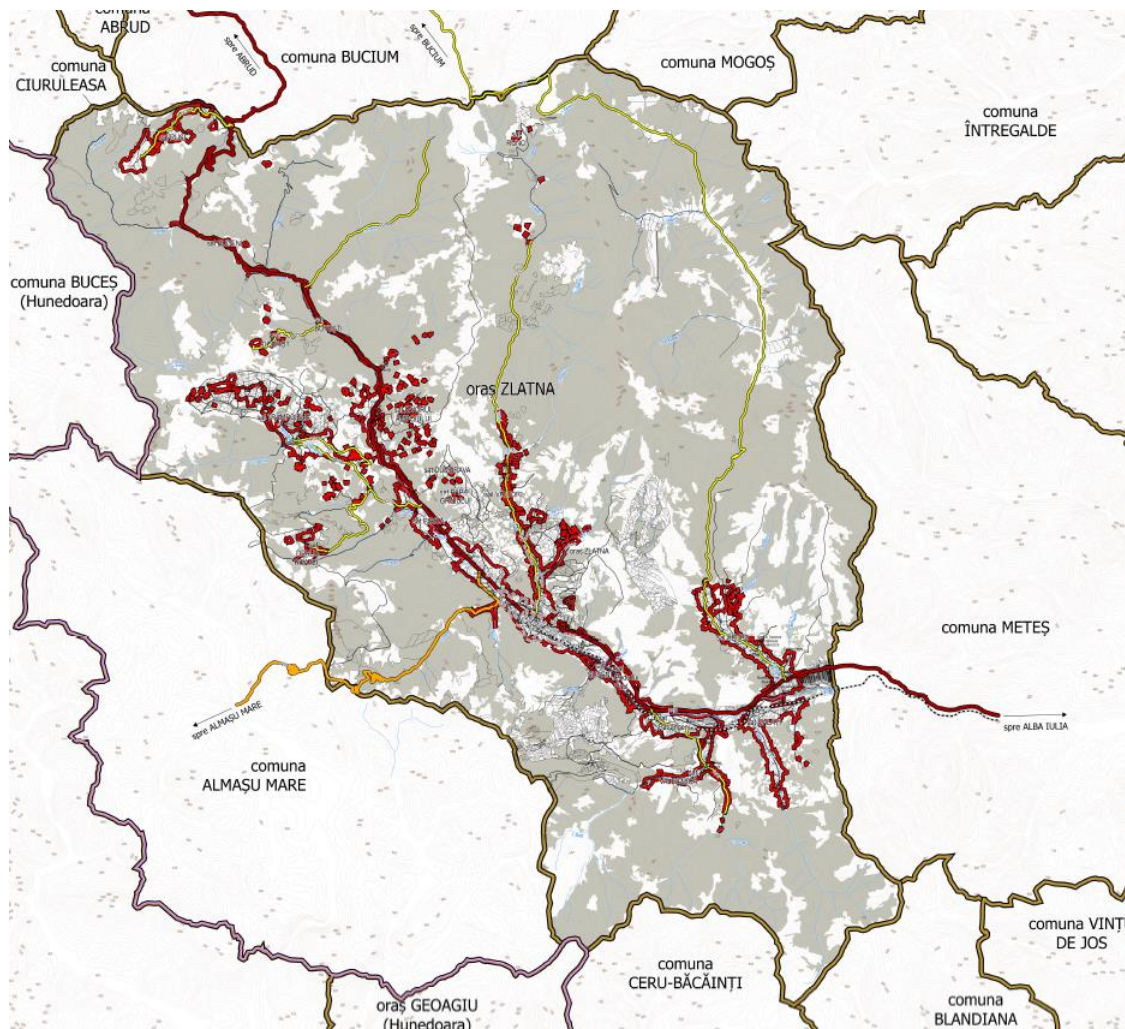


STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND MOBILITATEA ȘI TRANSPORTUL AFERENT PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL ORAȘULUI ZLATNA, JUDEȚUL ALBA



Denumire contract: Elaborare Plan Urbanistic General și Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, inclusiv în format GIS pentru orașul Zlatna, județul Alba

Beneficiar: ORAȘUL ZLATNA, JUDEȚUL ALBA

2024

LISTĂ DE SEMNĂTURI

BENEFICIAR: ORAȘUL ZLATNA

Zlatna, str. Piața Unirii, nr 1A, județul Alba

Cod fiscal : 4331031, e-mail: primariaoraszlatna@gmail.com

ELABORATOR: S.C. STRATEGII URBANE S.R.L.

bd. Independenței, nr. 2C/3, municipiul Baia Mare, jud. Maramureș

CUI: 46328090, J24/1089/2022, e-mail: strategiiurbane@yahoo.com

COLECTIV DE ELABORARE:

Manager proiect: urb. ing. geogr. Camelia FAUR

Șef proiect: Lect.dr.urb. Sebastian GUȚĂ

Expert Cadastru, geodezie și cartografie: ing. Bogdan Marian MARCHIȘ

Expert echipare edilitară: ing. urb. Florin SILAGHI

Expert Studii de teren: urb. ing. geogr. Camelia FAUR

Expert GIS : urb. ing. geogr. Camelia FAUR

Specialist în sociologie urbană și demografie: urb. ing. geogr. Camelia FAUR

Specialist în economie urbană: urb. Andreea PENE

Specialist în studii de istorie urbană: arh. urb. Doina BUBULETE

Specialist în căi de comunicații și transporturi: urb. Nicolae Alin CHIRAN

PROIECT NR.: 10/2024

CONTRACT NR.: 11873/21.06.2024

CUPRINS

I. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT	4
II. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE	10
1. Accesibilitate :	10
2. Transport rutier :	12
3. Transportul pe cale ferată :	16
4. Transport nemotorizat.....	16
5. Transportul Public	16
6. Transport de Marfă	17
III. EVIDENȚIEREA DISFUNȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILOR DE INTERVENȚIE	18
IV. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNȚIONALITĂȚILOR	20
V. PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE	22
VI. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	25

I. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT

1) Date generale:

Zlatna este un oraș situat în județul Alba care are în structura administrativă **un centru urban – orașul Zlatna și un număr de 18 sate subordonate administrativ**: Botești, Budeni, Dealu Roatei, Dobrot, Dumbrava, Feneș, Galați, Izvorul Ampoiului, Pârâu Gruifului, Pătrângenii, Pirita, Podu lui Paul, Runc, Ruși; Suseni, Trâmpoiele, Valea Mică și Vâltori. Este a patra-a localitate urbană din județul Alba după numărul de locuitori.

Orașul Zlatna este situat într-o **depresiune aflată între 2 lanțuri muntoase** - munții Metaliferi de origine vulcanică, cu vârful Jidov cu o înălțime de peste 900 m și de Munții Trascău, munți formați prin încrețire din care se remarcă vârful Dâmbău cu o înălțime de 1.369 m.

Principalul curs de apă care traversează orașul este Ampoiul, care are o lungime de aproximativ 50 km și se varsă în râul Mureș, în municipiul Alba Iulia. Lungimea totală a rețelei hidrografice care străbate teritoriul administrativ al orașului Zlatna este de aproximativ 88,5 Km, fiind tributară cursului superior al râului Ampoi.

Orașul est străbătut de **drumul național DN 74, fiind situat la 37 km față de municipiul Alba Iulia și la 35 km față de orașul Abrud**. Zlatna este punct terminal pentru drumul județean DJ 705, care face legătura cu județul Hunedoara prin Almaș și Geoagiu. Zlatna are legătură cu Alba Iulia și pe calea ferată Alba Iulia – Zlatna.

Suprafața administrativă a orașului Zlatna este de 26683 ha (266.83 kmp), iar a intravilanului existent este de 1343 ha.

Conform datelor prezentate de Institutul Național de Statistică, populația orașului Zlatna este la momentul de față de **7616 locuitori** (date INS 2024), **într-o ușoară scădere față de anul 2011 când au fost înregistrați 8347 locuitori** (scădere de 9% în ultimii 13 ani).

Orașul Zlatna se află în zona metropolitană și în zona funcțională a municipiului Alba Iulia.

Poziția orașului Zlatna în proximitatea Municipiului Alba Iulia este un factor de **influențare reciprocă** în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. Pe de altă parte, municipiul asigură locuri de muncă, servicii publice, facilități de agrement, sport, educație, cultură, loisir, transport etc, iar pe de altă parte, orașul Zlatna asigură spații pretabile pentru locuire, dar și pentru activități agricole, producție, servicii, de care poate beneficia municipiul.

