



FUNDAMENTAREA PLANULUI DE ACTIUNI AFERENT PMUD – ORAȘ RUPEA

Actualizarea și selecția direcțiilor strategice, obiectivelor specifice și a măsurilor din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă s-a realizat în contextul noului cadru programatic instituțional 2021-2027, după cum urmează :

1. Definirea direcțiilor strategice : acestea au fost hotărâte pe baza principiilor stabilite de *Comisia Europeană*, a obiectivelor cadru stabilite de *Ministerul Transporturilor* și la nivel local de Strategia de Dezvoltare Durabilă a orașului Rupea.
2. Diagnoza sistemului teritorial și identificarea rupturilor funcționale la nivelul subsistemului transport: pe baza analizei sistemice s-a realizat un profil detaliat al relației dintre subsistemul transporturi și celelalte componente ale sistemului teritorial.
3. Sistematizarea măsurilor derivate din obiectivele specifice
4. Identificare și eliminare disfuncționalităților
5. Ierarhizarea proiectelor în funcție de deciziile UAT Rupea și de solicitările localnicilor, sesizările persoanelor aflate în tranzit, alți factori interesați de dezvoltarea orașului
6. Actualizare periodică a scenariului de dezvoltare a mobilității urbane

DEZVOLTARE URBANĂ ȘI MOBILITATE – propuneri pentru Regiunea Centru¹

Disfuncționalitățile Regiunii Centru au avut impact major asupra micilor aglomerări urbane, mai ales asupra planului de mobilitate al acestora, cu mult rămas în urmă :

Reteaua de drumuri publice din Regiunea Centru la sfârșitul anului 2015, o lungime totală 11356 km, din care 44,6% sunt drumuri modernizate. Densitatea drumurilor în regiune este mai scăzută la nivel regional decât la nivel național (33,3 km/100 km² față de 36,1 km/100 km²).

În cadrul regiunii cea mai ridicată densitate se înregistrează în județul Alba (47 km/100 km²), iar cea mai redusă în județul Covasna (23,2 km/ 100 km²).

Conform Master Planului General de Transport (MPGT), pentru sectorul rutier ar fi urmat să se construiască 11 autostrăzi (în lungime de 1.219 km), 19 drumuri expres (1.907 km) și 14 variante ocolitoare (179,51 km), ar fi trebuit să fie reabilitate/modernizate 28 drumuri Transregio și Transeuro (3.566 km) și 3 drumuri turistice (244 km).

¹ Extrase prelucrate din viziunea de dezvoltare Regiunea Centru 2021-2027/ 2030



Valoarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere este aproximativ 26 mld. Euro, iar dintre acestea în Regiunea Centru se propuneau următorii indicatori:

- 5 autostrăzi construite: 3 în perioada 2014-2020 (în lungime 294,60 km, având o valoare de aproximativ 3,49 mld. Euro) și 2 în perioada 2020-2030 (în lungime de peste 343.70 km, având o valoare de aproximativ 4,79 mld. Euro);
- 1 drum express construit, în lungime de 124 km, având o valoare de aproximativ 1,22 mld. euro, pentru perioada 2030-2040;
- 3 variante de ocolire construite, în lungime de 40,10 km, având o valoare de 63,72 mil. euro;
- 4 drumuri Transregioreabilite și modernizate, în lungime de 500 km, având o valoare de 305,50 mil. Euro;
- 2 drumuri turistice reabilite și modernizate, în lungime de 222 km, având o valoare de 78,05 mil. Euro.

Reteaua feroviara totalizează 1329 km, din care 666 km sunt electrificați. Cu 39 km de cale ferată la 1000 km², Regiunea Centru se găsește sub media pe țară (45,2 km/1000 km²).

Lungimea liniilor ferate în exploatare s-a redus semnificativ în ultimii ani ca urmare a închiderii unor sectoare de cale ferată din cauza ineficienței acestui tip de transport, fenomen evidențiat și prin scăderea numărului de pasageri și a volumului de marfuri transportate.

În Regiunea Centru funcționează 2 aeroporturi: la Sibiu și la Târgu Mureș, cel din Sibiu fiind al 5-lea din țară în ce privește traficul intern și internațional de pasageri. Al 3-lea aeroport din regiune urmează să fie construit în următorii ani la Brașov.

