

Cuprins

I. INTRODUCERE	3
1.1. Definirea zonei periurbane în legislația românească	5
1.2. Premize istorice privind apariția conceptului de zonă periurbană	5
1.3. Concluzii privind istoria conceptului de zonă periurbană	6
II. ELEMENTE DE ORGANIZARE A ZONEI PERIURBANE A ORAȘULUI	8
2.1. Amenajarea teritoriului periurban	8
2.2. Analiza componentelor spațiului periurban	9
III. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI	14
IIV. ZONA METROPOLITANĂ TÎRGU MUREȘ	16
4.1. Componenta Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș	17
4.2. Analiza Zonei Metropolitane	48
4.3. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială și a strategiilor sectoriale....	49
VI. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE – INFRASTRUCTURĂ	70
5.1 Rețeaua căilor de comunicație	70
5.2 Rețeaua de căi rutier	71
5.3. Rețeaua de căi ferate	73
5.4. Rețeaua de căi aeriene.....	73
5.5. Transportul combinat.....	74
5.6. Transportul public intercomunal.....	74
5.7. Transportul nemotorizată	78
VI. PROIECTE	92
6.1. Proiecte privind Planul De Mobilitate pentru Zona Metropolitană	93
VII. CONCLUZII	114

I. INTRODUCERE

Zonele metropolitane, ca structuri de cooperare intercomunală rezultă din complementaritatea potențialului celor două tipuri de structuri administrative de nivel local: cele cu grad avansat de urbanizare, reprezentate de nucleele de convergență regională și departamentală și comunele incluse în zona periurbană a acestora. Primele, caracterizate prin cele mai mari densități de populație la nivelul intravilanului și prin teritorii administrative restrânse ca suprafață, dispun și de cele mai mari bugete locale; comunele limitrofe în schimb, cu resurse financiare limitate dispun de spații excedentare. Prețul ridicat al terenului din intravilan determină fenomenul de exurbație, prin localizarea unor investiții aferente orașului în zona sa periurbană, limitele administrative devenind pur formale. Orașul se extinde dincolo de limitele sale administrative, ruralul evoluează de la spațiu polarizat la spațiu integrat.

Cooperarea intercomunală la nivelul spațiului periurban devine astfel esențială pentru o dezvoltare regională integrată.

Conceptul de *zonă metropolitană* a fost implementat pentru prima dată în S.U.A. în anii '50 sub forma „Standard Metropolitan Statistical Areas” (SMSA), fiind ulterior preluat și de alte țări anglo - saxone. Criteriile de identificare și definire a unei SMSA se bazează pe structura populației active și pe fenomenul polarizării și al migrațiilor periodice. Ele au evoluat în timp, definitivându-se în 1970, când au fost delimitate 65 SMSA:

- 1 cu peste 15 milioane locuitori (New York);
- 2 între 5 și 10 milioane locuitori (Los Angeles-Long Beach și Chicago);
- 3 între 3 și 5 milioane locuitori (Philadelphia, Detroit și San Francisco-Oakland);
- 7 între 2 și 3 milioane locuitori;
- 20 între 1 și 2 milioane locuitori;
- 32 între 0,5 și 1 milion locuitori.

Constituirea acestora se bazează pe un comitat polarizator, având cel puțin un oraș cu peste 50.000 locuitori. Comitatele limitrofe lui sunt adăugate, formând SMSA dacă cel puțin 25% din populația activă (calculată fie la locul de muncă, fie la cel de rezidență), lucrează în sectoare neagricole. În plus, este necesară îndeplinirea, selectiv, și a altor criterii (Bastié, Dézert, 1980):

- cel puțin 50% din totalul populației trebuie să locuiască în zone cu densități de peste 150 locuitori / milă pătrată (aproximativ 63 loc/kmp)
- populația ocupată în sectoarele non-agricole din comitatele limitrofe celui considerat „nucleu” trebuie să depășească 10% din cea a comitatului „nucleu”;

- ca valoare absolută, populația activă non-agricolă trebuie să fie de peste 10.000 locuitori;
- integrarea unui comitat într-o SMSA se face dacă cel puțin 15% din populația activă lucrează în respectiva SMSA

În Noua Anglie, delimitarea este și mai riguroasă, în loc de perimetrul administrativ al comitatelor, folosindu-se ca bază de pornire pentru delimitare, teritoriul urban.

În Franța este utilizat termenul de „Zonă de populare industrial urbană” (ZPIU), ce înglobează unități administrative urbane și rurale în care nivelul migrațiilor zilnice domiciliu -loc de muncă este relativ ridicat.

Literatura geografică românească definește zonele metropolitane ca fiind spații aflate subinfluența unor centre urbane cu funcții macroregionale a căror populație depășește 1 milion locuitori, plafonul demografic al zonelor metropolitane fiind cuprins între 5 și 30 milioane locuitori (Erdeliet *al*, 1999). Prin urmare, extrapolat la spațiul românesc, termenul „metropolitan” este impropriu. Metropolele regionale, cu excepția Capitalei, se situează sub plafonul demografic de 400.000 locuitori și polarizează spații ce dețin sub 1 milion locuitori, acărora caracteristici sunt mult mai apropiate zonelor periurbane. Iată de ce, în legislația românească a fost introdus la baza definirii zonei metropolitane caracterul asociativ al structurilor administrativ-teritoriale de nivel comunal limitrofe marilor centre urbane. Astfel, potrivit legii 351/2001 (Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități), prin zonă metropolitană se înțelege „zona constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane și localitățile urbane și rurale situate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri. Prin aceeași lege sunt incluse în categoria marilor centre urbane Capitala alături de 11 municipii de rangul I: Bacău, Brașov, Brăila și Galați – definite ca formând singurul *sistem urban* din România, Cluj Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Oradea, Ploiești și Timișoara.

Contextul legislativ favorabil conturării de zone metropolitane în România s-a creat începând din 2001, odată cu definirea teritoriului metropolitan în Legea 351/2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea IV – Rețeaua de localități ca fiind zona constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar între marile centre urbane (Capitala României și municipiile de rangul I) și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au stabilit relații de cooperare pe multiple planuri și în Legea Urbanismului 350/2001, anexa II, suprafața situată în jurul municipiilor de rang I, cuprinzând localități aflate la distanțe de până la 30 km, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. Alte referiri se fac Ordonanța de Guvern 53/2002 (camendament adus Legii 215/2001 a administrației publice locale) care, în art. 4 specifică: comunele care înconjoară Bucureștiul și cele care înconjoară municipiile de rang I pot fi organizate ca zone metropolitane municipale.

În Legea administrației publice locale 286/2006 , se fac referiri cu privire la organizarea și managementul ariilor metropolitane, care vor fi conduse de un consiliu de administrație compus 3 din reprezentanți ai unităților administrativ-teritoriale componente iar membrii consiliului vor fi propuși de primar sau de președintele consiliului județean și desemnați de consiliul local sau de cel județean . În acest fel, în România, în afara Bucureștiului, se remarcă și încercările altor municipii de a-și declara și delimita arii Metropolitane, acestea sunt Zona Metropolitană Oradea, Zona metropolitană Târgu Mureș, Zona Metropolitană Iași, Zona Metropolitană Constanța, Zona Metropolitană Galați- Brăila, Zona Metropolitană Bacău, Zona Metropolitană Baia Mare, Zona Metropolitană Brașov, Zona Metropolitană Ploiești.

1.1. Definirea zonei periurbane în legislația românească

În legislația românească în vigoare, conform Legii nr. 350 din 6 iulie 2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul, zona periurbană este definită ca fiind: “suprafața din jurul municipiilor și orașelor, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații de independență în domeniul economic, al infrastructurii, deplasărilor pentru muncă, asigurărilor cu spații verzi și de agrement, asigurărilor cu produse agroalimentare etc.”[26] Caracteristicile unei astfel de zone sunt cumva similare cu ale zonei metropolitane, cu deosebirea ca o zonă metropolitană se constituie între marile centre urbane (capitala și municipii de rang I). Aici poate fi adusă în discuție acea Asociație – “Zona Metropolitană Târgu-Mureș”, care potrivit legislației românești este de fapt zonă periurbană, datorită faptului că municipiul Târgu-Mureș este municipiu de rang II [28]. Așadar, titulatura de zonă metropolitană, (constituirea Asociației – “Zona Metropolitană Târgu-Mureș”) în cazul arealului limitrof municipiului Târgu-Mureș este improprie, aici, fiind vorba, de zonă periurbană.

1.2. Premize istorice privind apariția conceptului de zonă periurbană

Noțiunea de zonă periurbană avea în accepțiunea curentă un sens bine conturat, care se referea la spațiul din jurul unui centru urban important, spațiu caracterizat printr-o activitate strâns legată de acesta. Creșterea orașelor ca urmare a procesului de urbanizare a determinat și creșterea complexității și a importanței zonei inconjurătoare, zonă care și-a extins limitele în funcție de mărimea, rolul și importanța pe plan regional și național, a orașului. În aceste condiții termenul de zonă periurbană care apare în literatura de specialitate ca: banlieu (în franceză), Suburbs sau Urban Fringe (în engleză), Vorort sau Umland (în germană), capătă un sens din ce în ce mai extins și interpretabil.

În evoluția istorică a conceptului se constată că problemele clasificării zonelor periurbane sunt strâns legate de conținutul și scopul studiilor efectuate, de opiniile autorilor. Există o perioadă de indecizie în privința definirii acestei zone, ea oscilând între termenul de zonă

preorășenească și mediu urban înconjurător, regiune urbană, bazin urban, aglomerație urbană, coroană a orașului, regiune polarizantă etc.

În general, în literatura străină, zonele înconjurătoare ale orașelor sunt delimitate și caracterizate prin elemente referitoare la: comerțul cu amănuntul, relațiile de comunicație, recrutarea forței de muncă, posibilitățile de cazare, aria de proveniență a elevilor și studenților, etc. După caz, acestea sunt considerate ca având grade diferite de prioritate, ceea ce determină o mare diversitate opțională în cadrul problematicii generale.

1.3. Concluzii privind istoria conceptului de zonă periurbană

Așadar după această sumară trecere în revistă a unor definiții a acestor zone limitrofe orașului, a teoriilor formulate atât de geografii străini, cât și de cei români, precum și din parcurgerea sumară a istoriei acestui concept, se pot contura unele concluzii, și anume: noțiunea de zonă periurbană este determinată de existența unui pol major de influență (orașul) și a unui teritoriu înconjurător (zona). Acest teritoriu cuprinde localități subordonate ca mărime și importanță orașului principal.

- conținutul conceptului de “zonă periurbană” depășește pe aceea de zonă suburbană sau preorășenească, aceasta putând fi considerat mai corect ca “zona de influență” a unui centru urban important, de nivel regional sau national.
- cu cât importanța orașului este mai mare, cu atât categoria relațiilor de subordonare de la și în spre oraș poate deveni insuficientă
- conceptul de zonă periurbană a orașelor importante, poate fi asimilat cu conceptul de sistem, caracterizat prin: existența unor componente de bază – pe de o parte, orașul, localitățile (comune și sate), și teritoriul aferent acestora iar pe de altă parte a unor relații complexe și integrate stabilite între aceste componente.

“În consecință zona periurbană reprezintă teritoriul larg, dotat și echipat, care înconjoară un pol urban cu important rol polarizator la nivel național și regional, la nivelul căruia relațiile de subordonare, coordonare și influențare reprezintă condiția echilibrului și a dezvoltării”¹

În concluzie, periurbanul este un sector în care relațiile cu orașul sunt cele mai puternice, îmbrăcând aspectele cele mai pregnante, cu o structura a economiei și activităților orientate spre “servirea” orașului. În general, periurbanul este delimitat și caracterizat prin elemente referitoare la comerș, recrutarea forței de muncă, aprovizionarea cu produse agroalimentare.

În principiu, se poate afirma că aria de răspândire spațială a relațiilor fundamentale și periodice duce, de regulă, la delimitarea zonei subordonate orașului. Spre deosebire de delimitarea zonei suburbane de influență, delimitarea zonei periurbane are un anumit grad de incertitudine, chiar de flexibilitate.

¹ Filipeanu Angela, lucrare de cercetare, cit. pag 5

Studiul zonelor aferente limitei acesteia ridică probleme de vecinătate și uneori de litigii (administrative, funciare, de gestiune, manageriale, de organizare urbană). De aceea un criteriu deosebit de important, privind eventualele probleme de vecinătate, este cel legat de dorința autorităților locale, care în funcție de strategia de dezvoltare și direcțiile de cooperare în teritoriul periurban, au un “cuvânt” de spus în stabilirea delimitării acestui areal.

II. ELEMENTE DE ORGANIZARE A ZONEI PERIURBANE A ORAȘULUI

2.1. Amenajarea teritoriului periurban

Pentru o amenajare complexă a teritoriului periurban se impune o analiză aprofundată a unui întreg sistem de elemente între care un loc de bază îl ocupă: poziția geografică, locul orașului în ierarhia urbană a țării, posibilitățile oferite de cadrul natural, raporturile dintre oraș și centrele de ordin secundar din apropiere, populația și așezările.²

Poziția centrului urban și a spațiului periurban față de coordonate geografice majore ca interferența unor arii cu resurse complementare, convergența căilor de comunicație, existența unor puncte obligatorii de trecere a favorizat dezvoltarea mai rapidă a orașului respectiv, multiplicarea relațiilor dintre acesta și teritoriul din jur. Unele dintre acestea au cunoscut o evoluție accelerată devenind mari centre urbane ale țării, conturându-și spații periurbane tot mai extinse.

În organizarea spațiului periurban trebuie avute în vedere două probleme esențiale: potențialul de consum al orașului și caracteristicile spațiului periurban în scopul creșterii capacității sale de producție.³

Centrele urbane dezvoltate în depresiuni sau culoare depresionare (Târgu-Mureș – pentru cazul de față, Brașov, Reșița, Baia Mare) reprezintă spații particulare discontinue, uneori cu forme semicirculare sau alungite, datorită catenelor montane care brodează depresiunile respective. Condițiile naturale impun o anumită diferențiere funcțională a teritoriului, a sistemului de localități, a dimensiunilor și structurii morfologice a așezărilor.

Organizarea spațiilor periurbane constituie un domeniu actual și de mare perspectivă atât asupra orașului propriu-zis, cât și a teritoriului din jur. Aceasta problema trebuie privită într-un context particular, generat de condițiile geografice concrete ale fiecărui spațiu periurban, și într-unul general, determinat de organizarea cât mai adecvată a întregului teritoriu național.

În organizarea teritoriului periurban se au în vedere două aspecte esențiale:

- capacitatea de consum a orașului, reprezentată de produsele agroalimentare necesare populației, necesarul de forță de muncă și cel de materii prime și energie;
- caracteristicile zonei periurbane, privite prin prisma posibilităților de asigurare a necesităților urbane

² Caloianu N. , 1977

³ Ianos Ioan, op. cit. pag.122

2.2. Analiza componentelor spațiului periurban

(1) Analiza cadrului natural

Pentru existența și buna funcționare a vieții, într-un teritoriu, evaluarea cadrului natural trebuie să cuprindă trei nivele de manifestare și semnificație – cadrul natural ca fiind:

- mediul înconjurător
- sursa (resurse) pentru dezvoltarea unor activități economice
- suport pentru activități, construcții și amenajări specifice locuirii, transportului, muncii, recreerii, etc.

Trebuie să se aibă în vedere cele trei funcționalități ale cadrului natural periurban: suport pentru activitățile umane, locuire, amenajări destinate recreerii.

Evaluarea componentelor fizico-geografice ale spațiului periurban va avea în vedere cele mai variate aspecte calitative și cantitative ale elementelor cadrului natural:

- ✓ Solul – indiferent de gradul de dezvoltare va rămâne o coordonată esențială a existenței și activității în periurban. Pe baza studiilor se determină: intensitatea eroziunii atât pe orizontală, cât și în adâncime; factorii de risc natural, fertilitatea solurilor erodate.
- ✓ Caracterizarea structurii geologice, a rocilor din substrat – este necesară pentru aprecierea influenței diferitelor formațiuni asupra reliefului, solului și hidrologiei, pentru localizarea zăcămintelor utile existente în teritoriul periurban, care pot orienta dezvoltarea economică a zonei și chiar a orașului vecin.
- ✓ Analiza caracteristicilor geomorfologice ale reliefului – înclinarea pantelor influențează posibilitățile de utilizare economică a terenurilor, accesibilitatea pentru mecanizarea lucrărilor agricole, localizarea și dezvoltarea vetrelor de așezări, a unităților economice. Dacă populația zonei periurbane intervine în evoluția acestor procese și fenomene sub diferite forme, fără măsuri de organizare atent elaborate, se pot declanșa stări de dezechilibre, de degradare. Starea de echilibru a reliefului în zona periurbană se exprimă prin persistența uzurii de sol care îmbracă suprafața reliefului. Degradarea reliefului înseamnă degradarea până la dispariția păturii de alternare prin alunecări, torenți, prăbușiri, eroziune de diferite tipuri, etc.
- ✓ Apa, ca element de importanță vitală – prin cercetări pe teren, pânzele de apă freatică trebuie localizate ca adâncime, precizându-se și nivelul hidrostatic, hidrodinamic, gradul de mineralizare. O valoare și un rol aparte au izvoarele care favorizează, prin prezența lor dezvoltarea funcțiilor recreative, de agrement ale zonei periurbane. Aspecte restrictive în organizarea spațiului periurban ar putea fi considerate: poluarea puternică a mediului prin activități economice sau prin depozitarea necontrolată a deșeurilor urbane, exploatarea nerațională a unor resurse de subsol, degradarea solului, defrișări neraționale.

“Analiza cadrului natural poate releva probleme de mediu a caror rezolvare necesita nu numai o buna gestionare locala, ci chiar masuri care sa implice si administratia orasului polarizator”.⁴

(2) Analiza componentei demografice

Populația este componenta cea mai dinamică a spațiului geografic în general și a spațiului periurban în special. Necesitatea cunoașterii populației, derivă din tripla sa ipostază:

- ✓ componenta de baza a spatiului periurban;
- ✓ factor esențial în elaborarea și realizarea programelor de dezvoltare și de organizare;
- ✓ beneficiară a realizărilor și rezultatelor obținute.

Omul prin tehnică și tehnologie, poate pastra echilibrul spațiului sau îl poate reechilibra conform cerințelor proprii spațiului priurban sau nevoilor spațiului urban învecinat. Toate acestea implică o cunoaștere a populației sub toate aspectele: număr, evoluție, repartitie teritorială, structura pe grupe de vârste, structura profesională, mobilitatea teritorială, deoarece numai astfel se poate rezolva multitudinea problemelor legate de dotarea tehnico-edilitara a periurbanului.

Principalii factori de presiune în cazul populației ar putea fi considerați: creșterea șomajului, îmbătrânirea demografică, feminizarea forței de muncă, crearea unor presiuni de locuire prin aglomerarea populației în anumite zone.