Context european:

Unul din obiectivele europene este cel al **coeziunii teritoriale** care presupune dezvoltarea armonioasă și durabilă a tuturor teritoriilor bazându-se pe resursele și caracteristicile lor teritoriale. Pentru atingerea acetui obiective este necesară atingerea celor trei :

Politica de coeziune trebuie să fie axată pe zone funcționale, comunitățile rurale trebuie să fie implicate în procesul decizional, împreună cu orașele mari, în vederea redresării dezechilibrelor actuale în ceea ce privește calitatea vieții și capitalul uman și financiar.

Provocarea cheie este aceea de a **asigura o dezvoltare echilibrată și durabilă teritorială a UE** în ansamblu, în care orașele mici și mijlocii să contribuie la dezvoltarea policentrică, la furnizarea accesului la servicii, pentru zonele rurale înconjurătoare, evitându-se astfel depopularea rurală și asigurând faptul că aceste zone rămân locuri atractive pentru a trăi.

Context regional, național, județean, local:**Planul de Amenajare a Teritoriului Național:**

Conform **Planului de Amenajare a Teritoriului Național**, orașul Zlatna se încadrează în următoarele prevederi:

Lege 363/2006 privind **PATN - Secțiunea I - Rețele de transport**: Principala rețea de transport care străbate județul Alba este coridorul IV paneuropean. Acest coridor leagă centrul Europei (zona de est a Germaniei) de estul și sudul continentului, până la Istanbul și Salonic. O bună parte a acestei rețele de transport, care cuprinde atât trasee rutiere cât și feroviare traversează teritoriul României de la vest la sud și est. Coridorul IV paneuropean va traversa sudul județului Alba, la cca. 45 km de teritoriul administrativ al orașului Zlatna, pe traseul DN1 /E81 – DN7 /E68 și a magistralei CF Arad – Deva – Sibiu – Brașov – Ploiești – București. Aceste trasee sunt cuprinse în programul UE de realizare a unui sistem integrat de rețele rutiere și feroviare, sistemul TEN11 (Trans-European Network). În conformitate cu prevederile PATN – secțiunea I, un nou aeroport va fi construit în zona Alba-Iulia, iar cursul Mureșului va fi navigabil pe zona Arad, Deva, Alba – Iulia.



Fig. 1 – Extras PATN – Secțiunea I

Zlatna este un punct de confluență a unei importante rute de comunicație. Principalele artere de circulație care traversează zona permit o largă racordare la principalele artere naționale și europene prin intermediul DN 74, a DJ 705 și a liniei ferate Alba Iulia – Zlatna.

Existența DJ 705 (Geoagiu haltă/E1 – Geoagiu sat – Bozeș – Băcăia – Almașul Mare - Zlatna) cu lungime de cca. 48 km (din care 17,6 km pe teritoriul județului Alba) asigură un acces facil spre depresiunea Geoagiului și a localitățile din defileul Mureșului, Orăștie și Deva, precum și la coridorul paneuropean IV.

Potrivit PATN – Secțiunea a II -a Apa - orașul Zlatna necesită extinderi la rețelele de apă potabilă și canalizare menajeră.

Potrivit PATN – Secțiunea a III -a Zone protejate – în orașul Zlatna există următoarele rezervații naturale protejate: Calcarele de la Valea Mică, Cheile Caprei Feneș, Piatra Bulbuci Feneș.

Potrivit Legii 351/ 6 iulie 2001, privind aprobarea **Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități**, Zlatna este catalogată ca localitate urbană de rangul III, cu o populație totală de 9.254 de locuitori, fiind principalul catalizator al economiei zonei.

Potrivit PATN – Secțiunea a V zone de risc natural, teritoriul administrativ al orașului Zlatna se încadrează în zona 6 de intensitate seismică, pe scara MSK, cu pericol mediu de revenire de cca. 100 ani. Conform STAS 11100/1 – 77 perimetru cercetat face parte din zona seismică F , iar în conformitate cu prevederile

normativului P 100 – 92, privind proiectarea seismică acest areal are o valoare a coeficientului $K_s = 0,08$ și $T_c = 0,7$ sec.

Potrivit PATN – secțiunea VI – zone turistice, orașului Zlatna este încadrat ca unitate administrativă cu concentrare foarte mare de resurse naturale și antropice, însă care are probleme cu privire la infrastructura turistică.

Masterplanul de transport al României nu are prevederi care să afecteze teritoriul administrativ al orașului Zlatna.

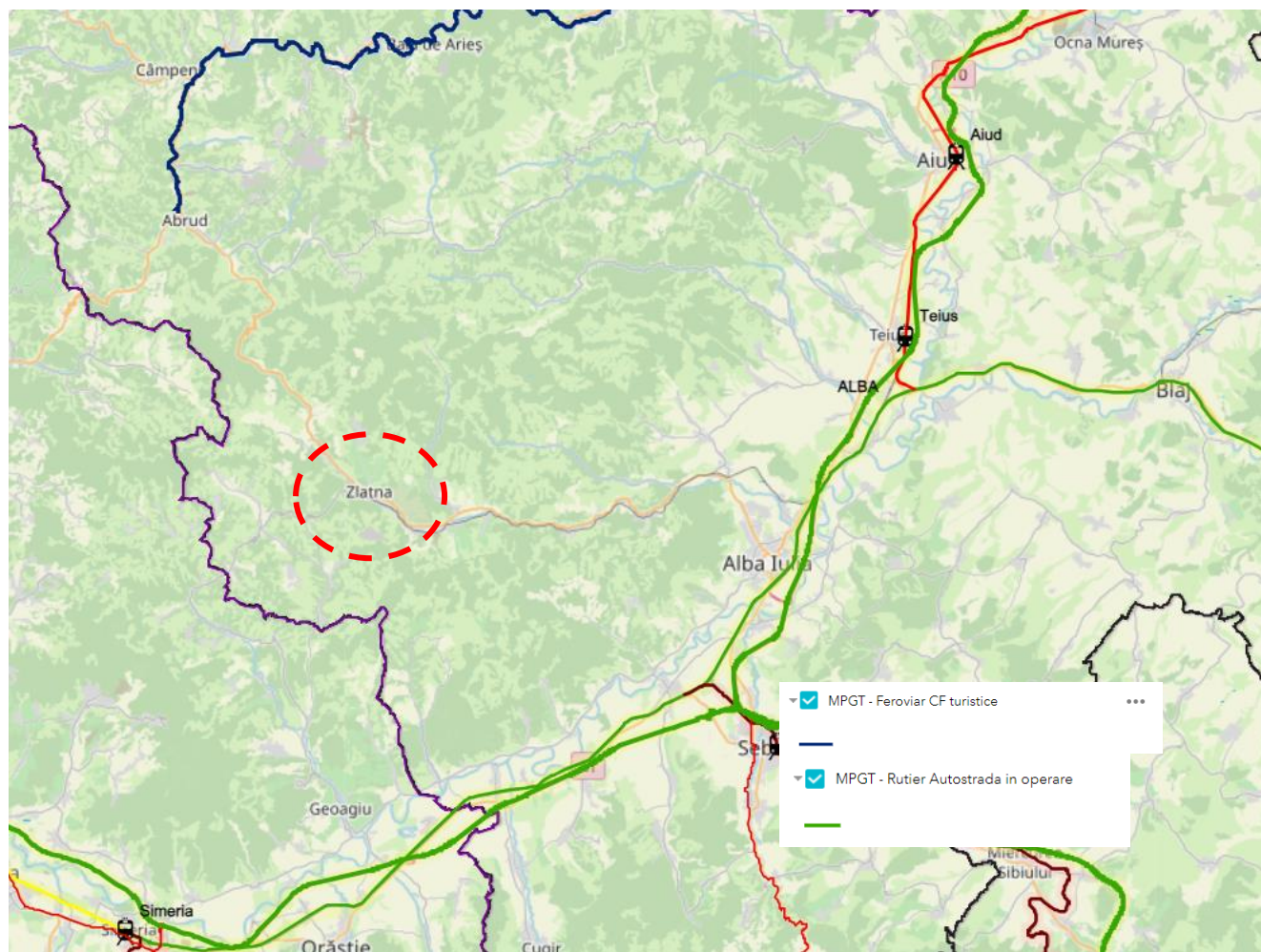


Fig. 2 - Extras din Masterplanul de transport.

Context județean:

Județul Alba este parte integrantă din Regiunea de dezvoltare Centru, fiind poziționat pe locul al treilea în cadrul acesteia (18,3% din total) din punct de vedere al dimensiunii teritoriale.