Viziunea Regiunii Centru pentru reluarea proiectelor în perioada 2021-2027 :

Cele 57 de municipii și orașe, alături de zonele limitrofe, adăpostesc peste jumătate din populația regiunii, ceea ce determină un consum crescut de energie și resurse.

Reconfigurarea orașelor din regiune ca urmare a depopulării și/sau încetării unor activități industriale au condus la apariția unor zone/terenuri aflate în stare avansată de degradare, care își pun amprenta asupra calității mediului și, implicit, asupra calității vieții în orașe. Lipsa de întreținere și modernizare a spațiilor publice din interiorul orașelor a indus probleme de mediu în orașe și au afectat într-o mare măsură comunitatea locală.

Deși în perioada 2010-2018 s-a observat și o creștere a suprafeței de spații verzi din mediul urban regional, totuși această este sub minimul stabilit de regulamentele CE (19 mp/locuitor față de minimul cerut de CE 26 mp/locuitor). ZUF și ZM aflate în creștere rapidă, se confruntă tot mai des cu provocări de dezvoltare legate de suburbanizare, congestionarea traficului și poluare. Deși numărul total de **pasageri transportați în transportul public local la nivelul Regiunii Centru a crescut cu 43%** în intervalul 2014-2018 (o creștere mare a acestui tip de transport s-a putut constata în municipiile mari, dar la nivelul altor municipii se observă chiar o diminuare substanțială a acestuia) acesta este încă la un nivel foarte redus în comparație cu utilizarea autoturismelor personale în deplasarea în interiorul localităților.



Gradul de poluare în orașe a crescut și din cauza utilizării masive a transportului auto comercial, traficul de tranzit prin zona centrală a orașelor fiind o problemă în arealele urbane mai ales ca mare parte dintre acestea nu dispun de centura ocolitoare.

Se constată o creștere semnificativă a populației în orașele mici și mijlocii și în zonele rurale din jurul marilor orașe, și o scădere accentuată în orașele mici din zonele montane, izolate sau foste zone monoindustriale. Se observă o creștere a disparităților între centrele urbane mari care au beneficiat de finanțări și orașele mici și mijlocii care au avut un acces redus la finanțare nerambursabilă (în special orașele monoindustriale, cu funcții urbane diminuate, etc.).

Provocările regionale în materie de mobilitate și regenerare urbană corespund provocărilor prezentate în Raportul de Țară al Comisiei Europene pentru anul 2019² ce evidențiază faptul că în România, intensitatea energetică se menține peste media UE, iar sărăcia energetică afectează o gospodărie din patru. Documentul arată cum calitatea scăzută a infrastructurii de transport afectează timpul de transport și limitează mobilitatea forței de muncă.

Infrastructura de drumuri județene alături de cea de drumuri comunale reprezintă aproape 80% din lungimea rețelei rutiere a Regiunii, având o importanță majoră pentru dezvoltarea locală și regională. 47% din suprafața regiunii este acoperită de zone montane, accesibilitatea spre aceste zone realizându-se în principal prin intermediul drumurilor județene.

Deși suficient de extinsă și acoperind întreaga rețea de comune și orașe, infrastructura de drumuri județene este deficitară în ce privește calitatea și starea tehnică. Drumurile nemodernizate pot deveni greu practicabile în anumite perioade, în special în anotimpul rece, ducând la cvasi-izolarea localităților pe care le deservește, de asemenea, ele sunt parcurse în perioade lungi de timp din cauza condițiilor. Din totalul drumurilor județene existente la nivel regional doar 55,72% dintre acestea sunt modernizate.

De asemenea din punct de vedere al accesibilității regionale o problemă o reprezintă dezvoltarea insuficientă a centurilor ocolitoare, mai ales la nivelul municipiilor și orașelor care sunt traversate de drumuri europene și naționale, care duce la o congestionare a traficului în cadrul acestora datorat traficului greu și de tranzit, determinând probleme de mediu și de siguranță în interiorul orașelor.

În ultimii ani Regiunea Centru s-a situat pe primul loc la nivel național în ceea ce privește numărul de sosiri în structurile cu funcțiuni turistice, având peste 3,14 milioane sosiri în 2019. Formele de turism cu cel mai ridicat potențial de dezvoltare din regiune sunt turismul balnear, turismul montan și turismul cultural. Cu toate că există un potențial imens în privința resurselor, atractivitatea turistică este

² Raportul de țară din 2019 privind România, SWD (2019) 1022 final, se poate consulta la adresa: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-romania_ro.pdf



compromisă de modul defectuos de exploatare și promovare a acestor resurse.