(3) Analiza componentei economice

Activitățile economice reprezintă o componența de bază a periurbanului. Astfel putem distinge o serie de activități importante care pot influența arealul periurban:

- ✓ Activitățile agricole - dețin un loc prioritar în periurbanul unui oraș, loc justificat de furnizarea produselor necesare pentru aprovizionarea ritmică cu produse agroalimentare pentru piața sau pentru industria alimentara prelucratoare.
- ✓ Activitățile industriale și industria – industria trebuie analizată ca un element de baza prin care se organizează periurbanul, care sporește eficiența economică și chiar socială a acestuia; analiza activităților industriale din periurban trebuie să acorde atenție deosebită: perspectivelor de dezvoltare a unităților, posibilităților de cooperare de reprofilare în funcție de resursele materiale și umane existente pe plan local.
- ✓ Activitățile comerciale – se contureaza ca activitati relativ noi, dezvoltate dupa 1990 în zona vecină orașului mare în general, la care analiza se poate opri asupra extinselor arii

⁴ Candea Melinda si Bran Florina, op. cit. pag. 406

de depozitare și de comerț en-gros, care confirmă exurbanizarea funcției comerciale și dezvoltarea ei în periurban.

Turismul de week-end este prezent în spațiile periurbane, fiind susținut de existența unor zone de recreere și de agrement variate, ce suplinesc deficitul de spațiu verde din urban.

(4) Analiza componentei privind infrastructura

Relațiile funcționale și spațiile complexe din cadrul zonelor periurbane situează această componentă pe o poziție prioritară, alături de cea a resurselor.

Căile de comunicație sunt componente ale spațiului care facilitează legăturile orașului cu zonele periurbane. Cele mai importante aspecte ar fi:

- ✓ tipurile de căi de comunicație existente în zonă și măsura în care satisfac nevoile sale și ale orașului;
- ✓ stabilirea gradului de accesibilitate și de fluentă a traficului;
- ✓ identificarea gradului de corelare a mijloacelor de transport în timp și spațiu;
- ✓ identificarea punctelor critice;
- ✓ analiza “platformelor” feroviare, rutiere sau aeroportuare sub aspectul localizării, accesibilității, eficienței.

O problemă specifică pentru fiecare oraș îl reprezintă transportul de mărfuri, care se desfășoară, dinspre oraș spre exterior și invers. Studiul acestui factor prioritar se corelează cu punctele de aprovizionare în teritoriu, platforme logistice de primire (încărcare-descărcare) cu înzestrare tehnică corespunzătoare, direcții și puncte de distribuție. “Studiul organizării spațiale a transportului de persoane și mărfuri, ierarhizarea relațiilor după importanță, capacitate, ritm, este un factor de delimitare a zonei periurbane”⁵. El reprezintă un domeniu specific pentru administrarea globală și pentru investire prin asociere cu sectorul comunal, privat, în acțiuni de modernizare precum: completarea rețelei de drumuri comunale, organizarea transportului în comun intercomunal, parcaje, dotări de primire în noduri de circulație periurbană (comerciale, distracții, stații servicii).

De asemenea starea și modernizarea mijloacelor de comunicare (telefonie și telecomunicații) poate reprezenta un factor și un potențial foarte necesar pentru activitatea de asociere, gestionare, investire, atât la nivel global, cât și la nivel local.

(5) Analiza componentei echipării tehnico-edilitare

Deșeurile

⁵ Filipeanu Angela, în lucrare de cercetare, cit. pag. 10

La nivelul zonelor din afara orașului problema sortării, depozitării, reciclării deșeurilor industriale, sau a gunoiului menajer apare ca o preocupare de prim ordin. Depozitarea deșeurilor și a gunoiului în zona periferică urbană creează probleme litigioase la nivelul U.A.T.-urilor și locuitorilor din zonă, din cauza generării a noi surse de poluare, precum și a utilizării unor terenuri afectate altor folosințe. Problema strângerii, sortării și reciclării deșeurilor reprezintă un potențial managerial de asociere, care însă nu este exploatat mai ales la nivelul U.A.T.-urilor.

Alimentarea cu apă

Captările de apă potabilă, tratarea și protecția acestora ca și preservarea resurselor sunt elemente esențiale de politică urbană la nivel global și local cu influență directă asupra calității locuirii din zona periurbană. Bilanțul stațiilor de epurare, ca și perspectiva structurilor de tratare și epurare a apelor uzate sunt de asemenea elemente și probleme care trebuie avute în vedere.

Alimentarea cu energie

În acest domeniu apar o serie de probleme privind traversarea zonei periurbane de o serie de magistrale ce transportă energie (linii de înaltă tensiune, energie termică, etc.). Este necesară o bună gestionare a cantității de energie electrică și termică în raport cu ponderea ei, cu cantitatea consumată, precum și economisirea resurselor energetice prin bună organizare.

(6) Analiza componentei recreere, agrement, turism

În analiza acestei componente întâlnim o serie de probleme, din care enumerăm:

- Absorbție în cadrul zonei, a potențialului de recreere destinată sfârșitului de săptămână
- Folosirea rațională a fondului natural-peisagistic și identificarea elementelor construite cu valoare istorică, arhitecturală, arheologică, etc.
- Păstrarea și nealterarea prin antropizare a peisajelor naturale valoroase
- Găsirea căilor de atragere a interesului la nivelul dotărilor turistice, prin diversificarea ofertei de cazare, organizare, dotare.
- Protejarea față de poluarea turistică a resurselor și valorilor naturale (rezervații științifice sau naturale, captări de apă).

(7) Analiza componentei locuire

Nivelul calității locuirii reprezintă de fapt indicatorul sintetic al întregii organizări din zona periurbană, el determinând stabilitatea și atașamentul locuitorului pentru orașul, comuna ori satul său. El definește, în final gradul de dezvoltare și calitatea ecologică a mediului înconjurător antropizat la nivelul sistemului teritorial oraș – teritoriu – comună (sat).⁶

⁶ Conform Filipeanu Angela, în lucrare de cercetare

Primele două capitole a acestei anexe, urmăresc să justifice și să clarifice această problemă complexă a delimitării zonei periurbane. Această zonă periurbană trebuie înțeleasă ca parte a unui sistem complex, reprezentat de oraș și teritoriu, ce poate juca un rol foarte important în strategia de dezvoltare a orașului, precum și a U.A.T.-urilor componente acestei zone.

Sistemul oraș – zonă periurbană, reprezintă un însemnat pol de atracție cu semnificații pentru întreg nivelul național. Înțelegerea complexă a acestui concept de zonă periurbană, reprezintă o premiză de perfecționare a cadrului operațional, de gestionare a resurselor precum și de organizare urbană, având potențialul de a crea suportul necesar pentru dezvoltarea unor practici economice și manageriale de tip partenerial și participativ.⁷

⁷ Conform Filipeanu Angela, în lucrare de cercetare

III. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

O componentă cheie în politicile polilor de creștere o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) conturează strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în regiunile polilor de creștere.

Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din oraș și din zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

În vederea finanțării proiectelor de transport urban, în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020, prin FEDR (Fondul European pentru Dezvoltare Regională), este necesară elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmare a abordării integrate, susținută de către Comisia Europeană. Conform legislației naționale (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în decembrie 2013), Planul de mobilitate urbană reprezintă 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 este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată cu un nivel înalt de cooperare, coordonare și consultare între diferitele niveluri de guvernare și între autoritățile responsabile. Autoritățile Locale membre ale unei zone metropolitane ar trebui să creeze și să dezvolte structurile și procedurile corespunzătoare gestionării unui astfel de plan.

În esență, Planul de Mobilitate Urbană, urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile 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 călători spre destinații și servicii-cheie. 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 călătorie din cauza unor deficiențe (de

exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, 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.

Prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă zona metropolitană Tîrgu Mureș, formată din municipiul Tîrgu Mureș, un oraș și 12 comune și se referă la perioada 2016 – 2030.

IV. ZONA METROPOLITANĂ TÎRGU MUREȘ

Zona Metropolitană Târgu Mureș (în maghiară *Marosvásárhelyi Metropolisz Övezet*) este o zonă metropolitană din județul Mureș, Transilvania, România ce cuprinde municipiul Târgu Mureș și 12 comune învecinate acestuia, constituită în scopul creării de noi oportunități de afaceri, al construcției și amenajării de locuințe și locuri de recreere, al atragerii de investiții mai consistente, și al coordonării mai bune a proiectelor de mediu și infrastructură.

Zona Metropolitană Târgu Mureș a fost constituită în 2005 de către Consiliul Județean Mureș pe baza altor zone metropolitane din țară (de exemplu Zona metropolitană Cluj, Zona Metropolitană Iași, Zona metropolitană Oradea, etc.).

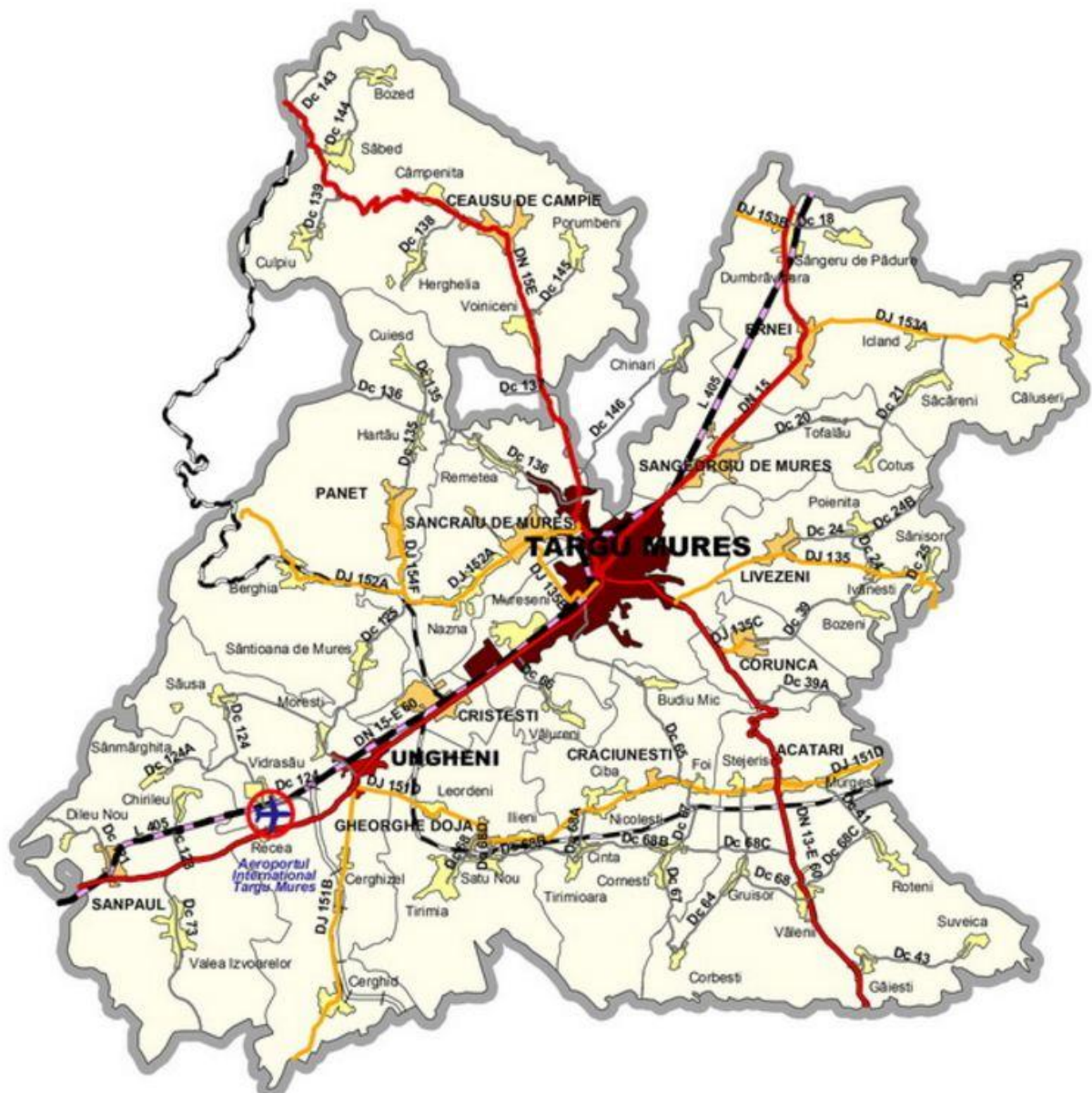
Zona Metropolitană Târgu Mureș este compusă din municipiul Târgu Mureș, orașul Ungheni și comunele Acățari, Livezeni, Sânpaul, Corunca, Gheorghe Doja, Cristești, Sâncraiu de Mureș, Sângeorgiu de Mureș, Pănet, Ceuașu de Câmpie, Ernei și Crăciunești.

Comunele Sântana de Mureș și Păsăreni deocamdată nu fac parte din zona metropolitană, deși sunt și acestea învecinate cu municipiul Târgu Mureș.

O dată cu integrarea României în Uniunea Europeană, contextul dezvoltării locale și regionale a căpătat noi valențe. Pornind de la documentele programatice naționale, precum Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă, a cărei forme a suferit repetate transformări în perioada de după 1990 și continuând cu noile documente programatice de după 2007 prin care România și-a asumat anumite obligații în calitate de stat membru UE, precum Programul Național de Reforme al României pentru perioada 2007-2010 (PNR), elaborat în contextul Strategiei Europene pentru Creștere și Ocupare, Planul Național de Dezvoltare 2007-2013, Cadrul Strategic Național de Referință 2007-2013, Programul de Convergență 2007-2010 și Planul Național Strategic de Dezvoltare Rurală 2007- 2013, toate conduc către necesitatea stabilirii unor priorități de dezvoltare la nivel local și regional coerente cu direcțiile stabilite la nivel național dar în același timp specifice, prin valorificarea oportunităților și avantajelor zonale.

În acest context, elaborarea strategiei zonei metropolitane Tîrgu Mureș a devenit o necesitate, cu atât mai mult cu cât trebuie armonizate diferite puncte de vedere ale actorilor locali din cele 14 UAT-uri componente, și coordonate acțiuni pe termen scurt și mediu în vederea atingerii obiectivelor stabilite.

4.1. Componenta Zonei Metropolitane Tîrgu Mureş



Fișa localității Tîrgu Mureș



Sursă: www.google.ro

Amplasare geografică

Municipiul Tîrgu-Mureș are o suprafață totală: 4.930 ha și este reședința administrativă a județului Mureș, Tîrgu-Mureș este situat în partea ceantrală a României ($46^{\circ}33'$ latitudine nordică și $24^{\circ}34'$ longitudine estică), la o altitudine medie de 320 m. Prin așezarea sa geografică în culoarul larg al râului Mureș, beneficiază de avantajele care le ofera zona de confluenta a trei regiuni naturale, cu resurse economice diferite si complementare: regiunea cerelaria a Campiei Transilvaniei, Podisul Tarnavelor si zona forestiera a dealurilor subcarpatice interne.

Locuitori, situația socială: Populație stabilă: 134290 locuitori. Populația orașului este structurată pe etnii după cum urmează: romani 75.317 (50,35%), maghiari 69.825 (46,68%), țigani 3.759 (2,51%), germani 275 (0,18%), alta etnie 367 (0,17%). Conform Direcției Județene de Statistică Mureș rata somajului în Tîrgu Mureș este de 5,3% (dec. 2012).

Situația infrastructurii: Reședința județului Mureș dispune de importante căi de comunicație: calea ferată care face legătură dintre Războieni și Deda, drumul european Oradea-București (DE 60); deschiderea spre șosele care fac legătura cu Toplița-Piatra Neamț (DN 15); Reghin-Bistrița (DN 15A); Sovata-Odorheiul Secuiesc-Miercurea Ciuc (DN 13A); Reghin-Apahida-Cluj (DN 16); Tarnaveni-Medias-Sibiu (DN 14). Este de menționat, aeroportul Vidrasau cu linii interne și internaționale. De asemenea municipiul Tîrgu-Mureș dispune de o rețea de autobuse care fac legătura cu toate localitățile din vecinătate.

Caracterizarea economiei: Conform datelor furnizate de Direcția Județeană de Statistică Mureș, nivelul investițiilor brute în municipiul Tîrgu-Mureș, la nivelul anului 2005 a fost de

798.361 mii lei, cel a investițiilor nete fiind de 519.005 mii lei. Din numărul total de unități active (6.312), 981 se afla în industrie și energie electrică, termică, gaze și apă, 442 în construcții, 2668 în comerț, 250 hoteluri și restaurante iar 379 în transport, depozitare și comunicații.

Fișa localității Acățari



Sursa: www.google.ro

Satul Acățari este amintit prima dată în izvoarele scrise în 1497 sub denumirea de Ahusfalwa. În 1562 în hotarul satului, la poalele dealului „Kikdomb” s-au desfășurat unele momente ale răscoalei secuilor de rând. S-au adunat aici aproximativ 40 000 de secui, ridicați pentru recucerirea privilegiilor pierdute. Răscoala a fost reprimată cu cruzime, conducătorii Nagy György, Bán András și ceilalți erau executați.

În 1941, în timpul celui de al II-lea război mondial, școala din Acățari a fost transformată într-un lagăr de concentrare.

Localitatea are o biserică reformată, construită în 1752, una romano catolică, ridicată în 1859 și un adventistă zidită în 1993. Prima atestare documentară a școlii provine din anul 1729.

Amplasare geografică

Așezarea geografică favorabilă (satul situează la intersecția drumului european E60, și a drumului județean, care leagă orașele Miercurea Nirajului și Ungheeni) a influențat în mod pozitiv

dezvoltarea satului de-a lungul secolelor. Munca generațiilor a făcut ca această mică localitate să aibă o oarecare stabilitate în cursul istoriei, evoluția ei poartă caracteristicile generale ale dezvoltării Transilvaniei, dar prezintă și unele trăsături specifice.

Locuitori, situația socială

Potrivit datelor furnizate de recensământul populației din anul 2002, comuna Acățari avea 4781 de locuitori din care 4424 erau de etnie maghiară, 75 de etnie română, iar 281 de persoane de etnie romă. După apartenența religioasă 3938 de persoane erau de religie reformată, 402 de persoane erau de religie catolică, 65 unitariană, 18 ortodoxă, 81 adventistă, 36 persoane era de religie creștină după evanghelie, 22 au aparținut la alte religii (martorii lui Iehova), 2 baptiste, 23 greco catolică iar 50 de persoane erau fără religie.

Potrivit datelor furnizate de către Institutul Județean de Statistică Mureș numărul total al locuitorilor din satul Acățari este în ușoară creștere. Perioada de tranziție nu a lăsat fără urme nici localitatea noastră. Aproape jumătate din populația activă a lucrat la CAP, iar ceilalți făceau navetă la Târgu Mureș și lucrau în diferite fabrici.

Odată cu restructurarea unităților de producție, precum și odată cu desființarea CAP-ului majoritatea oamenilor au rămas fără loc de muncă. Contextul socio-politic actual nu oferă prea multe posibilități acestor oameni, majoritatea lor se ocupă astăzi cu agricultura, însă foarte puțini sunt care pot obține un profit semnificativ din această activitate.

Situația infrastructurii: comuna Acățari este centrul a 9 nouă sate: Văleni, Roteni, Murgești, Găiești, Suveica, Gruisor, Stejeriș, Corbești. Satele Acățari, Văleni și Găiești sunt amplasate la marginea Drumului European E60, Stejeriș, Murgești pe Drumuri Comunale, iar la celelalte sate sunt accesibile pe drumuri secundare.

Priorități: se derulează în prezent execuția lucrărilor de Asfaltare a Drumului comunal DC 41 Murgești – Roteni, fiind elaborată, de asemenea, proiectul tehnic pentru asfaltarea Drumului comunal DC 64 Stejeriș – Gruisor – limita hotar Corbești

Rețele de apă potabilă

În comuna Acățari nu există rețea de apă potabilă. Menționăm că în localitatea Murgești există o rețea de apă potabilă stradală (fără racordare la gospodărie) construită cu ajutorul localității frățești din Olanda. Priorități: Construirea unei rețele de apă potabilă și canalizarea reprezintă o prioritate pentru administrația publică locală, urmând să fie elaborată studiul de fezabilitate pentru acest obiectiv.