Din perspectivă administrativ-teritorială, componența acestuia se prezintă astfel: 4 municipii (Alba Iulia, Aiud, Blaj, Sebeș), 7 orașe (Abrud, Baia de Arieș, Câmpeni, Cugir, Ocna Mureș, Teiuș, **Zlatna**), 67 de comune și 656 de sate. La nivel regional, județul Alba prezintă cel mai mare număr de sate, fiind poziționat pe locul al doilea în ceea ce privește numărul de comune (după județul Mureș). Populația județului este de cca. 367760 de locuitori, din care circa 60% aveau domiciliul în așezări urbane (INS, tempo online).

Județul Alba are în structura rețelei de localități un pol regional de dezvoltare (municipiul Alba Iulia), **patru poli interregionali de dezvoltare** (Municipiul Aiud, Municipiul Blaj, Municipiul Sebeș, Orașul **Zlatna**), cinci poli locali de dezvoltare (Orașele Teiuș, Ocna Mureș, Abrud, Cugir, Baia de Arieș) și un centru de creștere (Comuna Arieșeni).

Zona urbană funcțională a municipiului Alba Iulia, reședință de județ, este cea mai extinsă, cuprinzând atât comunele învecinate (Ciugud, Sântimbru, Vințu de Jos, Meteș, Ighiu), cât și comune aflate la distanțe mai mari, precum Berghin, Mihalt, Cricău, Galda de Jos, Stremț, la care se adaugă orașele **Zlatna** și Teiuș.

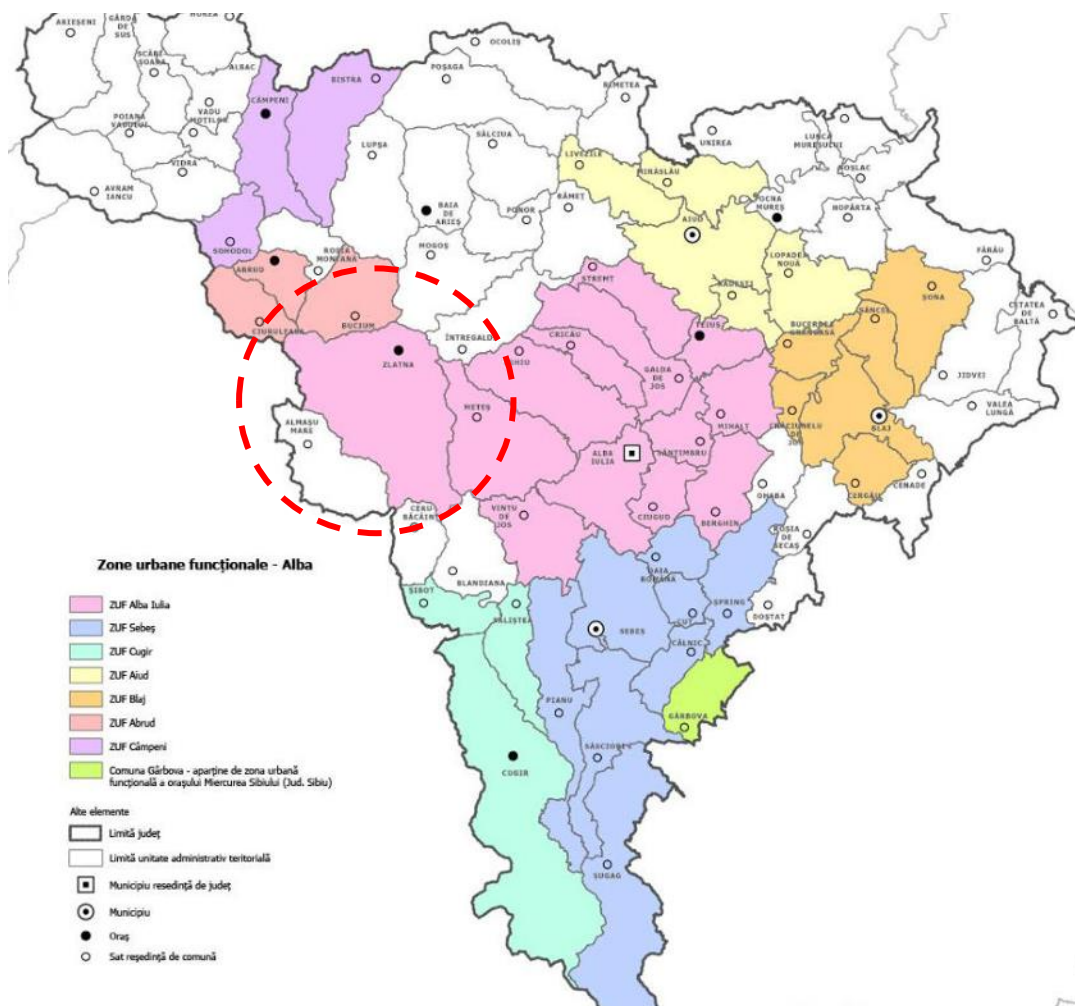


Fig. 3 - Poziția orașului Zlatna în cadrul zonei urbane funcționale Alba Iulia.

Conform legii, **zona metropolitană Alba Iulia** este formată din 23 de UAT-uri, prin contopirea celei mai mari părți din zonele urbane funcționale ale reședinței de județ și a municipiului Sebeș. Aceasta cuprinde Municipiile Alba Iulia și Sebeș, orașele Teiuș și Zlatna și comunele: Berghin, Blandiana, Călnic, Ciugud, Cricău, Cut, Daia Română, Galda de Jos, Ighiu, Întregalde, Meteș, Mihalț, Pianu, Săliștea, Săsciori, Sântimbru, Stremț, Șpring, Vințu de Jos.

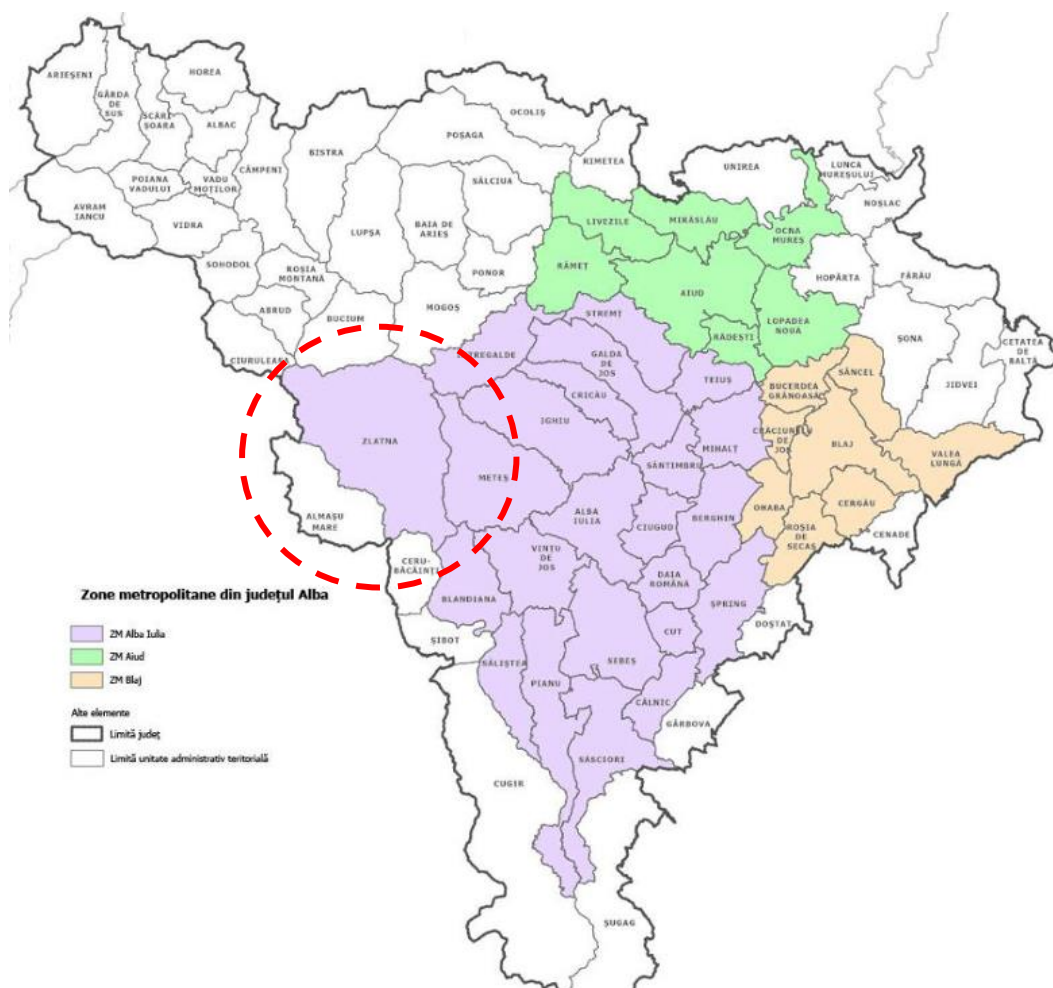


Fig. 4 – Poziția orașului Zlatna în cadrul zonei metropolitane Alba Iulia. Sursa: Extras PATJ Alba.