Cu toate că Regiunea Centru ocupă primul loc pe țară ca număr de turiști și capacitate de cazare în funcțiune, indicele de utilizare a capacității de cazare în funcțiune este la un nivel scăzut: 30,5% față de cca 34% la nivel național.

În ultimii ani s-au derulat o serie de proiecte de reabilitare și modernizare a stațiunilor din Regiunea Centru, impactul pozitiv al acestora fiind deja vizibil, dar nevoile de finanțare mai sunt necesare în continuare. Doar 6 stațiuni balneoclimatice au fost acreditate în Regiune, în comparație cu cele 40 localități în care există resurse balneare atestate, dar care nu sunt exploatate din lipsa bazelor de tratament și a infrastructurii turistice.

Iluminatul stradal și intervențiile privind **mobilitatea urbană**, pe de altă parte, prezintă un cost unitar mult mai ridicat pentru reducerea emisiilor de CO₂. În acest sens, pentru reducerea emisiilor de CO₂, în perioada 2021 -2027 este necesară continuarea sprijinirii intervențiilor din aceste domenii. Simplificarea procedurilor, creșterea clarității documentelor de aplicare și asigurarea unei mai bune coordonări sunt provocările majore ale acestei perioade de programare; până în prezent, la nivel regional au identificate o serie de recomandări pentru îmbunătățirea politicilor din domeniul energiei și eficienței energetice realizat în cadrul unui proiect interregional derulat de ADR Centru³, fiind identificate principalele acțiuni ce pot contribui la și îmbunătățirea POR 2021-2027.

Intervențiile de revitalizare urbană au înregistrat un interes redus în perioada anterioară, cauzat de o serie de limitări ale criteriilor de eligibilitate (minimul suprafeței supusă intervenției, maximul suprafeței construite acceptate în cadrul intervenției, necesitatea existenței "Registrului spațiilor verzi").

Abordarea privind dezvoltarea urbană integrată

Considerate **motoare ale economiei**, orașele sunt catalizatori pentru creativitate și inovare. Diversele dimensiuni ale vieții urbane - economică, socială, culturală și de mediu - sunt strâns legate între ele, iar succesul în materie de dezvoltare urbană poate fi atins numai prin intermediul unei **abordări integrate**, care să vizeze atât dimensiunile sustenabilității urbane, cât și provocările și noile tendințe privind progresul societății.

Rețeaua urbană de localități din Regiunea Centru este formată din 57 de orașe (dintre care 20 sunt municipii). Dinamica și configurația rețelei de localități sunt factori care au influențat în mod direct nivelul de dezvoltare socială și economică a Regiunii. **Rețeaua urbană la nivelul Regiunii Centru**

³ În vederea îmbunătățirii POR 2014-2020, Axa 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, ADR Centru a implementat proiectul BIO4ECO, în cadrul căruia a fost elaborat un [plan de acțiune](#) ce oferă detalii despre modul de implementare a lecțiilor învățate din cooperarea internațională și felul în care acestea contribuie la îmbunătățirea instrumentului de politică abordat la nivel regional.



cuprinde un oraș peste 200.000 locuitori (Brașov), două orașe cu o populație între 100.000-200.000 locuitori (Sibiu și Târgu Mureș), trei orașe cu o populație între 50.000-100.000 locuitori (Alba Iulia, Mediaș și Sfântu Gheorghe), 16 orașe cu o populație între 20.000-50.000 locuitori și 35 de orașe cu o populație mai mică de 20.000 locuitori.

În implementarea politicii de dezvoltare urbană la nivelul Regiunii Centru se propune o abordare integrată care să ia în calcul următoarele aspecte: continuitate, simplificare, flexibilitate, implicare locală. Dezvoltarea urbană ar trebui abordată similar cu perioada actuală de programare, menținând aspectele funcționale.

Abordarea dezvoltării urbane pleacă pe de o parte de la necesitatea de a susține centrele urbane mari ca poli de dezvoltare economică și cunoaștere la nivel regional pentru a face față provocărilor generate de extinderea zonelor metropolitane, accentuarea problemelor de mediu și sociale, iar pe de altă parte de a crea oportunități de dezvoltare și menținere a populației în orașele mici și mijlocii care se confruntă cu scădere demografică, probleme economice și sociale.

