarea și desfășurarea agriculturii mecanizate și intensive.

Principalele culturi agricole ale orașului Teiuș sunt cele cu grâu și secără, porumb, cartofi, legume și sfeclă de zahăr.

Tradiția vinificației nu este una foarte reprezentativă, astfel că datele oficiale INSSE menționează un număr de 30 de tone la producția totală de struguri la nivelul orașului Teiuș. De asemenea, numărul de tone de fructe raportat pentru anul 2003, este de 1080. În anul 2021, suprafața agricolă a Teiușului se prezintă astfel: terenuri arabile - 2512 ha, pășuni - 847 ha, fânațe - 435 ha, livezi - 25 ha, viță de vie - 20 ha.

Datele mai vechi, furnizate de INSSE, indică o menținere a suprafețelor pentru perioada de până în anul 2014.



## Modul de folosință al suprafețelor agricole, forma de proprietate privată

Modul de folosință a suprafețelor agricole	Ani				
	Anul 2010 (ha)	Anul 2011 (ha)	Anul 2012 (ha)	Anul 2013 (ha)	Anul 2014 (ha)
<b>Agricolă</b>	3849	3849	3849	3849	3849
<b>Arabilă</b>	2511	2511	2511	2511	2511
<b>Pășuni</b>	874	874	874	874	874
<b>Fânețe</b>	419	419	419	419	419
<b>Vii și pepiniere viticole</b>	20	20	20	20	20
<b>Livezi și pepiniere pomicole</b>	25	25	25	25	25
<b>Terenuri neagrile total</b>	249	249	249	249	249
<b>Paduri și altă vegetație forestieră</b>	5	5	5	5	5
<b>Ocupată cu construcții</b>	176	176	176	176	176
<b>Terenuri degradate și neproductive</b>	68	68	68	68	68

La o analiză mai detaliată, se estimează ca 9,97 % din suprafață este destinată infrastructurii industriale aflate în mai multe puncte ale orașului, un procent de 0,78% destinat unităților comerciale și a rețelelor de infrastructură și transport, 3,08% excavații și construcții, 56,13% suprafețe arabile, 0,67% suprafețe acoperite cu vii și 0,89% suprafețe destinate livezilor de pomi fructiferi, 10,82% suprafețe pășuni, 8,11% suprafețe acoperite cu culturi heterogene, 0,92% păduri, 6,64 % pajiști naturale și 2,12% cursuri de apă

## Modul de folosință a suprafeței agricole

Nr. Crt.	Modul de folosință a suprafeței agricole	Privat	Public	Total (ha)
1.	Agricolă	4,09	0,35	4,45
2.	Arabilă	3,84	0,01	3,86
3.	Pășuni	2,51	0,001	2,51
4.	Fânețe	874	0	874
5.	Vii și pepiniere viticole	419	16	435
6.	Livezi și pepiniere pomicole	20	0	20
7.	Terenuri neagrile total	25	0	25
8.	Paduri și altă vegetație forestieră	249	342	591
9.	Ape și băți	5	92	97
10.	Construcții	176	21	97
11.	Infrastructură	68	144	212
12.	Terenuri degradate și neproductive	4,09	112,90	117
13.	Total	1750,55	728,27	2478,83

În localitatea Teiuș se află două ferme cu profil de creștere a animalelor, dar și societăți comerciale și persoane fizice care cultivă și comercializează cereale. În urma analizei datelor statistice se poate reliefa faptul că o suprafață importantă a UAT. Teiuș este utilizată în scopuri productive (mai mult de 45%), aprox. 6% reprezintă terenuri degradate și neproductive, un procent de aprox. 23% reprezintă terenuri cu construcții.,<sup>49</sup>

<sup>49</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.79-81



## „TURISM

Județul Alba se remarcă prin excepționale zone turistice, aici fiind incluse localitățile cu valoare turistică din zona Munților Apuseni, la care se adaugă Podișul Târnavelor și zona montană din sudul județului Alba. Județul Alba are un potențial turistic și agroturistic ridicat în unele zone, cum ar fi Arieșeni, Valea Frumoasei, etc. În ce privește accesul la zona turistică reprezentată de Podișul și Văile Târnavelor, unde se află și orașul Teiuș, acesta este asigurat de drumul național DN 14B și drumul județean DJ 107. În zona turistică Podișul și Văile Târnavelor se asigură accesibilitatea la obiective turistice importante, precum: bisericile fortificate și cetățile țărănești, castele, regiune cu turism viticol, stațiunea balneară: Bazna.

În orașul Teiuș există un centru de informare pentru cetăteni și pentru publicul călător de unde se pot obține informații utile privind mijloacele de transport public în comun, programul de funcționare, stații, rute alternative, tarife practicate, etc.

Peisajele care caracterizează orașul Teiuș sunt cele cu caracter natural, formate din peisistica de luncă, de cele mai multe ori valorificate local prin practicarea pescuitului, de-a lungul văii Mureșului și a râului Stremț, și peisaje antropice, care sunt caracterizate de construcții cu valoare de patrimoniu sau de petrecere a timpului liber.

Astfel, monumentale istorice care fac obiectul peisajului antropic, cu o amprentă arhitectonică și cultural istorică sunt cele trei biserici din Orașul Teiuș, Biserica Reformată, Biserica Romano-Catolică și Biserica Ortodoxă veche.

Peisajul natural se remarcă în special în spațiile verzi, fie amenajate, fie dezvoltate în mod natural:

- Valea Mureșului, prin deschiderea mare, lunca foarte lată în orașul Teiuș, atrage locuitorii pentru practicarea activităților de pescuit, plimbare sau petrecere a timpului liber;
- Cheile Stremțului și Cheile Râmețului – cu potențial de atractivitate pentru turismul de tranzit;
- Mănăstirea Râmeț – cu potențial de atractivitate pentru turismul de tranzit.

Patrimoniul construit este dat de cele trei biserici și istoricul acestora, implicit dovada unui spațiu multietnic și multicultural:

### *Biserica Reformată.*

Aceasta este cea mai veche dintre cele trei biserici declarate monumente istorice din orașul Teiuș. Inițial, biserică a fost una catolică, dar în 1525 a fost transformată în biserică reformată. Construcția ei a fost începută în stil Romanic, dar a fost refăcută ulterior în stil gotic. Din biserică veche se mai păstrează turla și clopotnița cu două etaje deschise fiecare cu câte o fereastră semicirculară, iar în interior se găsește vechiul arc de triumf. Orga din interiorul bisericii datează din secolul al XIX-lea, iar în secolul al XX-lea în urma restaurărilor a fost instalat orologiu. Prin vechimea și dimensiunile ei, este una din cele mai importante monumente de arhitectură din Transilvania.

### *Biserica Romano-Catolică.*

Din punct de vedere turistic, aceasta reprezintă un potențial de valorificare ridicat. Biserica a fost construită în anul 1449 din ordinul voievodului Transilvaniei, Iancu de Hunedoara, în amintirea luptei de la Sântimbru, împotriva turcilor. Primii care au avut custodia bisericii, până în



1554, au fost călugării franciscani. Din cauza pericolului turcesc ei părăsesc cetatea, iar în 1599 Sigismund Bathory, principalele Transilvaniei, aduce călugări minoriți care rămân în cetate până la 1603, când generalul Basta incendiază cetatea, ca o răzbunare împotriva teiușenilor care au luptat în oastea lui Mihai Viteazul. Bolta bisericii s-a prăbușit, iar cetatea a ars în întregime. Piatra rămasă în cetate se găsește în fundațiile caselor din jur, iar denumirea cartierului Coștei provine din cuvântul maghiar Kastely = castel, cetate. Altarul principal este unicat, fiind format dintr-un singur bloc de piatră. La intrarea în biserică apare în relief stema huniazilor, corbul cu inel în cioc.

*Biserica Greco-Catolică* este o biserică medievală din piatră având hramul „Intrarea în Biserică a Maicii Domnului”. Aceasta a fost ctitorită în a doua jumătate a secolului al XVI-lea de Petru Raț, soția sa domnița Zamfira și Mihail Raț, toți sunt înmormântați în interiorul bisericii. Pe pisanie este menționat în limba slavonă și numele lui Mihail Raț, dar și blazonul familiei Raț. În decursul celor peste 400 de ani de existență, biserică a suferit mai multe intervenții constructive. În 1948 a fost preluată de Biserica Ortodoxă, iar după 1991 a fost redată Bisericii Unite cu Roma (greco-catolice).

Toate cele trei monumente istorice prezentate mai sus necesită lucrări de intervenții (reabilitare) și de întreținere pentru care trebuie elaborate documentații tehnico-economice în vederea accesării de fonduri nerambursabile (fonduri europene, fonduri de la bugetul de stat).

Baza de cazare este asigurată printr-o singură unitate majoră, de tip hotelier, care asigură cazarea și masa pentru turiști, precum și numeroase pensiuni sau case de vacanță. Numărul de sosiri pentru anul 2018 a fost de 817 cu un număr de înnoptări de 902 nopti.

[...]

Evoluția capacității de cazare turistică existentă pe tipuri de structuri de primire turistică în orașul Teiuș în perioada 2008 – 2019<sup>66</sup>

Tipuri De Structuri De Primire Turistică	Localități / Ani	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Creștere/ Descreștere
Hosteluri	Oraș Teiuș	18	18	18	18	18	18	18	18	18	14	14	14	-22.2%
Număr de înnoptări <sup>66</sup>	Oraș Teiuș	275	167	345	310	244	393	1010	2054	3480	908	1115	702	
Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică <sup>67</sup>	Oraș Teiuș	587	204	151	239	251	201	321	849	1460	3130	817	998	

Centrul de informare turistică funcționează în Teiuș din anul 2016 și a fost un proiect implementat utilizând fonduri nerambursabile, prin Programul Operațional Regional.,,<sup>50</sup>

<sup>50</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.91-93



## 2.2. Rețeaua stradală

Principalele căi de acces sunt reprezentate de **DN 1 (E81)**, care realizează legătura Orașului TEIUS cu municipiul Alba Iulia și Aiud și **DN14B**, care realizează legătura orașului cu Blaj și Tg. Mureș, respectiv **DJ 750C** TEIUS - Stremt, care străbate orașul de la sud la nord, intersectând DN 1(E81) în interiorul localității. Aceste drumuri sunt foarte importante pentru circulație, importanță sporită și de numărul mare de navetiști care folosesc aceste drumuri.

Rețeaua de străzi mici, parcări, trotuare, administrată de Consiliul Local TEIUS, este în prezent în lungime de aproximativ **323 km**, din care **7,60 km** drumuri comunale(DC17;DC19), **283,25 km** drumuri vicinale și **32,23 km** strazi.

Strazile administrate de catre C.L.Teius sunt formate din :

- 11,40 km** - strazi asfaltate s-au dalate (9 strazi);
- 12,03 km** - strazi din pamant și pietruite (21 strazi);
- 8,80 km** - strazi din pamant sau pietruite (12 strazi:Beldiu,Petelca,Capud,C.N.) și
- 23,85 km** trotuare (dalate,beton s-au asfalt.)

*Structura rețelei de străzi mici, parcări, trotuare din orașul TEIUS*

Categorie drum	Număr	Total km drumuri	Total km trotuare	Total km alei pietonale	Număr locuri de parcare
Drum comunal	2	7,60	-	-	-
Drum vicinal	140	283,25	-	-	-
Străzi	42	32,23	23,85	2,3	75
<b>TOTAL</b>		<b>323,09</b>	<b>23,85</b>	<b>2,3</b>	<b>75</b>

Sursa – Biroul Urbanism, Primăria TEIUS

Starea tehnică a drumurilor în localitatea TEIUS este precară, doar 5,40 % din drumuri fiind asfaltate. Practic, cea mai mare parte din drumuri nu este modernizată, drumurile sunt pietruite, cu balast sau balast în amestec cu pietriș și se încadrează în categoria de trafic ușor.



Accesul pietonal este slab dezvoltat, nu sunt amenajate trotuare decât pe 23,85 km, acostamentele sunt în marea majoritate din pământ înierbat.

În ceea ce privește *sistemul de colectare și evacuare ape pluviale* aferent drumurilor, acesta este ineficient, deoarece este realizat din șanțuri de pământ, în mare parte colmatate. În aceste condiții, nu se realizează un drenaj corespunzător al apelor pluviale și prin urmare starea drumurilor este direct afectată.

#### *Detalierea structurii rețelei de drumuri din orașul TEIUS*

Categorie drum	Lungime drumuri (km)			
	Total (km), din care:	Drumuri asfaltate	Drumuri de pământ	Drumuri Reabilitate* / modernizate în perioada 2008- 2013
Drum comunal	7,60	2,00	5,60	-
Drum vicinal	283,25	-	283,25	-
Străzi	32,23	11,40	20,83	-
<b>TOTAL</b>	<b>323,09</b>	<b>13,40</b>	<b>309,68</b>	-

Sursa – Biroul Urbanism, Primăria TEIUS

În anul 2014 s-au inceput lucrările de modernizare și asfaltare ale DC17 –Beldiu și a strazilor din localitatea Beldiu ( Total = 3,9 km) în baza unui proiect aprobat și finanțat de M.D.R.A.P. – OG 28.

În anul 2015 avem proiectul tehnic finalizat și solicitari de finanțare în derulare pentru 21 străzi din orașul Teius (Total= 12,03 km) , respectiv modernizarea *partii carosabile* (strat fundație de balast, strat baza din piatra sparta, strat de legătura BAD25 și strat de uzura BA16 ), a *trotuarelor* ( balast, piatra sparta, nisip și pavele autoblocante) iar pentru scurgerea apelor s-au proiectat *rigole carosabile*, rigola tip scafa și sănări protejate cu beton. Apa pluvială va fi condusă prin intermediul sănărilor și a podeturilor în emisarii din zona.

In anul 2015 , din bugetul local se va face finanțarea pentru **modernizarea și asfaltarea** **s-au** **dalarea** a 4 strazi (str.Ardealului, str.Primaverii, str.Iancu de Hunedoara, str.Dorobanti), respectiv a circa 2,7 km și amenajarea de trotuare și refacere scurgere ape pluviale cu capace carosabile pe o distanță de 900ml pe str.Decebal.

In anul 2015 avem solicitare spre aprobare la A.F.M.Bucuresti **amenajare trotuare, podete și rigole** scurgere ape pluviale pe str.Avram Iancu (2 000ml : partea stg.si partea dr.) ca și lucrari suplimentare in cadrul unui proiect aflat in executie si finantat de A.F.M.



### Lista strazi Teiuș

Strada Academician Ștefan Meteș	Strada Aleea Sportivă	Strada Ardealului
Strada Aurel Vlaicu	Strada Avram Iancu	Strada Axente Sever
Strada Barbu Lăutaru	Strada Berzelor	Strada Bisericii
Strada Cetățuie	Strada Cloșca	Strada Clujului
Strada Crinului	Strada Crișan	Strada Curcani
Strada Cuza Vodă	Strada Câmpului	Strada Decebal
Strada Dorobanți	Strada Dr. Simion Lucaciu	Strada Dănești
Strada George Coșbuc	Strada Horea	Strada Iancu de Hunedoara
Strada Ion Creangă	Strada Lucian Blaga	Strada Mihail Eminescu
Strada Mihail Kogălniceanu	Strada Mircea	Strada Nicolae Bălcescu
Strada Octavian Goga	Strada Parcul Mihai Viteazul	Strada Petru Maior
Strada Poet Andrei Mureșanu	Strada Primăverii	Strada Progresului
Strada Roșiori	Strada Râțului	Strada Simion Bărnuțiu
Strada Tudor Vladimirescu	Strada Vilelor	Strada Ștefan cel Mare

Sursa: <http://orasul.biz/strazi-teius-ab/>

### „Infrastructura rutieră majoră.

#### Drumuri de interes național:

- Autostrada A10 – lotul 2 care are o lungime de 24,25 km, iar traseul acesteia se suprapune și peste teritoriul administrativ al orașului Teiuș.
- Nodul rutier Teiuș de tip „trompetă simplă”, situat la km 26 și care asigură conexiunea cu DN14B.
- Rețeaua de drumuri naționale care traversează teritoriul administrativ al Județului Alba se caracterizează prin următoarele aspecte:
  - asigură legături de interes național, drumurile naționale deschise traficului internațional fiind următoarele:
  - DN1 - E81 - București - Sibiu - Alba Iulia - Cluj Napoca - Oradea - Ungaria, cu lungimea totală de 82,811km;
  - DN7 - E68 - București - Pitești - Râmnicu Vâlcea - Sibiu - Deva - Arad - Nădlac - Ungaria, cu lungimea de 23,719 km.
    - traversează majoritatea orașelor județului, înlesnind legătura directă a acestora cu reședința de județ prin:
  - DN14B, drum național care asigură legătura dintre Alba Iulia și Mediaș (jud. Sibiu), pornind de la Teiuș (legătura cu DN1) și terminându-se la Copșa Mică (din DN14); Teiuș - Blaj - Mediaș, L=39,199 km – DN67C - Sebeș - Novaci, L=80,742 km;



- DN74 - Alba Iulia - Zlatna - Abrud - Brad, L=76,164 km;
- DN74A - Abrud - Câmpeni, L=11,106 km;
- DN75 - Lunca - Câmpeni - Turda, L=105,631 km.

▪ **Rețeaua de drumuri județene este alcătuită din:**

- DJ 750C: Sălciaua de Sus (DN75) - Dealu Caselor - Valea Largă - Vale în Jos - Ponor - Râmeț - Valu de Sus - Stremț - Teiuș (DN1) - faza PT+AT;
- DJ 107H spre Galda de Jos;
- DJ 142L – Zarieș – Rădești cu o lungime de 6,5 km.

▪ **Drumuri de interes local, respectiv:**

- DC 17C spre Beldiu, cu o lungime pe raza UAT Teiuș de 2 km;
- DC 19 spre Căpuș, cu o lungime pe raza UAT Teiuș de 5,6 km.

Conform Strategiei de mobilitate și conectivitate în județul Alba 2022-2027, la nivelul Orașului Teiuș este în proces de elaborare Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Centrul de concentrare a rețelei rutiere a județului este municipiul Alba Iulia, urmat de Sebeș, Teiuș, Aiud, Blaj, Abrud, Zlatna. La accesibilitatea și racordarea reședinței de județ cu Orașul Teiuș contribuie DN1, precum și o rută alternativă, Via DN1 DJ107B.

Infrastructura rutieră de la nivelul Orașului Teiuș are o lungime de aproximativ 323 km, din care 7,60 km drumuri comunale (DC17; DC19), 244,7 km repartizați pe 130 de drumuri vicinale și 32,23 km străzi. Din cei 32, 23 km străzi, 25, 42 km reprezintă cele 47 străzi ale orașului Teiuș, 1,9 km reprezintă cele 4 străzi ale satului Beldiu,

Căpund are o rețea de străzi de 1,4 km, mai exact un număr de 9 străzi, Pețelca, 10 străzi cu un total de 2,78 km iar satul Coșlariu Nou, o stradă cu lungimea de 0,75 km.

Starea tehnică a drumurilor în localitatea Teiuș este precară, doar 5,40% din drumuri fiind asfaltate. Accesul pietonal este slab dezvoltat, nu sunt amenajate trotuare decât pe 23,85 km, acostamentele fiind în mare parte majoritate din pământ înierbat.

În ceea ce privește sistemul de colectare și evacuare a apelor pluviale aferent drumurilor, acesta este ineficient, deoarece este realizat din șanțuri de pământ, în mare parte colmatate. În aceste condiții, nu se realizează un drenaj corespunzător al apelor pluviale și prin urmare starea drumurilor este direct afectată.

Un proiect de reabilitare în acest sens a fost demarat în anul 2015 care a cuprins un număr de 21 de străzi din orașul Teiuș (Total=12,03 km), respectiv modernizarea părții carosabile (strat fundație de balast, strat bază din piatră spartă, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16), a trotuarelor (balast, piatră spartă, nisip și pavele autoblocante), iar pentru scurgerea apelor s-au proiectat rigole carosabile, rigola tip scafă și șanțuri protejate cu beton. Apa pluvială a fost proiectată să se dirija prin intermediul șanțurilor și a podeșelor în emisarii din zonă.

De asemenea, tot din bugetul local, s-a propus finanțarea pentru modernizarea și asfaltarea a 4 străzi (str. Ardealului, str. Primăverii, str. Iancu de Hunedoara, str. Dorobanților) a aproximativ 2,7 km și amenajarea de trotuare și refacerea surgerilor de ape pluviale cu capace carosabile pe o distanță de 900 ml pe str. Decebal.



Alte lucrări demarate în același an au cuprins amenajare de trotuare, podețe și rigole scurgere ape pluviale pe str. Avram Iancu (2000 ml).

Lucrările de întreținere și extindere a drumurilor cu caracter permanent indică faptul că în perioada 2009-2019, investițiile în acest docmeniu au crescut de la 40% la aproximativ 50%, rețeaua de drumuri extinzându-se în aceeași perioadă cu 14 km. În urma procesului de modernizare crește confortul de exploatare a străzii, calitatea circulației pe drumuri, creșterea accesibilității, scăderea timpilor de parcurs, creșterea calității vieții, scăderea poluării.,,<sup>51</sup>

## 2.3. Transport public

### REȚEAEA DE CĂI FERATE

#### Stația CF Teiuș

Stația CF Teiuș se află pe Magistrala 300, fiind un nod feroviar. Din Teiuș se ramifică linia 200A, ce face legătura între Teiuș și Vințu de Jos, practic legătura magistralei 200 cu magistrala 300. În prezent stația Teiuș este străbătută de un număr mediu de 44 trenuri de călători pe zi, dintre care 11 trenuri Inter Regio și un număr mediu de 16 trenuri de marfă.