Rețele de canalizare

Cu excepția celor trei blocuri din satul Acățari nu există rețea de canalizare. Rețeaua de canalizare a apartamentelor nu este dotat cu stație de epurare. Energia electrică și gaz Rețeaua de gaz și electricitate ajunge în aproape 100% din gospodării.

Transportul public

Transportul persoanelor către Târgu Mureș și localitățile învecinate este asigurat de societățile comerciale autorizate, comuna situând pe drumul E60, foarte multe curse de distanță trec prin comuna Acățari. Unități publice și de interes public: Fiecare localitate din regiune dispune de grădiniță, procentul de folosire a acestuia este scăzut. În comuna Acățari funcționează 9 școli primare și 3 școli gimnaziale. În comună funcționează o singură policlinică, localizată la Acățari.

- Poștă
- cabinete medicale de medicina familiei
- cabinet medical stomatologic
- poliție
- poliție comunitară
- farmacie umană
- farmacie veterinară
- cabinet veterinar

Caracterizarea economiei

Cele circa 80 de firme mijlocii existente în comuna noastră reprezintă o posibilitate de a găsi un loc de muncă, acest lucru însă nu rezolvă problema șomajului care continuă să fie fenomenul cel mai îngrijorător al comunei noastre.

Industria

- sectoare economice dominante: Deși pe teritoriul comunei noastre se desfășoară mai multe activități de producție, sectorul economic dominant este activitatea comercială.
- puncte slabe ale sectorului industrial (capacități de producție neutilizate, societăți industriale care s-au desființat, migrația forței de muncă, etc.): În perioada premergătoare anului 1989 în cadrul CAP-ului s-a desfășurat o activitate agricolă foarte intensă. Această activitate, datorită calității corespunzătoare ale solului, a fost axată pe cultivarea de legume.

Deși la începutul anilor 1990 agricultura a cunoscut un declin pe plan local, în prezent are loc o intensificare a acesteia. Au apărut primele întreprinzători agricoli cu resurse funciare peste 50 ha, de unde rezultă un surplus de cereale, legume și carne de porcine, ovine și bovine. Dezvoltarea ramurilor de industrie și astfel asigurarea unei pieței capabile să preia aceste produse ar însemna creșterea stabilității economice pe plan local.

- disponibilități de activități industriale cu potențial de dezvoltare în zonă: Activități de procesare, conservare, ambalare, etichetare a produselor din legume și a fructe, precum și îmbunătățirea marketingului acestor produse ar reprezenta niște investiții absolut rentabile și în același timp ar contribui la dezvoltarea și diversificarea producției agricole. De subliniat este și faptul că pe teritoriul comunei noastre există resurse funciare considerabile, neexploatate până în prezent.

Comerțul

Număr agenți economici cu activitate în domeniul comerțului pe sectoare comerciale: 60:

- alimentară: 10
- nealimentară: 48
- alimentație publică: 2
- domenii de activitate:

Prelucrarea lemnului, transport, industria alimentară, comerț, etc.

- investiții străine:

S.C Lunteren S.R.L. – confecții tricotate, comerț;

S.C. Berill S.R.L. – produse de panificație;

- existența marilor unități comerciale în zonă): la 10 km de satul Acățari, centru de comună se află unitatea comercială REAL.

Priorități de dezvoltare

Construirea rețelei de apă potabilă și canalizare

- Construirea stației de transfer al deșeurilor
- Dezvoltarea turismului rural
- Dezvoltarea activităților agrare
- În strânsă colaborare cu cele menționate crearea noilor locuri de muncă respectiv creșterea populației ocupate

Fișa localității Ceaușu de Cîmpie



Sursa: www.google.ro

Amplasarea geografică:

Comuna este situată pe pârâul Voiniceni și pe drumul National DN 15 E Târgu-Mureș - Râciu - Cluj-Napoca, la 14 km de Târgu-Mureș.

Este învecinată cu: comuna Sintana de Mureș, comuna Glodeni, comuna Bala, comuna Riciu, comuna Band, comuna Mădaraș, și se compune din 8 sate: satul Ceaușu de Cîmpie- resedința comunei Ceaușu de Cîmpie

- satul Voiniceni
- satul Porumbeni
- satul Cîmpenita
- satul Herghelia
- satul Culpui
- satul Sabed
- satul Bozed.

Populația, situația socială:

Comuna Ceaușu de Cîmpie are o populație de 5880 locuitori., dintre care 2.222 români, 2.675 maghiari și 519 rromi. Are o suprafața de teren agricol de 5492 ha și păduri în suprafața de 1772 ha.

După anul 1990 s-au marit PUG-urile, s-au construit locuințe noi în localitatea Voiniceni Ceaușu de Cîmpie. Populația care a construit sunt familiile care și-au schimbat domiciliul de la oraș la țară.

Cea mai mare parte din populația comunei lucrează în agricultură. Aproximativ 20% din populație este angajată în industrie în municipiul Tg- Mureș sau la agenți economici care au puncte de lucru în comuna noastră.

Pe raza comunei noastre avem agenti economici care se ocupa cu activitati de prelucrare a lemnului, panificatie, patiserie, vinificatie.,Sunt renumite vinurile produse la Frema viticola din localitatea Culpiu.

Caracteristici infrastructurale si economice

Satul de resedinta Cevasu de Cimpie se afla la o distanta de 15 km de municipiul Tirgu Mures, Județul Mureș. În anul 2000 s-a introdus apa potabila in localitatile Cevasu de Cimpie, Cimpenita si Voiniceni. In anul 2006 s-a introdus apa potabilă în localitatea Săbed. În toate cele patru localitati fondurile au fost primite prin Phare, proiectele au fost intocmite prin Consiliul Judetean Mures. În anul 2006 s-a intocmit un proiect conform Ordonantei nr.7/2006 prin care s-au obtinut fonduri pentru intocmirea proiectului pentru introducerea apei potabile in localitatea Porumbeni.

Urmează să întocmim proiect in vederea demararii unei investitii majore pentru sistemul de canalizare.

Rețeaua de apa potabila ajunge intr-un procent de 50% la populatia din comuna noastra, iar rețeaua de gaze naturale ajunge la aproximativ 80% din populatie, si aceste gospodarii beneficiaza de distributia de gaze naturale . Fiecare localitate componenta comunei noastre are 1 scoala generala, o gradinita. Adica pe raza comunei noastre exista 8 scoli generale, 8 gradinite.

Datorita numarului mic de copii procentul de folosire a scolilor si gradinitelor in localitatile: Bozed, Culpiu, Herghelia, Cimpenita folosirea acestor spatii este redusa. Pe raza comunei noastre exista un Dispensar Uman unde isi desfasoara activitatea 3 medici de familie, 3 asistente medicale, 1 medic stomatolog, exista o farmacie umana care are angajata 1 farmacist si 3 asistenti de farmacie. n comuna Cevasu de Cimpie avem un Dispensar Veterinar unde avem angajat 2 medici veterinari si 1 tehnician veterinar. Locuitorii comunei noastre se ocupa cu cresterea animalelor specii bovine, ovine, porcine, păsări.

În localitatea Cimpenita locuitorii se ocupa cu impletituri din papura, iar in localitatea Porumbeni locuitorii se ocupa cu producerea materiei priome pentru pasata de macese, aceste ocupatii locuitorii le-au mostenit si sunt obiceiuri vechi. În localitatea Cevasu de Cimpie exista monumente istorice Clopotnita de la Biserica reformata, exista in localitatea Porumbeni biserica ortodoxa care este monument istoric.

Prioritati de dezvoltare

- dezvoltarera agro- turismului
- infintarea unor puncte de lucru pentru prelucrarea materiei prime(lapte de vaca si lapte de oaie) in produs finit .-protectia mediului

Fișa localității Corunca



Sursa: www.primariaconrunca.ro

Corunca până în anul 1968 a funcționat ca și comună separată includând și satul Bozeni. Din anul 1968 satul Corunca și Bozeni au fost trecuți la comuna Livezeni și așa au funcționat până în anul 2004.

Dorința populației comunei Corunca s-a îndeplinit prin despărțirea satelor Corunca și Bozeni de comuna Livezeni în iunie, anul 2004, și formarea unei comune separate ca și în trecut. Primăria comunei Corunca reînființată s-a instalat provizoriu în clădirea Căminului Cultural.

Amplasare geografică:

Comuna Corunca este situată la sud-est de orașul Tîrgu-Mureș, la o distanță de aproximativ 4 km, făcând parte din zona metropolitană a acestuia. Prin satul Corunca trece drumul european E60. De comuna Corunca aparține și satul Bozeni, care este situat la 5 km în partea de est a satului Corunca. Prin satul Corunca curge un pârâu numit Pârâul Vațman.

Locuitori, situația socială:

Numărul populației din comuna Corunca a atins 1795 în anul 2002, la recensământ. În 2007 însă acest număr a atins 2000. 554 de familii sunt de religie reformat, numărul lor ating 1257.

Satul Bozeni aparține de comuna Corunca, având un număr mic de populație, în total 120 de oameni. Numărul locuitorilor din comună a cunoscut o creștere importantă după anul 1989, multe familii mutându-se din orașul zgomotos. Ca urmare a acestui fenomen, au apărut cartiere noi, atrăgând tot mai mult oamenii dornici să se mute din oraș.

Despre împărțirea locuitorilor după vârstă, se poate spune că generația tânără este în majoritate, datorită faptului că multe familii tinere au construit case de familie și s-au mutat în localitatea Corunca. Acest lucru nu se întâmplă din păcate și în celălalt sat component al comunei, în satul Bozeni. Aici, majoritatea locuitorilor sunt oameni în vârstă, tinerii mutându-se într-un număr tot mai mare din sat. Acest fenomen se datorează faptului că amplasarea satului nu este tocmai favorabilă pentru tinerii care sunt nevoiți să facă naveta zilnic.

Corunca este un sat atractiv și activ din punct de vedere economic, unde vin cu plăcere investitorii. Datorită acestui fapt s-au format multe locuri de muncă, acest lucru contribuind la creșterea bunăstării locuitorilor, mai ales prin faptul că lucrează pe loc, fără să fie nevoiți să facă naveta.

Situația infrastructurii:

Corunca este situată lângă drumul european E60 spre Sighișoara. Bozeni se află într-o zonă mai izolată, la 5 km de Corunca, spre direcția est.

Situația infrastructurii:

În comună aproape la fiecare gospodărie are gaz, telefon fix și cablu tv. În domeniul apei potabile și a canalizării se observă o rămânere în urmă, fiindcă numai 300 de metri de rețea de apă și canalizare stă la dispoziția locuitorilor. Acest lucru reprezintă un mare dezavantaj, pentru că, pe zi ce trece crește gradul de poluare a comunei. Toate acestea în curând se vor schimba, deoarece s-a finalizat studiul de fezabilitate a introducerii apei și a canalizării, consiliul local așteptând aprobarea finanțărilor necesare pentru a putea demara lucrările.

Au început lucrările pentru construirea a 3 poduri din beton armat în cursul pârlului Vațman. Acest proiect important a fost finanțat pe de-o parte de statul român, iar pe de altă parte de consiliul local.

Instituții publice: în comună funcționează o grădiniță și o școală generală, ambele în satul Corunca. Școala din satul Bozeni, din cauza numărului mic de elevi, nu funcționează, copii din acest sat fiind nevoiți să facă naveta zilnic în satul Corunca. Ambele localități dispun de câte un Cămin Cultural. În vara anului 2004 au început lucrările pentru construirea unui centru multifuncțional de 3 nivele în centrul satului Corunca, lucrări care s-au terminat în toamna anului 2005. Această clădire oferă loc pentru Primărie, poștă, organizația de tineret a comunei, și se planifică realizarea unui centru modern de informare a cetățenilor. Centrul multifuncțional mai cuprinde 5 camere de oaspeți și o sală multifuncțională. Pe teritoriul comunei își are sediul Universitatea Sapiientia, într-o clădire modernă și frumoasă. În satul Corunca se găsește un castel construit în secolul al XII-lea de către Tholdalagi Mihály.

Castelul se află în proprietate privată, starea ei este foarte proastă, dar în anii următori o să demareze lucrările de reconstrucție. Acest lucru o să aducă o contribuție semnificativă dezvoltării comunei.

Caracterizarea economiei:

Corunca este în primul rând o comună industrială. Datorită amplasării ei geografice, este o localitate atractivă și activă din punct de vedere economic, unde vin cu plăcere investitorii.

Aproximativ 100 de societăți comerciale și-au deschis sediul pe raza comunei Corunca: parcuri auto, fabrică de medicamente, turnătorie, depozite, stație de comprimare a gazelor naturale, pensiuni turistice, centre logistice, fabrici, toate contribuind în mare măsură la creșterea nivelului puterii economice a comunei Corunca. În satul Bozeni funcționează o minicrescătorie de păsări. Afacerile în domeniul imobiliar au cunoscut o dezvoltare spectaculoasă, din cauza faptului că cererea este foarte mare. Pe teritoriul localității s-au construit și funcționează două pensiuni din fonduri Sapard și se mai află în construcție câteva, cu scopul de a atrage cât mai mulți turiști.

Priorități de dezvoltare:

Corunca a elaborat planuri de dezvoltare importante în domeniul infrastructurii, educației, culturii și protecției mediului. În cursul anului 2007 va demara un program important de protecție a mediului, în urma căreia se va rezolva transportarea și prelucrarea gunoiului din comunele de pe Valea Nirajului după norme europene. Tot în cursul anului 2007 se vor finaliza lucrările la 3 poduri din beton armat construite pe cursul pârâului Vațman. Lucrările la rețeaua de apă și canalizare vor începe în anul 2007, și numai după aceste lucrări se poate trece la modernizarea drumurilor. Și în domeniul educației există planuri de dezvoltare, în primul rând se are în vedere construirea unei grădinițe pentru că vechea clădire în care funcționează acum va fi retrocedată vechiului proprietar. Și clădirea școlii generale va fi renovată.

Fișa localității Livezeni



Sursa: www.google.ro

Amplasare geografică

Comuna este situată pe drumul județean DJ135 Tg Mures- Livezeni – Miercurea Nirajului. Este o comuna semi-urbană, adiacent municipiului Târgu Mures, situat în partea de est a zonei periurbane. Comuna are în administrare trei sate: Ivănești, Sînișor, Poienița.

Locuitori, situație socială

Populația comunei este de 2924 locuitori, dintre care români sunt 1188, maghiari 1514 germani 2 și romi 346. În funcție de religie se găsesc 1814 reformati, 20 romano catolici, 267 greco catolici și 916 ortodoxi. Comuna va înregistra valori mari de creștere demografică în urma creării unui fond locativ modern cu dotările edilitare necesare.

Caracterizarea economiei

- Activități specifice zone
- Agricultură- Construcție de locuințe
- Două fabrici de tâmplărie PVC și Aluminiiu
- Fabrică de gemuri termopan și produse din sticlă.

- Fabrica de cilindri hidraulici
- Fabrica de instalații tehnologice din inox
- Fabrica de ciocolată
- Depozit regional de produse fitosanitare

Infrastructura

Comuna beneficiaza de 4 km de conductă de apă potabilă. Este conectată la rețea de curent electric pe tot perimetrul, este de asemenea alimentată cu gaz metan. Canalizarea este asigurată pentru 10% din potențialii consumatori. Drumurile sunt pietruite pe o lungime de 27 km.

Priorități de dezvoltare

Urbanism Datorită faptului că comuna se află foarte aproape de municipiul Tîrgu Mureș, se observă o tendință puternică de dezvoltare in domeniul imobiliar, dezvoltându-se cartiere rezidențiale, destinate locuirii, odihnei, de agrement, de agroturism.

Proiecte, investitii

- Proiect de locuințe sociale pentru rromi, pentru 45 de familii cu șase membri in medie pe familie
- Rețea de introducere a apei potabile
- Rețea de canalizare
- Proiect de extindere a sediului administrativ
- Proiect de extindere a Școlii generale Livezeni, in fazăde lucr- Proiect de instalare a centralei termice in Grădinița Livezeni, in faza de licitație
- Străzi si accese pietonale in cartierul ORIZONT, in faza de lucru
- Reabilitarea drumurilor comunale

Facilitati oferite investitorilor

- Plan urbanistic general actualizat
- Așezare pe două laturi a DJ 135
- Forța de muncă disponibilă
- Suprafețe de teren disponibile, aflate in posesia persoaneleor fizice
- Mediere de tranzacții imobiliare

Obiective noi

Diversificarea ofertei turistice si de agrement, dezvoltarea turismului de tip rural. Datorită faptului că comuna se află foarte aproape de municipiul Tîrgu Mureș, se observă o tendință puternică de dezvoltare in domeniul imobiliar, dezvoltându-se cartiere rezidențiale, destinate locuirii, odihnei, de agrement, de agroturism.

Fișa localității Cristești



Sursa: www.cristestimures.ro

Amplasare geografică

Comuna Cristești, este situată în centrul Transilvaniei în imediata apropiere a municipiului Târgu Mureș. Săpăturile arheologice efectuate, atestă o veche așezare dacică cunoscută sub numele de Sangidava. Localitatea este atestată documentar pentru prima dată în dijmele papale din 1332 sub denumirea de (Sacerdos de) Sancta Cruce. Satele care aparțin acestei comune sunt: Cristești și Vălureni.

Populație, situație socială

După datele din ultimul recensământ comuna are 6261 locuitori, dintre care 2767 maghiari, 2421 români, 395 romi și 3 germani. Rata șomajului este mică comparativ cu alte comune, agenții comerciali din zonă absorbind aproape în totalitate persoanele apte de muncă. Locuințele cetățenilor sunt în marea lor majoritate confortabile ,cu aspect civilizat, fiind racordate în proporție de 75% la sistemul de alimentare cu apă potabilă și 30% la rețeaua de canalizare.În curând se vor demara lucrările de extindere a rețelei de canalizare menajeră în localitatea Cristești pe un proiect SAPARD astfel încât această problemă va fi rezolvată în proporție de 95%.Problemele majore ale comunei în viitor ar fi reabilitarea rețelelor de apă în Cristești, introducerea apei și canalizării în satul Vălureni.

De asemenea foarte important pentru comunitatea noastră ar fi asfaltarea tuturor străzilor pietruite și refacerea trotuarelor atât în Cristești cât și în Vălureni. Ambele localități componente ale comunei sunt racordate la sistemele de alimentare cu gaz metan și energie electrică, gospodăriile beneficiind de asemenea de telefonie și televiziune prin cablu.

În ambele localități funcționează școli generale și grădinițe însă datorită numărului redus de copii din satul Vălureni se preconizează în viitorul apropiat o comasare la Școala generală

Cristești cu transportul gratuit al elevilor din Vălureni cu microbuse speciale pentru transport copii.

În localitate funcționează 3 dispendare medicale cu medici de familie, 2 cabinete stomatologice, 2 farmacii și un punct farmaceutic.

Numărul agenților economici din localitate este semnificativ, majoritatea furnizând servicii către populație sau fiind profilate pe mică industrie în domeniul prelucrării maselor plastice, sticlei și lemnului.