Definirea zonei periurbane Zlatna:

Teritoriul periurban al orașului Zlatna este compus din UAT-urile Bucium, Mogoș, Întregalde, Meteș, Blandiana, Ceru-Băcăint, Geoagiu (HD), Almașu Mare, Buceș (HD) și Ciuruleasa. Legătura cu zona periurbană se realizează pe cale rutieră, respectiv pe DN 74, DJ 705 și rețeaua de drumuri comunale, respectiv pe cale ferată (doar cu UAT Meteș).

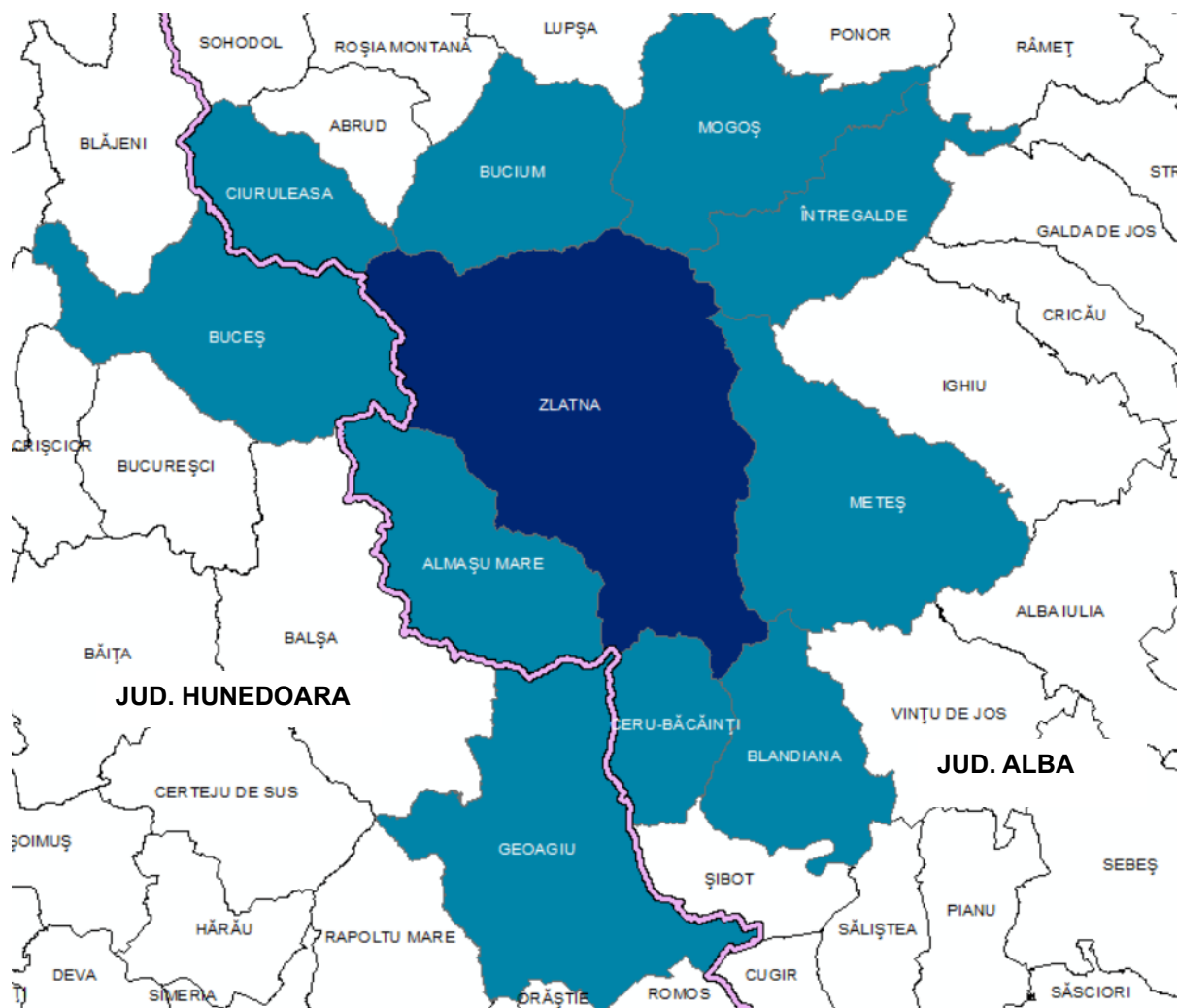


Fig. 5 - Zona periurbană Zlatna. Sursa: prelucrare autori.

II. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

1. Accesibilitate :

Principala arteră de circulație auto care traversează teritoriul administrativ al orașului Zlatna este - **DN 74:** Alba Iulia – Meteș – Zlatna – Abrud – Ciuruleasa – limita jud. Hunedoara. Pe teritoriul Zlatnei acesta are o lungime de cca. 27 km. Pe acest traseu traversează localitățile Feneș, Pătrîngenii, Podu lui Paul, Zlatna, Pârâu Gruiului, Pirița, Izvorul Ampoiului, Botești, Budeni. Pe teritoriul localității Zlatna, tranzitul DN 74 este organizat pe străzile: Calea Moșilor, Piața Unirii și str. Tudor Vladimirescu. Pe această arteră se asigură cea mai mare parte a transporturilor de mărfuri și persoane, către și dinspre zona Apusenilor centrali, inclusiv depresiunea Brad, cu DN

1 și zona Alba Iulia – Sebeș, respectiv artera europeană E1. Distanța Zlatna – Alba Iulia – Sebeș/E1 este de cca. 52 km.

O importantă realizare urbanistică pentru orașul Zlatna o constituie drumului de centură, realizat pe malul drept al Ampoiului, ocolind centrul orașului; fapt ce permite ocolirea centrului orașului de către un flux prea mare al tranzitului camioanelor și autoturismelor pe ruta Alba Iulia – Abrud. La momentul de față acest drum este în reabilitare.

DJ 705, este o altă arteră de circulație, care face legătura dintre depresiunea Zlatna și Valea Mureșului, prin depresiunea Almașului și Valea Geoagiului. Are o lungime de 17,62 km pe teritoriul județului, începând de la limita jud. Hunedoara (Km 30+500) - Almașu de Mijloc – Almașu Mare – Zlatna (DN 74, km 48+128). Pe teritoriul administrativ Zlatna suprapune în bună parte un drum mai vechi, construit la sfârșitul sec XIX, (1883-1885) pe Valea Mare, prin finanțarea unui fiu al locului, Lukacs Bella, pentru a lega Zlatna de localitatea Almaș. Este o importantă rută, care asigură legătura Zlatnei cu zona Orăștie – Deva, scurtând traseul prin Alba Iulia. Acest traseu facilitează legătura cu orașele de pe culoarul Mureșului, Orăștie și Deva, precum și cu stațiunea Geoagiu Băi. Pe teritoriul administrativ al orașului Zlatna DJ 705 are o lungime de cca. 4,5 km, între Zlatna (DN 74, și Vârful Plaiului, porțiune pe care drumul este modernizat.

Suprafața mare a teritoriului administrativ, de peste 24.000 ha, este străbătută de o rețea de peste 70 de km drumuri comunale, care leagă toate localitățile componente cu centrul administrativ și cu resursele economice din zona înaltă. În conformitate cu inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al orașului Zlatna, și a Strategiei sale de dezvoltare, pe teritoriul administrativ discutat se regăsesc următoarele **drumuri comunale(DC)**.

DC - DN 74 - Botești; este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră având o lungime de 130 m, în intravilan.

DC - DN 74 Pârâul Gruului, este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de pământ având o lungime de 280 m, în intravilan.

DC - DN 74 - Budeni; este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră și pământ având o lungime de 640 m, în intravilan.