Teiușul are legături directe cu marile orașe ale țării, precum Timișoara, Arad, Deva, Alba Iulia, Cluj Napoca, Oradea, Satu Mare, Suceava, Iași, Brașov, Ploiești, Sibiu, Târgu Mureș, Craiova și București. Între Teiuș și Cluj Napoca există 11 perechi de trenuri pe zi, fiind cea mai deservită rută, Teiuș – Alba Iulia 8 perechi, iar între Teiuș și București există 5 perechi de trenuri pe zi. Din cele 33 trenuri regio, foarte multe au ca stație finală sau ca stație de formare stația Teiuș, creând un nod feroviar artificial, acestea având destinații precum: Cluj Napoca, Simeria, Mediaș, Brașov, Sibiu, Târgu Mureș, Câmpia Turzii sau Sighișoara. Majoritatea trenurilor de călători sunt operate de către operatorul de stat CFR Călători, însă există și un număr de doi operatori privați: Interregional, având o pereche Cluj Napoca – Sibiu – Cluj Napoca, respectiv Transferoviar Călători, cu un tren Cluj Napoca – Câmpia Turzii – Brașov. Pe perioada lucrărilor feroviare desfășurate în imediata apropiere, stația Teiuș a fost tranzitată, cu oprire, de trenul internațional București – Viena, asigurând legătură directă. Aceste lucrări au fost însă și un mare dezavantaj, întrucât foarte multe trenuri au fost anulate pentru a facilita executarea lucrărilor. În perioada sezonului estival, Teiușul are un tren direct către Mangalia, respectiv din Mangalia către Teiuș.

Trenurile de marfă care tranzitează Teiușul sunt în principal trenurile cu combustibili ce merg de la Portul Constanța sau de la rafinăria Brazi către Cluj Napoca Est, Războieni sau către Tileagd. Alte trenuri care mai tranzitează stația Teiuș în mod regulat sunt navetele de la Ocna Dej, navetele de piatră de la Rupea și trenurile ce leagă frontieră Curtici de Suceava, la care se adaugă diferite trenuri de marfă ocazionale.

<sup>51</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027, p.81-83



Din punct de vedere feroviar, Teiuș este foarte avantajat de faptul că în două din cele trei direcții ale căilor ferate ce tranzitează orașul linia a fost modernizată la standarde europene, pentru viteza maximă de 160 km/h precum și sisteme de eficientizare și siguranță maximă, fiind parte a Coridoului IV Pan European. Stația Teiuș nu a fost încă modernizată, însă sectorul Coșlariu – Cluj Napoca, în care este cuprinsă și stația Teiuș, este în faza de elaborare a studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic începând cu luna septembrie 2021, având un termen de execuție de 23 luni. După acest termen se așteaptă scoaterea la licitație pentru executarea lucrărilor, existând posibilitatea reală ca în 2027 să fie finalizate lucrările.

Vitezele de circulație pe calea ferată pe liniile din apropierea Teiușului sunt unele foarte bune, raportate la nivelul României, trenurile circulând cu 140 km/h între Teiuș și Sighișoara și Teiuș – Deva, urmând ca până la finalul lui 2023 să se circule cu 140 km/h între Teiuș și Curtici. Viteza maximă permisă va fi de 160 km/h, însă acest lucru va depinde de operatorii de transport feroviar dacă vor îndeplini condițiile necesare pentru a primi o trasă cu o viteză maximă de 160 km/h.

6.5	173.6	<b>120</b>	DEVA	⊗	1	5	<b>07.24</b>	2	<b>07.26</b>
9.2	182.7		SIMERIA			10	<b>07.36</b>	15	<b>07.51</b>
2.0			Ram. Simeria			4	-		<b>07.55</b>
14.5			Orastie			9	-		<b>08.04</b>
6.3			Aurel Vlaicu			4	-		<b>08.08</b>
6.0	211.6	<b>140</b>	ŞIBOT	⊗	2	6	-		<b>08.14</b>
9.8			Blandiana Hm.			6	-		<b>08.20</b>
5.2			Vințu de Jos			4	-		<b>08.24</b>
9.9	236.4		ALBA IULIA		1	10	<b>08.34</b>	3	<b>08.37</b>
4.5			Bărăbanț Hm.			6	-		<b>08.43</b>
4.8			Sântimbru Hm.			6	-		<b>08.49</b>
3.2		<b>120</b>	Ram. Coșlariu			3	-		<b>08.52</b>
3.2	252.0		COŞLARIU	⊗	1	4	-		<b>08.56</b>
1.6		<b>30</b>	Coșlariu Gr. P. Mureș			4	-		<b>09.00</b>
12.5		<b>140</b>	Crăciunel Hm.			10	-		<b>09.10</b>
5.2	271.3	<b>120</b>	BLAJ	⊗	1	7	<b>09.17</b>	2	<b>09.19</b>
12.3			Valea Lungă Hm.			8	-		<b>09.27</b>
17.8			Copșa Mică			9	-		<b>09.36</b>
10.3	311.8	<b>140</b>	MEDIAŞ	⊗	1	7	<b>09.43</b>	2	<b>09.45</b>
17.9			Dumbrăveni			11	-		<b>09.56</b>
10.9			Daneș Hm.			6	-		<b>10.02</b>
7.2	347.9		SIGHIȘOARA	⊗	1	7	<b>10.09</b>	5	<b>10.14</b>

*Extras din Livret cu mersul trenurilor de CĂLĂTORI DE RANG II , III și rang IV în trafic internațional (2021 - 2022)*



**Nr. 1734 CLUJ NAPOCA - BUCUREŞTI NORD**

Dist in Km simpl	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Minrst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
		CLUJ NAPOCA					10.00
6.6	<b>120</b>	Cluj Napoca Est	<b>2</b>	<b>10</b>	-	-	10.10
5.7		Apahida		<b>4</b>	-	-	10.14
0.9	<b>100</b>	Ram. Jucu		<b>1</b>	-	-	10.15
4.0		Cojocna Hm.		<b>4</b>	-	-	10.19
5.7	<b>60</b>	Tunel Hm.		<b>8</b>	-	-	10.27
5.8		Boju Hm.		<b>8</b>	-	-	10.35
7.9	<b>50</b>	Valea Florilor Hm.		<b>10</b>	-	-	10.45
15.0	<b>51.7</b>	CÂMPIA TURZII	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>11.01</b>	<b>1</b>	11.02
0.7		Ram. Turda		<b>2</b>	-	-	11.04
6.9	<b>85</b>	Călărași Turda Hm.		<b>6</b>	-	-	11.10
9.4	<b>68.8</b>	RĂZBOIENI		<b>8</b>	<b>11.18</b>	<b>1</b>	11.19
3.6		Unirea hc.		<b>5</b>	<b>11.24</b>	<b>1</b>	11.25
2.8	<b>90**</b>	Unirea Hm.		<b>4</b>	-	-	11.29
13.9		Aiud Hm.		<b>13</b>	<b>11.42</b>	<b>1</b>	11.43
13.2	<b>102.3</b>	TEIUȘ	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>11.58</b>	<b>4</b>	12.02
3.4	<b>70</b>	Coșlariu Gr. P. Mureș		<b>7</b>	-	-	12.09
12.5	<b>140</b>	Crăciunel Hm.		<b>11</b>	-	-	12.20
5.2	<b>123.4</b>	BLAJ	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>12.25</b>	<b>1</b>	12.26
12.3		Valea Lungă Hm.		<b>8</b>	-	-	12.34
17.8	<b>153.6</b>	COPSA MICĂ		<b>10</b>	<b>12.44</b>	<b>1</b>	12.45
10.3	<b>163.9</b>	MEDIAŞ	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>12.53</b>	<b>1</b>	12.54
17.9		Dumbrăveni		<b>12</b>	<b>13.06</b>	<b>1</b>	13.07
10.9		Daneş Hm.		<b>7</b>	-	-	13.14
7.2	<b>200.1</b>	SIGHIŞOARA	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>13.21</b>	<b>5</b>	13.26
4.8	<b>70</b>	Albești Târnava Hm.		<b>9</b>	-	-	13.35
5.1		Vânători		<b>10</b>	-	-	13.45
6.8	<b>100</b>	Mureni Hm.		<b>10</b>	-	-	13.55
18.3	<b>65**</b>	Beia Hm.		<b>20</b>	-	-	14.15
10.0	<b>95</b>	Cața Hm.		<b>14</b>	-	-	14.29
8.6	<b>100</b>	Rupea		<b>12</b>	<b>14.41</b>	<b>1</b>	14.42
14.0	<b>95*</b>	Racoș Hm.		<b>19</b>	<b>15.01</b>	<b>1</b>	15.02
10.6	<b>50**</b>	Augustin Hm.		<b>17</b>	<b>15.19</b>	<b>1</b>	15.20
12.5	<b>70*</b>	Apața		<b>18</b>	-	-	15.38
15.8	<b>70</b>	Feldioara Hm.		<b>23</b>	-	-	16.01
8.8	<b>100*</b>	Bod Hm.		<b>13</b>	-	-	16.14
6.6	<b>322.1</b>	STUPINI HM.	<b>■</b>	<b>13</b>	<b>16.27</b>	<b>5</b>	16.32
5.4	<b>327.5</b>	BRAŞOV	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>16.43</b>	<b>13</b>	16.56
6.2		Dârste	<b>2</b>	<b>10</b>	-	-	17.06

Extras din Livret cu mersul trenurilor de CĂLĂTORI DE RANG II, III și rang IV în trafic internațional (2021 - 2022)



Din păcate la momentul actual stația se află într-o stare avansată de degradare iar serviciile care ar trebui să existe în cadrul unei gări ce face funcție de nod feroviar sunt total absente (magazin alimentar non stop, restaurant / fast food), iar parcul amenajat în spatele gării, cu exponate feroviare nu este pus în valoare suficient.

REȚEUA DE TRENURI METROPOLITANE ALBA IULIA



Orașul Teiuș face parte din viitoarea rețea de Trenuri Metropolitane Alba Iulia, având legătură directă cu orașul Aiud la un capăt și cu Sebeș la celălalt capăt. Pe lângă aceasta, apar noi conexiuni cu orașele Cugir, Șibot, Zlatna sau Blaj prin schimbarea a două linii. Acest proiect va fi un pas important atât în dezvoltarea orașului Teiuș cât și în dezvoltarea Zonei Metropolitane Alba Iulia, crescând nivelul de mobilitate printr-un mijloc de transport sustenabil, modern și pe care oamenii se vor putea baza.



## „Mijloace de transport în comun și stații public

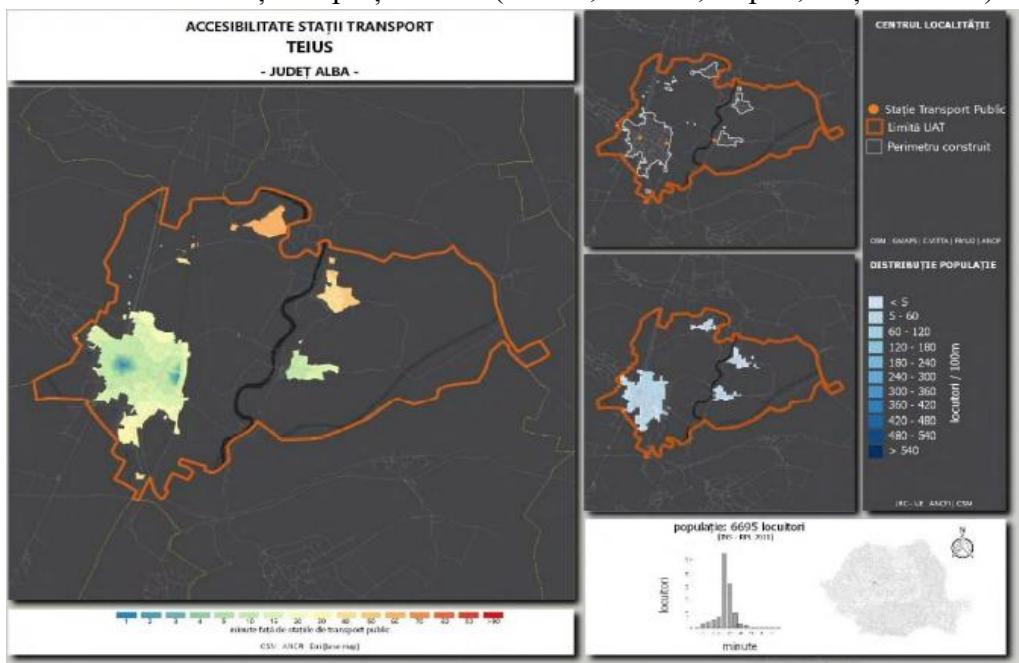
În Orașul Teiuș nu există nici o autogară, la nivelul județului fiind doar patru autogări, schimbul de pasageri fiind asigurat doar prin stații intermediare.

La nivelul județului Alba, în anul 2007, a fost înființată Asociația Intercomunitară de transport Public Alba și are ca membri: municipiile Alba Iulia și Sebeș, orașul Teiuș și Vințu de Jos, Sântimbru, Ciugud, Ighiu, Galda de Jos, Cricău, Berghin, Meteș.

Transportul public de persoane prin curse regulate se asigură prin operatori privați. Pentru răcordarea Orașului Teiuș la:

- traseul Aiud – Teiuș - Alba Iulia, operatorul de transport deținător de licență de traseu este Excelent Trans SRL;
- traseul Alba Iulia - Teiuș - Valea Mănăstirii, transportul este asigurat de către Livio Dario SRL;
- traseul Teiuș - Stremț - Geomal, transportul fiind gestionat de către Livio Dario SRL;
- traseul Alba Iulia - Teiuș - Cetea, transport garantat de către Societatea de Transport Public SA Alba Iulia.

Pe teritoriul orașului Teiuș sunt amenajate 3 stații de autobuz, în timp ce 4 stații sunt amplasate la nivelul localităților aparținătoare (Beldiu, Petelca, Capud, Coșlariu Nou)



Accesul populației la stațiile de transport public

Din datele puse la dispoziție prin cercetările efectuate de către Banca Mondială în anul 2020, reiese că la nivelul UAT Teiuș, un procent de 48% din populație se află la 0,5 km de transportul public care circulă cel puțin la fiecare 20 de minute. În ceea ce privește accesibilitatea directă la centrul administrativ, cel mai mare procent al populației trăiește la o distanță de 10, respectiv 15 minute utilizând mașina. Cea mai lungă perioadă petrecută în trafic este cea de 70 de minute, pentru locuitorii din satul aparținător Beldiu, în timp ce locuitorii din celelalte sate aparținătoare petrec în trafic maximum 30 de minute față de centru.



## Mijloace de transport școlar

Unitățile de învățământ din județul Alba beneficiază de 106 microbuze școlare, la nivelul orașului Teiuș existând două autobuze școlare, ambele fiind alocate Liceului Teoretic Teiuș63 . Acestea au fost achiziționate în anul 2015, având norma de poluare Euro 6 și fiind în stare foarte bună de funcționare.

Conform HCL Teiuș nr. 106/2019, microbuzele școlare sunt în gestiunea Primăriei, cheltuielile cu utilizarea și întreținerea acestora sunt incluse în bugetul orașului Teiuș la începutul fiecărui an, fără a se percep taxe.

## Transport public auxiliar. Taxi

Un alt transport în comun utilizat pentru deplasarea în interiorul orașului sau spre periferia acestuia, implicit în satele aparținătoare, este reprezentat de taximetre. Statutul este reglementat la nivelul județului prin Regulamentul privind organizarea și executarea serviciului public de transport persoane în regim de taxi. Conform datelor colectate de SMU Alba 2022 -2027, la nivelul județului Alba au fost emise un număr de 530 autorizații, în anul 2021.

Pentru activitatea de taximetrie, în cadrul județului sunt prevăzute 145 stații taxi pentru 530 de autoturisme ce funcționează în regim de taxi. La nivelul orașului Teiuș, există în prezent un număr de 16 autorizații de taxi emise și un număr de trei stații de taxi autorizate. Flota de taximetre de la nivelul orașului este de 16 mașini de taxi.

## Poșta și telecomunicații

Pe teritoriul orașului TEIUȘ funcționează 1 oficiu poștal. Orașul este conectat la serviciile de telefonie fixă Romtelecom, serviciile de telefonie mobilă cu acoperire corespunzătoare pentru toate zonele din localitate - Vodafone, Orange, Cosmote, servicii de televiziune prin satelit, Dolce, Focus Sat și Boom Tv, televiziune prin cablu SC RDS&RCS SRL și UPS SA. Rețeaua de internet este asigurată de Romtelecom, SC Digital Cable Sistems SRL , SC RDS&RCS SRL și UPS SA.

## Servicii publice HOT SPOT

Orașul Teiuș dispune de servicii publice de Hot Spot. Acest aspect aduce un plus valoare serviciilor de transport în comun, în care sunt asigurate servicii de conectare Wi-Fi gratuite pentru cetăteni pentru a putea accesa în timp util informații privind transportul public. Servicii publice de plăti on-line Teiuș se află pe lista puținelor localități din județul Alba în care sunt puse la dispoziția cetătenilor, servicii publice de plăti online. Plata online a impozitelor, taxelor și amenzilor se poate realiza de orice contribuabil prin sistemul electronic de consultare și plată a taxelor și impozitelor locale după o autentificare pe bază de CNP. Sistemul este disponibil 24 de ore pe zi, 7 zile pe săptămână și oferă posibilitatea de a achita taxe, impozite, amenzi, utilizând carduri de debit sau credit. De asemenea, Primăria orașului Teiuș beneficiază pentru aceste plăti un sistem securizat pentru evitarea fraudării conturilor de plată și a intrării frauduloase în sistem.



## Piste pentru biciclete și trafic pietonal

Orașul Teiuș are asigurată infrastructura necesară pentru deplasarea cetătenilor în siguranță, utilizând pistele pentru biciclete. Rețeaua de piste de biciclete de la nivelul orașului are o lungime de 600 m și racordează cartiere din zona centrală. Acestea au fost amenajate în anul 2019 prin Programul FEADR „2014-2020”, valoarea investiției fiind de 372.925,10 lei, inclusiv TVA, construcția de noi piste de biciclete și implicit promovarea deplasării cu bicicleta în rândul populației din oraș, va contribui la protejarea mediului înconjurător, îmbunătățirea stării de sănătatea a populației și la creșterea calității vieții, în general. Lungimea totală a trotuarelor și alelor pietonale însumează 28,82 km.

## Locuri de parcare

Din perspectiva locurilor de parcare, la nivelul orașului Teiuș, în anul 2021, au fost raportate un număr de 174 de locuri publice de parcare la care se mai adaugă un număr de 30 de locuri de parcare asigurate în zona întreprinderilor mari, folosite de către angajații acestora.

## Poduri. Podețe. Treceri la nivel cu calea ferată

Infrastructura orașului Teiuș pentru poduri, podețe, treceri la nivel cu calea ferată

Nr. Crt.	Tip infrastructură	Lungime (m)	Lățime (m)
1.	Pod DN 1 (peste râul Geoagiu)	60	7
2.	Trecere la nivel cu calea ferată Teiuș DN 14B	10	10
3.	Trecere la nivel cu calea ferată Teiuș DC 19	10	7
4.	Trecere la nivel cu calea ferată Teiuș DN 14B	5	7
5.	Pod Str. Barbu Lăutaru	28	5
6.	Pod Str. Axente Sever	18	2,5
7.	Pod Str. Tudor Vladimirescu	12	2

,52

## Contextul.

Teiușul este un oraș de circa 6700 de locuitori situat în vecinătatea muntilor Trascău și cu un important caracter de nod de căi de comunicații. Experiența din comunitatea vestic-Europeană arată că cea mai mare pierdere a transportului public (TP) este atunci când o gospodărie achiziționează mai mult de un autovehicul, astfel că atunci fiecare călătorie facută anterior cu TP se transferă unui autovehicul, față de prima mașină care este folosită pentru transportul la și de la serviciu a principalului aducător de venit.

<sup>52</sup> STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI TEIUȘ 2021 – 2027,P. 83-87



### **2.3.1. Competiția.**

TP trebuie văzut ca o competiție pe piața transportului, în care comoditatea autoturismului este aproape imposibil de egalat, însă alte avantaje, da – cum ar fi cost-eficiența, oportunitatea de a face alte lucruri pe durata deplasării (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală), eliminarea dificultății și costului specific spațiilor de parcare. S-au produs greșeli considerabile de către operatorii de transport public deținut public din țările vestice care au asumat că noile dezvoltări extra urbane, mai departe de rețeaua existentă, nu puteau fi deservite de TP; Potențiale piețe au fost astfel predate autovehiculelor personale. Ulterior adopției culturii unei piețe conduse, atât de către francize cât și operatori de TP total privați, s-a constatat că aceste proiecte de dezvoltare ar trebui să devină terminale TP. Totuși, în deceniile dinaintea liberalizării piețelor de TP, transportul cu autovehiculul personal a devenit (și rămâne) dominant. Măsurile de austерitate de după criza economică din 2008 au avut tendința să afecteze în mod negativ nivelul calității și în ceea ce privește încărcarea transportului public. Prin marketing puternic și promovare intelligentă a operatorilor români de TP și a autorităților responsabile de politica de transport, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehicul și TP, mai bun decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de înființarea operatorului municipal, să se conformeze cu cerințele Directivei UE 1370/2007 și să funcționeze sub contracte de serviciu public.

### **2.3.2. Transportul public și traficul**

Realizarea un centru de control extins este un obiectiv important, iar acesta va trebui să includă acces la sistemul de Localizare Automată a Vehiculelor, care să folosească GPS pentru a raporta poziția curentă a fiecărui vehicul din TP și care să aibă abilitatea de a transmite mesaje șoferilor și pe afișajele electronice instalate în vehicule și stații de autobuz, prin intermediul radioului sau telefonului mobil. Acestea vor oferi TP abilitatea de a comunica în mod direct cu personalul primăriei din departamentul tehnic și cu poliția, atunci când au loc accidente sau alte incidente care îngreunează traficul, și de a ajusta în mod dinamic orarele, astfel încât pasagerii să se bucure de timpi scăzuți de parcurs. Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, de câștigat de pe urma unui astfel de sistem, deoarece vehiculele TP vor putea fi folosite ca „urme“ în fluxul de trafic, înlăturând aglomerarea produsă de vehicule parcate ad-hoc, de defecțiuni ale semafoarelor, sau de cozile neașteptate din trafic, putând fi identificate rapid și putându-se lua măsuri optime pentru a rezolva astfel de probleme.