Avem pe raza comunei o fabrică de pâine, firme de construcții, stații de carburanți, firmă piese auto, firme materiale de construcții și vopseluri, laborator de cofetărie, sere de flori, moteluri și restaurante, firme de exploatarea produselor de balastieră, firme profilate pe agricultură. Pe raza comunei se află stația CFR Târgu Mureș Sud, Stația de epurare a orașului precum Registrul Auto Român al jud. Mureș.

Fișa localității Sâncraiu de Mureș



Sursa: www.google.ro

Amplasare geografică

Micoregiunea este amplasată pe partea dreaptă a râului Mureș la 4 km de Municipiul Tîrgu Mureș. Vecinătățile sunt: Municipiul Tîrgu Mureș, Sântana de Mureș, Pănet și Cristești. Atestarea documentară este din 1239. Populația așezării 7630 din care 58% este de naționalitate românp, 38% maghiară, 3% de etnie rromă, 1% alte etnii. Satul aparținător comunei Sîncraiu de Mureș este satul Nazna. Suprafața comunei este de 2436 ha.

Situația socială, populația

După anul 2000 populația a crescut simțitor din cauza familiilor care s-au mutat din Municipiul Tîrgu. Mureș, astfel densitatea populației este 40 persoane/kmp. Majoritatea populației face naveta, fiind angajați în reședința de județ. Există în localitate societăți particulare 68 la număr și angajații provin din comuna noastră în proporție de 80%. Cea mai importantă societate este S.C. Contrascos Bența S.A. și Daw Bența, firma care s-a asociat cu Caparol din Germania. Cele două firme au peste 1000 de angajați. În perioada aceasta și rata șomajului a crescut dar în mică măsură. Domeniile de activitate în comuna noastră sunt:

(1) Construcții

(2) Prelucrarea lemnului

(3) Servicii

Infrastructura și Economia

Prin localitatea noastră trece DJ 152/A care leagă comuna Sîncraiu de Mureș cu Municipiul Tîrgu. Mureș și are 36 de străzi laterale. Prin programul PHARE, în 2002, am obținut 14 km rețea de apă potabilă și din fonduri proprii am executat 21.200 km conducte. În proporție de 99% beneficiem de distribuția gazului metan și 100% beneficiem de rețea de curent electric, mai există și rețea de telefonie, internet, cablu T.V. Montarea rețelei de apă potabilă se va încheia în totalitate în cursul anului 2007 și astfel vom avea 40.200 km. Populația s-a racordat la rețeaua de apă potabilă în număr de 1144 branșamente și în anul în curs se preconizează o creștere a racordărilor de aproximativ 30% din diferența neracordată. Există și o rețea de 8,5 km rețea de canalizare care a fost executată din surse proprii și este necesar ca populația racordată la apa potabilă să aibă și rețea de canalizare, având lungimea de 26.700 km. Această investiție fiind foarte costisitoare și nu se poate executa din bugetul local. Am fost nevoiți să accesăm la proiectele finanțate de către Banca Mondială. Localitatea are 2 școli, 2 grădinițe, 2 cămine culturale, 1 dispensar uman și dispensar veterinar. Toate obiectivele sunt legate la rețele de apă, canalizare, gaz metan și energie electrică. Numărul elevilor la școli este de 478, la grădinițe – 166, 4 cabinete medicale, 1 cabinet stomatologic, 1 farmacie cu personal specializat.

Fișa localității Pănet



Sursa: www.google.ro/maps

Amplasarea geografică

Teritoriul comunei pănet este situat pe malul drept al Mureșului. Cuprinde aspecte diferite de relief în cadrul căruia se delimitează două subviziuni ale zonei de contact existent, între zona culinară a cîmpiei Transilvania și lunca Mureșului. Comuna Pănet are 5 localități.

Centrul de comună Pănet are un amplasament avantajos în teritoriul fiind aproape de municipiul Tg. Mureș la o distanță de 11 km și un amplasament central în comună față de celelalte localități aparținătoare comunei și anume.

- (1) Pănet – Sîntioana de Mureș – 6 km
- (2) Pănet – Berghia 6 km
- (3) Pănet – Cuieșd 5 km
- (4) Pănet – Hărțău 2 km

Locuitori, situația socială

Teritoriul administrativ al comunei este de 7230 Ha cu o populație totală de 6188 locuitori dintre care 3054 masculin 2958 feminin.

Situația infrastructurii

Comuna este deservită de drumul județean DJ:125A, care trece prin Berghia și face legătura într Tîrgu Mureș și com învecinată Band de drumul județean DJ.135 Care face legătura între loc. Pănet și comuna Sîncraiu de Mureș și de drumul comunal DC.125 spre Sîntioana de

Mureș. Toate drumurile ale comunei Pănet este asfaltat mai puțin DC125 Sîntioana de Mureș și DC135 Cuieșd. Nu există conducte de apă și canalizare.

Caracterizarea economiei:

Principalele activități economice ale locuitorilor comunei Pănet sunt cu caracter industrial și agricol. Activități de tip industrial în comuna Pănet sunt foarte reduse și sunt concentrate în localitatea centru de comună și anume: Țesătorie de bumbac S.C.KELEV TRANS S.R.L.; Depozit de mobilă; Fabrică de produse lactate S.C.THEREZIA PROD.COM S.R.L. Fiind municipiul foarte aproape majoritatea populației au loc de muncă la Tîrgu Mureș investiții mari nu au fost în comună.

Fișa localității Crăciunești



Sursa: www.google.ro

Amplasarea geografică:

Comuna Crăciunești este așezată pe patrea joasă a pârauului Niraj, având ca vecini la Nord: teritoriul administrativ Țirgu Mureș, la sud teritoriul administrativ Coroisânmartin și Suplac, la Est teritoriul administrativ Acățari și la Vest teritoriul administrativ Gh. Doja; având o suprafață totală de 4836 ha din care 3440 ha teren agricol și 1396 ha teren neagricol, amplasată astfel:

- dealuri și podișuri 3200 ha
- depresiuni 200 ha
- câmpie 1436 ha

Populația, situația socială

Comuna noastră are 4410 de locuitori, populație ce stagnează în ultimii 10 ani din care 75% sunt de naționalitate maghiară, 22% de naționalitatea romă și 3% de naționalitate română. În raza comunei avem două școli clasele I-VIII, majoritatea tinerilor lucrează în Tg-Mureș iar restul locuitorilor se ocupă cu agricultura fiind o zonă prielnică pentru legume.

Caracteristicile infrastructurale și economice: Comuna Crăciunești este situat în apropierea drumului european 60, fiind străbătută de drumul județean 151. Comuna

este compusă din 8 localități: Foi, Crăciunești, Ciba, Nicoleşti, Cinta, Tirimioara, Cornești și Budiu-Mic. În cele 8 localități sunt cca.1450 de locuințe care beneficiază de gaz metan și curent electric. Fiecare localitate dispune de grădiniță, școli primare, biserici și 4 localități dispune de cămine culturale.

Fișa localității Ernei



Sursa: www.mapinfo.ro

Poziționarea geografică:

Comuna este așezată de-a lungul pârâului Călușeri, afluent pe partea stângă a râului Mureș, pe drumul național Tg.Mures-Reghin-Piatra Neamt, la 10km de municipiului Tg.Mures(resedinta de judet) Componenta:

Localitățile aparținătoare comunei sunt: Ernei (centru de comuna) Caluseri, Dumbravioara, Iceland, Sacareni si Sangeru de Padure. Suprafata: suprafata totaqloa a comunei este de 3288 ha. Populatia: Comuna numara 5747 locuitori si 1771 gospodarii. Cale de acces în comună este drumul DN15.

Scurta descriere: Comuna Ernei este cea mai nordica localitate din județul Mureș. Localitatea Ernei este învecinată la sud cu localitatea Sângeorgiu de Mureș, la sud –est cu localitatea Cotus, la est se afla localitatea Sacareni iar la nord localitatea Dumbrăvioara. La marginea comunei curge râul Mureș. În afară de râul Mureș mai exista si unele pârâuri, din care menționăm: pârâurile: Kaali, Soskut, Szaszpataka, Hatartpataka. Precipitațiile medii anuale sunt de 650 ml.Temperatura medie anuala este de 8,7C. Altitudinea medie este de aproximativ 350 m.

Scurt istoric: Cercetariile arheologice dovedesc ca teritoriul comunei a fost populat încă din epoca de piarta. Cea mai importanta descoperire în urma săpăturilor este baltag de piatră din neolitic, care a fost descoperit în curtea unui țăran. Comuna apare menționată prima dată în dijma papală din 1332 sub numele de Ernece. Pe câmpia din marginea satului, numită Câmpia Libancs, și-a asezat tabara PASA Ali în septembrie 1661 și l-a impus ca Voievod al Transilvaniei pe Apaffi Mihaly. Satul Iceland este amintit prima dată în anul 1566, Săcăreni în anul 1332, cu numele Sekefalwa, Sangeru de Pădure în anul 1333, iar satul Căluseri apare în registrele dijme papale în anul 1332, cu numele de Kaal.

Economie: Agricultura este principala ocupație a locuitorilor comunei. Pe lângă cultivarea cerealelor, porumbului, cartofului, și a diverse categorii de legume este semnificativă și cultivarea pepenului verde. În comună există mai mulți întreprinzători mici și mijlocii care activează în domeniul de activitate comerțul și serviciile.

Infrastructura: Comuna este electrificată în proporție de 95%, sunt necesare prelungiri ale acestei rețele pentru acoperirea întregului necesar. În comună există o conductă de alimentare cu gaz metan. Legăturile comunicaționale se stabilesc prin intermediul telefoniei fixe și a internetului. Există televiziune prin cablu. Alimentarea cu apă se face în prezent din fântâni, există însă un proiect la nivel de administrație locală care are în vedere realizarea unei rețele de alimentare cu apă potabilă în localitatea Ernei. Se mai numără printre proiectele aflate în curs de derulare la nivel de consiliu local: Reabilitarea și modernizarea căminelor culturale de pe raza comunei, Realizarea unui sistem de canalizare în localitățile Ernei și Dumbrăvioara, Pietruirea unor străzi din localitatea Săcăreni Pietruirea drumului communal ce leagă localitățile Săcăreni și Iceland;

Oportunități de investiții: Zootehnia este domeniul în care se pot face investiții la nivelul acestei comune. Se pot amenaja pe raza comunei: Micro –ferme specializate de bovine, ovine, porcine; Centre de colectare și prelucrare a laptelui Ateliere de prelucrarea lânii, Ateliere de prelucrarea a pieilor;

Agricultura are nevoie de investiții pentru îmbunătățirea producției prin dotarea cu utilaje agricole moderne. Se pot amenaja centre de preluare, depozitare și prelucrare a cerealelor. Se pot face investiții în legumicultură prin amenajarea unor culturi specifice, a unor sere de producție și a unor centre de depozitare și prelucrare a acestora. Pomicultura poate deveni un domeniu aducător de venituri dacă s-ar face investiții în modernizarea tehnicilor de îngrijire a pomilor fructiferi și în amenajarea unui centru de prelucrare a acestora pentru obținerea unor sucuri naturale. Lucirile de apă de pe raza comunei favorizează dezvoltarea pisciculturii prin amenajarea unor bazine artificiale. Turismul și agro-turismul pot fi dezvoltate prin valorificarea resurselor de care dispune comuna: un lac, un relief variat ce conferă un peisaj deosebit, monumente istorice, tradițiile și obiceiurile localnicilor. Se pot amenaja: tabere pentru copii, sate de vacanță, centre de agrement, de odihnă, de pescuit, de vânătoare, trasee forestiere și turistice, pensiuni.

Facilități pentru investitori:

Administrația locală este dispusă să colaboreze cu eventuali investitori oferind anumite facilitate între care: prezentare și reprezentare comunitate; support logistic și consultanta; scutiri de taxe și impozite în temei legali; concesionari de terenuri; infrastructura de calitate, rețea de alimentare electrică.

Fișa localității Gheorghe Doja



Sursa: www.gheorghedoja.ro

Amplasare geografică

Localitatea este situată pe valea inferioară a pârâului Niraj, teritoriul comunei ocupă un teritoriu de 3746 ha. Satele care aparțin acestei comune sunt: Gheorghe Doja, Ilieni, Leordeni, Satu Nou și Tirimia. Este limitrof comunelor Crăciunești, Cristești, Ungheni, Suplac.

Locuitori, situația socială:

- Nr. locuitori: 2884
- Naționalități: - română: 615, maghiară: 2081, țigăni: 188

Caracteristici sociale: majoritatea populației sunt agricultori, o parte sunt muncitori la diferite firme în TG. Mureș și Ungheni, 7% din populație beneficiază de ajutorul social pe baza Legii nr. 416/2001

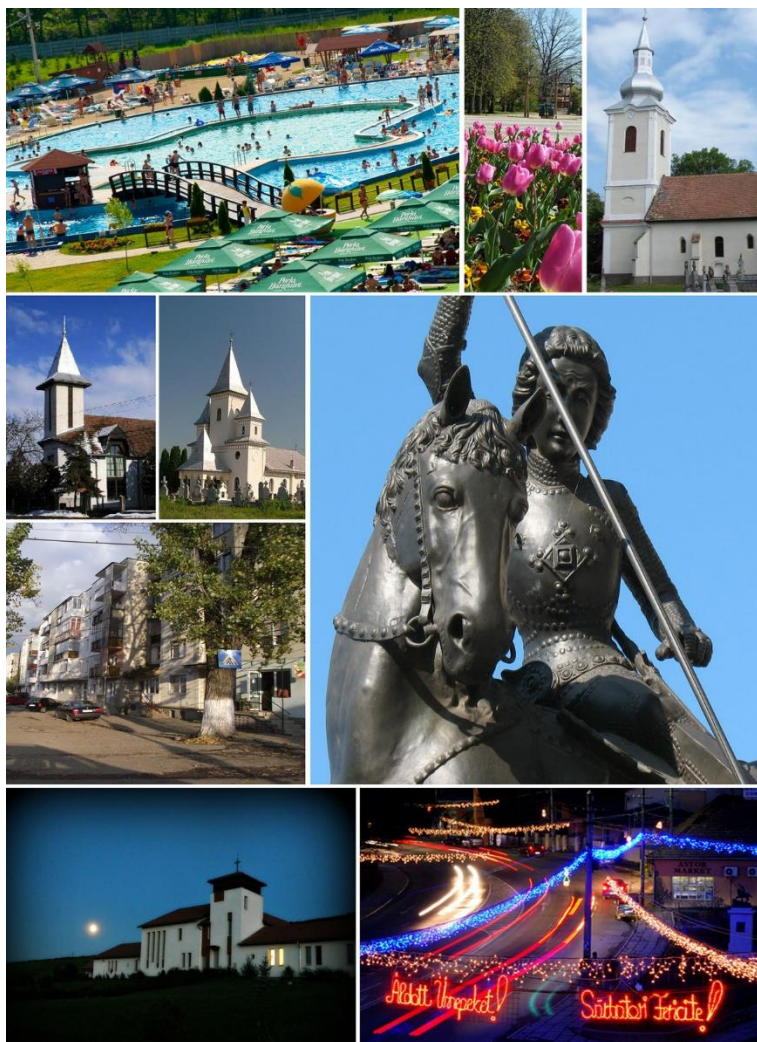
Situația infrastructurii:

Teritoriul comunei este străbătut de drumul județean DJ 151D, care face legătură cu municipiul Tg. Mureș prin DN 15, străbate în lung localitățile Leordeni, Gheorghe Doja și Ilieni și de linie ferată îngustă (momentan suspendată) Tg. Mureș -Sovata, din centru de comună pornește drumul comunal DC 68 și DC 68D, care face legătură cu localitățile Satu Nou și Tirimia.

În comună funcționează următoarele instituții publice: primărie, 2 școli generale cu clasele I-VIII, 2 școli cu clasele I-IV , 4 grădinițe, 5 cămine culturale. Rețeaua de apă potabilă și canalizare nu există, aproape 90% din gospodării beneficiază de distribuția de gaz metan. Comună dispune de o centrală telefonică automată, iar în 4 sate componente funcționează rețeaua de cablu TV.

Caracterizarea economiei: (companii existente, sectoare de activitate, relația cu municipiul, investiții realizate, dacă au fost). Majoritatea populației se ocupă cu agricultură, produsele agricole sunt valorificate pe piețele agroalimentare ale municipiului Tg. Mureș. Nu sunt firme importante, majoritatea societăților comerciale au sector de activitate comerț cu amănuntul

Fișa localității Sîngeorgiu de Mureș



Sursa: www.google.ro

Amplasare geografică:

Comuna Sîngeorgiu de Mureș, județul Mureș este situată pe drumul național DN 15, este asezată în zona central nordică a României, la întretăierea paralelei de 46 grade 34' latitudine nordică cu meridianul de 24 grade 38' longitudine estică, pe malul stâng al râului Mureș. Comuna Sîngeorgiu de Mureș se învecinează în sud cu municipiul Tîrgu-Mureș, la est- satele Săcăreni și Poienița, la vest- comuna Sîntana de Mureș și la nord- comuna Ernei.

Locuitori, situația socială:

Populației comunei Sîngeorgiu de Mureș, după ultimele date statistice este de 9539 locuitori. Densitatea populației este de 61 locuitori / km patrat. În anii 1990-2006, numărul populației a crescut din cauza familiilor care s-au mutat în localitate. După ultimele date

statistice, dintre caracteristicile sociale ale populației putem aminti: salariați- 2869, someri-129, administratori agenti economici- aprox.250, copii între 0-14 ani- 1457, pensionari- 1195, alte situații- 1992.

Situația infrastructurii: Comuna Sîngeorgiu de Mureș este străbătută de drumul național DN 15 pe o distanță de 5 km care este accesibilă tuturor autovehiculelor. Strazile publice din Sîngeorgiu de Mureș sunt în suprafața de 38,7 km din care 33,7 sunt drumuri județene și comunale. Din cele aproximativ 1650 case de locuit și 825 apartamente aproximativ 250 case au fost construite după 1990. Lungimea rețelei stradale de apă-18,8 km Lungimea rețelei de canalizare- 12,7 km.

Caracterizarea economiei:

Pe raza comunei Sîngeorgiu de Mureș funcționează peste 250 agenți economici. Dintre agenții economici mai puternici amintim: SC DURKOP ADLER SRL- fabrică mașini de cusut; SC TOP ELECTRO SRL- fabricare conductori, SC BAILE SARATE SRL- Complex de tratament și agrement, Stațiunea de Cercetare, Producere și creșterea bovinelor, SC SEMTEST BVN SA, SC FERAL PROD SRL- prelucrări metalice, etc. Există agenți economici în toate domeniile de activitate: Industrie, transport, comerț, agricultură, prestări servicii, industrie. Cea mai mare investiție realizată este extinderea Gimnaziului Sf.Gheorghe-Szentgyorgy gimnaziu.