Astfel, finanțarea dezvoltării urbane durabile prin POR se va face în următoarea perioadă ținând cont de nevoile orașelor identificate în mod diferențiat (nevoi ale orașelor mari și mijlocii și nevoi ale centrelor urbane mici) în cadrul analizei la nivel regional și respectând următoarele principii:

- Dezvoltarea urbană trebuie să contribuie la dezvoltarea echilibrată a Regiunii și la reducerea disparităților economice, sociale și teritoriale
- Încurajarea unei viziuni de dezvoltare la un nivel teritorial mai extins prin stabilirea ZUF-urilor și a structurilor funcționale aferente pentru orașele cu un număr mare de locuitori (>50.000 locuitori), în special în cazul municipiilor reședință de județ
- Proiectele finanțate trebuie să respecte principiile dezvoltării urbane durabile și să se încadreze în strategiile de dezvoltare la nivel de oraș sau ZUF/zonă metropolitană
- Integrarea prevederilor OUG 156/2020 privind *unele măsuri pentru sustinerea dezvoltării teritoriale a localitatilor urbane si rurale din Romania cu finantare din fonduri externe nerambursabile*

Provocările actuale ale zonelor urbane din Regiunea Centru se bazează pe viziunea integrată a dezvoltării din SIDU/PMUD elaborate de municipii și orașe

Implementarea politicii de dezvoltare urbană la nivelul Regiunii Centru va avea la bază dezvoltarea SIDU care să fie completate de PMUD și alte documente strategice care să susțină dezvoltarea.

Orașele din categoria urbanului mic, de la nivel regional vor avea o alocare de 22,56% din fondurile alocate pentru dezvoltare urbană (POR), respectiv *smartcity*, regenerare urbană și mobilitate urbană durabilă pentru accesarea cărora se vor derula apeluri competitive, iar finanțarea proiectelor



va trebui susținută și de existența lor într-o strategie integrată de la nivel local care va avea o listă de proiecte prioritare.

Mecanismul de guvernanță al dezvoltării urbane - consiliul local al municipiilor, consiliile locale ale localităților din zona urbană funcțională sau ADI (în cazul în care Strategia integrată vizează și zona urbană funcțională/zona metropolitană), vor selecta din portofoliile de proiecte aferente documentelor strategice proiectele prioritare în baza unor criterii standard propuse în Documentul Cadru al dezvoltării urbane care va fi propus și criterii specifice propuse conform strategiei.

În procesul de realizare/actualizare a documentelor strategice se va urmări crearea unui cadru partenerial real cu factorii interesați de la nivel local/metropolitan, în vederea asigurării principiilor de consultare și de transparență decizională.

Viziunea strategică a POR Regiunea Centru 2021-2027, în concordanță cu viziunea strategică din PDR Centru 2021-2027 și Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru este ca Regiunea Centru să devină o regiune mai curată, atractivă pentru locuitorii săi și turiști, cu o economie competitivă bazată pe cunoaștere și inovare în care grija pentru mediu și utilizarea rațională și durabilă a resurselor să fie scopul fiecărui cetățean.

Orientările strategice pentru întreaga regiune sunt :

- O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice
- O regiune digitală
- **O regiune cu comunități prietenoase cu mediul** – vizând creșterea calității vieții locuitorilor din localitățile Regiunii Centru pe de o parte prin îmbunătățirea performanței energetice a fondului existent de clădiri publice și rezidențiale și prin modernizarea/extinderea sistemului de iluminat, iar pe de altă parte *printr-o mobilitate durabilă și regenerarea urbană*
- **O regiune accesibilă - creșterea conectivității zonelor mai puțin dezvoltate și a zonelor izolate la rețeaua TEN-T**, ținând seama de investițiile realizate prin programele anterioare și cele propuse pe celelate priorități ale POR, dar și cele realizate sau preconizate la nivel național în domeniul conectivității. De asemenea se urmărește și decongestionarea traficului din marile aglomerări urbane pentru a putea contribui *la implementarea PMUD-urilor*.
- O regiune educată și incluzivă
- O regiune atractivă