### **2.3.3. Identitate și marketing.**

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

Este important ca transportatorul public să-și dezvolte o identitate corporativă standard, folosind paleta de nuanțe a culorilor specifice municipiului, un logo nou, însă mai ales un nume atractiv. Pentru semnalizarea stațiilor ar trebui adoptat un nou tip de stâlpi montați în trotuar, dar dacă nu este posibil, atunci un semn cu o înălțime care să nu depășească 1.5-2 metri de la pământ, folosind paleta de culori menționată anterior.

### **2.3.4. Prețuri și bilete**

Alături de conectivitate (rute de legătură) și frecvență (posibilitatea de a călători), costul biletelor e percepțut ca fiind principalul inhibitor al utilizării transportului public. TP ar trebui să facă un pas important prin adoptarea principiului de călătorie pe bază de timp în proiectul său de taxare modernă. Călătorii vor putea să călătorească schimbând vehiculul, fără să ia amendă, crescând astfel conectivitatea eficace a rețelei prin reducerea costului călătoriilor care implică utilizarea mai multor linii.

Operatorul oferă o varietate modestă de opțiuni de plată, inclusivând (în momentul de față) bilete de hârtie cu o călătorie sau abonamente pentru 30 de zile. Totuși, problema foarte mare care trebuie evitată, ea reducând considerabil viteza medie operațională, implicit atraktivitatea sistemului, este legată de achiziționarea titlurilor de călătorie de la conducătorul vehiculului, sporind timpii petrecuți în stație.

### **2.3.5. Vehiculele și accesibilitatea.**

Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.



Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări.

Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă cei cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cărzelor sau a protezelor), părinții cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), aceștia consideră că accesul mai ușor în vehicul este o prioritate foarte ridicată și un avantaj sporit.

Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate.

În cazul României, care are o mare parte din electricitate obținută din surse regenerabile, în special tramvaiele și troleibuzele sunt bune pentru mediu. La prima vedere, autobuzele diesel reprezentă o altă problemă, deși ultimele generații de motoare diesel clasificate potrivit standardelor Euro, echipate cu măsuri de protecție a mediului precum filtre catalizatoare, sunt aproape comparabile cu motoarele pe benzină cu funcționare bună, dar cu prețul consumului mai mare de combustibil, deoarece măsurile de curățare a țevilor de eșapament necesită un volum mai mare de energie. Un autobuz diesel modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

În întreaga Europă și, de fapt, în cele mai multe părți ale lumii, există prezumția că obiectivul operatorilor de transport public este să maximizeze accesul de la nivelul solului. Inițial, acest obiectiv a fost adus în atenție de legislația națională, pentru a crește importanța acordată persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă.

În Europa, această preocupare a apărut inițial în domeniul călătoriilor pe distanțe mari, întâi aeriene, apoi cu trenul și cu autocarul. Deși se consideră că regulamentul UE 181/2011 se aplică doar referitor la drepturile pasagerilor pe distanțe mari (care călătoresc distanțe de peste 250 km), de fapt, se aplică tuturor formelor de transport public local. Aceasta face referire anume la PDRM, în felul următor:



În plus, următoarele drepturi se aplică tuturor serviciilor (inclusiv celor pe distanțe mai mici de 250 de kilometri):

- tratament non-discriminator al persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă, precum și compensații financiare pentru pierderea sau distrugerea echipamentului de mobilitate a acestora în caz de accident;
- informarea tuturor pasagerilor de regulamentul minim de călătorie, înainte și în timpul călătoriei, precum și acordarea informațiilor generale despre drepturile pasagerilor în terminale și online; în cazurile în care este posibil, aceste informații vor fi furnizate în formate accesibile, la cerere, în interesul persoanelor cu mobilitate redusă.

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

Pentru a răspunde acestui obiectiv major este necesar ca toate vehiculele achiziționate să fie echipate complet pentru accesibilitate sporită.

### **2.3.6. Facilitățile pasagerilor.**

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



Prezența adăposturilor în stații depinde atât de spațiul disponibil, cât și de volumul și tipul curselor care folosesc stația sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidențiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puțini călători.

Un factor care influențează considerabil atractivitatea operațiunilor transportului public este viteza medie operațională. Aceasta este influențată și de distanța medie dintre stații dar și de durata opririlor, eficiență intersecțiilor având de asemenea un rol decisiv. O valoare acceptabilă, medie pentru țările estice se situează între 15 și 18 km/oră în timp ce țările cu concepte de mobilitate avansate din vestul comunității europene operează transport public la 20 de km/oră și acced la 22-25 km/oră.

În România, transportul public actualmente atinge 11-14 km/oră, ceva mai mult pe rutele suburbane și respective în orașe cu autotaxare și un management isteț al traficului. Această valoare rezultă și din cauza timpilor lungi de oprire cauză de vânzarea titlurilor de călătorie de la conducător și de accesul restricționat la ușa din dreapta acestuia, și din cauza interstației medii prea scurte, precum și datorită condițiilor de trafic.

Prin implementarea unui sistem de auto-taxare, scurtarea timpilor de oprire ar atrage pe cale de consecință o creștere a vitezei operaționale de circa 4 km/oră; măsurile de prioritizare în intersecții ar aduce un plus de 1-2 km/oră, permisând operatorului să tindă realist la circa 20 km/oră în viitorul apropiat. Atingerea acestei valori ar spori semnificativ atractivitatea și eficiența transportului public, atrăgând noi călătorii din domeniul deplasărilor automobilistice. De asemenea, pe cale de consecință, s-ar reduce consumul de motorină implicit precum și poluanții rezultați din arderea acesteia.

## NECESITATEA REALIZĂRII PLANULUI

În ceea ce privește Creșterea conectivității cu coridoarele de transport, studiul constată necesitatea unei bune conectări cu drumuri naționale, expres și județene. Se propun măsuri care se circumscriu unor politici de transport regionale și naționale.



## 2.4. Transport de marfă

Transportul de marfă pe teritoriul Orașului Teiuș se desfășoară conform regulamentului în vigoare. Eliberarea și folosirea autorizațiilor de acces tonaj în legătură cu stabilirea condițiilor de acces a autovehiculelor cu masa maximă autorizată de peste 3,5 tone pe străzile orașului Teiuș este obligatorie. Conform acestora, pe străzile orașului Teiuș este interzisă circulația autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone în lipsa unei autorizații speciale de acces și în afara intervalului orar 7.30 – 23.00. Sunt exceptate de la acest regulament:

- Autovehicule destinate lucrărilor planificate și a intervențiilor în cazul avariei unui sistem de utilități publice
- Autovehicule destinate tractării vehiculelor avariate, abandonate sau parcate neregulamentar
- Autovehicule aparținând societății de salubrizare

## 2.5. Mijloace alternative de mobilitate

### Mers pe Jos

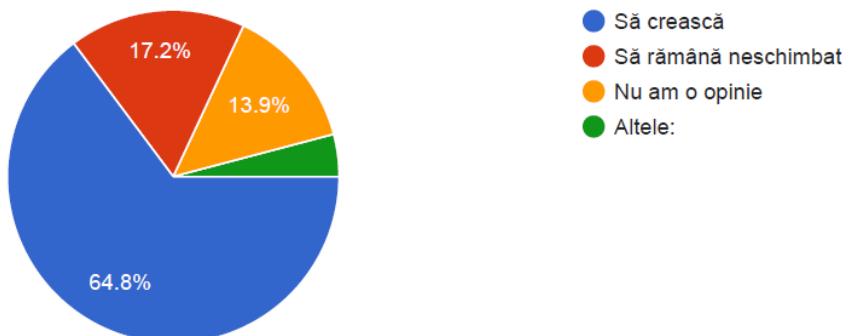
Mersul pe jos reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili fosibili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri. Prin urmare, ameliorarea spațiilor pietonale este una dintre strategiile esențiale pentru a se atinge obiectivul de mobilitate urbană durabilă.

Calitatea spațiilor pietonale este rezonabilă atât din punct de vedere estetic cât și funcțional, majoritatea trotuarelor fiind pavate cu dale, însă pe multe bretele secundare lipsesc cu desăvârșire. Suprafața multor trotuare este flancată de gropi și denivelări, iar mobilierul urban specific care incurajază mersul pe jos lipsește în afara centrului. Pletonii sunt nemulțumiti de ponderea spațiului dedicat mersului pe jos din urbea studiată.



Considerați că spațiul exclusiv pietonal din oraș ar trebui:

122 responses



Accesibilitatea este, de asemenea, medie, spațiile pietonale nefiind tocmai ușor de parcurs de către persoanele în vîrstă, cu cărucioare sau cu mobilitate redusă; rampele lipsesc în multe locuri. Trecerile de pietoni sunt numeroase, majoritatea iluminate și marcate corespunzător.

Se dorește, în viitor, sporirea accesibilității prin măsuri de modernizarea a trotuarelor, punându-se accent pe ușurința deplasării pietonale a persoanelor cu deficite locomotorii sau mobilitate redusă; Astfel de măsuri se realizează prin eliminarea oricărora obstacole fizice (ex: borduri) și asigurarea continuității și planeității coridoarelor pietonale; Urcarea și coborârea de pe suprafețele pietonale pe trecerile de pietoni aflate pe carosabil se vor realiza cu ajutorul unor rampe de legătură, evitând bordurile sau pragurile nenecesare.

Se constată că o mare parte dintre trotuarele existente prevăd lățimea necesară unei deplasări pietonale calitative; totuși, un bun procent din suprafețele pietonale revizuite sunt insuficiente de late sau, mai grav, lipsesc. PMUD propune realizarea trotuarelor în toate zonele din UAT unde lipsesc astfel de dotări conexe suprafeței carosabile în vederea sporirii numărului de deplasări pietonale.

Iluminarea publică există, însă în multe locuri calitatea acesteia lasă de dorit; este de apreciat că locațiile strategice centrale și trecerile de pietoni periculoase de pe străzile principale sunt bine iluminate, însă pe anumite bretele secundare iluminarea publică lipsește cu desăvârșire.

Denumirile străzilor nu sunt marcate în suficiente locuri, iar în zonele suburbane lipsesc în totalitate. Plăcuțele purtătoare de denumiri și numere stadale (alături de alte aspecte de moblier urban specific) nu sunt integrate într-o schemă unitară specifică orașului, iar hărțile, deși existente, sunt insuficiente pentru caracterul rezidențial dens al zonei.

Fluxurile de pietoni la sfârșitul de săptămână nu sunt semnificative. Deplasările locale se preferă a se efectua cu autoturismul personal, taxiul, sau chiar bicicleta, în detrimentul mersului pe jos, deși distanța medie a depasărilor ar incuraja naveta urbană la pas.

Mersul pe jos este „aliatul natural” al transportului public. Toți pasagerii din transportul public trebuie să meargă pe jos cel puțin până la intrarea sau ieșirea din stațiile de autobuz. Aceste trasee



pot fi transformate într-o experiență plăcută pentru pietoni, capabile să îi stimuleze să străbată distanțe mai lungi pe jos. Construcția unei infrastructuri pietonale sigure și atractive între punctele nodale ale rețelei publice de transport face o mare diferență. În locul unei pasarele rutiere periculoase, poluate și dezagreabile, gara principală din Strasbourg, de exemplu, este acum ușor accesibilă pietonilor grație zonei pietonale mari și confortabile din fața modernei clădiri. Prin urmare, aproximativ 40 % dintre călători aleg să meargă pe jos de la stație până la destinația finală.

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

Cu ajutorul acestor elemente strategice au fost concepute următoarele indicatoare diferite:

- Piloni. Pilonii creează o hartă de informații care include numere de telefon și site-uri internet, precum și numere de contact în alfabetul Braille/tactil și referințe cu privire la locurile căutate.
- Indicatoare de tip stegulete - Indicatoarele de tip stegulete ajută la determinarea traseelor, folosind referințele locurilor și direcțiile în mod similar/la fel cum se regăsesc pe piloni. Acestea au fost instalate după amplasarea pilonilor sau atunci când pilonii nu erau potriviti.
- Indicatoare de tip deget - Indicatoarele de tip deget au fost folosite atunci când trebuie asigurată lizibilitatea de la o distanță mai mare și atunci când există puține drumuri care pleacă din punctele de decizie respective.
- Indicatoare tactile - Indicatoare amplasate lângă butoanele corespunzătoare trecerilor pentru pietoni care permit citirea tactilă pentru persoanele nevăzătoare sau care ajută persoanele cu deficiențe de vedere să citească de la o distanță mică.
- Hărți - Acestea sunt instalate pe piloni autonomi sau sunt montate pe perete. De asemenea, sunt afișate individual la intrările/ieșirile nodurilor de transport, în cazul destinațiilor importante, al structurilor de transport precum stațiile de autobuz, cabinele telefonice, birourile de informare turistică și chioșcurile.
- Marcaje de destinație - Semnalizează sosirea la o destinație precum un parc important, o clădire civilă sau o piață. Sunt marcate numele destinației și informații relevante interschimbabile.
- Marcaje de interpretare Identifică un loc, o piață sau un traseu. Se pot regăsi sub forma unor marcaje independente sau în apropierea unui pilon. Pe ambele părți sunt prezente caractere grafice.

Spațiul partajat – shared space. Studiile au demonstrat că străzile cu un design predictiv sunt mai puțin sigure decât cele cu unul neconvențional. Proiectarea neconvențională, tip shared-space, aduce o reducere semnificativă a accidentelor datorate traficului rutier. Astfel se poate obține un



condus atent prin: generarea unui sentiment de nesiguranță, care la rândul său conduce, din partea tuturor participanților la trafic, dar mai ales a conducătorilor auto, la un comportament mai responsabil în timpul deplasării - un acut/ îmbogățit „simț” al locului.

Tipuri de spații partajate dezvoltate până în prezent:

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

### **Străzi, piețe, areale pietonale, spații „de întâlnire” (shared-space), zone 30 (km/h).**

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

- accentuarea calității de „spațiu de viață”;
- pondere mai mare a spațiului alocat pentru trotuare, pentru piste și parcări de biciclete, pentru pietoni
- drepturi egale pentru toți cei implicați în trafic
- drepturi egale sau prioritate acordată utilizatorilor nemotorizați ai spațiilor publice (a căror utilizare este astfel „democratizată”);
- configurare „prietenosă” cu aceștia, care să confere confort, siguranță și plăcere parcursurilor
- accesibilitate pentru toți, inclusivă
- limitarea, descurajarea circulației motorizate (prin aplicarea de regulamente drastice pentru cei care nu respectă limitele de viteză și nu acordă prioritate)
- existența unor spații verzi atractive și a unor lucrări de peisagistică adaptate culturii orașului
- recladirea identității și imaginii locului

### **Ciclism**

Desi distantele mici și declivitățile reduse favorizează ciclismul urban de navetă, lipsa totală a infrastructurii dedicate și circulația rutieră de pe DN1H descurajează majoritatea locuitorilor din efectuarea navetei cu bicicleta sau utilizarea frecventă a acesteia. Situația actuală impune dezvoltarea unei rețele strategice de ciclism care să asigure conectivitatea satelor componente ale UAT-ului cu Orașul Teiuș precum și legături spre principalii angajatori din zonă. Orașul nu dispune de vreun program de bike-sharing, iar lipsa cicliștilor sistematici împiedică existența vreunui magazin/atelier de biciclete.



## 2.6. Managementul traficului

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

## 2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zona specifică din cadrul ariei acoperite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Teiuș identificată ca prezentând aspecte complexe legate de transportul intermodal este gara și spațiul aferent. Aceasta prezintă un flux considerabil de călători ai sistemului feroviar, precum și un număr de parcări auto.

Datorită acestor caracteristici, zona prezintă toate premisele implementării unei stații intermodale, prin care să se asigure transferul mai facil al călătorilor între diverse moduri de transport și atragerea acestora spre utilizarea transportului în comun, dacă s-ar opera, în defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamică asupra conexiunilor disponibile.

De asemenea, în zona respectivă se va avea în vedere și asigurarea accesului în siguranță cu bicicleta, prin crearea infrastructurii necesare (piste de biciclete) și o stație de bike-sharing, astfel încât acest mod de transport să fie adăugat celorlalte deja disponibile.

Proiectul va fi corelat cu alte măsuri, respectiv:

- reorganizarea circulației în zonă
- extinderea zonelor pietonale
- organizarea infrastructurii necesare funcționării unui traseu auto nou pentru transportul public local
  - realizarea de piste de biciclete
  - realizarea unei stații de bike-sharing
  - amenajările peisagistice

In pofida spațiului suficient disponibil, a tipicității problemelor, precum și a soluțiilor disponibile facil, acest areal **trebuie tratat ca o zonă complexă**, măsurile specifice fiind simple și ușor de implementat, cu numeroase aplicări de succes în alte similare.



### 3. Model de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și 1)

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic și demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Redus la esență, modelul de transport este o bază de calcul atașată unei hărți împărțite în zone cu aceleași caracteristici de mobilitate. În situația orașelor de rang II, nu se impune elaborarea unui model de transport, dar elaboratorul a decis să realizeze un calcul al Gazelor cu Efect de Sera (GES) conform metodologii în vigoare.

Schimbările climatice reprezintă procesul cu caracterul cel mai global cu care se confruntă omenirea din punct de vedere al protecției mediului înconjurător. Acestea sunt determinate în mare parte și de transporturi, combustia și utilizarea concombustibililor conducând în mod direct la emisii GES (gaze cu efect de seră) în cazul arderilor pe bază de benzină și motorină. Tipul vehiculului, viteza și distanța parcursă determină cantitatea de emisii de GES care provin de la acel vehicul.

Evoluția transporturilor din țara noastră indică o creștere semnificativă a numărului de vehicule înmatriculate în România. Ca urmare s-a întrevăzut a fi necesară adoptarea măsurilor corespunzătoare care să conducă la decuplarea emisiilor de GES din sectorul de transport față de creșterea economică, cu scopul asigurării unei dezvoltări sustenabile.

Înțelegerea emisiilor GES se poate realiza cu ajutorul modelelor de transport, acestea furnizând informații despre vehiculele ce utilizează rețeaua de transport. Prin utilizarea datelor cuantificate într-un model de transport, emisiile GES pot fi estimate prin determinarea cantităților de combustibil sau de energie consumate de către fiecare mod de transport. În mod specific, datele despre numărul de kilometri parcursi de moduri diferite de transport, la viteză diferite, pot fi utilizate pentru a calcula consumul de combustibil și de energie și apoi, emisiile de GES.

#### 3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Pentru calculul emisiilor GES s-a utilizat „Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) – Instrument pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturi”, elaborat de către JASPERS în numele Autorității de Management pentru POR (MDRAP).

În sprijinul calculării emisiilor GES pentru sistemele de transport urban și implicit pentru o bună înțelegere a impactului planurilor și proiectelor specifice din punct de vedere al emisiilor GES rezultate, a fost elaborat un instrument de analiză sub forma unor foi de lucru. Acest instrument implică realizarea următorilor pași principali:

- Calcularea numărului de kilometri parcursi de vehicule pentru fiecare mod de transport;
- Calcularea cantității de combustibil care este necesară în funcție de viteza și de caracteristicile vehiculelor;
- Ajustarea consumului de combustibil pentru a reflecta creșterea eficienței vehiculelor în viitor;
- Calcularea emisiilor GES pe baza cantității totale de combustibil consumate.



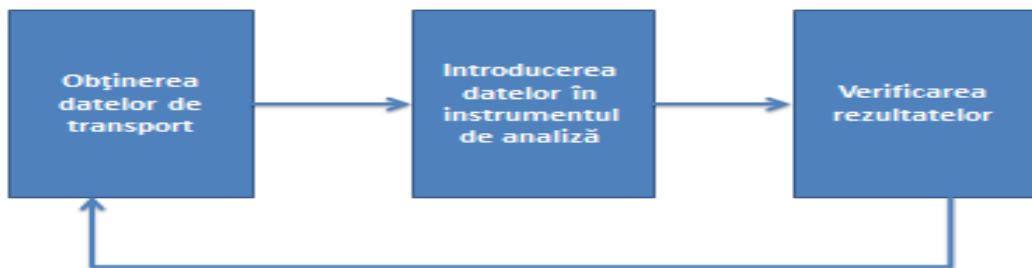
Instrumentul necesită ca utilizatorul să introducă informații despre numărul de vehicule, viteză și anul pentru care se face evaluarea emisiilor GES. Calculele sunt apoi realizate pe baza unui număr de ipoteze, unele dintre acestea putând fi ajustate de către utilizator în situația în care se cunosc alte informații specifice mai exacte.

Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES poate fi utilizat pentru a cuantifica nivelul emisiilor GES asociate cu un scenariu de transport. Acest instrument poate prelucra fie informații simple (aggregate), fie informații detaliante (deaggregate), inclusiv cele rezultate din modelul de transport, în vederea estimării nivelului de emisii GES pentru compararea diferitelor opțiuni de intervenție. Calculele sunt efectuate de regulă la nivelul unui întreg an.

Înțelegerea și compararea emisiilor GES poate fi utilă în procesul luării deciziilor, pentru următoarele tipuri de intervenții și utilizări:

- Identificarea principalilor contribuitori la emisiile existente de GES, fie în funcție de tipul vehiculelor, fie în funcție de localizare;
- Compararea diferitelor opțiuni de intervenții și efectele lor asupra emisiilor GES;
- Identificarea posibilelor schimbări între scenariul existent și cel selectat.

Etapele de utilizare a acestui instrument în vederea sprijinirii procesului de luare a deciziilor, potrivit specificațiilor din ghid, sunt prezentate în următorul model:



Instrumentul de calculare a emisiilor GES acceptă date referitoare la utilizarea transportului, având în vedere două posibile abordări, lăsând, astfel, utilizatorului o marjă de flexibilitate în utilizarea datelor din sursele existente.

Instrumentul oferă două tipuri posibile de evaluări, aplicând fie o Metodă agregată, fie o Metodă dezagregată.

**Metoda agregată** necesită introducerea unor date de transport la un nivel agregat, care sunt caracterizate prin utilizarea unor ipoteze simple cu privire la, în primul rând, încadrarea în anumite categorii de viteze medii. Această metodă este mai utilă pentru evaluarea realizată la nivelul unui întreg oraș sau la nivel zonal. Metoda agregată se pretează pentru datele provenite de la un Model de transport multi-modal sau de la un Model de alocare între moduri.