Fișa localității Sînpaul



Sursa: www.comunasinpaul.ro

Ampalsare geografică

Comuna Sînpaul este situată în zona de contact dintre Câmpia Transilvaniei și Podișul Tarnavelor. Comuna cuprinde 5 localități rurale, cu o populație totală de 4261 locuitori. Prima atestare a localității Sînpaul este din 1332 sub numele de San Paulo în conscripțiile papale. Comuna Sînpaul se află în valea raului Mureș. Centrul de comună este localitatea Sînpaul care se întinde la sud de râul Mureș, fiind situată la vest de municipiul Tîrgu-Mureș, traversată de drumul național DN15 (E60) Cluj-Tîrgu-Mureș. Așezarea satelor este excentrică față de centrul de comună. Satele Dileu Nou și Sînmarghita se află la nord de râul Mureș. Satul Chirileu este așezat pe malul stâng al Mureșului, la est de Sînpaul. Prima atestare a localității este din 1263 sub numele de Kerelew. Localitatea Valea Izvoarelor, la sud de drumul național este a doua așezare ca importanță a comunei. A fost amintită prima dată în acte în 1349 sub denumirea de Beseneu. Potrivit așezării geografice și condițiilor naturale, teritoriul comunei Sînpaul se încadrează într-o climă temperată, care suferă modificări în urma influențelor curenților frecvenți în lunca Mureșului. Situată în valea Mureșului, teritoriul comunei se află la o altitudine care variază între 280 m în luncă și 490 m pe culmile dealurilor.

Populație, situație socială

Comuna Sînpaul are o populație totală de 4261 de locuitori, numărul populației fiind în ușoară creștere (la recensământul din 1992 numărul de locuitori era de 3695). Centrul de comună, localitatea Sînpaul are o populație de 1646 persoane, localitatea Valea Izvoarelor, a doua așezare importantă a comunei 1171, localitatea Chirileu 751, Sînmarghita 231 și Dileu Nou 215 persoane. Comuna are teritoriul administrativ în totalitate de 5610 ha. În ceea ce privește situația muncitorilor activi, o parte a localnicilor au asigurat locul de muncă în unitățile economice cu profil industrial și de prelucrare existente pe teritoriul comunei. O mai mare parte a locuitorilor au locurile de muncă în unitățile economice existente în municipiul Tîrgu-Mureș, aflat la 19 km de comună. La acesta se adaugă cei care lucrează în gospodăriile individuale, ocupându-se de agricultura și zootehnie. Tradiții locale: Târgul de pepene din Sînpaul, în 28 august și Zilele satului Valea Izvoarelor desfășurat la începutul lunii iulie.

Caracteristici infrastructurale și economice

Teritoriul comunei este traversat de drumul național DN15 (E60) și de către calea ferată normală Războieni-Tîrgu-Mureș-Deda, la 3 km de aeroportul internațional Tîrgu Mureș. Prin acestea sunt asigurate legăturile rutiere și feroviare spre alte zone din țară. Legăturile rutiere se asigură și prin drumuri comunale, cu DC 123 spre Chirileu, cu DC 73, legătura cea mai importantă între partea de sud a comunei care face legătura cu satul Valea Izvoarelor, având legătură directă cu drumul național printr-un traseu de cca. 3,5 km, cu DC 121 spre Dileu Nou și Sînmărghita. Legătura pietonală este asigurată prin existența unor pasarele peste râu, iar circulația căruțelor și a autovehiculelor mici se desfășoară cu ajutorul bacului. Din aceasta cauză cele două sate sunt destul de izolate. Vatra satelor din această zonă s-a format din dezvoltarea unor ansambluri gospodărești dintre cele mai originale, constituită din locuința propriu zisă și anexele sale. În prezent localitățile au fond construit omogen, care păstrează formele și materialele tradiționale din zona.

Castelului Haller, considerat monument istoric, care s-a ruinat parțial și se degradează în continuare din cauza lipsei de acoperiș și din cauza demolarii unor ziduri. Pe raza comunei funcționează 5 școli generale precum și 5 grădinițe, în fiecare localitate câte una, numărul de elevi fiind de 612. Pe teritoriul comunei își desfășoară activitatea câteva unități economice, cele mai importante fiind SC Prescon Mureș SA, Termolit SA-SCCF Brașov - fabrica de prefabricate, SC CERAGRIM SRL - fabrica de nutrețuri combinate, SC SINAGRO SRL-agricultură, SC TILE CONSTRUCT SRL - fabrica de țigle din beton, SC STJARNA IMPEX HB SRL - fabrica de mase plastice, SC RODACRIS SRL - morărit, cariera de piatră etc, care asigură locuri de muncă pentru localnici, precum se afla în construcție Hala de producție SC HAAS INVEST CONSULT SRL, unde se vor înființa alte locuri de muncă. Consiliul local Sînpaul este asociat la PARC INDUSTRIAL MUREȘ SA.

Fișa localității Ungheni



Sursa: www.google.ro/maps

Amplasare geografică:

Orașul Ungheni este așezat în centrul Câmpiei Transilvaniei pe lunca râului Mureș la confluența cu râul Niraj. Se învecinează

- la Nord – com. Band și Pănet
- la Sud – com. Suplac și Mica
- la Est - com. Cristești
- la Vest - com. Sânpaul.

Altitudinea medie este la 300 m de la nivelul mării. Solurile cele mai frecvente sunt cele aluvionale, profunde și fertile cu textură nisipo-lutoasă, iar dealurile învecinate sunt acoperite de soluri mai puțin fertile. Clima este temperat continentală cu o medie multianuală a precipitațiilor de 550-650 mm/an.

Locuitori, situația socială: Populația stabilă a orașului este de 7400 persoane, din care români 5470 persoane, maghiari 585 persoane, alte naționalități 764 persoane. În ultimii ani

populația orașului a crescut din cauza familiilor care s-au mutat în oraș. Tot în aceeași perioadă a scăzut ușor și rata șomajului, fiind mai mică decât în celelalte regiuni ale județului. Mare parte din populația angajată lucrează pe raza orașului, iar cei care fac naveta sunt angajați în mare parte la reședința de județ. Aproximativ 60% din angajați lucrează în domeniul producției.

Caracteristici infrastructurale și economice: Drumuri care trec prin localitate - DN 15 și DE 60. Legături prin drumul județean cu Municipiul Târnăveni, Mediaș, Sibiu, com.Acățari, Sovata, Sighișoara. Orașul Ungheni este traversat de linia feroviară Tîrgu Mueș-Războieni. Un procent de 8 % din cele 2125 de locuințe ale orașului Ungheni au fost construite după anul 1990, se poate însă constata un deficit major în infrastructura sistemului de canalizare a apelor reziduale. În anul 2007 se va începe realizarea investiției majore în dezvoltarea sistemului de canalizare și în construirea unei stații de epurare a apelor reziduale. Rețeaua de apă potabilă ajunge în aproape 90% din gospodării, iar procentajul celor care beneficiază de distribuția de gaz metan este de aproximativ 85%. Șase localități ale orașului Ungheni dispun de grădiniță, școală. Trei localități au școli generale și trei școli pimate. În unele sate datorită numărului redus de copii, procentul de folosire a acestora este scăzut. Mai funcționează un dispensar uman în Ungheni, iar în satele Cerghid, Cerghizel, Săușa, Morești și Vidrasău sunt amenajate puncte sanitare. La serviciul financiar - impozite și taxe - avem înregistrate peste 180 societăți comerciale, persoane fizice, asociații familiale, cu activități în domeniul producției, comerțului cu amănuntul, prestări servicii, agricultură, etc.

4.2. Analiza Zonei Metropolitane

În 2012, populația zonei metropolitane Tîrgu Mureș era de 223441 locuitori, înregistrând o ușoară creștere față de anii precedenți. Unitățile administrativ teritoriale care înregistrează cel mai mare număr de locuitori sunt Tîrgu Mureș, reședință de județ, cu 153067 locuitori, urmat de comuna Sângeorgiu de Mureș cu 9539 locuitori, Sâncraiu de Mureș cu 7630 locuitori și orașul Ungeni cu 7400 locuitori.

Tabel 1 Numărul populației în fiecare UAT din zona metropolitană

Localitate	2009	2010	2011	2012
Tîrgu Mureș	144590	154566	153708	153067
Ungheni	6920	7327	7422	7400
Acățari	4872	4832	4773	4846
Ceaușu de Câmpie	5809	5693	5833	5880
Corunca	2073	2220	2339	2451
Crăciunești	4269	4468	4448	4410
Cristești	5842	6212	6220	6261
Ernei	5593	5556	5695	5747
Gheorghe Doja	2900	2897	2907	2907
Livezeni	2517	2649	2819	2924
Pănet	6122	6089	6103	6118
Sâncraiu de Mureș	7169	7177	7460	7630
Sângeorgiu de Mureș	8901	9171	9412	9539
Sânpaul	4352	4172	4208	4261
Total	211929	223029	223347	223441

Sursa: INSSE.RO/tempo online

Se observă o creștere continuă a fluxului net de plecări de domiciliu din Tîrgu Mureș și în același timp o creștere continuă a fluxului net de stabiliri de domiciliu la nivel de comune și pentru orașul Ungheni. Singurele localități care fac excepție sunt Crăciunești și Ungheni.

Se observă o creștere a fluxului net de stabiliri de reședință în orașul Tîrgu Mureș și o creștere a fluxului net de plecări din celelalte localități ale zonei metropolitane. Excepție fac comunele Ceaușu de Câmpie și Sâncraiu de Mureș.

Există prezumția ca stabilirile de reședință în comuna Ceaușu de Câmpie să fie determinate de prezența a două instituții, una din domeniul sănătății, alta din domeniul învățământului, care atrag forța de muncă și familii tinere cu copii de vârstă școlii/liceului. Cele două atracții sunt: Centrul de sănătate Herghelia și Liceul Adventist „Muntele de foc”. Acest

fenomen este pozitiv, contribuind la contracararea fenomenului generalizat la nivel național de scădere a populației din zonele rurale; indică totodată un potențial de dezvoltare în domeniul medicinei alternative și al învățământului, potențial care trebuie întreținut și a cărui dezvoltare trebuie încurajată. De asemenea Sâncraiu de Mureș este o comună care a înregistrat rate importante de dezvoltare industrială și imobiliară atrăgând forța de muncă și noi stabiliri de reședință. Ambele comune sunt situate în imediata apropiere a municipiului Tîrgu Mureș, în cadrul căruia tendința de extindere a cartierului Unirii a condus implicit la tendința unor noi dezvoltări imobiliare și noi stabiliri de reședință.

Tendențele diferite de migrare în ceea ce privește stabilirile de reședință și stabilirile de domiciliu pot fi explicate prin înregistrarea tardivă a cetățenilor a noilor reședințe, la autoritățile competente. Mai mult indicatorul relevant din punct de vedere al analizei migrației populației îl reprezintă migrația netă, care relevă tendința de migrație dinspre zona urbană spre zona rurală.

4.3. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială și a strategiilor sectoriale

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.

Conform articolului 7, scopul de baza 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 Zona Metropolitană Tîrgu Mureș sunt de interes următoarele documentații: PATJ Mureș și PUG-urile fiecărei localități în parte. Celelalte documentații pot furniza anumite informații în cadrul PMUD dacă este necesar.

Strategii sectoriale luate în considerare

<i>Rapoarte planuri</i>	<i>Organizare/sector</i>	<i>Activități realizate/concluzii</i>
<i>Planul de Dezvoltare a Regiunii Centru 2014 - 2020</i>	ADR Centru	S-au luat in considerare si s-au detaliat prevederile privind Dezvoltarea infrastructurii de transport și comunicații și tehnicoedilita la nivelul Regiunii Centru
<i>SDTR - Strategia de dezvoltare teritoriala a Romaniei / Romania policentrica 2035</i>	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	S-a ținut cont de Concluzii și recomandări, Raport de expertiza domeniul 4 Transporturi
<i>Strategia de Dezvoltare a Județului Mureș</i>	Municipalitatea Tîrgu Mureș / Infrastructură de transport (drumuri, parcuri, zone pietonale și ciclism)	Revizuirea proiectelor planificate pentru Tîrgu Mureș și restul județului, iar cele identificate sunt considerate în cadrul PMUD
<i>Strategia de dezvoltare durabilă pentru Zona Metropolitană Tîrgu Mureș</i>	Agencia Metropolitană, Mureș	Au fost preluate strategiile și obiectivele cheie
<i>PUG – Planul urbanistic general Tîrgu Mureș/ Actualizare PUG Tîrgu Mureș</i>	Municipalitatea	Au fost preluate anumite informații la nivel general și proiectele recomandate pentru transportul urban
<i>Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Tîrgu Mureș</i>	Municipalitatea	Au fost preluate informații privind propuneri de proiecte
<i>Master Plan General al Transporturilor al României, 2016</i>	Ministerul Transporturilor	Au fost utilizate informații privind anul de referință și prognoze privind datele socio-economice, nevoile de transport și fluxurile de trafic la nivel de localitate. Informații privind strategia națională și programul de implementare a proiectelor la nivel național.

Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în decembrie 2013, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. La acest moment, MDRAP a publicat pe siteul instituției versiunea a 2-a a Strategiei.

Documentul, neaprobat în acest moment, cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de peste 20 de ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

SDTR propune:

-  Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
-  Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
-  Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
-  Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
-  Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

Documentații de amenajare a teritoriului

Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN

(<http://www.mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriuluiin-context-national/-4697>)

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în decembrie 2013, Planul de amenajare a teritoriului național – PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Secțiunile Planului de Amenajare a Teritoriului Național sunt:

- ✚ Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport
- ✚ Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone cu resurse turistice
- ✚ Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a Zone rurale, neaprobată.

La acest moment, acest document unic de planificare a dezvoltării spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Abia după elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) acest document probabil va fi actualizat. În ceea ce privește secțiunea de căi de comunicații se va impune o corelare cu Master Planul General de Transport al României, dar și cu prima generație de planuri de mobilitate aflate la acest moment în curs de aprobare.

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean – PATJ

http://www.cjmures.ro:1880/urbanism/patj/parte_scrisa/Partea%20IV%20vol%20XII%20Ghidul.pdf

La nivelul județean, există un plan de amenajare a teritoriului județean (PATJ) în vigoare. În cadrul acestui document strategic au fost identificate următoarele obiective, care sunt importante în contextul prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă:

Obiectivul specific 3

Asigurarea unei dezvoltări echilibrate a rețelei de localități prin diversificarea funcțiilor localităților cu rol polarizator.

Măsura 4.3 Reorganizarea zonelor intravilane în scopul obținerii unor densități optime ale populației, activelor economice și rețelei tehnice

Scop

Scopul acestei măsuri este reorganizarea spațiului intravilan al localităților, în vederea obținerii unei densități optime a zonelor rezidențiale, respectiv economice, inclusiv a rețelelor tehnice.

Descriere

Pe termen scurt, se impune comasarea suprafețelor de teren din intravilanul localităților destinate zonelor rezidențiale. Pe termen mediu, se impune utilizarea rațională a terenurilor intravilane, prin modernizarea căilor secundare de acces, în vederea evitării dezvoltării longitudinale a localităților, neeconomică, mai ales în zonele cu expansiune a zonelor rezidențiale din periurban și urban. Concomitent, se impune dezvoltarea și echiparea zonelor economice din respectivele zone, în perspectiva creării de zone economice compacte, respectiv a structurilor de sprijinire a afacerilor propuse. În mediul rural, mai ales în localitățile cu rol polarizator, se impune, pe termen lung, extinderea zonelor economice existente și crearea de noi zone de activități industriale și de servicii.

Activități

Termen scurt 2012-2013: Comasarea suprafețelor de teren afectate locuirii în cadrul intravilanului localităților

Termen mediu 2014-2017:

- Modernizarea drumurilor secundare de acces în vederea evitării dezvoltării longitudinale a zonelor rezidențiale
- Echiparea și modernizarea zonelor economice ale municipiilor și orașelor în ideea creării unor zone economice compacte

Etapa I-a, prioritară, până în anul 2015. Se distinge o subetapă de intervenții ultraurgente (**semaforul roșu**) pentru perioada imediat următoare (2012-2013) în care dezvoltarea județului se va focaliza asupra următoarelor coordonate:

- **stabilirea unei viziuni de dezvoltare pe termen lung** (perioada estimată 2050) a infrastructurii de transport și comunicații, care să rămână stabilă și să stea la baza oricărei revizui de PATJ sau a diverselor planuri de amenajarea teritoriului, infrastructuri de transport și dezvoltare zonală (metropolitană), județeană și regională
- demararea studiilor de fezabilitate, fezabilitate și tehnice pentru proiectele majore de infrastructuri de pe teritoriul județean în vederea preservării din timp a terenurilor necesare;

- **finalizarea studiilor tehnice pentru centurile ocolitoare Tg. Mureș - varianta sudică, Reghin, Sighișoara** în vederea demarării lucrărilor de eliberare a terenurilor, descărcare de sarcină istorică, și execuție
- stoparea extinderii intravilanului localităților din cadrul județului cât timp nu se poate asigura echiparea edilitară adecvată a totalității intravilanului deja existent (modernizare străzi, rețea de apă-canal, rețea de gaze, rețea electrică etc.);
- trecerea în domeniul public și clasificarea în drumuri comunale a drumurilor propuse în vederea racordării tuturor localităților din cadrul județului la drumuri publice de acces care la momentul actual nu dispun de legături rutiere și modernizarea acestora;
- clasificare drumuri vicinale în drumuri comunale în vederea scurtării distanțelor de acces spre centrul de comună. Această propunere vizează clasificarea unor drumuri vicinale, de câmp în drumuri comunale în vederea scurtării distanței de acces pentru o serie de localități spre centrul de comună. În prezent accesul spre centrul de comună din partea unor localități componente se realizează pe rute ocolitoare și distanțe de 30-40 km, situație ce este în totală discordanță cu alte situații unde distanțele sunt de 3-4 km. Această situație limitează drastic accesul populației la o serie de servicii publice de bază de natură administrativă, educațională, sanitară etc. În acest sens se propune clasificarea următoarelor drumuri vicinale în drumuri comunale de acces: continuare DC 51 spre localitățile Boiu și Jacu, comuna Albești; continuare DC 77 spre Subpădure și Cuștelnic; comuna Mica: legătură centru de comună cu Șomoștelnic și continuare spre DC 73.
- modernizarea drumurilor comunale existente în vederea facilitării accesului spre toate localitățile din cadrul județului Mureș;
- propunere reclasificare DJ 153 C sectorul Lăpușna – lim. Jud. Harghita. Această propunere vizează reclasificarea sectorului de drum județean în drum forestier și limitarea accesului public în zona montană adiacentă în vederea prezervării acesteia și a biodiversității;
- finalizarea acțiunii de electrificare totală a localităților parțial electrificate. Această acțiune vizează extinderea rețelei locale de distribuție a energiei electrice pentru toate gospodăriile, locuințele și agenții economici din cadrul localităților parțial electrificate în cadrul județului
- finalizarea lucrărilor la rețele și instalații electrice ce necesită modernizare prin înlocuire parțială. Această acțiune vizează înlocuirea rețelelor și a instalațiilor electrice cu un grad de uzură mare în vederea reducerii riscului de producere a unor avarii și eficientizării distribuției energiei electrice.