DC - DN 74 – Podul lui Paul; este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de pământ având o lungime de 300 m, în intravilan.

DC 66 – DN 74 (Izvorul Ampoiului), km 66 + 120 – Trâmpoiele – 4 km. Drum modernizat pe o lungime de 0,58 Km, continuă cu un sector de categoria a III-a, având îmbrăcăminte de beton și o pantă de 4%.

DC 67 – DN 74, (Suseni) 6,3 km (km 77 + 600) – Valea Mică – 2,7 km. Drum de categoria V-a, cu panta de 4% și îmbrăcăminte din piatră și pământ;

DC 108 – DN 74 – Pirită – 2,5 km. Drum categoria V-a, cu îmbrăcăminte din pământ.

DC 113 – DN 74 (DC 66) – Dealul Roatei – 3,2 km. Este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră și pământ având o pantă de 5% și lungimea de 3.200 m, în intravilan.

DC 173 – DN 74 (Feneș) – Poiana Narciselor – Negruleasa – Lupulești(DJ 107I) - 15,3 km. Limita intravilanului este modernizat pe o lungime de 3.400 m; drum de categoria III-a, cu îmbrăcăminte de ciment, nemodernizat pe o lungime de 11.800 m, restul drumului fiind de categoria V-a, cu îmbrăcăminte din piatră și pământ și o pantă de 4%.

DC 173 – DN 74 (Galați) – 9,7 km. este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră și pământ, având o pantă de 3% și lungimea de 9.700 m, în intravilan.

DC 174 – DN 74 (Botești) – Dobrot – 4 km. este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră având o pantă de 6% și lungimea de 4.000 m, în intravilan.

DC 175 – DN 74 (Zlatna – str. Calea Moșilor) – Dumbrava – 4,5 km. este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră având o pantă de 5% și lungimea de 4.500 m, în intravilan. Drumul continuă până în cătunul Carpeni.

DC 176 – DN 74 – Ruși – 3,5 km. este un drum de categoria V-a cu îmbrăcăminte de piatră având o pantă de 5 % pe lungimea de 3.500 m, în intravilan.

DC 177 _ Zlatna – Vâltori – Runc – 12 km. Este modernizat pe o lungime de 1.42 m. Se continuă printr-un drum de categoria a III-a, cu îmbrăcăminte din beton pe o lungime de 4.780 m, după care drumul devine de categoria V-a, cu panta de 4% până la intrarea în satul Runc. Pe teritoriul satului Runc drumul este de categoria V-a cu o pantă de 4 % și îmbrăcăminte din piatră și pământ.

2. Transport rutier :

2.1. Rețeaua de străzi

Rețeaua stradală de la nivelul Orașului Zlatna are o lungime de cca. 19.915 m . Potrivit listei de inventar a bunurilor care aparțin de domeniul public al orașului Zlatna, publicată în M.Of. din 25 sept. 2002, aici sunt

înregistrate un număr de 55 de străzi și drumuri interioare, de categorii diferite. Astfel, sunt înregistrate un număr de:

- 32 străzi de categoria a V-a, cu o lungime totală de 9.525 ml;
- 14 străzi de categoria IV-a cu o lungime de 4.100 ml;
- 5 străzi de categoria III – a, cu o lungime de 4.990 ml;
- 1 stradă de categoria II-a, cu o lungime de 1.300 ml.

Lista străzilor din orașul Zlatna, conform SIDU Zlatna este următoarea:

Tabelul 1. Lista străzilor existente în cadrul orașului Zlatna

Nr. crt.	STRADĂ	Lungime (km)
1	Strada Vasile Alecsandri	0,32
2	Strada Ampoiului	0,3
3	Strada Brazilor	0,17
4	Strada Simion Bărnuțiu	0,37
5	Strada Călărași	0,34
6	Strada Citera	0,1
7	Strada Cloșca	0,13
8	Strada Ion Creangă	0,15
9	Strada Crinului	0,09
10	Strada George Coșbuc	0,55
11	Strada Crișan	0,12
12	Strada Decebal	0,25
13	Strada Gheorghe Doja	0,08
14	Strada Petru Dobra	0,4
15	Strada Doinei	2,1
16	Strada Dumbrăviței	0,31
17	Strada Mihai Eminescu	0,3

18	Strada Făguleț	0,95
19	Strada Florilor	0,11
20	Strada Griviței	0,3
21	Strada Horea	0,27
22	Strada Avram Iancu	0,35
23	Strada Iazului	0,41
24	Strada Ana Ipătescu	0,65
25	Strada Izvorului	0,1
26	Strada Lacului	0,24
27	Strada Liliacului	0,09
28	Strada 1 Mai	0,4
29	Strada Măgura	0,23
30	Strada Mărășești	0,3
31	Strada Minerilor	0,39
32	Strada Merișor	0,14
33	Strada Mesteacănului	0,4
34	Strada Morii	0,4
35	Strada Calea Moșilor	2,34
36	Strada Muncii	0,33
37	Strada Anton Pan	0,11
38	Strada Pîrîul Roșu	0,42
39	Strada Plopilor	0,16
40	Strada Ciprian Porumbescu	0,1
41	Strada Retezat	0,25
42	Strada Sportului	0,31
43	Strada Șipotului	0,1
44	Strada Troian	0,28
45	Strada Tudor Vladimirescu	1,6

46	Strada Valea Mare	1,3
47	Strada Valea Mică	0,75
48	Strada Valea Morilor	3,75
49	Strada Valea Poienii	0,33
50	Strada Mihai Viteazu	0,45
51	Strada Vîrtoape	0,36
52	Strada Valea Rudelor	0,4
53	Strada Ecaterina Varga	0,36
54	Strada Piața Unirii	0,5
55	Strada Zorilor	0,065
56	Strada Gării	0,23
57	Strada Fără Nume	3

Starea tehnică a drumurilor în orașul Zlatna este bună, aproximativ 60% din drumuri fiind asfaltate. Diferența de 40% din drumuri nu este modernizată, drumurile fiind pietruite cu balast simplu sau în amestec cu pietriș și se încadrează în categoria de trafic ușor. Accesul pietonal este slab dezvoltat, nu sunt amenajate trotuare decât pe 7,227 km, iar acostamentele sunt majoritatea din pământ înierbat. În ceea ce privește sistemul de colectare și evacuare a apelor pluviale aferent drumurilor, acesta este inefficient, deoarece în mare parte este realizat din șanțuri de pământ, majoritatea fiind colmatate. În aceste condiții nu se realizează un drenaj corespunzător al apelor pluviale și prin urmare starea drumurilor este direct afectată.

2.2. Parcări :

În orașul Zlatna există cca. 560 de parcări publice. Acestea sunt amplasate în zona centrală a orașului: lângă primărie și alte clădiri publice, școli, lângă stadion, ștrand, cimitir, biserici, lângă blocurile de locuințe, în zona pietonale, zona pieței agroalimentare.

Parcărilor existente sunt insuficiente, există instituții publice care nu dispun de locuri de parcare atât în orașul Zlatna și mai ales în localitățile aparținătoare.

3. Transportul pe cale ferată :

Transportul feroviar este deservit printr-o linie de cale ferată care face legătura dintre municipiul Alba – Iulia și Zlatna. Pe această linie ferată se realizează transport de persoane și transport mărfuri.

Prima linie ferată construită în această zonă a fost linia de ecartament îngust Alba-Iulia – Zlatna (Mocănița), dată în folosință în septembrie a anului 1895. Existența ei a impulsat semnificativ dezvoltarea economică a zonei, inclusiv industria extractivă și prelucrătoare.

Nemaiputând face față cerințelor de transport, în condițiile dezvoltării industriei chimice și extractive de la Zlatna, vechea Mocăniță a fost înlocuită după 1983 cu o linie cu ecartament normal. În condițiile dezvoltării transportului auto și a încetării activităților economice de amploare din Zlatna, transportul feroviar a cunoscut un declin.

Stațiile de oprire de pe raza unității administrativ – teritoriale Zlatna sunt :

- halta Feneș,
- stația Pătrângenii,
- punct oprire Zlatna – zonă industrială,
- stația Zlatna.

Pe ruta Zlatna – Alba Iulia și retur există 4 curse pe zi.

4. Transport nemotorizat

Trotuarele sunt insuficiente sau nepracticabile de către persoanele cu mobilitate redusă, nu există piste de biciclete deși există multe persoane care se deplasează cu acest mijloc, iar facilitățile destinate persoanelor defavorizate nu există.