**Metoda dezagregată** este proiectată pentru a utiliza datele provenite dintr-un model de transport ce produce rezultate începând de la nivelul de tronson de drum. Acest model permite definirea, la nivel de tronson de drum și cu o rezoluție mai mare, a vitezelor individuale, a lungimilor și a datelor cu privire la fluxurile de transport. Metoda dezagregată a fost preferată de autor pentru evaluarea gazelor cu efect de sera la nivelul Orașului Teiuș.



### **Modelul de transport a fost utilizat pentru:**

- Evaluarea situației existente, prin:
  - Alegerea modală: modalitatea de efectuare a călătoriilor, pe moduri de transport
  - Afectarea traficului: alegerea rutelor disponibile la nivelul rețelelor de transport, lându-se în considerare capacitatea secțiunilor de rețea și disponibilitatea serviciilor de transport public.
  - Realizarea de programe asupra mobilității pentru anii de perspectivă stabiliți, pe baza datelor și proiecțiilor demografice și economice (proiecții referitoare la populație, gospodării, ocuparea forței de muncă și detinerea de autoturisme etc.) și a cererii de mobilitate pentru anul de prognoză.
  - Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea și accesibilitatea, prin:
    - Asistență în realizarea scenariului optim pentru anumite proiecte, prin care se urmăresc criterii specifice, cum ar fi eliminarea congestiilor de trafic, Creșterea vitezei medii de circulație.
    - Evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsuri propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, prin prisma modificării parametrilor selectați: timp de călătorie, viteză medie de circulație, emisii de noxe, consum de combustibil etc.
    - Extragerea de informații pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.

#### **3.1.2. Acoperirea spațială**

Modelul matematic de calcul a emisiilor GES se referă la întreg arealul Teiuș vizat de proiecte de mobilitate, incluzând locațiile Beldiu, Căpud, Coșlariu Nou, Pețelca.

#### **3.1.3. Acoperirea temporală**

Ca urmare a analizei măsurătorilor de trafic au rezultat intervalele orare corespunzătoare vârfurilor de trafic, respectiv:

- Ora de vârf de dimineață, 07.00 – 09.00
- Ora de vârf de după-amiază, 13.00 – 18.00

Pentru respectarea metodologiei de calcul, insă, s-au utilizat valori medii orare, reprezentative pentru ore cu incarcare parțială.

#### **3.1.4. Anii de referință**

Anul de bază pentru care a fost realizat modelul de transport este anul 2022. Anul de perspectivă pentru care au fost realizate programe pentru scenariile aplicate (detaliate în capitolele următoare), în funcție de perioada de implementare a proiectelor și măsurilor incluse în acestea, este 2027 și respectiv 2032.



## 3.2 Colectarea de date

Datele colectate s-au utilizat la întregirea imaginii autorului asupra UAT-ului studiat, la determinarea empirică a raportului modal, la compararea volumelor de circulație cu capacitatea arterelor și, mai ales, la calibrarea modelului de transport, comparând datele rezultate din acesta cu fluxurile înregistrate.

### 3.2.1. Date colectate

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex, acesta stând la baza fundamentării analizei situației existente, precum și a identificării și definirii problemelor, ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea pachetelor de măsuri și stabilirii listei de proiecte.

Activitatea de colectare a datelor pentru elaborarea modelului de transport pentru orașul Teiuș a inclus următoarele:

- Analiza documentelor existente: Planul Urbanistic General, Strategia pentru dezvoltare locală a orașului Teiuș și alte documente semnificative. Această bibliografie a relevat caracteristicile socio-demografice zonale, facilitând definirea zonelor aferente modelului de transport și proprietăților acestora.

- Chestionar online asupra problemelor de mobilitate (anexat) – relevă, mai ales, neajunsurile, disfuncționalitățile și nevoile care au stat la baza pachetului de măsuri propuse

- Chestionar fizic.

De asemenea, pentru realizarea, calibrarea și validarea modelului de transport pentru orașul Teiuș, precum și a rulării modelului pentru anii de prognoză 2025/2030 au fost utilizate date statistice, referitoare la:

- Date socio-demografice: repartitia populației pe străzi/cartiere

- Date privind infrastructura rutieră

- Hartă

- Clasificarea rețelelor de drumuri și capacitatea de circulație

- Date privind reglementările de circulație

- Sensuri unice, viraje permise, priorități etc.

- Planuri de semaforizare

- Date privind traficul general:

- Date privind fluxurile de intrare/ieșire din localitate, rezultate din anchetele O/D

- Contorizări de trafic conform CNAIR

- Date generale asupra mobilității persoanelor:

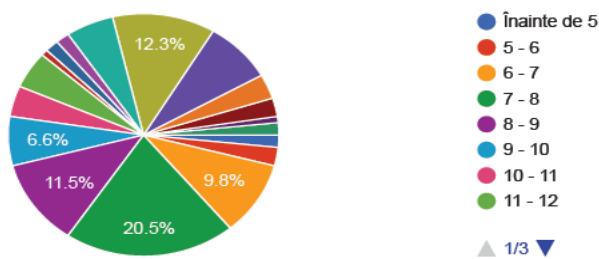
- Date rezultate din chestionar, cum ar fi: scopul călătoriei, frecvența călătoriilor, originea și destinația călătoriei, modul de transport utilizat, etc.



### 3.2.2. Date privind volumul și structura fluxurilor de trafic

Care sunt intervalele orare în care vă deplasați cel mai frecvent în cursul săptămânii? \*

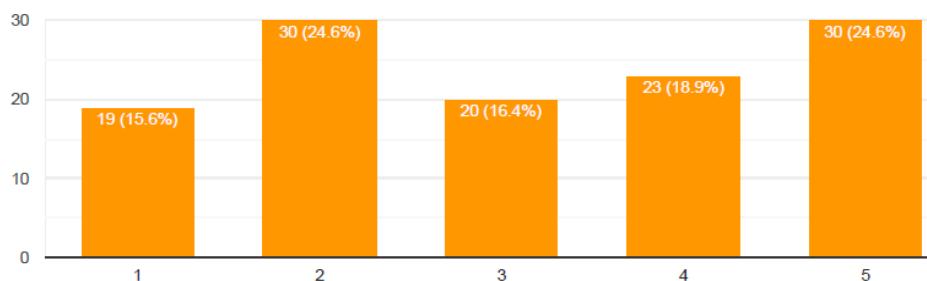
122 responses



▲ 1/3 ▼

În medie, câte drumuri faceți pe zi, dus-întors, cu orice mijloc de depasare?

122 responses



Prin utilizarea chestionarului online, care a fost completat de un procent de peste 1% dintre cetăteni, au fost obținute informații asupra numărului de deplasări, problemelor percepute de cetăteni în ceea ce privește mobilitatea, soluții optime pentru îmbunătățirea situației, modul de transport preferat, în cazul în care această opțiune ar prezenta o calitate suficientă, aprecieri asupra transportului public, și altele. Aceste informații au fost utilizate atât în completarea datelor obținute din celelalte surse, în cadrul procesului de colectare a datelor, cât și pentru rafinarea estimărilor realizate asupra impactului implementării diferitelor scenarii, în anii de referință și de prognoză.

Din analiza datelor obținute prin procesul descris anterior, au fost elaborate statistici și au fost determinate probabilități de distribuție matriceală a deplasărilor, precum și informații referitoare la principalele parametru ai mobilității persoanelor și marfurilor, în ceea ce privește:

- Structura deplasărilor persoanelor în funcție de scopul călătoriei
- Mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea călătoriilor
- Principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate
- Durata medie a călătoriilor efectuate de către cetătenii orașului Teiuș
- Distanțele medii parcuse de pietoni și bicicliști
- Principalele tipuri de infrastructură și facilități care ar trebui create/modernizate/dezvoltate
- Modul de deplasare preferat
- Principalele probleme legate de circulația autovehiculelor la nivelul orașului
- Principalele probleme legate de mobilitate
- Evaluarea sistemului de transport public de către participanții la interviuri
- Sunt cetătenii orașului Teiuș dispuși să renunțe la autoturismul personal? Dacă da, în ce condiții și în favoarea cărui mod de transport alternativ?

Statisticile rezultate vor fi utilizate ca date de intrare în cadrul Modelului prezentat

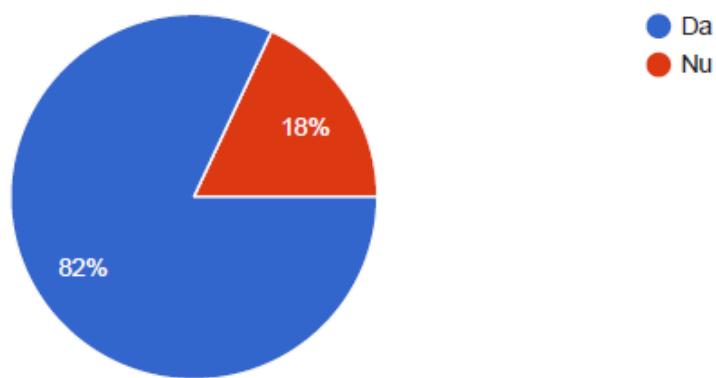


### 3.2.3. Date referitoare la transportul public și deplasările cu bicicleta

Persoanele chestionate au oferit detalii asupra originii și destinației deplasării, duratei călătoriei și scopul deplasării. Datele obținute au fost integrate ca date de intrare în modelul de transport.

Considerați dezvoltarea unei rețele de piste de bicicliști o prioritate?

122 responses

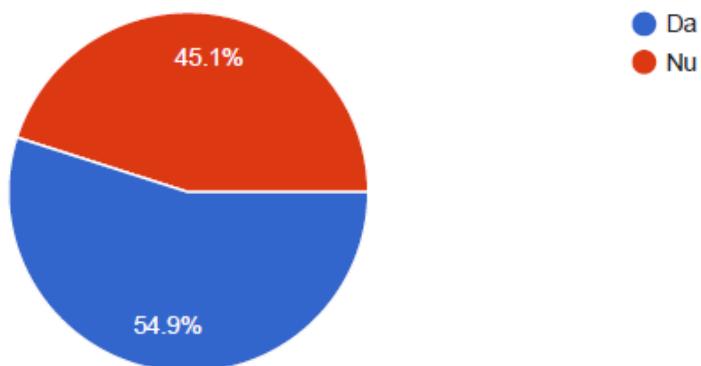


### 3.2.4. Rezultatele procesului de colectare a datelor

- Utilizatorii de autoturism sunt predominańti
- Populația e numulțumită de canitatea și calitatea spaŃilor pietonale
- Se dorește implementarea măsurilor conexe ciclismului
- Numărul mare de bicicliști justifică investiŃiile în piste dedicate
- Ponderea deplasărilor pietonale este peste de media Ńării
- Numărul de accidente cu pietoni justifică investiŃii in trotuare și treceri de pietoni vizibile.

Considerați oportuna dezvoltarea unui sistem de împrumutat/închiriat biciclete?

122 responses



### 3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

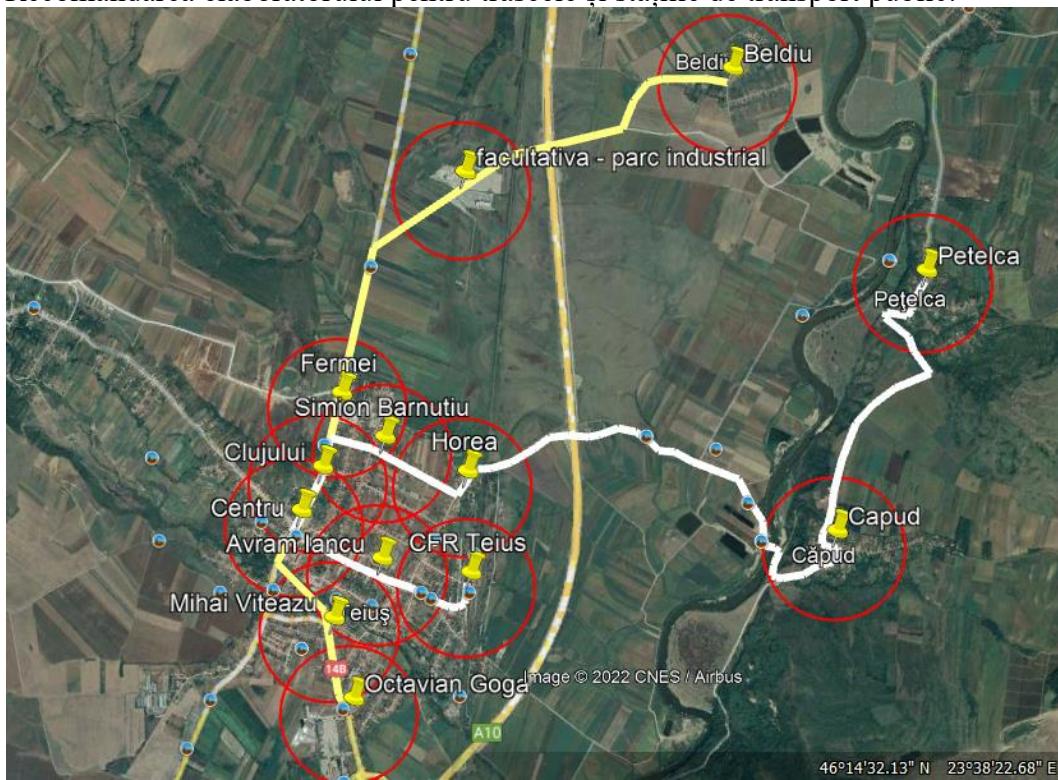
În scopul realizării Planului de mobilitate urbană durabilă pentru orașul Teiuș, a fost elaborat un model de calcul ce ia în considerare o rețea de drumuri minimală cuprinzând porțiuni ale retelei strategice stradale afectate de masuri propuse pentru mobilitate urbana. Modelul de trafic cuprinde drumurile naționale, județene, comunale și străzi din zona acoperită de proiect.

Elaboratorul PMUD a primit următoarele trasee care au fost discutate cu urbanistii, cu persoane din cadrul primariei pentru corelarea cu unele proiecte in desfasurare sau care urmeaza sa se implementeze.

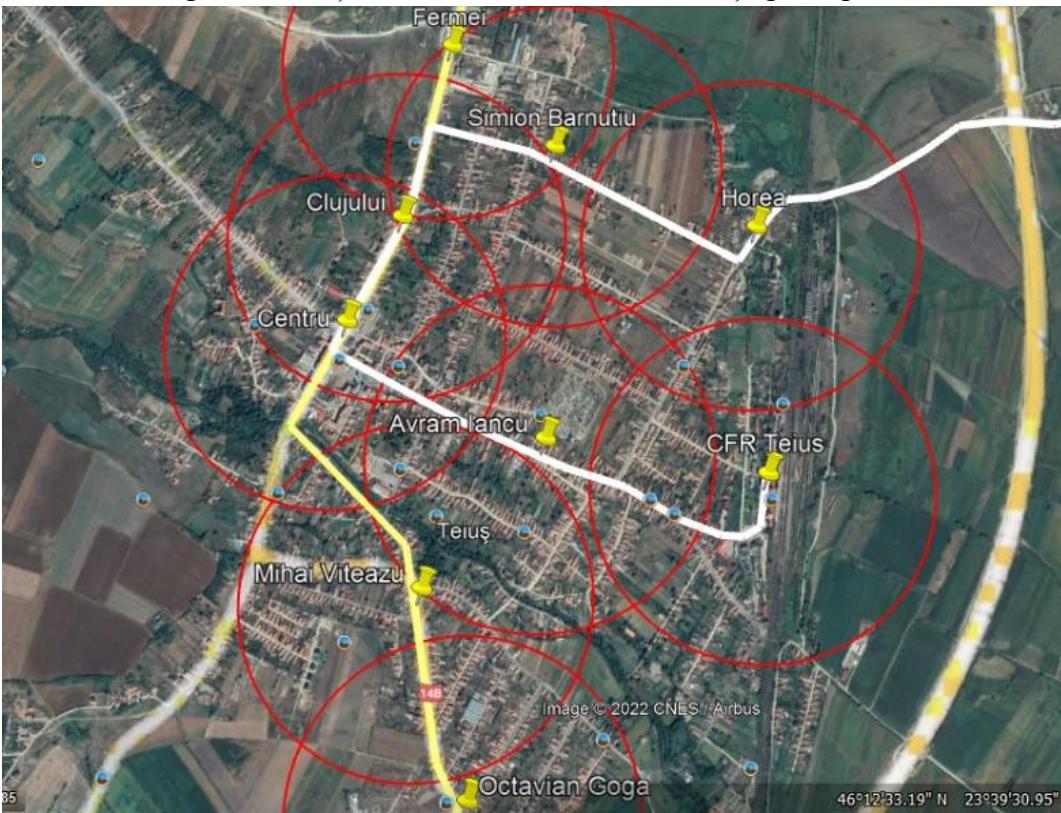




Recomandarea elaboratorului pentru traseele și stațiile de transport public:



Detaliu cu amplasarea stațiilor în zona centrală a localității principale





### 3.4. Cererea de transport

Pentru identificarea cererii de transport, pe lângă analiza direcțiilor și intențiilor din documentele strategice, respectiv din informațiile transmise de beneficiar și evaluarea situației din teren, considerăm că o importanță considerabilă o constituie, - alături de modelul de transport în care sunt evaluate Gazele cu Efect de Sera – consultarea populației.

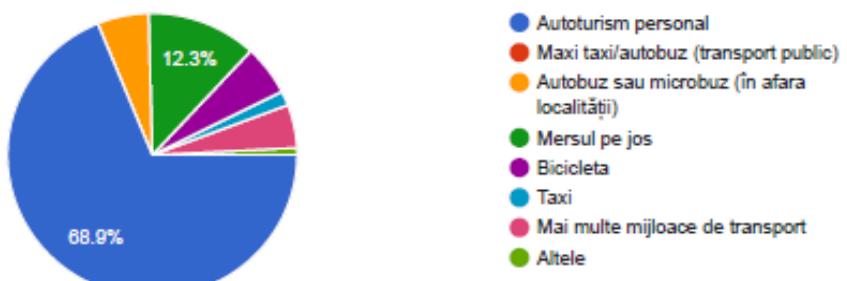
#### Stadiul actual

Cu ajutorul acestor date s-au determinat originile, destinațiile, distribuția spațială și raportul modal al tuturor călătoriilor, împărțite pe moduri de transport (autoturism/transport public/bicicletă/pe jos). Pentru fiecare scenariu alternativ dezvoltat (stadiul actual respectiv 2022/2032 cu și fără investiții) s-a elaborat câte un model de calcul punând în evidență caracteristicile rezultate din fiecare pachet de proiecte și măsuri.

Raportul modal reprezintă procentajul de călători alocate fiecare mijloc de transport, calculat printr-o medie a soluției ideale calculate, ale măsurătorilor camerelor de trafic și a sondajului online. Pentru scenarile alternative s-a presupus o ușoară variațiune a raportului modal rezultat din pachetul de proiecte.

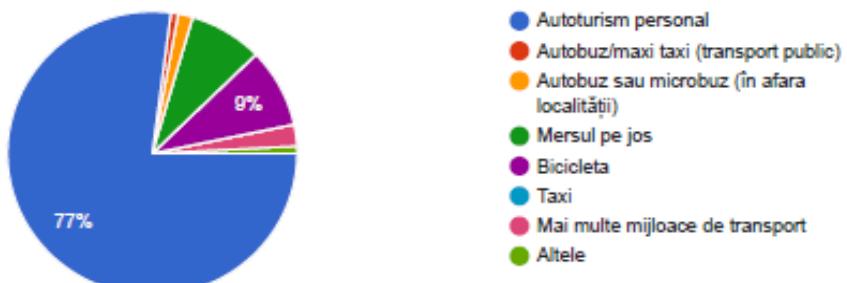
Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?

122 responses



Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend?

122 responses





Studiind deplasările motorizate, cu ajutorul modelelor de transport s-au determinat cu precizie rulajul (kilometri) și poluanții rezultați pentru momentul actual:

### Emisii totale GES pentru anul de bază 2022

#### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)		10,903									
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2022</i>											
		COMBUSTIBILI CONVENTIONALI									
Clasa	LDV	HD V	Autoturi sme	LG V	OG V1	OG V2	PS V	Autoturi sme electrice	Trolei buz	Auto buz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	0	0	9,162	681	642	316	10 2	0	0	0	0
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2022</i>											

### 3.5. Calibrarea și validarea datelor

Calibrarea modelului s-a realizat comparând numărul de deplasări motorizate cumulate pe arterele monitorizate, abaterea maximă tolerată fiind de 5%. S-au utilizat datele colectate de expert în principalele intersecții din oraș.

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

### 3.6. Prognoze

S-a urmărit evoluția mobilității în Orașul Teiuș, peste 10 ani, comparând impactul măsurilor sugerate de PMUD cu scenariul „fără investiții”.

Indicator	An	Fără proiect <sup>53</sup>			Cu proiect		
		2022	2027	2032	2022	2027	2032
Viteza transport privat (km/h)		30	30	25	-	30	30
Emisii totale GES (tCO2e)		10903	10068	8836	-	8524	7459

<sup>53</sup> Scenariul fără proiect se referă la situație lipsei investițiilor în mobilitate urbană prevăzute PMUD, implicit fără transport public electric, rețea strategică de ciclism, bike-sharing.