Etapă Ib. Intervenții urgente (2013-2014 – semaforul galben) vor fi focalizate pe următoarele coordonate:

- implicarea administrației județene în vederea urgentării construcției Autostrăzii Transilvania A 3, sectorul: Turda – Târgu Mureș – Sighișoara -Făgăraș – Brașov și demarării

lucrărilor la Autostrada A 4 (Târgu Mureș - Ditrău - Poiana Largului - Târgu Neamț - Săbăoani - Târgu Frumos - Iași). Autostrada Transilvania reprezintă la momentul actual principala infrastructură rutieră majoră din România aflată în faza de execuție preconizată a se finaliza în 2015 (termen preliminar) va crea o axă de legătură între nord-vestul centrul și sudul țării, de care beneficiază din plin și Județul Mureș, datorită faptului că traseul acesteia se dezvoltă axial pe teritoriul județului și conectează patru orașe și municipii printre care și municipiul Tg. Mureș. Autostrada Transilvania va reprezenta pentru județul Mureș axa rutieră majoră de sprijin și dezvoltare a celorlaltor categorii inferioare de rețele rutiere, precum și factorul cheie pentru dezvoltarea urbană și economică a județului. Potrivit proiectului de realizare a Autostrăzii Est-Vest, cu o lungime totală de 320 de kilometri, document inclus în Strategia de dezvoltare a rețelei de autostrăzi din România, aceasta ar urma să fie construită în două etape: prima etapă, prevăzută a se derula în perioada 2009 - 2013, include construcția unui singur fir, care să asigure o legătură rutieră rapidă între Târgu Mureș și Iași, cu conexiune la Autostrada Transilvania, urmând ca în cea de-a doua etapă, programată între anii 2014 și 2020, să fie construit și cel de-al doilea fir.

- modernizare drumuri naționale prevăzute în POS-T: DN 16 Apahida–Reghin; DN 14 Teiuș – Blaj–Mediaș – Sighișoara. Modernizarea celor două drumuri naționale propuse prin POS-T sunt prioritare pentru județul Mureș, deoarece acestea vor susține traficul extrajudețean până la darea în exploatare a autostrăzilor și executarea noilor drumuri cu patru benzi. Acestea conectează extremitatea nordică și sudică a județului și susțin traficul extrajudețean;
- modernizare drumuri naționale: DN 14 A Iernut – Târnăveni – Mediaș; DN 15 E Satu Nou – Sânpetru de Câmpie – Râciu – Tg. Mureș. Modernizarea celor două drumuri naționale secundare sunt o prioritate pentru dezvoltarea județului datorită conexiunilor transversale pe care le realizează pe direcție nord-sud. Totodată aceste drumuri reprezintă suportul pentru dezvoltare celorlaltor categorii de drumuri publice de rang inferior (județene, comunale). Modernizarea acestor drumuri se propune a se realiza la categoria 3+cu o bandă și jumătate pe sensul de mers;
- construirea de centuri ocolitoare pentru transferul traficului de tranzit în cazul municipiilor: Tg. Mureș – varianta sudică, Reghin, Sighișoara, Târnăveni. Construirea centurilor ocolitoare survine ca și o necesitate, în dezvoltarea urbană, în vederea descongestionării traficului intern respectiv redirecționarea traficului de tranzit din incinta urbană. Cele trei municipii în prezent și-au dezvoltat doar centuri ocolitoare intraurbane care treptat au devenit străzi urbane problema traficului de tranzit rămânând practic nerezolvată. În consecință se propune construirea unor centuri ocolitoare în afara urbanului și scoaterea în totalitate a traficului de tranzi (în special a celui greu) din incinta urbanului. Aceste centuri ocolitoare se propun de categoria 3+ iar în zona de conexiune cu drumurile publice racordul se va realiza prin sensuri giratorii. În sectoarele unde relieful

permite sau există sectoare în rampă ori pantă acestea se propun a se dezvolta cu două benzi pe sensul de circulație în vederea fluidizării traficului;

- amenajare drumuri turistice cu funcție mixtă. Această măsură vizează amenajarea unor drumuri turistice în zone cu un bogat potențial turistic, pe trasee de drumuri clasificate sau drumuri vicinale. Aceste sectoare de drum pot avea și funcție mixtă, cu utilizare și în alte scopuri decât cele turistice. Sectoarele de drum turistic propuse în acest sens sunt următoarele: Apold – Daia – Saschiz; Mihai Viteazu – Archita; Ozd – Bobohalma; Cucerdea - Giuluș – Lăscud – Somoștelnic, Cund – Idiciu, Gogan – Daia;
- reabilitare și modernizare cale ferată îngustă în scopuri turistice: linia Ungheni – Band; linia Ungheni – Miercurea Nirajului – Sovata.
- construirea unui nou terminal intermodal la Ungheni prin relocarea celui existent la Târgu Mureș, cu scop de eficientizare a activității și descongestionare a municipiului reședință de județ;
- antifonarea și protecție zgomot produs de circulația feroviară în zona municipiului Sighișoara. Această acțiune vizează protejarea zonei centrale istorice a Municipiului Sighișoara împotriva poluării fonice – factor perturbator și de stress în derularea activităților turistice;
- continuare lucrărilor de modernizare la Aeroportul Internațional Transilvania. Acesta se află în prezent într-un amplu proces de modernizare (pistă și aerograră) în vederea creșterii fluxului de pasageri și aeronave. În vederea susținerii noului terminal intermodal pentru transportul combinat de la Ungheni se propune ca în cadrul aeroportului să se dezvolte un modul cargo pentru transportul de mărfuri.
- amenajarea de helioporturi utilitare pentru intervenții în caz de urgență: Tg. Mureș, Sărmașu, Reghin - cuplat cu aerodromul utilitar, Târnăveni, Sighișoara. Propunerea vizează amenajarea de helioporturi utilitare pentru intervenții în caz de urgență în localitățile urbane din cadrul județului;

Etapa II, intermediară, intervalul 2015-2018 – semaforul verde de prioritizare a măsurilor.

- implicarea administrației județene în vederea susținerii construcției drumului cu 4 benzi Moisei – Năsăud – Bistrița – Reghin – Târgu Mureș. Acesta va reprezenta axa nord-sud de conexiune a județului Mureș cu județele limitrofe (Bistrița, Maramureș). În vederea fluidizării traficului între municipiul Târgu Mureș și Reghin, fortificării relațiilor economice și de altă natură, susținerii dezvoltării în cadrul culoarului superior al Mureșului se propune reclasificarea sectorului de drum cu 4 benzi dintre Târgu Mureș și Reghin în drum expres;

- modernizarea unor drumuri județene de importanță interjudețeană (regională) cu posibilitate de reclasificare la rang de drum național: DJ 153 Reghin – Sovata; DJ 151 Luduș – Sărmașu – Lechința; DJ 106 Sighișoara – Apold – Sibiu; DJ 142 Târnăveni – Căpâlna și DJ 151B Căpâlna – Cerghid – Târgu Mureș. Modernizarea celor trei drumuri județene la categoria 3+ de importanță interjudețeană, regională cu posibilitate de reclasificare la categoria de drum național secundar au rolul de a crește gradul de polarizare a teritoriului județean cu infrastructuri rutiere de rang superior și susținerea traficului interjudețean. Modernizarea DJ 153 Reghin – Sovata va avea rolul de conectare directă a municipiului Reghin cu Autostrada A 16 Moldova și transferul traficului ce provine dinspre județul Bistrița-Năsăud și Maramureș de pe drumul cu 4 benzi Moisei – Năsăud – Bistrița – Reghin;
- dezvoltarea de noi drumuri clasificate în zona metropolitană Tg. Mureș în vederea dezvoltării polinucleare. Aceasta propunere vizează dezvoltarea unor noi trasee de drumuri clasificate în cadrul zonei metropolitane în vederea conectării de noi amplasamente economice, de exploatare a resurselor și localități în vederea asigurării unei dezvoltări polinucleare. Susținerea dezvoltării polinucleare în cadrul zonei metropolitane reprezintă alternativa viabilă în vederea transformării acesteia într-o structură funcțională;
- amenajare drumuri clasificate pentru susținerea dezvoltării microregionale. În cadrul microregiunilor de dezvoltare delimitate la nivelul Județului Mureș (altele decât microregiunile asociative) se impune amenajarea unor drumuri publice (modernizare, reclasificare) în vederea susținerii dezvoltării microregionale;
- amenajare drumuri vicinale pentru acces în zone izolate. Această propunere vizează modernizarea unor drumuri vicinale prin pietruire în primă fază, cu posibilitate de clasificare în drum comunal, în vederea scoaterii din izolare a unor arii periferice și introducerea în circuitul economic prin amenajarea de ferme agricole. Această măsură se impune mai cu seamă în zona de câmpie a județului Mureș unde accesul spre masivele agricole se realizează prin drumuri de câmp nemodernizate;
- amenajare/extindere drumuri publice pentru realizarea de legături directe interjudețene în vederea colaborării microregionale. Această propunere vizează extinderea sau amenajarea unor sectoare de drumuri publice de rang comunal în vederea realizării colaborării microregionale. Realizarea legăturii directe pe plan local în vederea susținerii colaborării microregionale poate duce la diversificarea relațiilor dintre acestea pe plan local și totodată la permeabilizarea limitelor de județ. În acest sens se propun următoarele sectoare de drum: Vișinelu (Comuna Sărmașu) – limita Jud. Cluj; Băița (Comuna Lunca) – limita Jud. Bistrița; Deleni (Comuna Băgaciu) - limita Jud. Sibiu; Idiciu (Comuna Bahnea) – limita Jud. Sibiu; Gâmbuț (Comuna Bichiș) – limita Jud. Alba; Solocma (Comuna Ghindari) – limita Jud. Harghita;

- modernizare CF 405 prin electrificare și dublarea sensurilor de circulație: sectorul Ungheni – Reghin. Necesitatea modernizării CF 405 survine din starea actuală a acesteia (cale ferată simplă neelectrificată) și creșterea în viitor a importanței transportului feroviar pe fondul acutizării crizei energetice. De asemenea, ritmul de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș și a județului în ansamblul său reclamă o susținere puternică a transportului și de către cel feroviar (transport materii prime și produse finite cu masă utilă mare). Modernizarea CF 405 va crea și o legătură puternică și flexibilă între magistrala 300 și 400 și facilitarea accesului spre destinații naționale și internaționale. Modernizarea CF 405 între Ungheni și Reghin se impune pentru intensificarea legăturilor economice între cele două municipii în vederea constituirii unei arii metropolitane continue cu urbanizare intensă;
- construcție linie de cale ferată de interes local pe trasee noi: Târgu Mureș – Sighișoara. Realizarea acestei noi căi ferate simple electrificate va scurta cu peste 200 km legătura municipiului Târgu Mureș cu Magistrala 300 și totodată cu Municipiul Sighișoara. Aceasta va duce la scurtarea timpilor de acces și totodată conectarea directă la transportul feroviar și a orașului Târnăveni.
- implicarea administrației județene în vederea susținerii modernizării liniei de cale ferată convenționale cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: Magistrala 300 – Curtici – Arad – Simeria – Vințu de Jos – Alba Iulia – Coșlariu – Copșa Mică – Sighișoara – Brașov – Ploiești – București – Fetești – Medgidia – Constanța. Modernizarea acestei magistrale prin sporirea vitezei de circulație la peste 160 km/oră și reducerea timpilor de staționare în gări reprezintă o condiție de bază pentru eficientizarea transportului feroviar în România și la nivelul acestei rute. Această acțiune va duce la relansarea transportului feroviar și scurtarea timpilor de acces între marile orașe;

Etapă III, de perspectivă, intervalul 2018 - 2022.

- implicarea administrației județene în vederea susținerii construcției Autostrăzii A16, sectorul Târgu Mureș – Târgu Mureș – Roman – Târgu Frumos – Iași – Sculeni. Autostrada Moldovei va reprezenta a doua infrastructură majoră a Județului Mureș și va susține fluxul rutier spre parte de est a țării și transfrontalier. Implementarea acesteia se preconizează a se realiza după 2013 și transforma județul Mureș într-o placă turnantă pentru traficul de tranzit pe coordonată vest-est iar municipiul Târgu Mureș într-un important nod rutier și pol de dezvoltare socio-economică;
- dublare căi rutiere majore pe malul opus. Această propunere vizează construirea de sectoare noi de drumuri publice și conectarea celor existente în vederea realizării unor rute continue de acces spre localități pe malul opus al râurilor mari în opoziție cu cele existente. Aceasta ar duce la crearea unor alternative de acces în aceeași direcție și

totodată ar scoate din izolare o serie de localități situate pe malul opus al râului. Această măsură corelată și de construirea unor poduri în punctele de convergență a mai multor drumuri ar rezolva definitiv legătura cu astfel de localități. Această măsură se propune în cazul Mureșului, Târnavei Mari, Târnavei Mici, Nirajului

- modernizare CF 405 prin electrificare și dublarea sensurilor de circulație: sectorul Războieni– Ungheni; sectorul Reghin – Deda. Necesitatea modernizării CF 405 survine din starea actuală a acesteia (cale ferată simplă neelectrificată) și creșterea în viitor a importanței transportului feroviar pe fondul acutizării crizei energetice. De asemenea, ritmul de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș și a județului în ansamblul său reclamă o susținere puternică a transportului și de către cel feroviar (transport materii prime și produse finite cu masă utilă mare). Modernizarea CF 405 va crea și o legătură puternică și flexibilă între magistrala 300 și 400 și facilitarea accesului spre destinații naționale și internaționale. Modernizarea CF 405 între Ungheni și Reghin se impune pentru intensificarea legăturilor economice între cele două municipii în vederea constituirii unei arii metropolitane continue cu urbanizare intensă

Planul Urbanistic General al Municipiului Tîrgu-Mureș – PUG

Planul de urbanism general (PUG) actual al municipiului Tîrgu Mureș a fost elaborat între anii 1998 – 2002. Având în vedere necesitatea schimbării acestuia pentru a răspunde noilor cerințe ale orașului, până în prezent au fost elaborate studiile de fundamentare (2010). Prin Hotărârea nr. 76 din 26 aprilie 2012, a fost aprobată documentația de urbanism „Reactualizare Plan Urbanistic General” – etapa preliminară - beneficiar Municipiul Tîrgu Mureș.

Conform Legii nr. 350/2001 cu modificările ulterioare - O.G. nr. 69/2004, Legea nr. 289/2006, O.G. nr. 18/2007, Legea nr. 168/2007, O.G. nr. 27/2008, O.G. nr.10/2009, Legea nr. 183/2009 și Legea nr. 242/2009, Planul Urbanistic General este o documentație cu caracter director și de reglementare operațională care se elaborează pentru fiecare unitate administrativ-teritorială de bază și se actualizează la un interval de 5-10 ani, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

De la elaborarea PUG-ului vechi până în prezent au apărut minicartiere de locuințe în interiorul intravilanului, cât și în afara acestuia, cum ar fi: cartierul Belvedere, zona Platoul Cornești, zona Livezeni, pe strada Voinicenilor, cartierul Unirii. În rest, construcții de locuințe s-au realizat în comunele limitrofe: Sângeorgiu de Mureș, Sântana, Sâncraiu de Mureș, Cristești, Livezeni, Corunca. Acest aspect presupune o nouă gândire a relațiilor oraș - zonă periurbană și colaborare între acestea în vederea rezolvării accesibilității și a altor aspecte importante pentru asigurarea unui grad de confort similar municipiului pentru cetățenii stabiliți în afara acestuia.

Totodată, este necesară preluarea și corelarea reglementărilor urbanistice din toate documentațiile PUZ/PUD aprobate ulterior aprobării PUG care au generat modificări precum:

majorarea suprafeței intravilanului cu 35,85 ha prin documentația PUZ „Zona rezidențială cartier Unirii”, schimbări de regim tehnic și economic pentru diferite imobile; stabilire de încadrări funcționale diferite față de cele prevăzute în PUG-ul aprobat în anul 2002; extinderea și modernizarea (după caz) a tramei stradale existente; diferite faze de proiectare ale drumurilor ce alcătuiesc inelul interior de circulație al municipiului; elaborare PUZ-ului pentru reorganizarea circulației pe cale ferată pe teritoriul orașului; asocierea municipiului cu unitățile administrativ teritoriale limitrofe în vederea dezvoltării zonei metropolitane; solicitări multiple de utilizare a terenurilor situate în extravilanul localității (ex. Zona Dealul Budiului); elaborarea proiectului pentru autostrada „Transilvania”; redefinirea arealului aferent zonei protejate; noi documente de dezvoltare strategică la nivelul municipiului (Plan Integrat de Dezvoltare Tîrgu Mureș) și al județului (PATJ Mureș).

Scopul Planului Urbanistic General este de a garanta coerența dezvoltării teritoriului urban. Calitatea spațiilor publice, a peisajului și arhitecturii au o influență importantă asupra calității vieții și solicită adoptarea unei viziuni integrate asupra dezvoltării aspectelor sale economice, sociale, ecologice și culturale prin cooperarea în acest scop a sistemelor administrative și politice, precum și a reprezentanților societății și sectorului privat.

Conceptul dezvoltării urbane își verifică valabilitatea prin aplicarea sa, cu consecințe pe zeci de ani, influențând evoluția orașului și traiul locuitorilor.

Liniile directoare rezultate din strategia de dezvoltare urbană reprezintă o viziune cu perspectiva largă care determină imaginea și planificarea urbană pe termen lung (2030). Treptele de integrare în acest program sunt reprezentate de strategia pe termen mediu (2020) și cea pe termen scurt (2015).

Conceptul de dezvoltare urbană gândit în formula mai multor alternative reprezintă un instrument complex și interactiv dar și suplu în același timp, fiind necesară adaptarea sa continuă la realitatea în schimbare, utilizatorii săi (Consiliul Local, instituțiile descentralizate, reprezentanții Guvernului în teritoriu și societatea civilă) urmând să-l adapteze treptat necesităților.

Planul Urbanistic General cuprinde reglementări pe termen scurt, la nivelul întregii unități administrativ — teritoriale de bază cu privire la:

- stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan în relație cu teritoriul administrativ al localității;
- stabilirea modului de utilizare a terenurilor din intravilan;
- zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație și cu dezvoltarea infrastructurii tehnico - edilitare;
- delimitarea zonelor afectate de servituti publice;
- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- stabilirea zonelor protejate și de protecție a monumentelor istorice și a siturilor arheologice reperate;

- zonele care au instituite un regim special de protecție prevăzut în legislația în vigoare;
- formele de proprietate și circulația juridică a terenurilor;
- precizarea condițiilor de amplasare și conformare a volumelor construite, amenajate și plantate;
- zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.
- zone de risc datorate unor depozități istorice de deșeuri.

Planul urbanistic general cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la:

- evoluția în perspectiva a localității;
- direcțiile de dezvoltare funcțională în teritoriu;
- traseele coridoarelor de circulație și de echipare prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean;
- zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.
- lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare;
- stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară și definitivă de construire;
- delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană.

Noi documente de dezvoltare strategică la nivelul municipiului (Plan Integrat de Dezvoltare Tîrgu Mureș), al județului (PATJ Mureș).

După cum se poate constata, o parte din disfuncționalitățile evidențiate încă din studiul efectuat în 1998, pentru P.U.G. aprobat, s-a perpetuat până în studiul din 2010. Dintre îmbunătățirile realizate menționăm: sporirea capacității de circulație a unor intersecții și artere de circulație, extinderea actualei trame stradale pe noile dezvoltări, asphaltarea străzilor de pământ, amenajarea unor locuri de parcare (în special în lungul principalelor artere de circulație), precum și îmbunătățirea semnalizării rutiere. Un alt obiectiv care este parțial realizat și care se află în continuare în curs de implementare este acela al asphaltării unui mare număr de străzi din municipiu. Încă nu s-au finalizat inițiativele de creare a inelului interior de circulație.