Primăria orașului Zlatna are în curs de implementare un proiect pentru „Construire pistă pentru biciclete, sector Stadion-Pârâul Gruului, orașul Zlatna, jud. Alba”. Costul total al investiției este de 2.801.724,29 lei.

5. Transportul Public

La nivelul teritoriului administrativ Zlatna transportul în comun este asigurat de către firma privată SC LIVIO DARIO SRL Alba Iulia. Plecărilor autobuzelor au loc din centrul orașului, pe următoarele trasee:

- Zlatna (centru) – Podul lui Paul – Pătrângenii – Valea Mică – Galați (DN 74) – Feneș (DN 74) – Feneș (școală) – Feneș (magazin mixt);
- Zlatna (centru) – Pătrângenii – Valea Mică (DN74) – Valea Mică (pod);

- Zlatna (centru) – Pirita (DN 74) – Bloreș – Trâmpoiele (pod) – Trâmpoiele (școală);
- Zlatna (centru) – Valea Poieni – Vâltori (biserică);
- Zlatna (centru) - Pârâu Gruului – Pirita - Izvoru Ampoiului (La moară) – Izvorul Ampoiului (Băbuia) Izvorul Ampoiului (școală) – Botești – Dobrot – Castel – Valea Zlatnei – Budeni (canton silvic).

Pentru facilitarea transportului în oraș au fost prevăzute stații interimare pe str. Calea Moșilor (vizavi de primărie), str. Tudor Vladimirescu (vizavi de BCR), str. Tudor Vladimirescu (vizavi de uzină) și Pârâul Gruului.

Legătura cu Alba Iulia este asigurată de operatorii *Livio Dario*, *Ariesul* și *Inter Star*, care operează 8 autocare și microbuze. Prima cursă are loc la ora 06:15, iar ultima cursă la ora 17:30.

Din datele prezentate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Alba Iulia, rezultă că **municipiul atrage o mare parte din deplasările din teritoriu**, majoritatea realizându-se cu **autovehicolul personal și cu transportul public județean pe cale rutieră**, iar orașul Zlatna are un **număr mare de navetiști** cu destinație Municipiul Alba Iulia.

În interiorul orașului Zlatna nu există transport în comun care să facă legătura între oraș și cele 18 localități aparținătoare.

Cele mai apropiate aeroporturi naționale și internaționale față de orașul Zlatna sunt cele de la Cluj (140 km) și Sibiu (108 km).

6. Transport de Marfă

Transportul mărfurilor în cadrul orașului se realizează pe două căi: rutier și feroviar.

Structura rutieră de interes național, reprezentată de DN 74 și DJ 705, asigură pentru teritoriul administrativ Zlatna, posibilități de utilizare pentru întregul parc de transporturi existent, atât pentru transportul de mărfuri cât și cel de persoane. Lipsa modernizării pentru un important tronson din DJ 705, situat pe teritoriul comunei Almaș, limitează posibilitatea utilizării acestei artere, pentru valorificarea potențialului turistic și economic existent în zonă. Sunt drumuri pe două benzi prevăzute la anumite intervale cu refugii și locuri de parcare amenajate. O caracteristică a acestora este traseul sinuos, cu multe serpentine, impus de morfologia terenului pe care-l străbat, fapt care limitează viteza de circulație și crește riscul producerii evenimentelor rutiere, mai ales în condiții de drum umed. Cum DN 74 străbate un număr de 9 localități, există riscul interferenței dintre unele aspecte ale vieții rurale cu regulile de circulație, cauzate de prezența animalelor sau a oamenilor, fapt ce impune limitări de viteze și o atenție sporită. Totodată traversarea de către DN 74, a unui număr de 8 localități rurale și a uneia urbane, pe un traseu

stradal cu prospect inadecvat acestui tip de drum, limitează posibilitățile de modificare a acestuia datorită tramei stradale existente în această zonă.

În general marfa care ajunge pe teritoriul orașului Zlatna este în tranzit. Primăria a impus restricții de tonaj pe mai multe străzi ale orașului pentru a nu degrada străzile și clădirile și pentru a nu crea discomfort. Există și alte străzi care ar trebui să aibă restricții în acest sens, în general mașinile de trafic greu nu ar trebui să ajungă în zonele rezidențiale sau în centrul orașului decât în cazuri excepționale și cu autorizații de la primăria orașului.

Cea mai tranzitată rută este DN 74 pentru a ajunge la Alba Iulia, respectiv la autostrada A10.

Din punct de vedere al destinației transportului de mărfuri pe raza orașului Zlatna se disting următoarele categorii:

- transport de mărfuri local, având în principal scop comercial de aprovizionare a punctelor comerciale de pe raza orașului și depozitele sursă;
- transport de mărfuri atras datorat aprovizionării obiectivelor economice existente;
- transport de mărfuri generat de produsele fabricate pe raza orașului;
- transport de mărfuri indus, prin activități de prestări servicii;
- transport de tranzit pe cele 3 relații intrare – ieșire din oraș (DN 74 x 2, DJ 705).

III. EVIDENȚIEREA DISFUNȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚILOR DE INTERVENȚIE

1) Disfuncționalități:

Principalele probleme cu care se confruntă infrastructura de trafic constau în:

- variantă ocolitoare în curs de modernizare, la momentul de față impracticabilă
- străzi secundare nemodernizate
- străzi cu declivitate mare și zone greu accesibile în localitățile
- prezența unor străzi cu profil necorespunzător în ceea ce privesc gabaritele și raportat la normativele de proiectare străzi în mediul urban
- insuficiența trotuarelor și lipsa benzilor pentru bicicliști, care să permită o circulație adecvată pe cale nemotorizată, în condiții de siguranță
- procentul deplasărilor pe cale rutieră, de tip motorizat și privat, este mult prea mare față de celelalte modalități de transport (public, bicicletă, nemotorizat)
- lipsă sistem de transport public la nivel de oraș

- sistem de transport public de călători insuficient dezvoltat în cadrul zonei metropolitane și zonei urbane funcționale Alba Iulia
- lipsă intermodalitate între diferite moduri de transport public (rutier urban/extraurban, public/privat, rutier/pe șine etc)
- insuficiența locurilor de parcare în cadrul orașului, la instituțiile publice și la alte obiectivele de interes public.
- număr redus al proiectelor de dezvoltare teritorială derulate în parteneriat cu unitățile administrative din zona periurbană, precum și cu cele din zona metropolitană și zona urbană funcțională Alba Iulia.
- Lipsa facilităților pentru persoanele cu mobilitate redusă
- aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate din trafic;
- poluarea fonică și vibrațiile – în intersecțiile principale, de-a lungul șoselelor.
- poluarea solului și a apei, prin deversarea produselor petroliere provenite din trafic;
- lipsa unui sistem de supraveghere de trafic complet în interiorul localității, care să responsabilizeze participanții la trafic și să descurajeze depășirea limitei de viteză în localități
- lipsa corelării între dezvoltarea urbană și infrastructura de transport, în cartierele noi dezvoltate. Se remarcă lipsa trotuarelor sau lățimea subdimensionată, precum și carosabilul neasfaltat și subdimensionat.

2) Diagnostic:

Zlatna este un punct de confluență a unei importante rute de comunicație. Principalele artere de circulație care traversează zona permit o largă racordare la principalele artere naționale și europene prin intermediul DN 74, a DJ 705 și a liniei ferate Alba Iulia – Zlatna.

Existența DJ 705 (Geoagiu haltă/E1 – Geoagiu sat – Bozeș – Băcăia – Almașul Mare - Zlatna) cu lungime de cca. 48 km (din care 17,6 km pe teritoriul județului Alba) asigură un acces facil spre depresiunea Geoagiului și a localitățile din defileul Mureșului, Orăștie și Deva, precum și la coridorul paneuropean IV.

Municipiul Alba Iulia atrage o mare parte din deplasările din teritoriu, majoritatea realizându-se cu **autovehicolul personal și cu transportul în comun județean pe cale rutieră**, iar orașul Zlatna are un **număr mare de navetiști** cu destinație Municipiul Alba Iulia. Acest lucru conduce în mod direct la îngreunarea condițiilor de deplasare înspre municipiu, mai ales la orele de vârf, când se creează ambuteiaje la intrarea în municipiu.