În urma introducerii datelor de intrare în instrumentul standard de calcul Jaspers se obțin următoarele date de ieșire:

- **2027 fără proiect**

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	10,068
-----------------------------	--------

*Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2027*

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENTIONALI							ELECTRIC			
	LDV	HDV	Autoturism e	LG V	OGV 1	OGV 2	PSV	Autoturism e electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	0	0	8,304	645	683	332	103	0	0	0	0

*Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2027*

- **2032 fără investiții:**

**Emisii totale GES pentru anul de referință 2032 fără proiect**

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	8,836
-----------------------------	-------

*Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2032*

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENTIONALI							ELECTRIC			
	LDV	HDV	Autoturism e	LG V	OG V1	OGV 2	PSV	Autoturisme electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	0	0	6,995	672	723	339	107	0	0	0	0

*Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2032*



## - 2027 cu proiect

Date de ieșire

<b>Emisiile totale GES (tCO2e)</b>	<b>8,524</b>
--	--------------

*Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2027*

Clasa	LDV	HDV	COMBUSTIBILI CONVENTIONALI					ELECTRIC			
			Autoturisme	LGV	OG V1	OG V2	PSV	Autoturism e electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
<b>Emisii GES (tCO2e)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7,234</b>	<b>462</b>	<b>364</b>	<b>230</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>0</b>

*Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2027*

## - 2032 cu investiții:

### Emisii totale GES pentru anul de referință 2032 cu proiect

Date de ieșire

<b>Emisiile totale GES (tCO2e)</b>	<b>7,45</b>
	<b>9</b>

*Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2032*

Clasa	LDV	HDV	COMBUSTIBILI CONVENTIONALI					ELECTRIC			
			Autoturisme	LGV	OGV 1	OGV 2	PSV	Autoturisme electrice	Troleibus	Autobuz electric	Tramvai
<b>Emisii GES (tCO2e)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6,510</b>	<b>369</b>	<b>226</b>	<b>145</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>111</b>	<b>0</b>

*Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2032*

În funcție de rezultatele produse de modelele de transport sau de evaluările experților s-a acordat un punctaj de la 0 la 100 pentru fiecare criteriu și respectiv pentru fiecare scenariu, rezultând un punctaj final; Media acestora a determinat nota finală pentru fiecare scenariu evaluat evidențiind diferențele clare de impact asupra mobilității din Teiuș pentru 2032.

Datorită diferenței clare de punctaj, scenariul câștigător de urmărit și dezvoltat este al urmăririi investițiilor sugerate, al abordării integrate coordonate care îmbină proiecte specifice fiecărui mod de deplasare într-o sinergie sustenabilă. Acesta presupune o reducere a cotei deplasărilor motorizate cu aproximativ 1/3, călătorii care se distribuie între transportul public, mers pe jos și ciclism regulat și care implică o reducere a rulajului motorizat cu autovehiculul personal, scăzând proporțional poluarea aferentă.



Metodologia de selectare a proiectelor a fost realizată în mai multe etape:

- Analiza problemelor rezultate în urma analizei situație curente
- Definirea viziunii pentru cele trei nivele

Definirea obiectivelor strategice și a obiectivelor operaționale, pentru cele trei nivele

- Selectarea listei lungi de măsuri și proiecte
- Testarea proiectelor prin intermediul analizei multicriteriale și a analizei costbenficiu
- Evaluarea scenariilor, ca pachete de măsuri/proiecte
- Selectarea scenarului preferat
- Prioritizarea proiectelor în cadrul scenariului ales.

Analiza multicriterială va include indicatori de performanță cuantificăți, care să marcheze nivelul de realizare a fiecărui dintre cele cinci criterii specificate anterior, utilizate și pentru evaluarea impactului actual al mobilității, respectiv:

- Eficiență economică
- Impactul asupra mediului
- Accesibilitate
- Siguranță
- Calitatea vieții

În cadrul analizei multicriteriale, s-a alocat fiecărui scenariu un număr de puncte, între 0 și 100 (0 reprezentând varianta cu punctajul cel mai slab, iar 100 varianta cu punctajul cel mai bun). Criteriile de evaluare a proiectelor sunt următoarele:

- Accesul la cea mai apropiata stație de transport public, măsurat în metri și evaluat ca medie a tuturor locațiilor din UAT înspre stațiile de autobuz. Acest indicator este notabil mai mic în cazul existenței mai multor stații și a transportului public urban.
- Densitatea traficului rutier, măsurat în numărul călătoriilor efectuate cu mijloace motorizate proprii. Aceasta este redusă prin oferirea de alternative în scenariul post-investiții, punctual a transportului public și rețelei de ciclism cu piste dedicate.
- Poluarea, măsurată în CO<sub>2</sub>, reprezentând cantitatea de dioxid de carbon generată de traficul interurban motorizat. Acesta se reduce prin reducerea ponderii călătoriilor motorizate, explicată la criteriul precedent.
- Nr. pasageri care utilizează transportul public este dat de raportul modal al transportului public, mărit considerabil în scenariul care cuprinde introducerea transportului public urban în Teiuș.
- Km rețea ciclism cuantifică lungimea infrastructurii de ciclism propusă

Suplimentar, cu consecințe în valoarea indicatorilor din Analiza Multi-Criterială, un indicator important pentru evoluția mobilității urbane este variațiunea raportului modal. Aceasta descrie ponderea călătoriilor efectuate cu diverse mijloace de transport, urmărind reducerea deplasărilor cu autoturismul personal și încurajarea metodelor alternative de deplasare.

### **3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz**

Nu se aplică



## 4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Datorită tendinței continue de creștere a numărului de autovehicule, atât la nivel global, cât și în România, sectorul transporturilor are influențe din ce în ce mai puternice asupra mediului și stării de sănătate a locuitorilor din mediul urban, datorită subsanțelor poluante emise, a zgomotului și accidentelor rutiere. Lipsa unei planificări integrate a sistemelor de transport poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale.

În etapa de evaluare a impactului actual al mobilității va fi realizată o analiză a situației existente, în scopul identificării principalelor disfuncționalități. De asemenea, vor fi stabilite criteriile prin care poate fi evaluată evoluția viitoare a mobilității, în cazul lipsei de intervenție sau a diferitelor scenarii propuse pentru implementare.

În acest capitol este realizată analiza impactului mobilității din arealul de studiu, Orașul Teiuș și satele aparținătoare, la nivelul anului de bază - 2022 și la nivelul orizontului de prognoză pe termen mediu (2027) și lung (2032), în ipoteza scenariului cu proiect.

### 4.1. Eficiența economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare, care este influențată, la rândul ei, de condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv: viteza medie de deplasare, congestii, timp de așteptare, nivelul de serviciu al rețelei.

Principaliii factori care determină impactul eficienței economice sunt:

- Traversarea centrului orașului de drumul național 14B/E81, tranzit intens, dificultăți în amenajarea spațiului urban
- Traversarea orașului de calea de linie ferată, care crează ruptura în țesutul urban
- Mijloace de transport persoane (private) către principalele destinații de navetă de calitate slabă, lipsite de confort, aglomerate și lipsite de serviciile uzuale de informare (panouri, orare, hărți cu stații);
- Transport public disfuncțional din punct de vedere al orarului, rutelor, flotei, cu dotări și material rulant de bună calitate, care nu oferă un serviciu de calitate.
- Existența unui sistem de monitorizare video a traficului încă neintegrat cu un sistem de management al traficului pentru asigurarea unei mobilități eficiente în oraș;



## 4.2. Impactul asupra mediului

ANALIZA MULTI-CRITERIALA A SCENARIILOR ALTERNATIVE - PMUD TEIUȘ												
criterii esentiale de notare							Valori absolute			Scor final		
INDICATOR	explicatie	valoarea minima posibila	valoarea maxima posibila	valoarea ideală urmarita	metoda evaluării	unitate de masura	2022	2032 fara proiect	2032 cu proiect	2022	2032 fara proiect	2032 cu proiect
Accesul la cea mai apropiata statie de transport public	distanta medie la statile de transport public	395	1160	minim	evaluarea expertului	metri	1160	1160	395	0.0	0.0	100.0
Densitatea traficului rutier	nr. vehicule ora/ora varf	3399	3869	minim	PMUD/ evaluarea expertului	nr. deplasari	3869	3598	3399	0.0	57.7	100.0
Poluarea	CO2 - gazul cu efect de sera	7459	10903	minim	calcul GES	t CO2	10903	8836	7459	0.0	60.0	100.0
Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	% calatorii TP - raportul modal	0	25.1	maxim	PMUD/ evaluarea expertului	% din totalul deplasarilor	0	0	25.1	0.0	0.0	100.0
Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor propuse spre implementare	0	8.3	maxim	conform PUZ	km	0	3	8.3	0.0	36.1	100.0
	Rating(scor) final mediu-ponderal pentru fiecare scenariu:									0	30.76431	100



- Utilizarea vehiculelor de producție veche generează emisii ridicate de CO<sub>2</sub> și poluare, deși considerând frecvența redusă de circulare și dimensiunea flotei, acestea pot fi considerate neglijabile.
- Flota amplă de vehicule grele de marfă ale principalilor investitori economici tranzitează centrul orașului, cu efect de poluare a zonelor de locuit;
- Nu există rute de ciclism;

Impactul negativ generat de transportul rutier și avantajele pentru mediu ale măsurilor propuse prin acest plan de mobilitate urbană durabilă

Transporturile rutiere reprezintă o sursă importantă pentru poluarea mediului. Este esențial să cunoaștem ariile în care activitățile corelate cu transporturile produc un efect negativ asupra mediului ambiant. În acest mod putem propune proiecte care să diminueze impactul negativ asupra mediului și să susținem o dezvoltare urbană durabilă, în care evoluția societății umane în toate aspectele sale este în armonie cu natură. În acest fel vom putea crea un viitor sigur pentru generațiile următoare și vom putea asimila evoluția așezările umane unui mediu sănătos, în care resursele naturale și elementele ecosistemului păstrează un grad ridicat de funcționalitate.

Cele mai cunoscute și mai importante tipuri de poluare și efecte negative pe care transporturile le generează sunt următoarele: poluarea aerului, poluarea fonica, poluarea apei, poluare solului, încălzire globală, distrugerea habitatelor și deregarea sistemelor biotice.

Poluarea aerului este în principal generată de eliberarea în atmosferă a emisiilor toxice, rezultate în urma arderilor combustibililor. În acest caz vorbim în principal despre emisiile ce conțin monoxid de carbon, oxizi de azot, bioxid de sulf, compuși organici volatili, plumbul (și alte metale toxice) și particule în suspensie.

Aceste tipuri de substanțe toxice fac parte din grupa poluanților primari, generați în mod direct de către motoarele autovehiculelor. Există însă și o altă categorie de substanțe toxice cauzate de activitatea de transport, însă care nu sunt emise în mod direct. Acestea apar în atmosferă, în urmă reacțiilor chimice dintre substanțele poluante emise inițial în urmă procesului de combustie. Un exemplu în acest sens este reprezentat de ozon.

Monoxidul de carbon este principal gaz poluant ce se regăsește în emisiile generate de autovehicule. Chiar dacă nu prezintă cel mai mare grad de pericolozitate în comparație cu celelalte componente ale emisiilor despre care vorbim, ponderea acestuia îi conferă un rol vital în analiza calității aerului și în determinarea nivelului de poluare a aerului din orașul Teiuș. Valoarea limită pentru concentrația de monoxid de carbon din aer este de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . În cazul de față, scăderea traficului din arealului analizat va conduce la îmbunătățirea calității aerului, prin reducerea emisiilor de gaze nocive, cu efect dovedit asupra sănătății umane.

Oxizii de azot sunt o sursă importantă de poluare deoarece pot afecta mediu și sănătatea umană în mai multe feluri. Datorită probabilității mari de oxidare și formare de acizi pe bază de azot, acești compuși sunt o sursă semnificativă de poluare. Vorbim în acest caz despre formarea ploilor



acide, cu efect negativ asupra vegetației, clădirilor istorice, monumentelor, apelor săratătoare de dimensiuni medii și mici. În ceea ce privește efectul nociv asupra sănătății umane, s-au constatat de-a lungul timpului, afecțiuni ale cailor respiratorii, cu precaderea inflamarea plămânilor și împiedicarea funcționării normale a acestora.

Bioxidul de sulf și restul de oxizi de sulf se formează în urma oxidării compușilor cu sulf din combustibilul ars. De menționat este efectul iritant pe care îl conferă acest tip de poluant, atât asupra aparatului respirator cât și asupra pielii. Creșterea ponderii de motoare Diesel a dus în mod direct la creșterea poluării datorate de bioxidul de sulf și alți oxizi de sulf.

Hidrocarburile reprezintă o grupă de compuși organici, o parte dintre acestea fiind regăsite și în emisiile autoturismelor. În această grupă benzenul este substanță care poate produce efectele cele mai devastatoare, fiind un factor de risc pentru apariția bolilor grave precum cancerul sau leucemia. Se cunoaște faptul că există o concentrație mare de benzen în petrol (depășește 4%), în special în cazul tipurilor premium.

Pulberile în suspensie apar atât în urmă arderii incomplete a combustibililor, cât și datorită pneurilor mașinilor la oprirea acestora. O importanță deosebită o prezintă două categorii de pulberi în suspensie, clasificate după diametrul acestora măsurat în  $\mu\text{m}$ : PM10 și PM2,5. Aceste pulberi produc inflamarea și iritarea alveolelor pulmonare, intensifică crizele de astm, expunerea pe termen lung la acestea putând conduce la apariția cancerului și a morții premature.

Plumbul și alte metale toxice apar în cenușile rezultate în urma combustiei combustibililor, motoarele Diesel prezentând o concentrație mai mare în acest caz. Efectul devastator pe care aceste metale îl prezintă asupra degradării mediului și a sănătății umane este legat de fenomenul de bioacumulare. Organismele umane și nu numai fiind expuse prin diferite surse la acești poluanți ajung să înmagazineze din ce în ce mai multe metale toxice, cu efecte negative semnificative asupra homeostaziei interne.

Încălzirea globală este un efect negativ important pe care transportul îl produce. Dioxidul de carbon ( $\text{CO}_2$ ) și carbonul sunt principalele gaze cu efect de seră, iar arderea combustibililor fosili continuă să fie o sursă primară pentru încălzirea globală. Ozonul rezultă din reacțiile fotochimice din atmosferă, având la bază poluanți atmosferici rezultați în principal în urma transporturilor, producerii energiei, agriculturii și industriei.

O serie de substanțe gazoase poluante au efectul de a capta căldură. Deși bioxidul de carbon este principalul gaz cu efect de seră, există și alte gaze care depășesc de câteva ori capacitatea moleculei de boxid de carbon de a capta căldură (metanul este de douăzeci de ori mai eficient, iar oxizii de azot de circa 300 de ori mai eficienți).

Efectul cumulativ al gazelor cu efect de seră este unul în mare parte global, însă mobilitatea urbană durabilă trebuie să ia în considerare nu doar efectele locale ale poluării generate de activitățile de transporturi, cât și efectele globale.



Modificările atmosferice la nivel macro se răsfrâng eventual către fiecare regiune în parte, prin urmare, propunerile din cadrul acestui raport sunt menite să diminueze efectele nocive asociate cu transporturile rutiere.

Poluarea apei reprezintă un element important de luat în calcul. Poluarea apelor se face în mai multe moduri. Substanțele xenobiotice cu efect negativ pot ajunge în apa prin intermediul precipitațiilor sau al surgerilor de lichide din diferite surse de poluare mobile sau staționare. În cazul substanțelor nocive transportate prin intermediul precipitațiilor, vorbim despre antrenarea poluanților atmosferici, înglobarea acestora în picăturile de apă și relocarea lor în cursurile de apă, pânză freatică, etc. Tot în cazul precipitațiilor amintim și de efectele negative ale ploilor acide, exemplificate anterior.

Autovehiculele, oricât de performante ar fi, înregistrează surgeri de lichide, precum diferite uleiuri, lichide frână, antigel s.a. Acest lucru este ușor vizibil, înregistrându-se pete uleioase pe partea carosabilă a drumului, în parcări, dar și pe suprafața apei din cadrul gropilor sau zonelor de drenaj a apei, paralele cu sensul de mers al automobilelor.

De menționat sunt și lucrările de întreținere a drumurilor ce au efect negativ asupra calității apelor: utilizarea ierbicidelor și pesticidelor pentru covorul vegetal din imediata vecinătate a drumurilor și utilizarea clorurii de sodiu și a altor substanțe pentru înlăturarea gheții de pe carosabil, în sezonul rece. Ambele acțiuni produc efecte negative ce se răsfrâng asupra calității apei. Indicii afectați sunt pH-ul, consumul chimic de oxigen (CCO), consumul biochimic de oxigen (CBO), duritate, concentrație metale grele, concentrație de pesticide precum și diferenți indici biologici și bacteriologici.

Poluarea fonica: Când vorbim de efectele negative ale poluării fonice vorbim despre afectarea stării fiziologice și psihologice a organismelor, fie ele umane sau nu numai. Vorbind strict de efectele negative asupra omului ce țin de modificări biologice putem spune clar că expunerea îndelungată la zgomote produce traumatisme auditive, în cazul în care acestea depășesc limită superioară normală de percepere a organului auditiv. Pragul de 80 decibeli este nivel peste care intensitatea sunetului devine nociva. Mai mult de atât, organismul uman poate înregistra stări de oboseală, migrene ori alte afectiuni mai grave ale diverselor sisteme de organe datorate zgomotului.

Există o serie de metode prin care se poate reduce poluare fonică. Acestea încep cu designul pneurilor și a materialului antiderapant astfel că frânarea sau demarajul rapid de pe loc să nu mai producă sunete de intensitatea crescută, până la instalarea de limitatoare de viteză și chiar perdele vegetale care să camufleze sau să estompeze zgomotele de trafic. De asemenea, proiectele menite să reducă intensitatea poluării fonice vor oferi un nivel crescut al confortului rezidenților și implicit al calității vieții acestora.



Poluarea solului cauzată direct și indirect de către traficul rutier se exprimă în principal prin: eroziune și fenomenele asociate, scăderea fertilității solului, modificarea creșterii plantelor, schimbarea compoziției edafice a biotei microscopice (fungi și microorganisme).

Substanțele xenobiotice ce ajung în sol pot fi poluanții atmosferici care s-au depus pe suprafața solului, ori au fost antrenați de precipitații și reținuți în profunzimea acestuia sau pot proveni din alte surse. De amintit sunt lucrările de întreținere a drumurilor, scurgerile de lichide de la automobile, infiltrarea levigatului în zonele imediat apropiate porțiunii de carosabil intens circulat.

Distrugerea habitatelor și dereglarea sistemelor biotice reprezintă parte din impactul negativ exercitat într-o măsură de către transporturile rutiere. Când vine vorba despre distrugerea habitatelor, transporturile nu contribuie în mod decisiv, deoarece amplasarea efectivă a așezării umane a condus la realocarea spațiului inițial ocupat de habitatul unei biocene. Cu toate acestea, trebuie menționat faptul că o serie de factori poluanți acționează sinergic în reducerea habitatelor limitrofe: poluare fonica, creștere termică locală sesizabilă, lumini intense pe timp de noapte, utilizare pesticide, scurgeri de ulei, nivel crescut de emisii rezultate în urmă arderii combustibililor fosili.

Acești factori influențează pe de altă parte și comportamentul speciilor animale, acestea suferind modificări legate de migrație, reproducere, relații trofice de tip pradă-prădător afectate, prin suprapunere de stimuli auditivi. Modificarea mediului de viață (acvatic sau terestru) atrage după sine modificarea și afectarea biocenozelor care populează ecosistemul vizat.

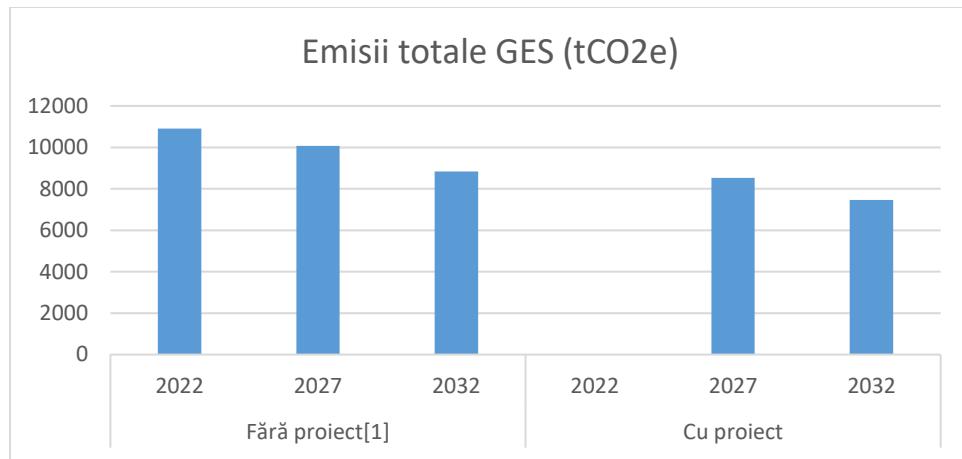
Impactul asupra mediului poate fi evaluat prin emisiile de substanțe poluante datorate activității de transport desfășurată în cadrul zonei de studiu, aceasta fiind afectată de condițiile de desfășurare ale circulației rutiere, dar și de repartitia modală a deplasărilor.

Indicatorii relevanți pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al impactului asupra mediului sunt: emisiile de CO<sub>2</sub>, emisiile de NO<sub>x</sub>, etc. În urma rulării modelului de transport pentru scenariul de referință (2022) și anii de prognoză 2027/2032, a rezultat evoluția acestor indicatori prezentată la capitolul 3.

Indicator	Fără proiect <sup>54</sup>			Cu proiect			
	An	2022	2027	2032	2022	2027	2032
Viteza transport privat (km/h)		30	30	25	-	30	30
Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)		10903	10068	8836	-	8524	7459

- Viteza medie tinde să se mantina în scenariul cu proiect de mobilitate implementat în Teiuș.
- Emisiile totale GES (tCO<sub>2</sub>e) = 7459 t la nivelul anului 2032, cu 852 t (aproximativ 16%) mai putin în situația cu proiect față de cea fără proiectul în cauză. Prin implementarea proiectului, emisiile de CO<sub>2</sub> scad de la valoarea de 10903 tCO<sub>2</sub>e în anul 2022 la 7459 tCO<sub>2</sub>e în 2032, reprezentând o reducere cu 3444 tCO<sub>2</sub>e (31.6%) față de anul de referință 2022.

<sup>54</sup> Scenariul fără proiect se referă la situație lipsei investițiilor în mobilitate urbană prevăzute PMUD, implicit fără transport public electric, rețea strategică de ciclism, bike-sharing.