La nivelul administrației județene, responsabilă cu construirea centurilor de ocolire a municipiului care nu se află pe teritoriul administrativ al Tîrgu Mureș, se fac demersuri pentru realizarea ocolitoarei de est. În privința sistemului alternativ de circulație, s-a început crearea unor piste de biciclete, urmând ca, în conformitate cu propunerile noului PUG, să se continue această inițiativă. În afară de aceste aspecte, administrația locală a întocmit mai multe proiecte care vizează îmbunătățirea sistemului rutier și a traficului, finanțate din bugetul local sau înaintate la foruri Europene de finanțare. Acestea vizează teritoriul administrativ propriu și sunt

parțial executate, parțial așteaptă finanțarea. Datorită situației economice dificile, se caută soluții de finanțare pentru proiecte de mare anvergură, în colaborare cu administrația națională, care pot conduce la o îmbunătățire semnificativă a traficului rutier și, prin urmare, la eliminarea într-o proporție mai mare a disfuncționalităților constatate.

Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș

Elaborarea strategiei de dezvoltare pentru zona metropolitană a fost necesară și contribuie la eficientizarea procesului de dezvoltare teritorială, social-economică.

Conform acestei Strategii, perspectiva de dezvoltare spațială este structurată de asemenea pe criteriile ponderii caracterului urban sau rural și al accesibilității astfel:

- 1 zone / regiuni metropolitane;
- 2 zone urbane policentrice;
- 3 zone rurale urbanizate;
- 4 zone rurale;
- 5 zone periferice.

Relaționarea entităților structurante se exprimă prin gradul de policentricitate, iar unul din obiectivele Conceptului național de dezvoltare spațială, România 2025 îl reprezintă dezvoltarea spațială policentrică și echilibrată, a ariilor cu funcțiuni metropolitane.

Sistemul policentric urban este conceput ca un răspuns la problemele de natura socială, de mediu, de trafic, induse de creșterea economică a orașelor, prin inducerea unei integrări orizontale și dispersia unor specializări către un număr de alte centre urbane apropiate. Strategiile PDSE direcționează spre crearea unui nou spațiu european policentric care conduce la apariția unor rețele urbane.

La nivelul zonei metropolitane, municipiul Tîrgu Mureș acționează ca pol de dezvoltare urbană. Având în vedere faptul că zona metropolitană este formată din douăsprezece comune, orașul Ungeni și Tîrgu Mureș, Tîrgu Mureș și satelitul său vor contribui la diseminarea efectelor de creștere economică în zonele imediat apropiate.

Conceptele care stau la baza teoriei lui Francois Perroux (1949) privind polii de creștere sunt creșterea dezechilibrată, macro-unitățile, efectele asimetrice, puterea economică, efectul de dominare.

Ideea centrală este aceea că viața economică nu presupune doar acțiunea unor firme izolate în condiții de concurență, ci, mai curând, acțiunea specifică unor unități economice complexe care, prin poziția și dimensiunea lor, pot juca un rol dominant. Datorită acestui fenomen apare un model ierarhizat care stimulează dezvoltarea economică. Pe lângă acțiunea directă a unităților motoare sau a polilor de creștere (inovare, investiții, producție), au loc și efecte secundare (investiții adiționale) declanșate de reacțiile unităților subordonate.

În vederea multiplicării efectului de creștere în cadrul unui pol, trebuie determinate domeniile relevante de activitate la nivelul centrului urban care prezintă cele mai dezvoltate rețele de interes între consumatori și furnizori și trebuie sprijinite, în vederea unei continue amplificări a acestora.

În ceea ce privește modelele de dezvoltare periurbană cu accent pe relația rural –urban, s-au făcut următoarele constatări:

- Tendință de migrație dinspre zona urbană spre zona rurală în imediata vecinătate a zonei urbane;

- Procesul de urbanizare a zonelor rurale conduce către un mix de sinergie între activitățile de agricultură, silvicultură, zootehnice și cele industriale, realizând creștere economică;

Abordarea funcțională a zonei periurbane se bazează pe analiza unor indicatori precum densitatea populației și tipul de utilizare a terenului în zona de influență urbană. Se constată dezvoltarea următoarelor tipuri de fluxuri:

- Fluxuri de alimente și vegetale dinspre rural spre urban,

- Flux de forță de muncă dinspre rural spre urban;

- Construcția de noi zone rezidențiale în zona rurală dar la limita periferică urbană.

Din punct de vedere spațial, zona periurbană reprezintă spațiul de tranziție între teritoriul complet urbanizat și arealele în care predomină agricultura. Este o zonă de modificări structurale sociale și economice, caracterizată de presiune asupra resurselor naturale, modificarea rapidă a oportunităților de piață pentru forța de muncă și modificarea tipologiei de utilizare a terenului.

Influența zonei periurbane Țirgu Mureș se răsfrânge la nivel județean, regional, național și chiar internațional prin servicii medicale, prin cercetare în domeniul medical, prin produse farmaceutice, prin învățământ universitar și cultură.

Atât Țirgu Mureș cât și orașul Ungheni vor reprezenta principalii poli de dezvoltare a zonei metropolitane.

Creșterea mobilității intra și inter zonale

Axa 3.1. Realizarea unei mai bune interconectări între localitățile zonei periurbane

Măsura: 3.1.1. Reabilitarea infrastructurii rutiere (DC) de legătura între UAT-uri și realizarea arterelor ocolitoare a municipiului Țirgu Mureș

Axa 3.2. Îmbunătățirea accesului din punct de vedere al interconectării cu alte areale de dezvoltare pe plan național și internațional

Măsuri: 3.2.2. Realizarea autostrăzii Transilvania;

3.2.3 Continuarea modernizării și extinderii aeroportului internațional Transilvania Țirgu Mureș.

Îmbunătățirea accesibilității și fluidizarea traficului în Zona Metropolitană Țirgu Mureș constituie una din prioritățile de dezvoltare pe termen mediu și lung. În afara surselor de finanțare de la bugetul local și bugetul de stat, pot fi luate în considerare surse alternative din

credite BERD, BEI, etc. precum și fonduri nerambursabile disponibile în cadrul POS Transporturi și POR.

1. Programul Operațional Regional

Axa prioritară 2 – „Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale”

Domeniul major de intervenție 2.1 – „Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane – inclusiv construcția / reabilitarea șoselelor de centură”

Municipiul Tîrgu Mureș și orașul Ungheni pot fi beneficiari ai unor proiecte de construire și modernizare a șoselelor de centură și reabilitarea și modernizarea străzilor urbane.

2. Programul Național de Dezvoltare Rurală

3.2.2. Renovarea, dezvoltarea satelor, îmbunătățirea serviciilor de bază pentru economia și populația rurală și punerea în valoare a moștenirii rurale.

Reabilitarea infrastructurii rutiere, apă, canal, infrastructură educațională și culturală pot fi finanțate prin proiecte integrate individuale elaborate de autoritățile publice locale din mediul rural.

1.2.5. Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii legate de dezvoltarea și adaptarea agriculturii și silviculturii

Submăsura 125 A. Infrastructură rutieră agricolă – construirea și/sau modernizarea drumurilor de acces, poduri și podețe, drumurilor agricole de exploatare;

Submăsura 125 B Infrastructură rutieră forestieră – construirea și/sau modernizarea drumurilor forestiere, inclusiv poduri și podețe, lucrări de apărare – consolidare, lucrări de siguranța circulației (parapeți), semnalizare și avertizare.

Autoritățile publice locale din mediul rural pot depune proiecte individuale pentru reabilitarea infrastructurii rutiere agricole și forestiere.

3. Programul Operațional Transporturi Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. poate fi beneficiar al unor proiecte de construcție șosea de centură cu statut de drum național în jurul municipiului Tîrgu Mureș. La momentul actual există două variante de proiect de centură, care, împreună cu un proiect al municipiului, pot constitui un inel exterior de ocolire a aglomerației urbane din zona periurbană:

a. Drumul ocolitor în partea de E-SE a municipiului Tîrgu Mureș, permițând interconectarea localităților Corunca, Livezeni, Ernei. Această variantă va permite circulația pe direcția Sighioara (Brașov) – Reghin, evitând intrarea în localitățile aglomerate Tîrgu Mureș și Sângeorgiu de Mureș – localitate dens populată desfășurată de-a lungul drumului DN15. Se va asigura și legătura cu viitoarea Autostradă Transilvania.

b. În partea de V – NV – N a municipiului Tîrgu Mureș, permițând interconectarea localităților Sântana de Mureș, Voineni, Pănet, și Cristești. Se va realiza astfel o legătură între drumurile E60 – ieșirea spre Cluj – Napoca și DJ 152 – ieșirea spre Rîciu, și între DN 15 – ieșirea spre Reghin și DJ 152.

c. gruparea unor localități două câte două (Sântana de Mureș cu Sâncraiu de Mureș, Cristești cu Ungheni, Sângeorgiu de Mureș cu Ernei, Gheorghe Doja cu Crăciunești) conduce la formarea unor concentrări de populație de peste 10.000 de locuitori, prag critic dincolo de care este profitabil transportul în comun multimodal; - existența unor rețele edilitare la scară zonală. Comunele care se află pe axa naturală de dezvoltare dată de culoarul Mureșului determină constituirea aglomerației sub forma unui culoar urban. Trebuie luată în calcul necesitatea extinderii, în timp, a acestui ax urbanizat în adâncime, trebuind asigurate legăturile transversale necesare (către comunele Gheorghe Doja și Crăciunești — la sud de valea Mureșului — și Ceuășu de Câmpie și Pănet — la nord).

Pentru a închide inelul care să permită ocolirea orașului pe toate laturile sale, municipalitatea Țirgu Mureș are în derulare proiectul prin care se intenționează prelungirea Căii Sighișoarei către ieșirea spre Cluj și spre Sighișoara, precum și lățirea străzii la 2 benzi/sens în porțiunea existentă, astfel încât să se poată realiza ocolirea orașului și pe latura de Sud.

Municipiul Țirgu Mureș intenționează realizarea unui inel interior care să permită evitarea zonei centrale a orașului.

Proiecte proiecte Zona Metropolitană Țirgu Mureș

- Construirea arterei ocolitoare a municipiului Țirgu Mureș (Ungheni – Pănet – Sântana - Glodeni și Țirgu Mureș – Livezeni – Ernei)
- Reabilitarea infrastructurii rutiere (DC, DO) de legătura între UAT-uri și în interiorul acestora
- Reabilitare cale ferată cu ecartament îngust, achiziție drizilă
- Promovarea mersului pe jos și cu bicicleta prin integrarea acestora în politicile de dezvoltare și monitorizare a mobilității urbane între urban și rural precum și dezvoltării unei infrastructuri adecvate.
- Creșterea gradului de utilizare a unor vehicule curate și cu consum redus de energie în transportul în comun în ZM. Introducerea unor restricții pentru marii generatorii de poluare și acces privilegiat pentru vehiculele cu nive scăzut de emisii în zonele sensibile. Introducerea sistemelor de „autobuz expres”, care să ofere servicii de transport public cu autobuze rapide și ecologice, cu frecvență mare pe coridoare dedicate, de regulă, cu gări, aeroport, cu parcul industrial.
- Lansarea unor acorduri cadru pe o perioadă de 4 ani pentru asigurarea specialiștilor în domenii tehnice de specialitate care să ofere asistență tehnică și consultanță unității de management de la nivelul AZM pentru formularea unor proiecte, studii de specialitate, după caz pentru sprijinirea fiecărei UAT parte a AZM
- Realizarea unei platforme electronice (aplicație web) pentru comunicarea cu cetățenii, instituțiile publice. Platforma electronică va trebui să permită schimbul de informații și va

folosi prelucrării, completării și valorificării informațiilor intrate în sistem, dezvoltării și urmăririi evoluției propunerilor de proiecte.

- Extinderea Zonei Metropolitane prin cooptarea comunei Sântana de Mureș.
- Realizarea unor panouri de informare asupra teritoriului zonei metropolitane.
- Crearea unor parcuri industriale.
- Reabilitare cale ferată cu ecartament îngust, achiziție drizilă
- Crearea zonă de agrement Corunca
- Crearea de piste de cicloturism (Țirgu Mureș – Sâncraiu de Mureș, Pănet, Țirgu Mureș – Corunca, Țirgu Mureș – Sântana de Mureș)
- Pomovarea turistică a zonei metropolitane prin elaborarea unui plan de marketing și realizarea de activități și materiale de promovare
- Extindere aeroport internațional Transilvania Țirgu Mureș
- Realizarea unor panouri indicatoare a zonei metropolitane.

Master Planul General de Transport al României (AECOM, 2015)

Prezintă prioritățile de dezvoltare a sistemului de transport din România pentru toate modurile.

În perioada 2012-2015, Ministerul Transporturilor a coordonat elaborarea de către AECOM a unui Master Plan Național de Transport pentru România, plan strategic care este în acest moment finalizat, aflându-se în etapa obținerii aprobărilor finale.

Master Planul se concretizează într-o listă de proiecte prioritizate pe moduri de transport și orizonturi de timp. Este intenția Ministerului Transporturilor și, implicit a Guvernului României, ca Master Planul sa fie legiferat pentru a asigura implementarea proiectelor conform rezultatelor prioritizării.

- Prioritizarea proiectelor a avut în vedere următoarea succesiune de etape
- Definirea obiectivelor strategice o Identificarea problemelor existente la nivelul sistemului de transport
- Definirea unor obiective operationale care se adreseaza problemelor identificate
- Definirea intervențiilor
- Testarea intervențiilor cu ajutorul Modelului Național de Transport și Analiza Cost Beneficiu
- Prioritizarea proiectelor, utilizând o analiză multi-criterială
- Recomandarea strategiei optime de dezvoltare a transporturilor în România.

În final, Master Planul recomandă investițiile de dezvoltare a rețelei și serviciilor de transport din România, ținând cont de:

- Prioritizarea proiectelor pe fiecare mod de transport (rutier, feroviar, naval, multimodal și aerian)
- Restricțiile bugetare existente

- Apartenența la rețeaua TEN-T (Core si Comprehensive) ce dicteaza eligibilitatea la obținerea de fonduri UE.

Proiecte:

- Autostrada Tîrgu Mureș - Tîrgu Neamț
- Drum TransRegio Brașov - Sighișoara – Tîrgu Mureș
- Drum TransRegio Sărahel – Tîrgu Mureș
- Autostrada Tîrgu Mureș – Iași – Ungheni
- Drum expres Câmpia Turzii-Târgu Mureș-Iași
- Căi ferate intermagistrale Războieni – Tîrgu Mureș – Deda
- Calea ferată turistică ‘Linia Nirajului’ Tîrgu Mureș – Băile Sovata – tip ‘mocanița’
- Program de modernizare a Aeroportului Târgu Mureș

Strategia de Dezvoltare socio-economică a orașului Ungheni

Obiective strategice stabilite până în anul 2020:

- Modernizarea infrastructurii urbane și protecția mediului pentru bunăstarea cetățenilor: Extinderea și modernizarea străzilor din oraș, Optimizarea fluxului de transport local și internațional, Crearea în spațiile publice a unor condiții prietenoase de socializare și relaxare, Proiecte zonale de reabilitare a rețelei stradale, Proiect de construcție a centurii orașului, Studiu privind eficiența funcționării transportului rutier din oraș, Program de înnoirea parcului de transport călători din localitate, Proiect de amenajare a stațiilor acoperite, Proiect de construirea unui sistem integrat de mini parcări, Încurajarea modalităților de transport durabil, Modernizarea sistemului de informare și siguranță în traficul rutier, Construcția Podului rutier Ungheni, Moldova - Prut, România,
- Valorificarea rațională a resurselor locale si externe și atingerea unui nivel înalt de dezvoltare economică: Proiect de amenajare a unui mini sat de vacanță în parcul din preajma Palatului Culturii, Proiect transfrontalier de amenajare a unei zonei turistice de-a lungul râului Prut în orașul Ungheni.

(Au fost selectate doar proiectele relevante în contextul Planului de Mobilitate)

Strategia de dezvoltare Locală a Comunei Acățari 2014-2020

Obiective strategice stabilite până în anul 2020:

- Modernizarea drumurilor vicinale și străzilor comunale
- Modernizarea căilor de acces în cadrul fondului forestier, modernizarea infrastructurii agricole de acces către terenuri agricole
- Modernizarea arhitecturală și peisagistică a spațiilor verzi cu respectarea peisajului rural
- Înființarea unei asociații de dezvoltare intercomunitară pentru implementarea unor proiecte comune de dezvoltare a infrastructurii și utilităților cu localitățile învecinate

(Au fost selectate doar proiectele relevante în contextul Planului de Mobilitate)

Strategia de Dezvoltare Locală a comunei Ernei 2014-2020

Obiective strategice stabilite până în anul 2020:

- Dezvoltarea armonioasă a comunei Ernei, ca pol de dezvoltare rurală cu influențe majore în Zona Metropolitană Tîrgu Mureș
- Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de bază din teritoriul aparținând comunei. Reconsiderarea priorităților în infrastructura rutieră, factor poluator și de disconfort în favoarea dezvoltării unei infrastructuri pietonale și pentru biciclete
- Implicarea la toate nivelele a principiilor urbanismului inteligent prin preservarea tuturor monumentelor dar și a fondului construit și găsirea unor soluții de raționalizare a spațiului public destinat cetățenilor comunei.

(Au fost selectate doar proiectele relevante în contextul Planului de Mobilitate)

Strategia de Dezvoltare Locală a comunei Gheorghe Doja 2014-2020

Obiective strategice stabilite până în anul 2020:

- Modernizarea drumurilor vicinale și străzilor comunale
- Modernizarea căilor de acces în cadrul fondului forestier, modernizarea infrastructurii agricole de acces către terenuri agricole
- Modernizarea arhitecturală și peisagistică a spațiilor verzi cu respectarea peisajului rural
- Înființarea unei asociații de dezvoltare intercomunitară pentru implementarea unor proiecte comune de dezvoltare a infrastructurii și utilităților cu localitățile învecinate

(Au fost selectate doar proiectele relevante în contextul Planului de Mobilitate)



VI. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE – INFRASTRUCTURĂ

5.1 Rețeaua căilor de comunicație

Căile de comunicație care fac obiectul zonei periurbane a Municipiului Târgu-Mureș au fost analizate în contextul legăturilor atât cu județul Mureș, cât și cu județele învecinate. În cadrul echipărilor de infrastructură, rețeaua de căi de comunicație și transport, ocupă un loc important, fiind compusă din:

- rețeaua de căi rutiere ;
- rețeaua de căi feroviare;
- rețeaua de căi aeriene;
- transportul combinat;
- transportul intercomunal (din păcate slab dezvoltat);
- transport nemotorizat-piste velo

Datele necesare analizei situației existente, pe tipuri de căi de comunicație s-au obținut din: evidențe statistice, Anuarul statistic al Județului Mureș 2004, HGR 540/2000 privind încadrarea în categorii funcționale a drumurilor publice, Planul de Dezvoltare Regională – Regiunea Centru și Strategia de dezvoltare a județului Mureș. Județul Mureș face parte din Regiunea de Dezvoltare Centru, regiune care beneficiază de o poziție favorabilă, dispunând de o rețea de drumuri publice bine reprezentată, conferind o deschidere internă și internațională. Principalele căi rutiere internaționale care străbat Regiunea Centru și care facilitează accesul din și înspre aceasta la nivel național și internațional sunt:

- E 68 Frontiera Nădlac-Arad-Deva-Sebeș-Sibiu-Brașov;
- E 60 Frontiera Borș- Cluj-Napoca- Târgu-Mureș -Brașov- Ploiești- București- Slobozia-Constanța;
- E 81 Frontiera Giurgiu-București-Pitești-Sibiu-Cluj Napoca- Satu Mare-Frontiera Halmeu;
- E 574 Pitești-Brașov-Bacău;
- Coridorul IV Pan-European Frontiera Nădlac-Timișoara-Deva-Sebeș - SibiuPitești-București Slobozia-Constanța - cu ramură Sibiu-Brașov-București;

Regiunea Centru ocupă penultimul loc pe țară în ceea ce privește lungimea rețelei rutiere și locul cinci în ceea ce privește lungimea rețelei feroviare. Astfel drumurile publice au o lungime de 10.112 km, cu o densitate de 29,7 km/ 100 km² , fiind cu puțin sub densitatea pe țară (33,1 km/ 100 km²), deținând locul trei pe țară, în ceea ce privește lungimea de drumuri naționale – 2330 km și penultimul loc în ceea ce privește drumurile locale – 7985 km.