PLANUL DE ACȚIUNI - PMUD - oraș Rupea

DIRECȚII STRATEGICE și OBIECTIVE SPECIFICE		MĂSURI
Direcția strategică 1 Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către : opțiuni de transport, destinații și servicii esențiale		
OS 1	Modernizarea infrastructurii pietonale prin lărgire trotuare și adaptare la nevoile persoanelor cu mobilitate redusă	M 1.1.1 Audit de trafic teritorial Rupea, Rupea Gară, Fișer M 1.1.2 Plan de intervenție pentru configurarea rampelor dintre trotuar și carosabil, pentru pietonii cu mobilitate redusă la nivelul tuturor trecerilor de pietoni
OS 2	Implementare signalistică	M 1.2.1 Signalistică rutieră – toate zonele, signalistică specifică accesibilizare, signalistică de orientare turistică M 1.2.2 Signalistică la interiorul clădirilor M 1.2.3 Educație rutieră – signalistică, cu voluntari la grădiniță și gimnaziu
OS 3	Amenajare locuri parcare cu staționare limitată la tarif	M 1.3.1 Creșterea veniturilor la BL din staționare – parcare M 1.3.2 Implementare sistem video de monitorizare a traficului, trecere pietoni și a parcării; Scoala, Entități publice... M 1.3.3 Loc parcare pt persoane cu mobilitate redusă M 1.3.4 Marcarea spațiu rezervat taxi
OS 4	Identificare locații pentru stații desatinate transportul public de persoane *** SIEG (Accesare sistem SIEG – Consiliul Concurenței)	M 1.4.1 Amenajarea de stații de transport public, puncte cu acces optim
Direcția strategică 2 Îmbunătățirea siguranței și securității - mobilitate urbană		
OS 1	Piața Agroalimentară	M 2.1.1 Amenajarea pentru aprovizionare și accesul clienților M 2.1.2 Amenajarea parcării
OS 2	Refacere nomenclator stradal	M 2.2.1 Strada Cetății – denumire redundantă – alte străzi, circulații
OS 3	Marcarea zonelor cu transport marfă	M 2.3.1 Limitarea staționării pentru ceilalți participanți la trafic
OS 4	Realizarea unor piste de biciclete	M 2.4.1 identificare zone și instalare mobilier urban – rastel parcare velo M 2.4.2 Serviciu de închiriere biciclete/ trotinete electrice – (atât pentru turiști vizitare Cetate, alte obiective culturale, cât și pentru localnici) Masura 2.4.3 Mobilitate Durabilă Rupea: Modernizarea Transportului Urban și Promovarea Mobilității Electrice și Nemotorizate
Direcția strategică 3 Reducerea poluării sonore , poluării aerului și a amprente de carbon		
OS 1	Încurajarea tipologiei de deplasare blândă	M 3.1.1 Acțiuni de estetica a orașului pentru atragerea deplasărilor pedestre M 3.1.2 Promovarea deplasării cu trotineta în rândul tinerilor
OS 2	Realizarea unei stații de încărcare auto electrice	M 3.2.1 Parteneriat cu CJ – BV, și /sau parteneriat public-privat
OS 3	Realizarea unor perdele fonice și de praf	M 3.3.1 Cultivarea perdelelor vegetale
Direcția strategică 4 Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general		
OS 1	Reabilitare – regenerare urbană	M 4.1.1 Refacere pod – lărgire, refacerea punctelor/podurilor M 4.1.2 Refacere promenadă – drum de halaj M 4.1.3 Instalare turborotondă pentru sens giratoriu M 4.1.4 Instalare limitatoare de viteză str. Republicii – centru M 4.1.5 Crearea unei zone urbane prietenoase - <i>shared-space</i>
OS 2	Amenajare albie pârâu Fișer – captare parțială ⁴	M 4.1.1 Lucrări de amenajare , decolmatare, deutrofizare – salubritate ⁵ (lg.apelor 107/1996)

⁴ Se recuperează o zonă importantă, redare folosinței pietonale sau altă utilizare, se crează o nouă circulație⁵ Pentru interese publice, readucerea apei în albia veche se realizează la propunerea Regiei Autonome "Apele Române", cu consultarea riveranilor, cu avizul comitetului de bazin și cu aprobarea Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului, cheltuielile suportându-se de la bugetul de stat.