### 4.3. Accesibilitatea

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport.

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă de rețeaua rutieră, dar și de parametrii specifici mijloacelor de transport utilizate, cum ar fi graficele de circulație și gradului de acoperire, în cazul transportului public.

Accesibilitatea influențează funcționalitatea sistemului de transport prin parametrul durată de deplasare, de la/către obiectivele socio-economice.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra mediului, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel. Disfuncționalități și recomandări, accesibilitate

Disfuncționalitate	Recomandare
Acoperirea redusă a transportului public	Extinderea gradului de acoperire al transportului public și Creșterea atractivității acestui mod de transport, în scopul eficientizării serviciului.
Lipsă a pistelor de biciclete amenajate	Extinderea pistelor de biciclete, atât în spațiul urban, cât și ca legătură cu zone din zona interurbană
Inexistența stațiilor intermodale, care să permită transferul între modurile de transport, cu efect negativ asupra accesibilității	Înființarea unei stații de transport intermodale în zona gării, care să ofere posibilitatea transferului între cât mai multe moduri de transport



Prioritizarea disfuncționalităților va fi realizată la finalul acestui capitol;

- Accesibilitate redusă pietonală pentru persoanele cu disabilități și cărucioare pe majoritatea arterelor secundare, datorită subdimensionării infrastructurii pietonale (1 ml) și acaparării trotuarelor de autoturisme parcate, respectiv a discontinuităților planului cauzate de borduri;
- Accesibilitate redusă la îmbarcarea mijloacelor de transport în comun suburbane feroviare și rutiere
- Lipsa intermodalității.

#### 4.4. Siguranța

Siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor rețelei de transport este unul dintre cele mai importante aspecte, atunci când se are în vedere dezvoltarea unui sistem de transport care să asigure o mobilitate durabilă.

Din punct de vedere al accidentelor de circulație, DN14B/E85 ies în evidență cu evenimente sistematice. Din analiza zonelor în care se produc cele mai multe accidente, a rezultat că acestea sunt zonele cu trafic intens și congestii de circulație în orele de vârf. De remarcat că arterele cu numărul cel mai mare de accidente sunt caracterizate printr-un procent mare de vehicule de marfă. Analizând cauza producerii accidentelor, se constată că cele mai multe sunt cele în care sunt implicați pietonii. Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al siguranței sunt: numărul de accidente grave/ușoare, numărul de victime. Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel. Disfuncționalități și recomandări, siguranță

Disfuncționalitate	Recomandare
Inexistența semnalizării rutiere dinamice specifice pentru deplasările cu bicicleta	Includerea în semnalizarea rutieră dinamică (intersecții semaforizate) a semnalizării specifice pentru deplasarea bicliștilor și integrarea acesteia în sistemul de management al traficului.
Lățimea necorespunzătoare a trotuarelor	Reamenajarea trotuarelor în punctele în care este necesar, în special în cele în care s-au produs accidente
Problemele legate de siguranța pietonilor la traversarea unor artere de circulație cu trafic intens și viteze de deplasare mari.	Amenajarea de treceri pietoni semnalizate, pasarele pentru traversarea arterelor rutiere pe care se înregistrează volume mari de trafic și viteze de deplasare mari
Lipsa unor măsuri care să crească siguranța pentru utilizatorii transportului public/in gara	Instalarea de camere video de supraveghere în stațiile de transport public/in gara CFR.



## 4.5. Calitatea vieții

Legătura dintre mobilitate și calitatea vieții poate fi realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, accesibilității la diverse moduri de transport, a siguranței cetățenilor și eficienței economice, aspecte care au fost tratate în paragrafele anterioare. Scenariul fără investiții, prin lipsa unor proiecte care să adreseze rezolvarea disfuncționalităților criteriilor menționate, nu va ameliora indicatorii de evaluare ai acestora.

Un indicator suplimentar îl reprezintă numărul locurilor de parcare disponibile. În absența unei capacitați de stocare suficiente, capacitatea drumului va fi redusă din cauza vehiculelor parcate pe trama stradală. În plus, inexistența locurilor de parcare în zonele rezidențiale sau în zonele de interes public creează disconfort utilizatorilor rețelei rutiere.

Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al calității vieții sunt: numărul de locuri de parcare, calitatea transportului public, calitatea infrastructurii rutiere, calitatea mediului, lungimea pistelor de biciclete, suprafețele pietonale. În analiza multifuncțională vor fi utilizați doar acei parametri care nu intervin și în evaluarea altor criterii.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

*Tabel.. Disfuncționalități și recomandări, calitatea vieții*

<b>Disfuncționalitate</b>	<b>Recomandare</b>
Numărul redus al locurilor de parcare, ceea ce conduce la discomfort, dar și la ocuparea suprafeței de rulare a vehiculelor cu autovehicule parcate, rezultând o diminuare a capacitații de transport a rețelei rutiere	Amenajarea de parcări rezidențiale și utilizarea optimă a spațiului dintre blocuri (Smart-Parking). Amenajarea de parcări public în preajma locurilor de interes (centru, gară, spital etc.)
Lipsa transportului public	Implementare transportul public
Lungimea redusă a pistelor de biciclete	Amenajarea de noi piste de biciclete, care să asigure legăturile între diverse zone ale orașului, precum și cu zonele interurbane
Suprafața redusă a zonelor pietonale	Extinderea zonelor pietonale și asigurarea unor legături între acestea și pistele de biciclete, în scopul oferirii unui spațiu public de calitate
Poluarea produsă de activitatea de Transport	Recomandările au fost menționate la crieriul calitatea Mediului



## 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane



### 5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Teiuș propune proiecte/măsuri prin care sunt propuse rezolvări pentru problemele identificate în etapa de analiză a situației curente, avându-se în același timp în vedere obținerea unui sistem de transport eficient, durabil, integrat și sigur, care să susțină dezvoltarea economică și socială.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Teiuș are drept scop crearea unui sistem de transport care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

- Accesibilitate: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.
- Siguranță și securitate: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general
- Mediu sănătos: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- Eficiență economică: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri
- Calitatea mediului urban: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu



### **5.1.1. Viziunea prezentată la nivel periurban**

La nivel periurban, aşa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că orașul Teiuș reprezintă un pol de atragere a călătoriilor din orașele/comunile învecinate , atât prin prisma locurilor de muncă cat și, mai ales, a targurilor de importanța regională, aceste localități contribuie la rândul lor, în zilele lucrătoare/de targ, la starea generală a mobilității din zona de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

- Creșterea accesibilității la transportul public
- Protejarea mediului prin încurajarea intermodalității și transferul către moduri de transport nemotorizate, respectiv către transportul public

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în Capitolul 6.

### **5.1.2. Viziunea prezentată la nivel urban**

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:

- Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung.
- Creșterea accesibilității la zonele de interes, prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete

- Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor

- Mediu sănătos:

- Reducerea poluării atmosferice
- Reducerea poluării fonice
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea deplasărilor cu autoturismse particulare
- Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

- Eficiență economică:

- Reducerea costului timpului de călătorie
- Introducerea unui transport public intern
- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de mărfuri



- Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în Capitolul 6.

### **5.1.3. Viziunea prezentată la nivelul cartierelor, intersecțiilor, zonelor cu nivel ridicat de complexitate**

La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate vor fi implementate proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelele superioare (peri-urban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:

- Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale

- Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin Creșterea siguranței pietonilor și biciclistilor

- Mediu sănătos:

- Reducerea poluării atmosferice
- Reducerea poluării fonice
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

- Calitatea mediului urban:

- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic
- Regenerarea urbană a spațiului public prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în capitolele următoare.



## 5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

Pentru compunerea proiectelor finale, s-au urmărit evaluarea posibilităților concrete de finanțare, implementare și gestionare a acestora. Astfel, s-a ajuns la un proiect integrat a cărui fișă de proiect se regăsește la anexe. Acest proiect propune măsuri interdependente și respectiv complementare care să aducă maximul de beneficiu într-un mod fezabil.

Criteriile de selectare a măsurilor au fost:

- Interdependența măsurilor sugerate, cumulând proiectele ale căror măsuri sunt dependente una de alta în aceeași investiție.
- Complementaritatea măsurilor sugerate
  - o Reteaua strategică de ciclism urban este complementara retelei metropolitane la care se conectează;
  - o Măsura de investiție în sistemul de bike-sharing în stațiile de transport în comun asigură complementaritatea cu investiția în rețeaua strategică de piste de ciclism propusă;
  - o Accesul facil la stațiile transportului în comun este condiționat de investițiile în suprafetele pietonale
  - o Centrul informatizat de management al traficului asigură și infrastructura pentru monitorizarea pistelor de ciclism și a zonelor pietonale din proiectul 2.
  - o Sistemul de autotaxare este strâns legat de atragerea călătorilor noi în stațiile de transport public pe trotuarele modernizate.
- Bugetarea proporțională cu anvelopa valabilă, de până la 15 mil. €/proiect
- Eligibilitatea măsurilor sugerate
- Obținerea unui punctaj cât mai mare prin grila de evaluare.

Astfel, proiectul, numit “*Mijloace alternative de mobilitate în Teiuș*” cuprinde toate măsurile aferente transportului public însă și sistemul de bike-sharing sugerat, fiind complementar transportului public. Mantenanța sistemului de închiriat biciclete revine în sarcina operatorului de transport public, măsuri aferente mobilității lente, propunând sporirea calității spațiilor existente și construirea unor zone dedicate noi, atât pentru ciclism cât și pentru pietoni.



Denumire proiect	Defalcare proiect		
	Denumire sub-proiecte componente		Descriere
<b>Mijloace alternative de mobilitate in Teiuș</b>	1.1	Amenajare trotuare	Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotarile aferente(mobilier urban, iluminat) la standarde actuale, pentru incurajarea mersului pe jos
	1.2	Modernizarea trotuarelор degradate, dotarea acestora cu mobilier urban si inlaturare parcajelor invazive	Reconditionarea suprafetei si a anexelor trotuarelор din UAT-ul Teiuș, inlaturarea parcarilor invazive pe acestea si dotarea cu piese atractive de mobilier urban (banci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	1.3	Imbunatatirea calitatii si aducerea spatiilor pietonale la standarde actuale	Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonal, velo, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și pentru mașini (incl aprovizionare) – cu acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic.
	1.4	Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)	Realizarea unei strazi cu destinație exclusiv pietonală pentru legatura unor locații-reper – în special în zona centrală; pavarea adekvata si dotarea acestora cu mobilier urban specific - banci, , cosuri de gunoi si vegetatie specifică
	1.5	Amenajare străzi pietonale	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcursului pietonal - cu piese atractive de mobilier urban(banci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	2.1	Retea strategică de ciclism cu dotarile aferente	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu



	2.2	Infrastructură și măsuri pentru transportul public în comun	Realizare sistem e-bike shareing	Presupune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing, cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere
	2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 35-45 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate în zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice
	3.1		Amenajare stații transport public	Presupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.
	3.2		Amenajare benzi dedicate transport public	Prioritizarea transportului public este importantă pentru creșterea vitezei operative, - un indicator esențial pentru atractivitatea serviciului.
	3.3		Amenajare depou	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, legată funcțional de un centru de management / administrativ
	3.4		Sistem de ticketing	Automate de taxare, validate / terminale de control, infrastructură și birou de ticketing
	3.5		Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 6 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (5-6 metri. 16-25 de locuri dintre care 9-15 pe scaune)
	3.6		Amanajare nod/hub park and ride	(nod intermodal) – componentă a sistemului de transport, care asigură schimbarea sigură și eficientă între mijloacele de transport sau deplasare: tren, transport public pe pneuri, auto (parcare) și mijloacele de mobilitate lentă.

Cumulul măsurilor sugerate cuprinde pachetul denumit “cu investiții”, scenariu în care proiectul integrat se implementează. Compararea situației actuale cu cea de peste 10 ani, atât cu investiții cât și fără se regăsește în analiza multi-criterială de la capitolul 3, prezentată explicit în tabelul următor



ANALIZA MULTI-CRITERIALA A SCENARIILOR ALTERNATIVE - PMUD TEIUS												
criterii esentiale de notare				valoare a ideală urmarită	metoda evaluării	unitate de masura	Valori absolute			Scor final		
INDICATOR	explicatie	valoare minima posibila	valoare maxima posibila				2022	2032 fara proiect	2032 cu proiect	2022	2032 fara proiect	2032 cu proiect
Accesul la cea mai apropiata statiile de transport public	distanta medie la statiile de transport public	395	1160	minim	evaluarea expertului	Metri	1160	1160	395	0.0	0.0	100.0
Densitatea traficului rutier	nr. vehicule ora/ora varf	3399	3869	minim	PMUD/ evaluarea expertului	nr. deplasari	3869	3598	3399	0.0	57.7	100.0
Poluarea	CO2 - gazul cu efect de sera	7459	10903	minim	calcul GES	t CO2	10903	8836	7459	0.0	60.0	100.0
Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	% calatorii TP - raportul modal	0	25.1	maxim	PMUD/ evaluarea expertului	% din totalul deplasarilor	0	0	25.1	0.0	0.0	100.0
Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor propuse spre implementare	0	8.3	maxim	conform PUZ	Km	0	3	8.3	0.0	36.1	100.0
	Rating(score) final mediu-ponderal pentru fiecare scenariu:									0	30.76431	100



## Analiza riscurilor

Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:

- **Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene):** Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin „Prioritatea de investiție 3.2.- “Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă”. Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor” reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a orașului Teiuș în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.
- **Valori neconforme ale costurilor de implementare:** PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu exsistă studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent în alte locații similare.
- **Reticența cetățenilor față de măsurile propuse:** Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.
- **Nerespectarea graficului de timp prevăzut;** Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.



## 6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Așa cum se observă din cele prezentate anterior, există anumite disfuncționalități/probleme care afectează mai multe dintre criteriile analizate. Acest aspect poate fi utilizat pentru realizarea unei prioritări a disfuncționalităților respective.

Astfel, principalele probleme care trebuie rezolvate prin intermediul proiectelor/măsurilor propuse în Planul de Mobilitate Urbană a Orașului Teiuș, în ordinea priorității lor, sunt următoarele:

- Problemele legate de transportul public:
  - inexistentă unui serviciu de transport public în comun,
  - nivelul scăzut al gradului de atractivitate și al siguranței (cu impact direct asupra numărului de utilizatori),
  - utilizarea de către firmele private de vehicule cu combustibil convențional (cu efect asupra mediului)
- Problemele legate de calitatea mediului:
  - nivelul mare al poluării datorate utilizării autoturismelor proprii,
  - inexistența unor măsuri care să promoveze electromobilitatea
- Probleme legate de modurile de transport:
  - nivelul mare al deplasărilor cu autoturismul propriu,
  - nivelul redus al pistelor de biciclete și zonelor pietonale,
  - lipsa unor stații intermodale și a unor parcări park-and-ride.
- Probleme legate de infrastructura rutieră:
  - necesitatea reabilitării și extinderii acesteia,
  - Creșterea numărului de parcări rezidențiale/publice,
  - organizarea circulației,
  - Creșterea siguranței pietonilor prin lățirea trotuarelor, asigurarea unor traversări sigure a arterelor rutiere.

—

Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Teiuș propune o viziune, obiective și măsuri, materializate într-o serie de proiecte ce au rolul de a diminua sau elimina disfuncțiile identificate și evidențiate anterior, la nivelul mobilității urbane. În continuare sunt prezentate direcțiile de acțiune și proiectele, clasificate pe tipurile solicitate, urmând ca acestea să fie grupate în scenarii în Capitolul 7.



## 6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Denumire subproiect	Descriere	Defalcare calcul	Total M €
Amenajare stații transport public	Presupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.	22 bucăți *10000€/buc	0,22
Amenajare benzi dedicate transport public	Prioritizarea transportului public este importantă pentru creșterea vitezei operative, - un indicator esențial pentru atraktivitatea serviciului.	0 km*200000 €/km	0
Amenajare depou	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, administrativ	900000 €	0,9
Sistem de ticketing	Automate de taxare	5 bucăți * 1000€/buc	0,191
	validatoare / terminale de control	16 bucăți * 1000 €/buc	
	infrastructură și birou de ticketing	1 ans* 125000 €	
Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mica (5-6 metri. 16-25 de locuri dintre care 9-15 pe scaune)	6 buc * 500000 €	3
Amanajare nod/hub park and ride	(nod intermodal) – componentă a sistemului de transport, care asigură schimbarea sigură și eficientă între mijloacele de transport sau deplasare: tren, transport public pe pneuri, auto (parcare) și mijloacele de mobilitate lentă.	0 ans*1 M €	0



## 6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

S-au considerat masuri operaționale acele proiecte care implica diferiti actori locali si o implementare mai complexa, urmand ca functionarea lor sa necesite gestiune si management continuu post-implementare. Astfel, proiectele conexe mobilitatii alternative autoturismului sugerate sunt:

Denumire sub-proiecte componente		Descriere	Defalcare calcul
1.1	Transport public urban in Teiuș	Realizarea statiilor cu facilitatile si dotarile necesare	Amenajare totemuri informative cu identitatea(logo-ul) operatorului, harta cu rutele si destinațiile posibile precum si orele/frecventele de operare; Implementarea afisajelor digitale cu informare controlata centralizat, pentru afisarea dinamica a timpilor de așteptare si a urmatoarelor plecari
		Achiziționarea de 6 autobuze urbane ecologice de capacitate mica (5-6 metri. 16-25 de locuri dintre care 9-15 pe scaune)	6 buc * 500000 € = 3 M €
		Reconditionarea si accesibilizarea strazilor degradate destinate operarii regulate a transportului public	Reabilitarea strazilor degradate si modificarea profilului acestora prin accesibilizarea spatiului dedicat pietonilor si realizarea de alveole pentru statiile de transport public costul variaza cu distanta si latimea profilului stradal vizat 1.5-4km x 0.8-1.5-2 M €/km



### 6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

- S-au propus un număr de măsuri și proiecte pentru toate modurile de deplasare.
- Pentru un maxim de efect și beneficiu, PMUD sugerează implementarea unui singur proiect integrat, cu componente din multiple domenii ale transporturilor. Fișa proiectului se regăseste în capitolul „Anexe”.
- Pentru o bună desfășurare a proiectelor, municipalitatea are de urmat următoarele aspecte organizaționale:
  1. Înființarea serviciului de transport public.
  2. Pregătirea delegării acestuia și a contractului de servicii publice.
  3. Impunerea unei politici de parcare cu taxarea staționării în zona centrală.
  4. Pregătirea poliției locale pentru asigurarea disciplinei pe pistele de biciclete propuse.

Trasee propuse		lungime (km)		durata (min)	LUNI – VINERI								WEEKEND SI SARBATORI LEGALE					
					5:00-8:00		8:00-13:00		13:00-19:00		19:00-24:00		6:00-8:00		8:00-20:00		20:00-22:00	
T1	Petelca/Capud - Gara CFR	9.77	19.54	60"	2	30"	1	60"	2	30"		120"	1	120"	1	60"	1	120"
T2	Beldiu - Octavian Goga	6.74	13.48	60"	2	30"	1	60"	2	30"		120"		120"	1	60"		120"
Frecvența cumulată pe trunchiul comun					15"		30"		15"		60"		60"		30"		60"	
Rezerva					1		1		1		1		1		1		-	-
Total flota					5		3		5		2		2		3		1	



## 6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

Desi se vizeaza anumite proiecte si actiuni la nivel judetean, regional si chiar national privind infrastrctura rutiera, inclusiv prin PNLD, PMUD nu prevede masuri si directii de actiune la alt nivel decat local, în perimetru UAT-ului.

### 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană;

Deși se vizeaza anumite proiecte si actiuni la nivel județean, regional și chiar national privind infrastrctura rutiera, inclusiv prin PNLD, PMUD nu prevede masuri si directii de actiune la alt nivel decat local, în perimetru UAT-ului. Se menționează în cele ce urmează proiectele, direcțiile de acțiune și măsurile pe care UAT-ul le are în vedere, conform informărilor Autorității contractante.

Prin realizarea investițiilor, se urmăresc îndeplinirea următoarelor funcții:

- creearea unui corridor de mobilitate
- corelarea proiectului cu investițiile existente din zonă

Beneficiarul a stabilit următoarele criterii clare în vederea soluționării nevoii:

- Dimensionarea sistemului rutier, respectiv
- Dimensionarea structurii ce urmează a fi proiectată pentru trotuarele pietonale, respectiv
- Dimensionarea structurii ce urmează a fi proiectată pentru pistele velo,  
Considerând datele reale de trafic, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani.

### 6.4.2. La scară localităților de referință;

Prin realizarea obiectivelor de investiții, se urmăresc:

- Creearea unor coridoare de mobilitate urbană și de deplasări nemotorizate (velo și pietonale) urmărindu-se siguranța rutieră urbană
- Îmbunătățirea infrastructurii rutiere cu rol substanțial în dezvoltarea zonei, prin amenajarea intersecțiilor cu străzile adiacente, racordarea lucrărilor proiectate la cotele existente și refacerea sistemului rutier în zonele afectate de lucrări
- Sporirea siguranței prin asigurarea soluțiilor pentru managementul traficului
- Îmbunătățirea spațiilor publice urbanis și a calității vieții prin asigurarea unui sistem de iluminat performant și a unui sistem de supraveghere video
- Diminuarea emisiilor GES, prin crearea de aliniamente de arbori și zone verzi
- Amplasarea elementelor de mobilier urban pentru creșterea atractivității spațiilor amenajate (băncuțe, coșuri de gunoi, etc)

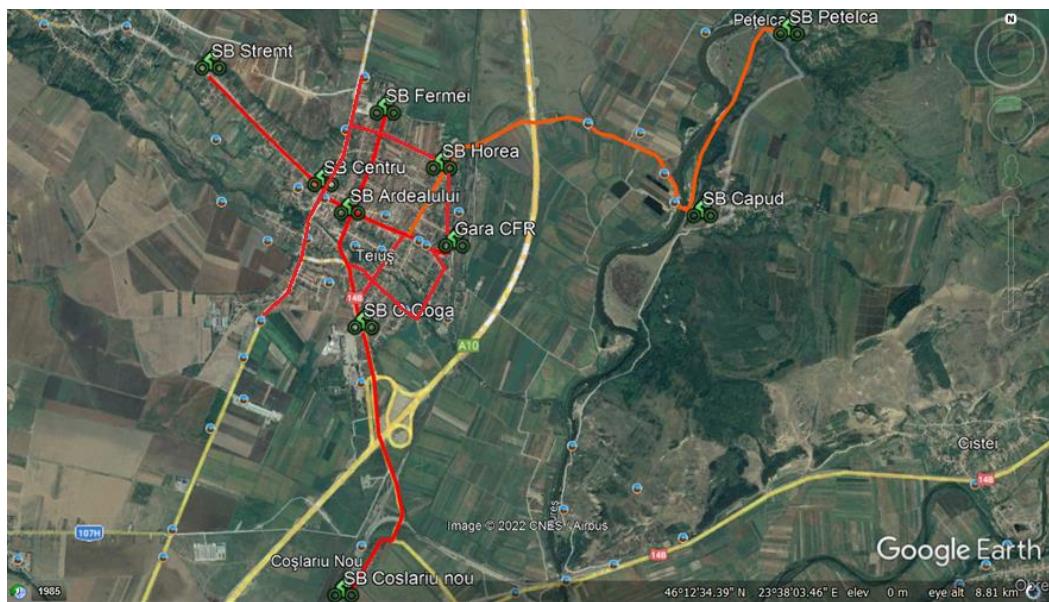


Elaboratorul PMUD a primit următoarele trasee care au fost discutate cu urbanistii, cu persoane din cadrul primariei pentru corelarea cu unele proiecte in desfasurare sau care urmeaza sa se implementeze.