Elementele de potențial ale orașului Zlatna, din prisma mobilității și transportului, sunt legate de **accesibilitate facilă în teritoriu, accesul facil la rețeaua națională rutieră și feroviară, rețea stradală bine dezvoltată și modernizată, varianta ocolitoare a orașului în curs de modernizare etc.**

Principalele disfuncționalități sunt legate de **lipsa unei conectivități mai bune cu municipiul Alba Iulia** în ceea ce privește transportul public, **lipsa circulațiilor dedicate pentru deplasări nemotorizate, zone cu accesibilitate dificilă, străzi nemodernizate.**

Prioritățile de intervenție sunt legate de:

- **modernizarea infrastructurii de bază** – extinderi de rețele tehnico-edilare în toate zonele de intravilan, modernizare străzi, finalizare modernizare variantă ocolitoare Zlatna, dezvoltare rețea de piste de biciclete și trotuare, asigurarea de servicii publice de bază adaptate la rangul localităților și la necesitățile locuitorilor (creșe, grădinițe, servicii de sănătate, servicii de proximitate etc)
- **îmbunătățirea conectivitate prin transport în comun:** înființare sistem de transport public cu rute regulate la nivel local, între orașul Zlatna și localitățile aparținătoare, îmbunătățirea infrastructură și servicii de transport public între orașul Zlatna și municipiul Alba Iulia.
- **Consolidarea și dezvoltarea parteneriatelor cu unitățile administrative din zona periurbană Zlatna, respectiv din zona metropolitană și din zona urbană funcțională Alba Iulia și atragerea de investiții în domeniul industrial, servicii, turism, agricol.**

IV. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR

Propunerile pentru îmbunătățirea mobilității și transportului în orașul Zlatna sunt:

- **finalizare lucrărilor la varianta ocolitoare a orașului:** lucrări de asfaltare și lărgire a centurii ocolitoare pentru traficul greu, amenajarea pistelor pentru biciclete, înființarea sistemului de iluminat public aferent și realizarea lucrărilor necesare pentru siguranța traficului și pentru colectarea apelor pluviale.
- **reabilitarea/modernizarea străzilor locale,** cu introducerea circulațiilor dedicate pentru deplasări nemotorizate și asigurarea gabaritelor minime conform normativelor în vigoare, inclusiv includerea de facilități de deplasare pentru persoane cu dizabilități. Asfaltarea străzilor de pe întreaga arie a orașului, montarea limitatoarelor de viteză acolo unde este necesar, reabilitarea trotuarelor și înființarea unora noi acolo unde nu există, îmbunătățirea semnalizării rutiere, mai ales în intersecții și în zonele pe unde traversează pietonii, reabilitarea podurilor din oraș.

- **extinderea și dezvoltarea rutelor de transport public în comun în zona metropolitană și zona urbană funcțională Alba Iulia.**
- **înființarea transportului public în comun la nivel de oraș:** Înființarea serviciului de transport public, achiziția a 4 mijloace electrice de transport, depou, stații de încărcare, amenajarea stațiilor de autobuz, sistem de autotaxare, construire parcare tip park&ride, construire terminal multimodal, înființarea de trasee pentru transportul public, care să deservească toate localitățile orașului, după un orar bine stabilit, reamenajarea și semaforizarea intersecțiilor, modernizarea covorului asfaltic pe traseele pentru transportul public, aplicarea de marcaje rutiere.
- **Îmbunătățirea transportului școlar:** creșterea numărului de microbuze școlare pentru transportul elevilor, achiziționarea unor microbuze electrice.
- **dezvoltarea unei rețele de piste pentru biciclete** în vederea creșterii gradului de sustenabilitate al transportului local și a conectivității nemotorizate în zona periurbană a orașului Zlatna. Achiziția de biciclete electrice, amenajarea unui spațiu pentru închirierea bicicletelor, realizarea unei rețele de piste de biciclete pe întreaga rază a orașului, amenajarea unor spații pentru parcare a bicicletelor în puncte strategice din oraș, modernizarea aleilor pietonale din oraș, construirea unor noi alei pietonale unde acestea nu există, dotarea cu mobilier urban inteligent, stații de alimentare pentru autovehicule electrice. Promovarea practicării sportului prin realizarea unor trasee de biciclete (mountainbike), de dificultăți diferite, amenajate în pădurile din împrejurimile orașului.
- **regenerarea malurilor cursurilor de apă:** transformarea malurilor văilor din oraș în spații pentru petrecerea timpului liber: spații verzi întreținute, mobilier inteligent, locuri de joacă pentru copii, alei de
- promenadă, piste de biciclete, spații special amenajate pentru animale de companie, iluminat ambiental și iluminat public eficient energetic, amenajarea unor puncte de interes (zone de odihnă), spații pentru practicarea sportului.
- **modernizarea infrastructurii pentru pietoni și creșterea siguranței suprafeței pietonale:** extinderea sistemului de camere de supraveghere din oraș
- **atât ziua, cât și noaptea.**
- **configurarea unor spații de parcare** a autovehiculelor în proximitatea instituțiilor publice și a altor obiective de interes public (biserici, cimitire, zone de agrement etc)
- **configurarea unor puncte intermodale de transport** în zonele centrale ale localităților și în punctele terminale de transport public (gări, autogări etc)
- **regenerarea urbană a spațiilor publice dintre blocurile de locuințe:** amenajarea aleilor de acces, montarea de mobilier urban inteligent, iluminat public eficient, zone pentru relaxare, spații de joacă pentru copii, aparate

pentru fitness, reconfigurarea spațiilor verzi, amenajare de parcări, amenajarea unor spații îngropate sau pe platforme betonate pentru colectarea selectivă a deșeurilor.

- realizarea de puncte de alimentare cu energie electrică pentru autoturisme electrice;

V. PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE

La nivel european, **obiectivul principal al politicilor în domeniul transporturilor și mobilității constă în crearea unui sistem de transport care să sprijine progresul economic, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând concomitent o utilizare mai eficientă a resurselor și un impact mai redus asupra mediului înconjurător**, așa cum se prevede în inițiativa "O Europă eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor", prezentată în cadrul Strategiei Europa 2020.

Cartea Albă privind strategia Transporturi 2050, elaborată de Comisia Europeană, este documentul cheie al Uniunii Europene în care se abordează mobilitatea. Potrivit acesteia, nicio schimbare majoră în domeniul transporturilor nu va fi posibilă fără sprijinul unei rețele adecvate și al unei utilizări mai inteligente a acesteia. Per ansamblu, investițiile în infrastructura transporturilor impulsionează creșterea economică, creează bunăstare și locuri de muncă și favorizează accesibilitatea geografică, comerțul și mobilitatea persoanelor. Ea trebuie să fie planificată astfel încât să se maximizeze impactul pozitiv asupra creșterii economice, minimizându-se impactul negativ asupra mediului.

Ca parte integrantă a Uniunii Europene și ca membru cu drepturi depline în Comisia Europeană, **România trebuie să respecte "Politicile de transport", precum și "Politicile Regionale și Instrumentele pentru Fonduri Structurale"**

Principiile actuale de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unei unități administrativ teritoriale urmăresc 5 obiective principale stabilite prin politicile de transport și mobilitate:

- a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
- b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
- c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;
- d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;

e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

Îndeplinirea acestor obiective presupune **luarea unor măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură, luând în considerație următoarele arii de intervenție:**

- a) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană
- b) crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
- c) promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- d) reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
- e) organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;
- f) organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;
- g) stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.);
- h) restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;
- i) dezvoltarea rețelelor de transport public;
- j) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;
- k) dezvoltarea de politici și infrastructura pentru a susține siguranța pietonilor;
- l) îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de marfuri și a logisticii urbane;
- m) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

Scenariul de dezvoltare propus pentru orașul Zlatna este unul bazat pe mobilitate urbană durabilă, orientată preponderent către deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun.