Direcția strategică 5 Îmbunătățirea eficienței și a rentabilității transportului de persoane și bunuri		
OS 1	Identificare coridor rapid și mijloc de transport pentru persoane	M 5.1.1 Ruta: Rupea Gară- Rupea – Fișer (dus-întors) M 5.1.2. Ruta : Transport cetate – trenuleț urban
OS 2	Promovarea car-share- în interiorul localității	M 5.2.1 Responsabilitatea societății civile
OS 3	Identificare rute ocolitoare pentru transport marfă	M 5.3.1 Responsabilitate UAT, CJ Bv, alți factori interesați

Planogramă - Model de intervenție de regenerare urbană - mobilitate (sursa: arhiva UAT – Rupea)

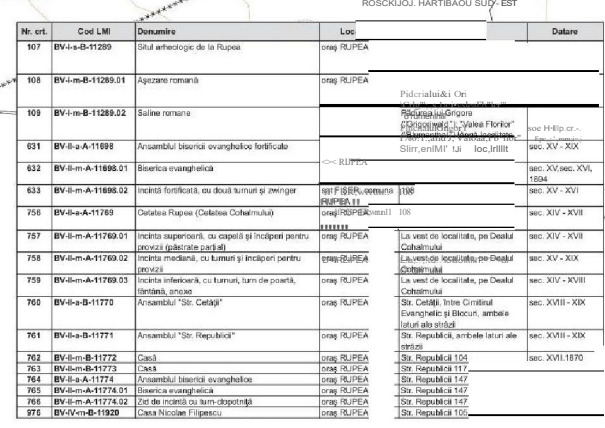
Intervenții la scară urbană- Bilanț teritorial				
Obiectiv		Material	Suprafață	Observații
1. Circulații carosabile				
a.	Suprafețe de rulare	Piatra de râu	28497.65 mp	Pavate cu piatra de râu pe suport bituminos
b.	Elemente de limitare a accesului si de semnalizare	Borne de piatră, indicatoare		
2. Circulații pietonale				
a.	Piațete sau alveole dalate	Bazalt - dale	1903.15 mp	Pardoseală din dale rectangulare din bazalt asezate pe pat de nisip
b.	Piațete sau alveole dalate	Căramidă	403.85 mp	Pavaj din căramidă
c.	Trotuare și alei dalate	Bazalt - dale	4129.97 mp	Pardoseală din dale rectangulare din bazalt asezate pe pat de nisip
d.	Alei pietruite	Pietriș mărunț	816.26 mp	Pământ bătut și pietriș de râu
e.	Piața	Pământ bătut	7768.22 mp	Pământ bătut și pietriș de râu
f.	Rigole deschise în axul strazii	Pietriș fixat	1343.66 mp	Sunt luate în calcul doar rigolele reprezentate în plan ⁶
g.	Mobilier urban si corpuri de iluminat			
3. Parcări				
a.	Parcare de proximitate cu timp de staționare limitat	Pietriș fixat	618.57 mp	Pavate cu pietriș mai mărunț decât cel al suprefețelor carosabile
b.	Parcare turistică de mare capacitate	Pietriș fixat	4772.95 mp	*** realizată la Cetate
c.	Parcare turistică	Asfalt	570 mp	Sub gradenele din Piață
4. Axa verde				
a.	Albia pârâului Fișer	Vegetația de talie mică	11392.87 mp	Graminee și floră spontană asociate cu flori perene și plante acvatice (vegetație de luncă)
b.	Parc de-a lungul pârâului	Vegetație înaltă	16302.59 mp	Arbori
c.	Perdele de protecție și dirijare	Vegetație deasă, de înălțime medie	2441.84 mp	Vegetație arborescentă și arbori
d.	Insule verzi	Amenajare peisagistică	6369.67 mp	Amenajarea aleilor pietonale și organizare a plantației

NB - Sursa documentelor, de mai jos – arhiva Primăria Rupea – PUG existent⁶ V. plan arhiva proiect



ORAS RUPEA







Elaborarea capitolelor actualizate și completarea **Planului de acțiuni** aferent PMUD a fost realizată
de către

Echipa ARNhitectura S.R.L. – București, decembrie 2021

Urbanist, Alexandra Neciov – mobilitate

Dr. arh. Ruxandra Neciov

Consultant Ana Maria Stancescu, expert FESI