Viziunea beneficiarului asupra sistemului de transport public



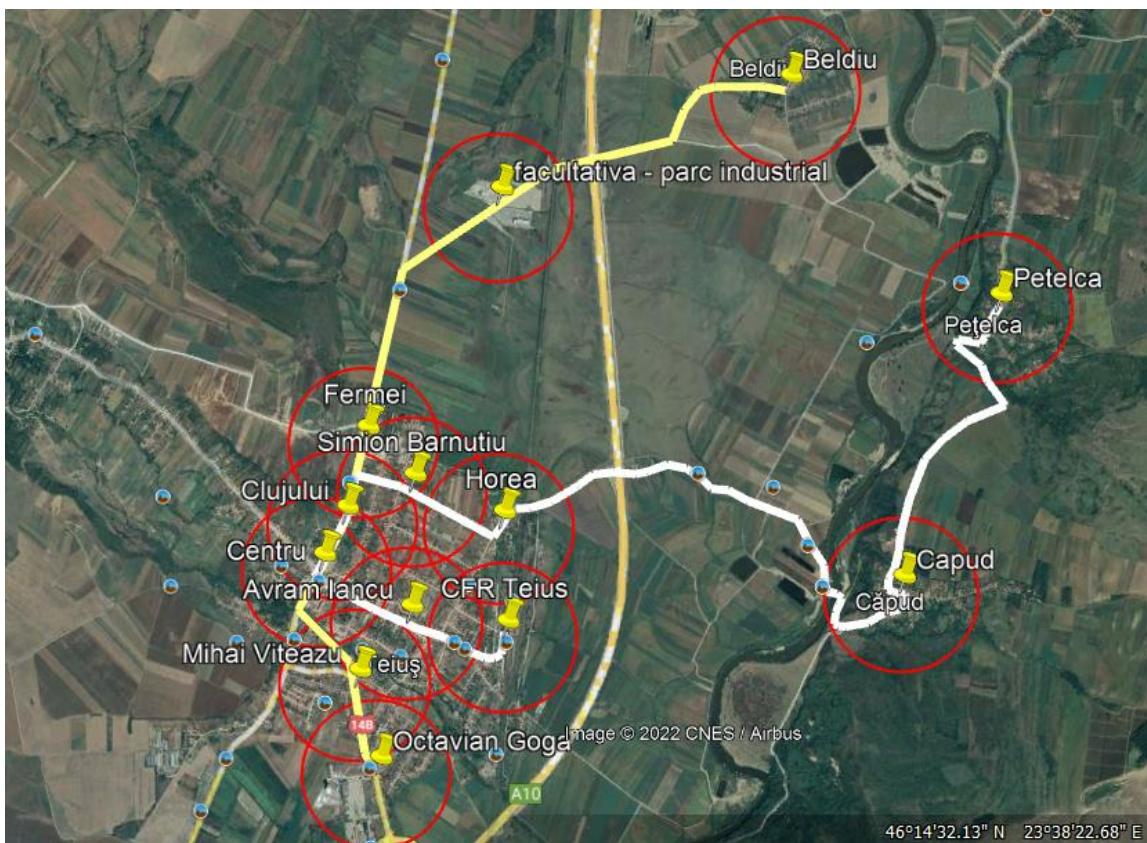
Viziunea beneficiarului asupra sistemului piste velo



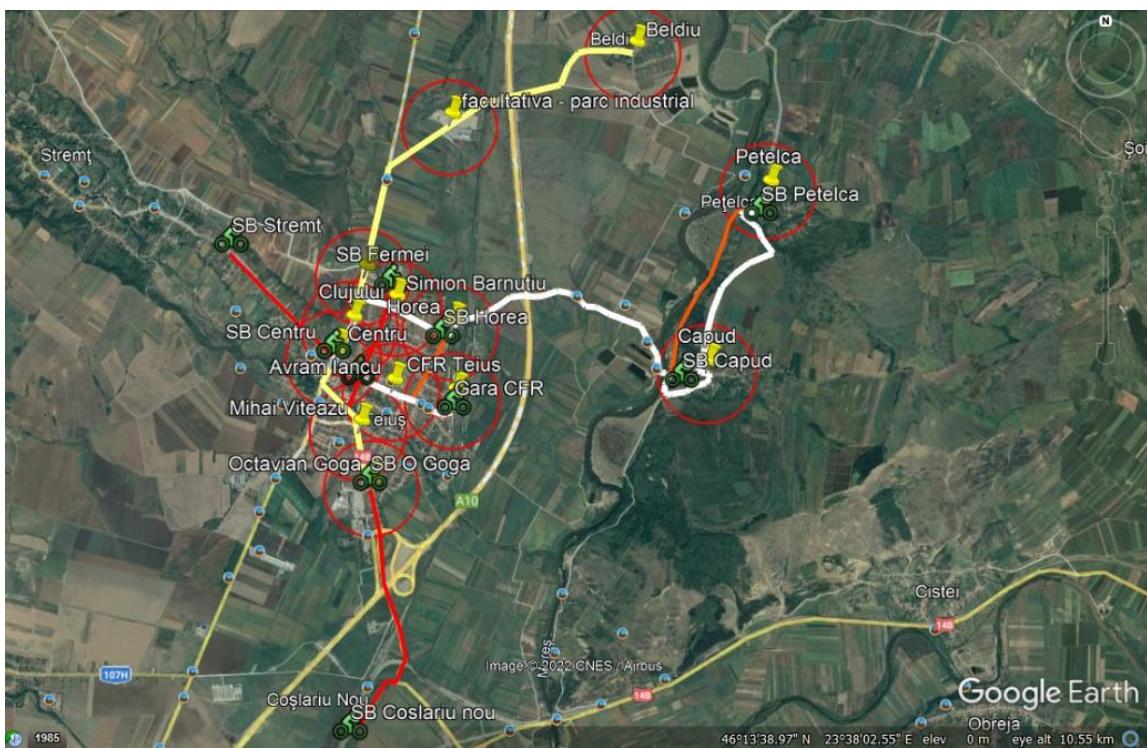
Sursa: Primăria Orașului Teiuș, KNM Concept



Recomandările elaboratorului asupra sistemului de transport public:



Recomandările elaboratorului asupra sistemului de piste velo:





#### 6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Zona specifică din cadrul ariei acoperite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Teiuș identificată ca prezentând aspecte complexe legate de transportul intermodal este gara și spațiul aferent. Aceasta prezintă un flux considerabil de călători ai sistemului feroviar, precum și un număr de parcări auto.

Datorită acestor caracteristici, zona prezintă toate premisele implementării unei stații intermodale, prin care să se asigure transferul mai facil al călătorilor între diverse moduri de transport și atragerea acestora spre utilizarea transportului în comun, dacă s-ar opera, în defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamică asupra conexiunilor disponibile.

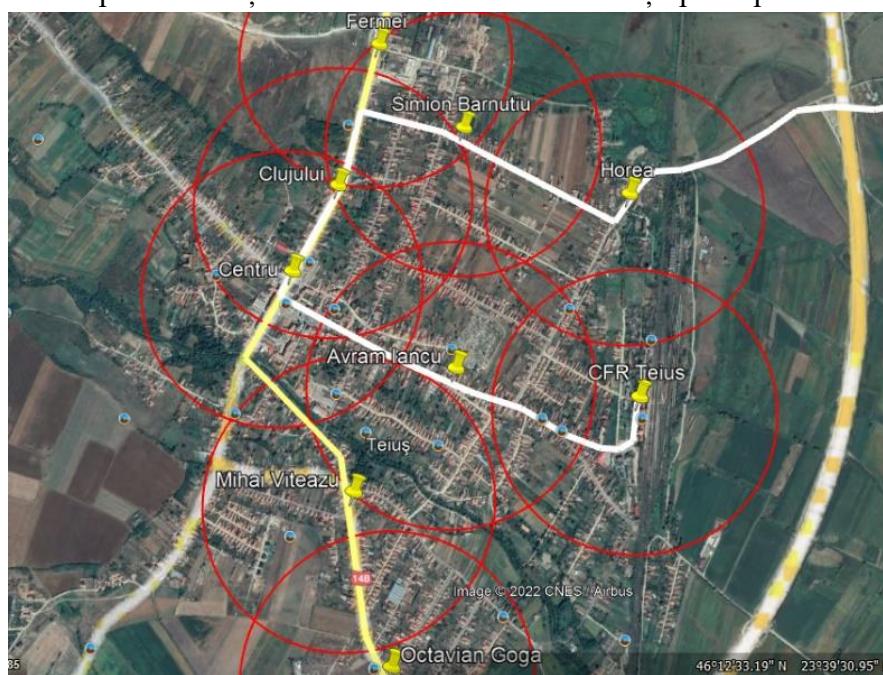
De asemenea, în zona respectivă se va avea în vedere și asigurarea accesului în siguranță cu bicicleta, prin crearea infrastructurii necesare (piste de biciclete) și o stație de bike-sharing, astfel încât acest mod de transport să fie adăugat celorlalte deja disponibile.

Proiectul va fi corelat cu alte măsuri, respectiv:

- reorganizarea circulației în zonă
- extinderea zonelor pietonale
- organizarea infrastructurii necesare funcționării unui traseu auto nou pentru transportul public local
- realizarea de piste de biciclete
- realizarea unei stații de bike-sharing
- amenajările peisagistice

In pofida spațiului suficient disponibil, a tipicității problemelor, precum și a soluțiilor disponibile facil, acest areal trebuie tratat ca o zonă complexă, măsurile specifice fiind simple și ușor de implementat, cu numeroase aplicări de succes în alte similare.

Detaliu cu amplasarea stațiilor în zona centrală a localității principale





## 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

### 7.1. Eficiență economică

Lista de indicatori avută în vedere este:

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

### 7.2. Impactul asupra mediului

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

Indicatorii măsuраti sunt:

- ✓ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: calculul emisiilor de CO<sub>2</sub>
- ✓ Reducerea emisiilor toxice: calculul emisiilor de NO<sub>x</sub>
- ✓ Reducerea nivelului de zgomot asupra populației: procentul din populație pentru care se diminuează nivelul mediu de zgomot în urma diminuării volumului de trafic cu 50%.
- ✓ Reducerea consumului de energie: calculul consumului total de energie
- ✓ Creșterea utilizării a transportului nemotorizat și a transportului public: ponderea cea mai mare pentru transportul public, deplasările pietonale și cu bicicleta
- ✓ Îmbunătățirea mobilității pe distanțe scurte (nemăsurabil)

Prin măsurile propuse prin acest proiect se vor putea realiza atenuarea efectelor negative asupra mediului, asigurând astfel Orașului Teiuș o serie de avantaje:

- ✓ Îmbunătățirea calității aerului pe aria pietonală
- ✓ Reducerea emisiilor toxice cauzate de trafic
- ✓ Contribuția la reducerea producerii gazelor cu efect de seră pe arealul în discuție
- ✓ Scăderea riscului de apariție a problemelor respiratorii asociate cu poluarea atmosferică
- ✓ Creșterea confortului și a calității vieții prin atenuarea poluării fonice
- ✓ Încurajarea activității în aer liber și beneficii pentru sănătate prin sprijinarea ciclismului
- ✓ Protecția resurselor de apă și a solului prin eliminarea acțiunilor distructive precum aplicarea pesticidelor și insecticidelor în vecinătatea portunii de carosabil
- ✓ Conservarea solului contribuie la împiedicare bioacumularii substanțelor toxice în organisme
- ✓ Împiedicare eroziunii solului implică reducerea drastică a apariției inundațiilor
- ✓ Minimizarea modificării comportamentului animalelor că rezultat al acțiunii antropice din zonă sporește integrarea acestei zone într-un areal extins al distribuției speciilor, în care schimbul de informații, energie și indivizi nu este lezat, ceea ce sprijină diversitatea genomică animală în interiorul unei specii



### 7.3. Accesibilitate

Timpul de călătorie ia în considerare timpul de intrare/ieșire din zona de trafic, timpii de transfer, precum și timpul de deplasare. Deficiențele potențiale de accesibilitate derivă din: lipsa legăturilor rutiere directe, lipsa oportunităților de parcare, lipsa liniilor de transport public (directe), distanțele mari până la stația de transport în comun și necesitatea transferului de pe o linie pe alta, dar și din capacitatea redusă de circulație (toate acestea conducând la tempi de așteptare).

Indicatorul obținut este “Accesibilitatea la cea mai apropiată stație de transport public” analiza, cu ajutorul unei analize multi-criteriale pentru a pune în evidență importanța implementării proiectelor conexe mobilității în viitor, vizibil la cap. 10 – anexe.

### 7.4. Siguranță

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

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

- ✓ numărul suplimentar treceri de pietoni semaforizate;
- ✓ intersecții semaforizate;
- ✓ lungimea infrastructurii pentru biciclete;
- ✓ numărul pasajelor (noi) pietonale peste calea ferată
- ✓ km de rețele pietonale.
- ✓ Numărul de persoane care circulă cu bicicletele și pe jos

### 7.5. Calitatea vieții

Mobilitatea, prin implicațiile ei, este un factor decisiv al calității vieții urbane. Indicatorii relevanți despre aceasta sunt:

- Timpul petrecut călătorind.
- Siguranța în deplasare.
- Accesibilitatea deplasărilor urbane.
- Poluarea aferentă deplasărilor motorizate.
- Etc.

Cuantificarea acestor indicatori s-a încercat în analiza multi-criterială, prezentată amănunțit în capitolul 3.



## 8. P.M.U.D. – Componenta de nivel operațional (etapa II)

### 8.1 Cadrul pentru prioritizare proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

#### 8.1.1 Cadrul de prioritizare

Dată fiind interdependența și sinergia diferențierelor măsuri și mijloace de transport, este util să prioritizăm anumite măsuri în defavoarea aloră, când acestea depind unele de altele.

Analiza multi-criterială descrisă în capitolul 3 cuantifică impactul măsurilor sugerate, rezultând o prioritate sporită pentru întreg pachetul de măsuri sugerat de PMUD.

#### 8.1.2 Prioritățile stabilite

Ca principale priorități, se dorește:

- Reducerea numărului de deplasări motorizate în oraș
- Sporirea siguranței și accesibilității
- Oferirea de alternative atractive autoturismelor
- Scăderea implicită a gazelor cu efect de seră ( $CO_2$ )

PMUD sugerează implementarea unui proiect cu măsuri integrate care, prin sinergia măsurilor, să grăbească atingerea acestor deziderate.

## 8.2 Planul de acțiune

### 8.2.1 Intervenții majore asupra rețelei stradale

Astfel de intervenții se sugerează strict ca și componente ale măsurilor conexe transportului public, regăsite mai jos.

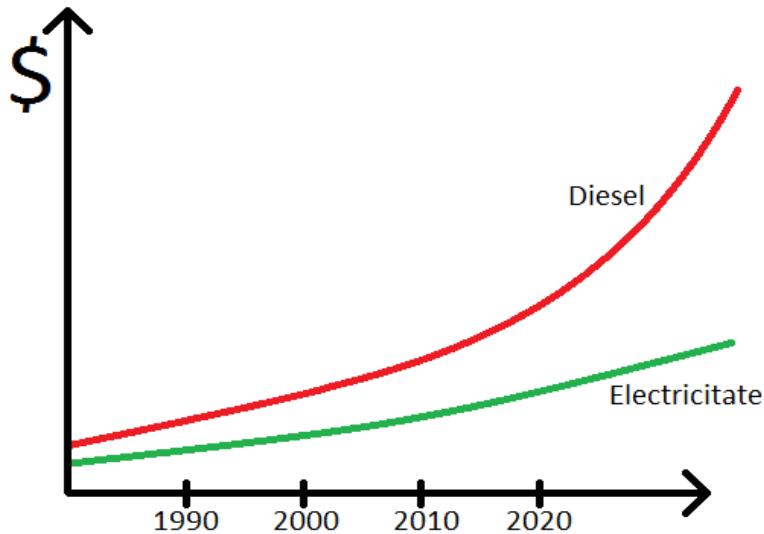
### 8.2.2. Transport public

Denumire sub-proiecte componente		Descriere	Defalcare calcul
1.1	Transport public urban in Teiuș	Realizarea stațiilor cu facilitățile și dotările necesare	Amenajare totemuri informative cu identitatea(logo-ul) operatorului, harta cu rutele și destinațiile posibile precum și orele/frecvențele de operare; Implementarea afișajelor digitale cu informare controlată centralizat, pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări
1.2		Achiziție flota autobuze ecologice	Achiziționarea de 6 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (5-6 metri. 16-25 de locuri dintre care 9-15 pe scaune)
1.3		Reconditionarea și accesibilizarea străzilor degradate destinate operarii regulate a transportului public	Reabilitarea străzilor degradate și modificarea profilului acestora prin accesibilizarea spațiului dedicat pietonilor și realizarea de alveole pentru stațiile de transport public



## Oportunitatea implementării unui sistem de transport public electric/ecologic

Prețul curentului electric a avut o evoluție liniară, lentă. În schimb, datorită epuizării resurselor minerale, prețul motorinei este în continuă creștere;



- Investițiile inițiale în infrastructură și flotă sunt considerabile, însă durata de viață a troleibuzului/autobuzelor ecologice față de autobuzul conventional este simțitor mai mare, iar costurile de întreținere și exploatare sunt, în medie, cu 16% mai mici;
- Fondurile europene nerambursabile în transportul public sunt disponibile doar pt. dezvoltarea rețelelor și sistemelor de transport electric sau ecologic;
- Autobuzele cu motoare mai puțin poluante (Euro VI) au devenit foarte costisitoare, diferența între prețul de cost al unui astfel de autobuz și cel al unui autobuz ecologic fiind redusă considerabil.
- S-a constatat dezvoltarea mai rapidă, socio-economică, a zonelor deservite de către transport electric;
- Municipiile ce dispun de transport electric au prețul legitimațiilor de călătorie mai mici față de municipiile ce dețin exclusiv autobuze;
- Vehiculele electrice sunt dotate cu componente electronice (variator de tensiune sau inverter) ce permit recuperarea unei părți importante a energiei consumate;
- Se elimină posibilitatea furtului de combustibil.

Sistemul de transport cu troleibuzul/autobuzul ecologic este fiabil

- Troleibuzul/Autobuzul hibrid are o mobilitate foarte mare în trafic, datorată calităților motorului electric, permitând o pornire rapidă din stații sau intersecții, precum și abordare facilă a rampelor abrupte;



### 8.2.3. Transport de marfă

Transportul mărfurilor pe raza UAT Teiuș se poate împărți în două categorii:

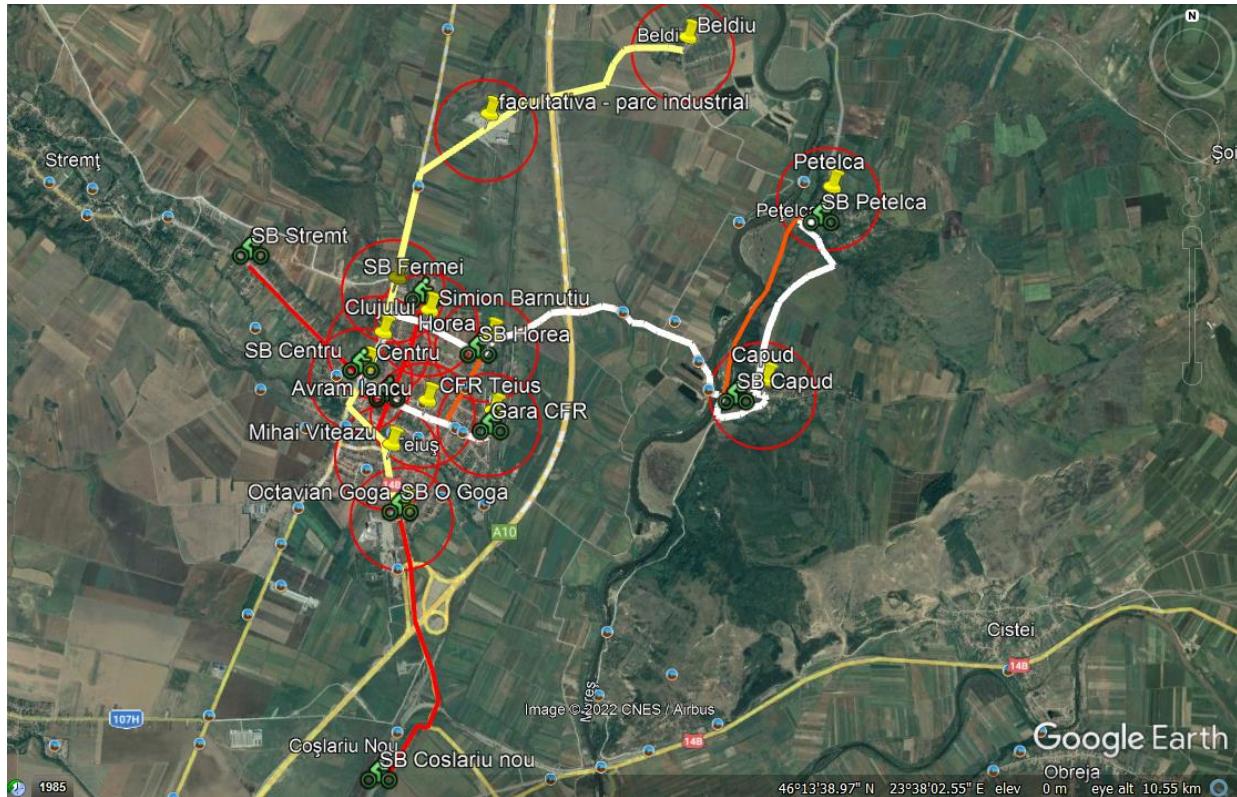
1. Marfă în tranzit – E **81** prezintă valori de trafic notabile care provoacă disfuncționalități sistematice pe axa est-vest a orașului și încarcă continuu principalele intersecții.
2. Încărcări/descărcări locale – Se remarcă un aflux de camioane în zona centrală, la numeroasele puncte comerciale locale. Acestea gărează frecvent pe marginea drumului și accentuează degradarea străzii în cauză, sporind poluarea și atmosferică locală. Deși nu se sugerează explicit ca măsură, realizarea unei soluții de evitare a staționării acestora în afara zonelor delimitate și stabilite ca atare și respectiv de descurajare a accesului cu marfă în UAT pe timpul zilei se recomandă.