Acest tip de dezvoltare contribuie în mod direct la îmbunătățirea factorilor de mediu, la reducerea emisiilor de gaze cu efecte de seră, la eficiență economică, precum și la creșterea siguranței circulației și a calității vieții, inclusiv a sănătății populației, deoarece:

- accesibilitatea în teritoriu este mai bună
- se reduc deplasările cu autoturismele personale
- se încurajează deplasările nemotorizate, care contribuie la îmbunătățirea factorilor de mediu și îmbunătățirea sănătății populației.
- transportul public este mai rapid, dacă este gândit în mod eficient
- se contribuie în mod direct la reducerea poluării aerului și a poluării fonice
- costurile de deplasare sunt mai mici
- timpul petrecut în trafic este mai mic
- uzura infrastructurii de transport este mai mică
- se stimulează economia locală
- crește nivelul de siguranță a deplasărilor prin: realizarea de circulații dedicate pentru pietoni și bicicliști, asigurarea vizibilității în intersecții, îmbunătățirea iluminatului public pe timp de noapte, reabilitarea rețelei de străzi etc.
- creșterea calității vieții prin: creșterea calității factorilor de mediu, creșterea siguranței participanților la trafic, îmbunătățirea infrastructurii de transport;

O planificare durabilă din prisma mobilității înseamnă un **model prietenos cu mediul, centrat pe oameni**, nu pe autoturisme, moduri de transport orientate către circulația nemotorizată și către transportul public, accesibilitate bună la serviciile și activitățile de interes, infrastructuri de transport interconectate prin puncte și norduri intermodale, și care are ca obiective creșterea accesibilității și ameliorarea calității vieții, îmbunătățirea accesului pentru persoane cu mobilitate redusă, siguranță în trafic, reducerea consumului de energie convențională și a emisiilor de CO₂, utilizarea strategică a terenurilor, un mix de măsuri și intervenții de tip soft și hard menite să descurajeze folosirea de mijloace nepoluante pentru deplasare, planificare pe termen mediu orientată la o viziune pe termen lung. **Prognoza de dezvoltare a orașului Zlatna presupune un parteneriat strâns cu municipiul Alba Iulia și cu unitățile administrative din zona periurbană, respectiv din zona metropolitană Alba Iulia.**

Ca parte integrantă a Uniunii Europene și ca membru cu drepturi depline în Comisia Europeană, **România trebuie să respecte "Politicile de transport", precum și "Politicile Regionale și Instrumentele pentru Fonduri Structurale"**.

VI. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Recomandările studiului privind mobilitatea și transportul vor fi analizate și preluate în Planul Urbanistic General al orașului Zlatna sub formă de reglementări (caracter obligatoriu), prevăzute în Regulamentul Local de Urbanism. Totodată, prin Planul Urbanistic General al orașului Zlatna se vor stabili profilele transversale ale viitoarelor artere de circulație, precum și zonele afectate de exproprieri publice.

BIBLIOGRAFIE :

- Strategia Națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030
- Strategia națională a României pentru dezvoltarea turismului 2023-2035
- Master Plan General de Transport al
- Strategia de dezvoltare a județului Alba, perioada 2021-2027
- Plan de amenajare a teritoriului județului Alba, 2022
- Plan Urbanistic General al Orașului Zlatna, județul Alba
- Strategia integrată de dezvoltare urbană a județului Zlatna, județul Alba.
- Date despre orașul Zlatna, accesate pe site-ul <https://primaria-zlatna.ro/>, luna octombrie 2024

LISTA FIGURILOR :

Fig. 1 – Extras PATN – Secțiunea I	6
Fig. 2 - Extras din Masterplanul de transport.....	7
Fig. 3 - Poziția orașului Zlatna în cadrul zonei urbane funcționale Alba Iulia.	8
Fig. 4 – Poziția orașului Zlatna în cadrul zonei metropolitane Alba Iulia. Sursa: Extras PATJ Alba.....	9
Fig. 9 - Zona periurbană Zlatna. Sursa: prelucrare autori.	10

PLAN URBANISTIC GENERAL
JUDEȚUL ALBA

orașul
ZLATNA



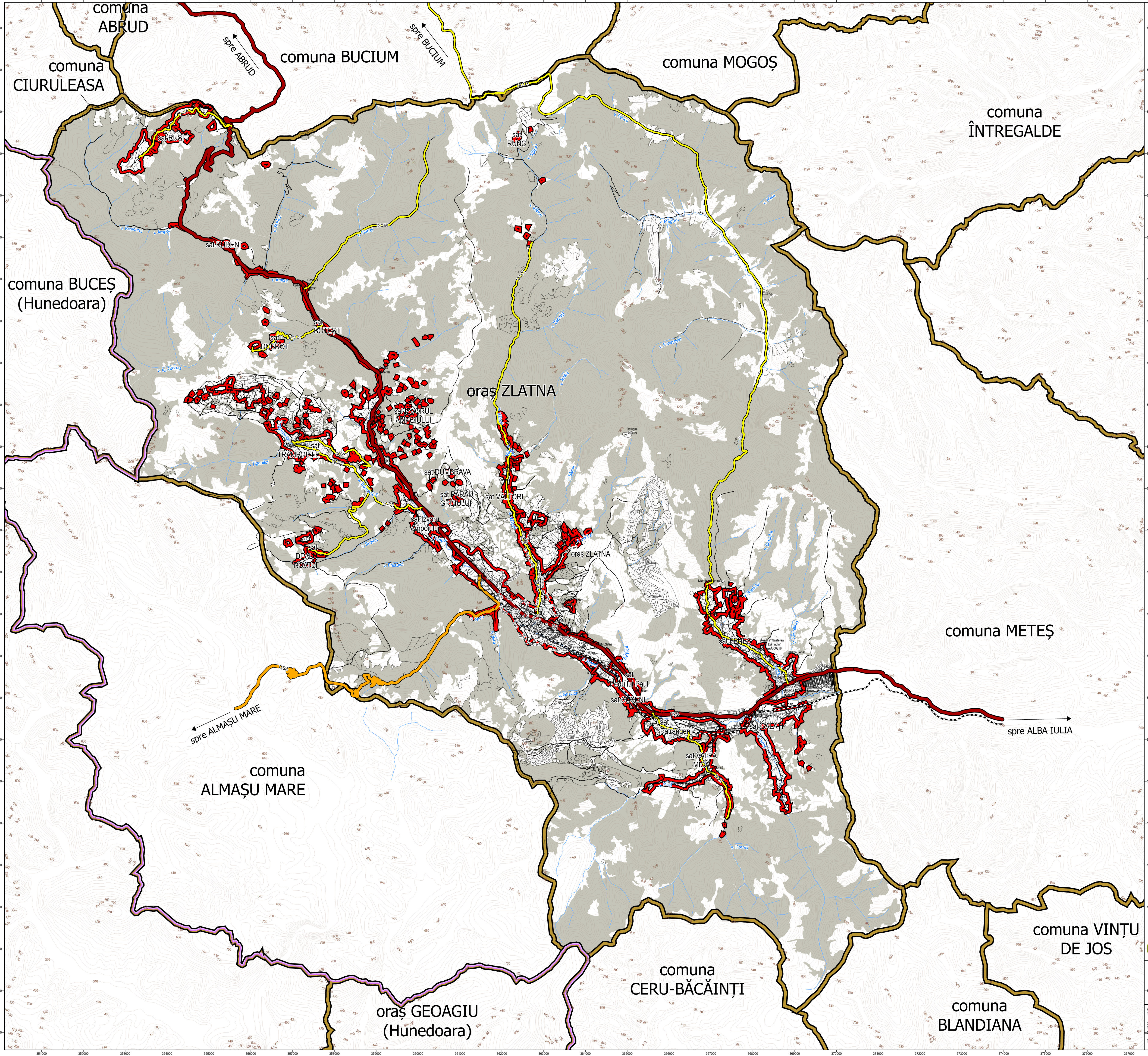
ETAPA I: STUDII DE FUNDAMENTARE

TITLU PLANȘĂ:

CĂI DE COMUNICAȚIE

Legendă:

- Limita teritoriului județean
- Limita unității administrativ teritoriale
- Limita intravilanului existent
- Limitele intravilanului localităților vecine
- Limite imobile din evidența O.C.P.I. AB
- Limită imobile vectorizate pe baza ortofotoplanurilor
- Construcții din evidența O.C.P.I. AB
- Construcții vectorizate pe baza ortofotoplanurilor
- Drum Național
- Drum Județean
- Drum Comunal
- Străzi
- Cale ferată
- Nivelment
- Hidrografie
- Fond forestier



PROIECTANT GENERAL: S.C. STRATEGII URBANE S.R.L. -650000 BD. INDEPENDENȚEI NR. 2C, BAIA MARE				BENEFICIAR: ORAȘUL ZLATNA, JUDEȚUL ALBA		PROIECT NR. 10-2024
DENUMIRE PROIECT: PLAN URBANISTIC GENERAL				DENUMIRE PLANȘĂ: CĂI DE COMUNICAȚIE ORAȘUL ZLATNA		FAZA P.U.G.
MANAGER PROIECT urb. ing. geogr. FAUR CAMELIA	COORDONATOR PROIECT SAVADU urb. ing. geogr. FAUR CAMELIA	SCARA: 1:30.000	DATA: 2024			PL. NR. 1.