În contextul degradării sistemului de transport feroviar autohton, procentul mărfurilor locale transportate cu trenul a devenit aproape nul, întreaga încărcătură fiind transportată cu mijloace de transport rutiere.



#### 8.2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Defalcare proiect			
Denumire sub-proiecte componente		Descriere	
1.1	Imbunatatirea calitatii si aducerea spatilor pietonale la standarde actuale	Amenajare trotuare	Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotarile aferente(mobilier urban, iluminat) la standarde actuale, pentru incurajarea mersului pe jos
1.2		Modernizarea trotuarelор degradate, dotarea acestora cu mobilier urban si inlaturare parcajelor invazive	Reconditionarea suprafetei si a anexelor trotuarelор din UAT-ul Teiuș, inlaturarea parcarilor invazive pe acestea si dotarea cu piese atractive de mobilier urban (banci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
1.3		Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)	Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonal, velo, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și pentru mașini (incl aprovizionare) – cu acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic.
1.4		Amenajare străzi pietonale	Realizarea unei strazi cu destinație exclusiv pietonala pentru legatura unor locații-reper – în special în zona centrală; pavarea adekvata si dotarea acestora cu mobilier urban specific - banci, , cosuri de gunoi si vegetatie specifica
1.5		Mobilier urban pentru pietoni	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcursului pietonal - cu piese atractive de mobilier urban(banci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
2.1	Retea strategica de ciclism cu dotarile aferente	Retea strategică de piste pentru ciclism	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu
2.2		Realizare sistem e-bike shareing	Presupune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing, cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere
2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 35-45 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate in zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice



### 8.2.5. Managementul traficului

Deși arealul studiat prezintă doar 2 semafore, iar camerele de supraveghetă traficul nu sunt conectate la un sistem inteligent (ITC) de control al traficului, se recomandă căutarea permanentă de noi soluții pentru urmărirea în timp real a variațiunilor fluxurilor de vehicule și a posibilelor probleme. Sugestia elaboratorului este de a extinde sistemul de supravegere și de a-l conecta la un sistem/server dedicat care să proceseze datele în timp real, gestionând semafoarele din oraș, dezvoltând o infrastructură locală de ITS.

### 8.2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

S-a stabilit că arealul prezintă zone de complexitate ridicată:

Stația CF Teiuș se află pe Magistrala 300, fiind un nod feroviar. Din Teiuș se ramifică linia 200A, ce face legătura între Teiuș și Vințu de Jos, practic legătura magistralei 200 cu magistrala 300. În prezent stația Teiuș este străbătută de un număr mediu de 44 trenuri de călători pe zi, dintre care 11 trenuri Inter Regio și un număr mediu de 16 trenuri de marfă.

Teiușul are legături directe cu mariile orașe ale țării, precum Timișoara, Arad, Deva, Alba Iulia, Cluj Napoca, Oradea, Satu Mare, Suceava, Iași, Brașov, Ploiești, Sibiu, Târgu Mureș, Craiova și București. Între Teiuș și Cluj Napoca există 11 perechi de trenuri pe zi, fiind cea mai deservită rută, Teiuș – Alba Iulia 8 perechi, iar între Teiuș și București există 5 perechi de trenuri pe zi. Din cele 33 trenuri regio, foarte multe au ca stație finală sau ca stație de formare stația Teiuș,



creând un nod feroviar artificial, acestea având destinații precum: Cluj Napoca, Simeria, Mediaș, Brașov, Sibiu, Târgu Mureș, Câmpia Turzii sau Sighișoara. Majoritatea trenurilor de călători sunt operate de către operatorul de stat CFR Călători, însă există și un număr de doi operatori privați: Interregional, având o pereche Cluj Napoca – Sibiu – Cluj Napoca, respectiv Transferoviar Călători, cu un tren Cluj Napoca – Câmpia Turzii – Brașov. Pe perioada lucrărilor feroviare desfășurate în imediata apropiere, stația Teiuș a fost tranzitată, cu oprire, de trenul internațional București – Viena, asigurând legătură directă. Aceste lucrări au fost însă și un mare dezavantaj, întrucât foarte multe trenuri au fost anulate pentru a facilita executarea lucrărilor. În perioada sezonului estival, Teiușul are un tren direct către Mangalia, respectiv din Mangalia către Teiuș.

Trenurile de marfă care tranzitează Teiușul sunt în principal trenurile cu combustibili ce merg de la Portul Constanța sau de la rafinăria Brazi către Cluj Napoca Est, Războieni sau către Tileagd. Alte trenuri care mai tranzitează stația Teiuș în mod regulat sunt navetele de la Ocna Dej, navetele de piatră de la Rupea și trenurile ce leagă frontiera Curtici de Suceava, la care se adaugă diferite trenuri de marfă ocazionale.

Din punct de vedere feroviar, Teiuș este foarte avantajat de faptul că în două din cele trei direcții ale căilor ferate ce tranzitează orașul linia a fost modernizată la standarde europene, pentru viteză maximă de 160 km/h precum și sisteme de eficientizare și siguranță maximă, fiind parte a Coridoului IV Pan European. Stația Teiuș nu a fost încă modernizată, însă sectorul Coșlariu – Cluj Napoca, în care este cuprinsă și stația Teiuș, este în faza de elaborare a studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic începând cu luna septembrie 2021, având un termen de execuție de 23 luni. După acest termen se așteaptă scoaterea la licitație pentru executarea lucrărilor, existând posibilitatea reală ca în 2027 să fie finalizate lucrările.

Din păcate la momentul actual stația Teiuș se află într-o stare avansată de degradare iar serviciile care ar trebui să existe în cadrul unei gări ce face funcție de nod feroviar sunt total absente (magazin alimentar non stop, restaurant / fast food), iar parcul amenajat în spatele gării, cu exponate feroviare nu este pus în valoare suficient.

### **8.2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare**

Nefiind cazul de zone complexe și deplasări urbane lungi, intermodalitatea în urbe este la cote neglijabile. Măsurile sugerate de plan doresc să ofere posibilitatea combinării a două sau mai multe mijloace de călătorie:

- Auto-bicicletă
- Transport public-bicicletă
- Auto-transport public
- Tren-bicicletă
- Tren-transport public



### 8.2.8. Aspecte instituționale

Procesul de atragere și implementare a fondurilor nerambursabile/rambursabile este unul dificil, dacă nu există consens și sprijin din partea comunității. Totodată la nivelul administrației locale este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate, de schimbare a mentalității administrației locale.

Ca și în alte comunități locale există mai mulți actori publici implicați, respectiv: Primăria Orașului Teiuș, Consiliul Local, Consiliul Județean, CFR Călători, CFR Marfă, Apele Române, CNADNR, Romsilva, APM-ul local, poliția rutieră, etc.

Pentru a se putea pune în aplicare proiectul privind amenajarea pistelor de ciclism/rută pietonală, este nevoie de o buna cooperare cu CNADNR.

Cooperarea cu reprezentanții CFR este un alt element esențial în punerea în aplicare a proiectelor care privesc trecerile de cale ferată sau modernizarea gării. Implicarea cetățenilor în luarea deciziilor și crearea unei platforme de comunicare cu toți factorii interesați sunt necesare pentru succesul planului.

Un element necesar este continuarea proiectelor, indiferent de conducerea politică. Susținerea din partea consiliului local este un factor important, acesta fiind necesar a susține și promova în comunitate proiectele de mobilitate urbană.

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

## 8.3 Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană (etapa III)

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



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

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

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

### **8.3.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D.**

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

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

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

Cooperarea instituțională este un subiect care trebuie tratat cu grijă. De exemplu, formarea unui parteneriat PMUD este o provocare pentru multe autorități de planificare. O lipsă de experiență în managementul proiectelor cu mai multe părți interesate, calendare incompatibile și diferențe în modurile de abordare a planificării transportului pot să crească complexitatea. Punerea de acord a opiniilor contradictorii este o sarcină necesară dar sensibilă de îndeplinit.



### 8.3.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Monitorizarea și evaluarea sistematică sporesc eficiența procesului de planificare și implementarea măsurilor, ajută la optimizarea folosirii resurselor și furnizează o bază de dovezi empirică pentru planificarea și evaluarea ex ante a măsurilor în domeniul transportului.

Echipa de monitorizare a PMUD va evalua aspecte precum: activități, rezultate, buget, patrimoniu, performanțele personalului angajat și implicit a autorităților locale, ipotezele formulate inițial.

Monitorizarea implementării proiectelor se va efectua prin intermediul indicatorilor stabiliți prin planul de față. În cazul înregistrării unor devieri în procesul de implementare se vor lua măsuri de corectare. Monitorizarea implementării se va realiza către Municipalitate, preferabil în cadrul unui grup mai larg de actori, o structură de evaluare care va avea în componență reprezentanții tuturor factorilor implicați în dezvoltare, precum a fost descris anterior.

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

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

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

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

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

Ca potențială abordare și în scopul definirii cu acuratețe a cadrului specific de organizare a grupului de monitorizare, mai întâi trebuie identificat setul de actori urbani relevanți pentru a fi



inclusi în mod direct în procesul de implementare a PMUD Teiuș. Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

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



## 9. Concluzie

Modificarea viziunii și abordării gestiunii deplasărilor sub orice formă trebuie să devină o prioritate pentru municipalitate. Prezentul document se poate reduce la 3 mari idei:

- **Orașul este al oamenilor, nu al mașinilor.**
- **Într-un oraș al oamenilor, se planifică pentru oameni, nu pentru trafiul auto.**
- **Un oraș bogat nu este unul în care toată lumea are mașini, ci unul în care toată lumea cu mașini alege mijloace alterante de deplasare.**



## 10. Anexe

### Chestionar on-line aplicat populației

PMUD Teiuș - Chestionar pentru cetățeni

<https://forms.gle/iZTXsMWqkgo5nWDJ6>

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Teiuș prevede o analiză completă a modului în care oamenii se deplasează în oraș și în afara lui, identifică provocările în materie de mobilitate cu care se confruntă localitatea și propune soluții pe termen scurt, mediu și lung care să asigure o dezvoltare sustenabilă, inclusivă și prietenoasă cu mediul.

Pentru ca acest plan să vină în întâmpinarea nevoilor și dorințelor cetățenilor, este esențială implicarea fiecărei persoane. Astfel pot fi identificate problemele la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în orașul dumneavoastră. Prezentul chestionar se adresează locuitorilor, celor care fac parte din viața citadină a orașului, în scopul identificării preferințelor de deplasare și ale aspectelor negative/pozitive în modul în care au loc deplasările în Teiuș.

Pentru a reuși să aflăm cât mai multe informații referitoare la cele de mai sus, vă invităm să alocați 10 minute pentru a răspunde la întrebările de mai jos. Informațiile sunt confidențiale și vor fi folosite strict în scop statistic de către echipa de proiect, pentru a propune soluții care să conducă la o mai bună mobilitate locală.

Vă mulțumim anticipat!”

### Chestionare fizice

La capitolul 3, în paragrafele despre colectarea datelor, se regăsește raportul chestionarului aplicat pe stradă de către echipa de elaborare. Concluziile acestuia sunt cât se poate de relevante și indică necesitatea măsurilor conexe mobilității urbane durabile



## Fișă de proiect integrat:

<b>Mijloace alternative de mobilitate in Teiuș</b>		
<b>Sector</b>	Ciclism, Mers pe jos, Transport Public	
<b>Descrierea Problemei</b>	<p>Deși distanțele mici și lipsa rampelor semnificative favorizează ciclismul urban de navetă, lipsa totală a infrastructurii dedicate și circulația intensă pe arterele principale descurajează majoritatea locuitorilor din utilizarea bicicletei și a turiștilor din a considera aducerea/folosirea uneia.</p> <p>Calitatea spațiilor pietonale lasă mult de dorit, atât din punct de vedere estetic cât și funcțional, majoritatea trotuarelor fiind degradate, iar pe multe bretele secundare lipsesc în totalitate. Suprafața multor trotuare este flancată de gropi și denivelări iar mobilierul urban specific care incurajază mersul pe jos lipsește în mare parte.</p> <p>Accesibilitatea este, de asemenea, îndoelnică, spațiile pietonale nefiind usor de parcurs de către persoanele în varsta, cu carucioare sau cu mobilitate redusă; Rampele lipsesc în multe locuri iar destinația unor trotuare a devenit sistematic cea de parcare pentru riverani. Trecerile de pietoni sunt puține, majoritatea prost iluminate iar multe locații importante sau dens locuite nu se găsesc în raza de captare a unei zebre.</p> <p>Trama stradală prezintă marcaje și treceri de pietoni degradate, greu vizibile și nesigure.</p> <p>Transportul public are o colta modală infimă, transportând o pondere mică raportat la potențialii călători. Localitățile Beldiu, Căpud, Coșlariu Nou, Petelca nu dispun de legături funcționale cu orașul. Transportul public în regim urban lipsește cu desăvârsire, neexistând stații pentru acesta. Stațiile existente sunt dotate impropriu, ticketingul lipsește și nu există un depou unde să se asigure facilitățile necesare unei operari și mențenanțe corecte, adecvate.</p>	
<b>Obiectiv Operational</b>	<p>Sporirea siguranței pe arterele rutiere pentru toți utilizatorii acestora în vederea reducerii numărului de accidente. Sporirea ponderii deplasărilor efectuate pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public în raza UAT-ului Teiuș în detrimentul deplasărilor cu autoturismul personal.</p> <p>Aducerea trotuarelor și altor suprafete pietonale la standarde ridicate de atracțivitate, siguranță și accesibilitate precum și extinderea considerabilă a zonelor pietonale. Implementarea unui sistem de transport public urban. Construirea unei rețele strategice de piste pentru ciclism și a unui sistem de biciclete publice.</p>	<b>Obiective Strategice PMUD relevante</b> Accesibilitate Siguranță Calitatea Vieții Eficiență economică Impact asupra mediului
<b>Descrierea Intervenției</b>	<p>Se au în vedere măsuri privind amenajarea unei rețele strategice de ciclism, separată de infrastructura stradală rutieră pe cât posibil, de circa -10 de km la înalte standarde, dotată cu rasteluri pentru parcarea bicicletelor.</p> <p>Intervenția implică și reamenajarea trotuarelor degradate și construirea unor noi unde acestea lipsesc, reamenajarea și pietonalizarea centrului precum și dotarea zonelor dedicate</p>	



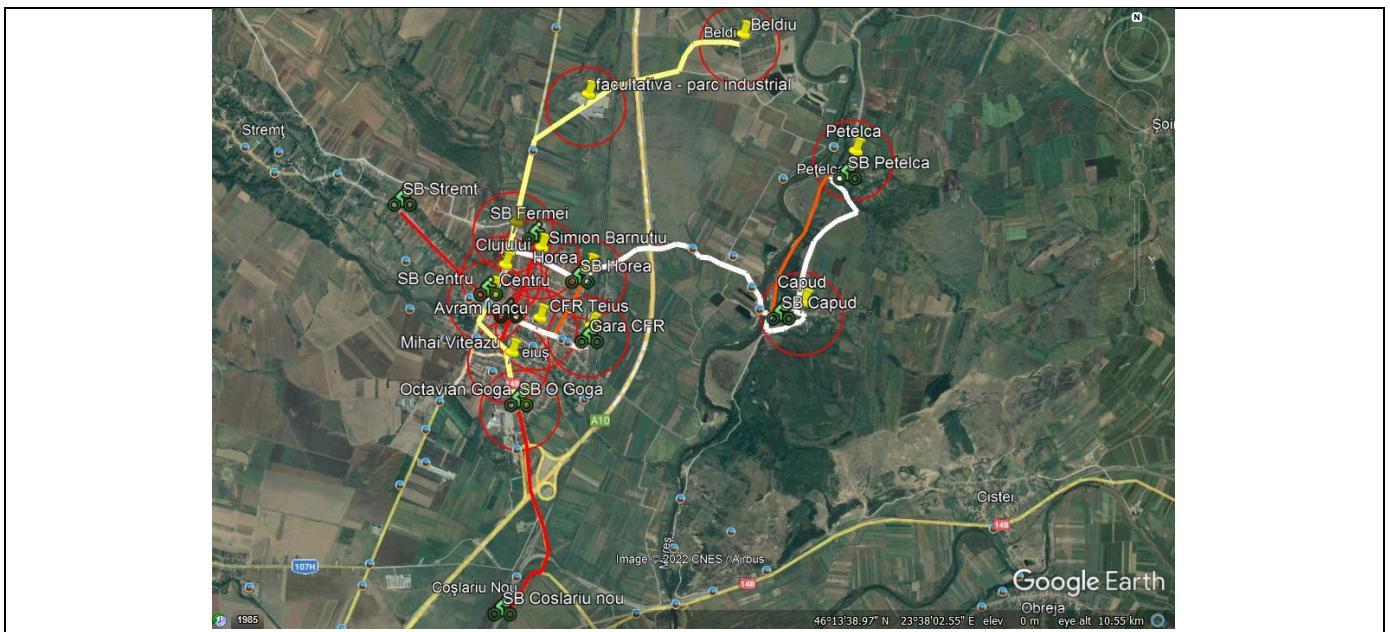
	<p>mersului pe jos cu mobilierul urban specific sporirii atractivității pietonale: bănci, rasteluri pentru biciclete, coșuri de gunoi, zone de vegetație specifică etc.</p> <p>Amenajarea stațiilor de transport public de pe raza UAT-ului Teiuș prin implementarea autotaxarii, disponerea de totemuri și afișaje digitale informative, modernizarea sau respectiv construirea adăposturilor atractive și a refugior/alveolelor stațiilor unde e cazul. Realizarea unui depou și achiziționarea a 5 autobuze electrice mici și infrastructura aferentă încarcării acestora, 5 stații de incarcare lente și 2 rapide.</p>

### Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2022	2022- 2025
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
15 mil Euro	POR 3.2/Buget local	Totii locuitorii, indeosebi navetiștii.

### Constrângeri și riscuri

Neimplementarea unui sistem funcțional de transport public va împiedica atragerea de noi călători în transportul public și va duce, pe termen lung, la creșterea ponderii călătoriilor efectuate cu autoturismul. Succesul sporirii ponderii ciclismului în deplasările urbane depinde de existența și respectiv calitatea infrastructurii dedicate bicicletelor și a mobilierului urban conex acesteia. Păstrarea unei planificări dedicate autoturismelor va spori semnificativ ponderea utilizării vehiculelor individuale, poluarea locală și ponderea accidentelor, facând alternativele precum mersul pe jos, ciclismul și transportul public neviabile.



#### Informații adiționale:

Măsurile sugerate implică reducerea utilizării autoturismului și realizarea accesului facil pentru riverani spre/dinspre centru cu transportul public, cu bicicleta sau pe jos, precum și realizarea unor zone de promenadă și ciclism cu siguranță sporită. Subproiectele integrate sugerate se regăsesc în tabelul de mai jos:

Mod de transport alternativ		Proiecte		Cost unitar	UM	Cant	Cost total
1	Mers pe jos și spații pietonale	1.1	Amenajare trotuare	0.3	km	4	1.2
		1.2	Modernizare trotuare	0.25	km	2.5	0.625
		1.3	Amenajare strazi 'shared space'	1.2	km	0.9	1.08
		1.4	Amenajare strazi pietonale	1.1	km	0.5	0.55
		1.5	Mobilier urban pentru pietoni	0.002	buc	100	0.2
2	Infrastructura pentru ciclism	2.1	Amenajare retea strategică piste ciclism	0.165	km	14	2.31
		2.2	Amenajare stații e-bike sharing	0.2	buc	10	2.4
			e-Biciclete pentru sistemul de închiriere	0.002	buc	200	
		2.3	Mobilier urban pentru ciclism	0.001	buc	75	0.075



		3.1	Amenajare statii transport public	0.01	buc	22	0.22
		3.2	Amenajare benzi dedicate transport public	0.2	km	0	0
		3.3	Amenajare depou	0.9	buc	1	0.9
3	Infrastructura si masuri pentru transportul public in comun		Infrastructura si birou ticketing	0.125	buc	1	
		3.4	Validatoare/terminale control	0.001	buc	16	0.191
			Automate de taxare	0.01	buc	5	
		3.5	Flota autobuze electrice	0.5	buc	6	3
		3.6	Amenajare nod/hub/park and ride	1.1	buc	0	0
	TOTAL PROIECT INTEGRAT (MEUR):						12.751