Rețeaua de căi ferate are o lungime de 1509 km, ocupând locul patru pe țară, cu o densitate de 44,3 km/ 1000 km², fiind sub densitatea pe țară (46,5 km/1000 km²) și deținând locul trei, pe țară, în ceea ce privește lungimea liniilor electrificate –621 km.

5.2 Rețeaua de căi rutier

Rețeaua de căi rutiere În cadrul Regiunii Centru județul Mureș ocupă locul doi în ceea ce privește total lungime drumuri publice, locul patru în ceea ce privește total lungime drumuri naționale și locul doi în ceea ce privește total lungime drumuri locale – județene și comunale. În cadrul județului Mureș s-a delimitat zona periurbană a municipiului Târgu-Mureș.

Din analiza echipării tehnice a zonei cu drumuri publice – Drumuri naționale, Drumuri județene și Drumuri comunale - au rezultat următoarele:

Rețeaua de drumuri cuprinde:

- 4 trasee de drumuri naționale, din care :
 - două trasee de drumuri europene, E 60 (DN 13) și (DN 15) ;
 - un traseu de drum principal DN 15;
 - un traseu de drum național secundar, DN 15 F.
- opt trasee de drumuri județene ;
- treizeci și unu de trasee de drumuri comunale ;

Lungimea drumurilor publice din zona periurbană este de 269 km, reprezentând 13,9% din totalul drumurilor publice din județ care este de 1941 km.

Din total lungime drumuri publice, din zona periurbană, situația se prezintă astfel:

- 68 km – 25,3 % - sunt drumuri naționale;
- 72 km – 26,8 % - sunt drumuri județene;
- 129 km – 47,9 % - sunt drumuri comunale.

Drumurile naționale sunt modernizate, în totalitate, iar drumurile județene și comunale sunt modernizate într-un procent foarte mic, având o stare tehnică considerată în general nesatisfăcătoare.

Drumurile publice, în cea mai mare parte, traversează localități, viteza de circulație fiind redusă pe aceste sectoare. De asemenea, lățimea platformei drumului nu este corespunzătoare, datorită frontului îngust al limitei de proprietate.

Drumurile județene și comunale, în mare parte nu asigură o suprafață de rulare corespunzătoare pentru desfășurarea unui trafic de călători și de marfă în condiții de siguranță și confort cât mai optime.

Drumurile comunale de pământ îngreunează accesul între centrele de comună și satele aparținătoare, cât și accesul la drumurile naționale și județene.

Analiza situației existente a scos în evidență următoarele:

- legătura directă cu județele învecinate trebuie îmbunătățită, analizând situația
- drumurilor județene care îndeplinesc condiții pentru a fi clasate ca drumuri naționale;
- legătură cât mai directă între drumurile județene existente, cu cele naționale, între centrele de comună, sau între satele aparținând unor comune învecinate, trebuie îmbunătățită, analizând situația drumurilor comunale care îndeplinesc condiții pentru a fi clasate ca drumuri județene;
- lipsa resurselor financiare pentru asigurarea transportului în comun în arealul periurban;
- accesul de la centrul comunei la satele componente, legătura între satele aparținând comunelor învecinate și legătura directă a unor localități cu drumurile naționale și județene, trebuie rezolvată, analizând situația drumurilor care pot fi clasate ca drumuri comunale;
- direcții care necesită amenajări rutiere la parametri europeni;
- tronsoane de drum național cu infrastructura de transport care nu corespunde unui trafic în condiții cât mai optime rețeaua locală cu tronsoane nemodernizate

De asemenea pe rețeaua de drumuri naționale și locale există lucrări de artă (pasaje, poduri și podețe). Lucrările de artă de pe traseul drumurilor naționale au o stare tehnică bună, dar nu toate sunt la clasa de încărcare E. Din analiza stării de viabilitate a drumurilor locale, județene și comunale, s-a observat că de regulă starea de viabilitate a podurilor este similară cu cea a drumurilor, necorespunzând cerințelor de capacitate portantă (clasa E de încărcare), și cerințelor traficului actual.

Legătura zonei cu județul este asigurată, în prezent, de trei drumuri naționale: DN 13, DN 15 și DN 15 F, principala cale de acces fiind drumul european E60.

5.3. Rețeaua de căi ferate

În cadrul Regiunii Centru județul Mureș ocupă locul întâi în ceea ce privește lungimea căilor ferate (344 km) și locul trei în ceea ce privește lungimea liniilor electrificate (86 km). Rețeaua de căi ferate din județul Mureș reprezintă 3,1% din total rețea de căi ferate pe țară care este de 11077 km.

Zona periurbană dispune de o cale ferată simplă neelectrificată în lungime de 36 km și de 40 km. de cale ferată neinteroperabilă pe tronsonul Băile Sovata – Band. Teritoriul zonei periurbane este deservit, în prezent, de:

- linia 405: Deda – Târgu-Mureș – Luduș – Războieni, cale ferată simplă neelectrificată.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din zona periurbană este în general bună. Nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 - 80 km/h. Lucrările de artă întâlnite pe rețeaua de căi ferate a zonei, sunt: viaductele, podurile cu deschideri mai mari de 10 m și podețe cu deschideri între 0,5 și 10 m.

Analiza situației existente a scos în evidență următoarele:

- tronsoane de cale ferată neadaptate unui trafic conform normelor europene în vigoare ;
- cale ferată care nu corespunde traficului local ;
- existența unor treceri la nivel cu calea ferată care nu dispun de instalații automate, de semnalizare rutieră fără bariere și nu sunt păzite;
- pe traseul căilor ferate pasajele denivelate, superioare sau inferioare sunt într-un număr foarte mic;

5.4. Rețeaua de căi aeriene

Zona periurbană a Municipiului Târgu-Mureș beneficiază de aeroportul local pentru transportul aerian de călători și marfă, Aeroportul Internațional Târgu-Mureș este amplasat la sud-vest față de municipiul Târgu-Mureș. În anul 2004 traficul pasagerilor a fost pe cursele interne și internaționale de 4208 persoane, iar mișcările aeronavelor au fost pe cursele interne și internaționale de 561 de aeronave. Aeroportul are o infrastructură și dotări neadaptate unui trafic de călători și marfă în condiții de siguranță și confort, precum și neincluderea serviciilor de trafic aerian în uzul operatorilor aerieni români și/sau străini.

5.5. Transportul combinat

România este parte semnatară a Acordului European privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (AGTC). În municipiul Târgu-Mureș funcționează un terminal de transport combinat de mărfuri.

Pentru eliminarea traficului greu și de tranzit au fost inițiate proiecte pentru dezvoltarea unei centuri ocolitoare a municipiului Târgu Mureș, cu două segmente:

a) Varianta ocolitoare a orașului Târgu Mureș în partea de E-SE a municipiului Târgu Mureș, permițând interconectarea localităților Corunca, Livezeni, Ernei. Această variantă va permite circulația pe direcția Sighișoara (Brașov) – Reghin, evitând intrarea în localitățile aglomerate, Târgu Mureș și Sângeorgiu de Mureș – localitate dens populată desfășurată de-a lungul drumului DN15. Se va asigura și legătura cu viitoarea Autostradă Transilvania. Proiectul este în fază de elaborare a proiectului tehnic, beneficiarul fiind Compania de Autostrăzi și Drumuri Naționale S.A., cu finanțare de la bugetul de stat.

b) Drum ocolitor în partea de V - NV - N a municipiului Târgu Mureș, permițând interconectarea localităților Sântana de Mureș, Voinceni, Pănet și Cristești. Acest segment este încă în fază de planificare, fiind menționat în unele Planuri Urbanistice Zonale ale UAT-urilor beneficiare.

5.6. Transportul public intercomunitar

Transportul intercomunal asigură legătura între municipiul Târgu-Mureș și zonele limitrofe. Din păcate acest transport este foarte slab dezvoltat și din lipsa resurselor financiare. Astfel din municipiul Târgu-Mureș transportul de călători intercomunal este asigurat doar spre orașul Ungheni. Acest fapt a fost considerat ca fiind o disfuncție majoră la nivelul zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș.

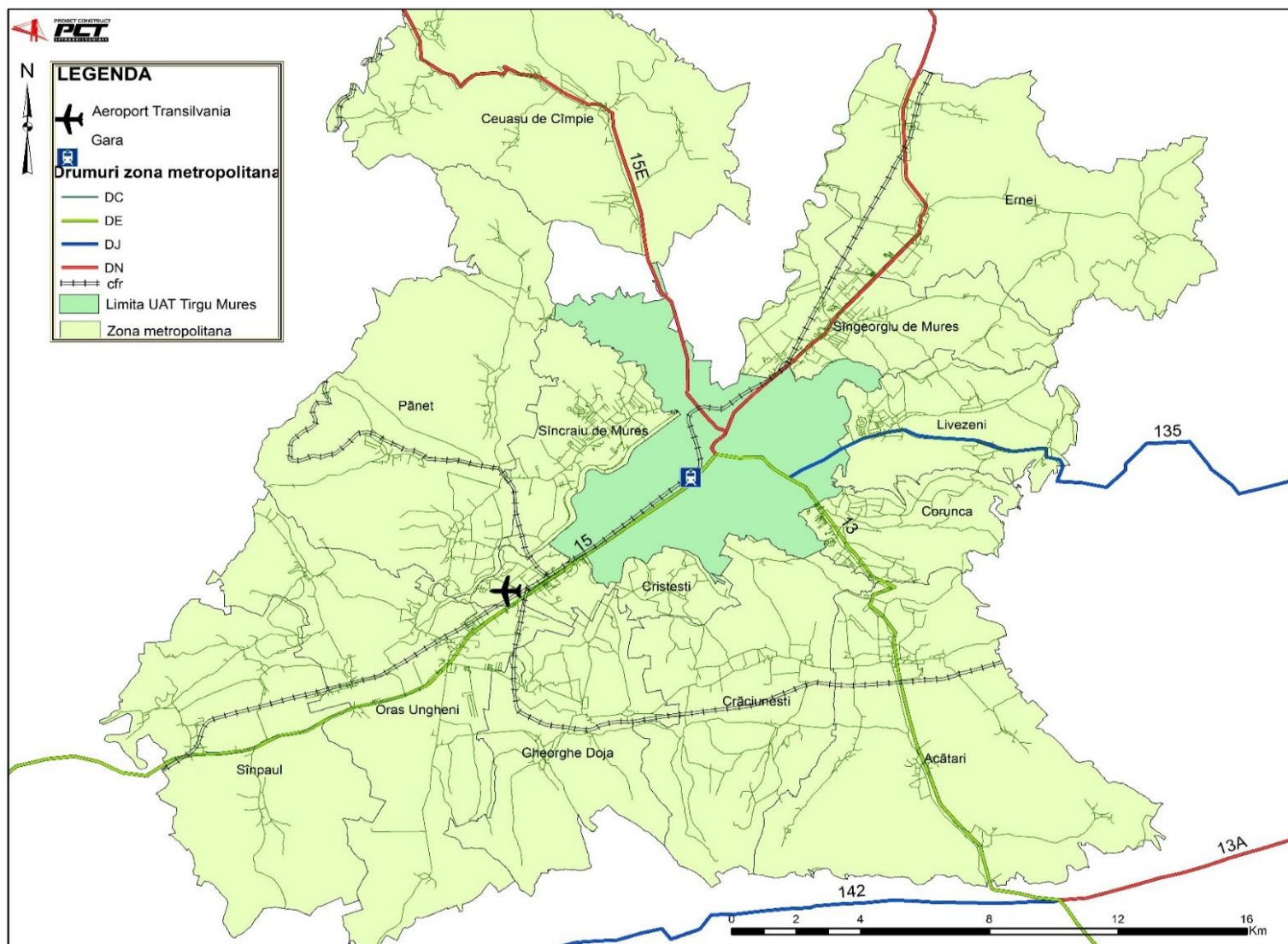
Localitățile care sunt cuprinse în fenomenul de navetism cotidian spre municipiul Târgu-Mureș. În alegerea acestor localități s-a făcut o analiză diferențiată a rolului lor în cadrul acestei relații, în raport cu: distanța (timpul de deplasare) față de oraș, modul de deplasare, numărul de persoane implicate în activități economice în oraș, precum și proporția față de potențialul de forță de muncă existent în localitate.

Rezultatele analizei au fost raportate atât la dificultățile (disfuncțiile) generate de fenomenul de navetism la nivelul orașului și a zonei periurbane în ansamblu, cât și la potențialul de dezvoltare al localității. În acest sens, au fost semnalate fenomene diverse precum:

- orașul Ungheni, situat la o distanță relativ mică (20 - 30 minute de transport auto față de municipiul Târgu-Mureș), care nu are încă dezvoltate activități proprii corespunzătoare profilului socio-profesional al forței de muncă locale, iar forța de muncă rămasă în oraș generează fenomenul de navetism înspre Târgu-Mureș. Aici însă există un proiect pentru dezvoltarea unui parc industrial, amplasat în satul Vidrasău, pe un teren situat la 14 km SV de municipiul Târgu Mureș, în partea de nord a Aeroportului Târgu Mureș, între acesta și calea ferată Targu Mureș - Luduș.
- Activitatea parcului industrial va fructifica disponibilul de forță de muncă calificată, estimându-se că pe perioada de implementare vor fi create aproximativ 300 locuri de muncă, iar pe durata fazei operationale cca. 1700 de noi locuri de muncă cu posibilitatea creșterii acestui număr în anii următori;
- localități cu navetism puternic, dar care dețin resurse potențiale pentru propria-i dezvoltare: localitatea Vidrasău și orașul Ungheni, care odată cu construirea parcului industrial, precum și prin modernizarea aeroportului local vor avea resurse pentru dezvoltarea proprie și vor atrage, în același timp forță de muncă din localitățile vecine;
- localități cu navetism foarte mare și fără prea mari șanse de dezvoltare imediată: în partea de nord-est a zonei periurbane, localitățile Ceașu de Câmpie, Ernei, precum și localitățile Acățari sau Crăciunești unde majoritatea forței de muncă face “naveta” spre Târgu-Mureș.

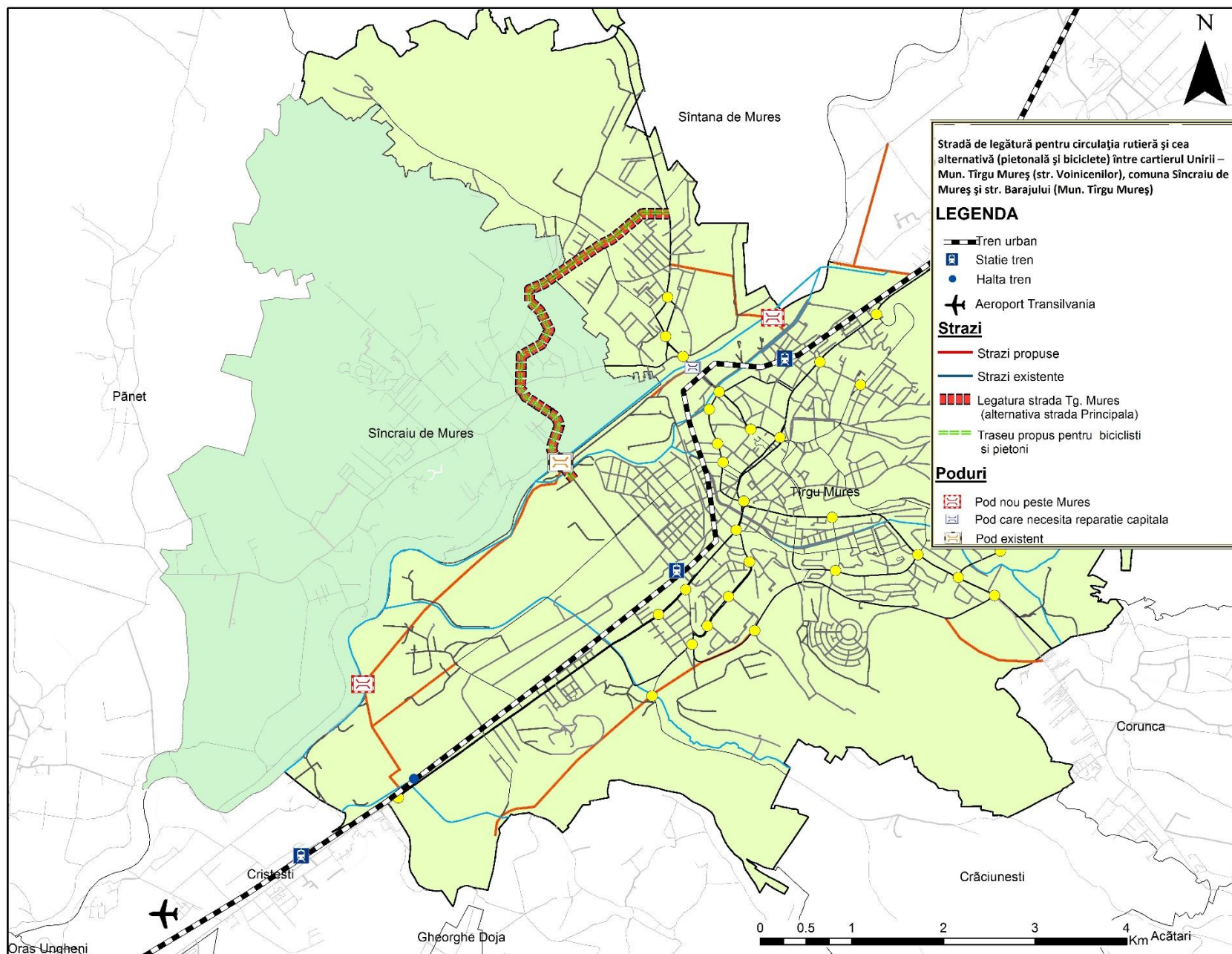
Configurația rețelei rutiere și a celei feroviare la nivel național, precum și unitățile de relief ale zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș au făcut ca acest areal periurban să nu beneficieze de o accesibilitate facilă la nivelul României. Astfel în momentul de față, principala arteră rutieră ce străbate zona periurbană este E 60 (Frontiera Borș – Cluj-Napoca – Târgu-Mureș – Brașov – Ploiești – București – Slobozia – Constanța), iar legătura teritoriului periurban cu județul Mureș este asigurată, în prezent, de trei drumuri naționale: **DN 13, DN 15 E și DN 15 F**, unul european: **E 60** și două județene : **DJ 135, DJ 142**

Figure 1. Situația existentă a infrastructurii de transport



Sursa: proprie GIS

Figure 2 . Propunere “Stradă de legătură pentru circulația rutieră și cea alternativă (pietonală și biciclete) între cartierul Unirii – Mun. Tîrgu Mureș (str. Voinicenilor), comuna Sîncraiu de Mureș și str. Barajului (Mun. Tîrgu Mureș)”

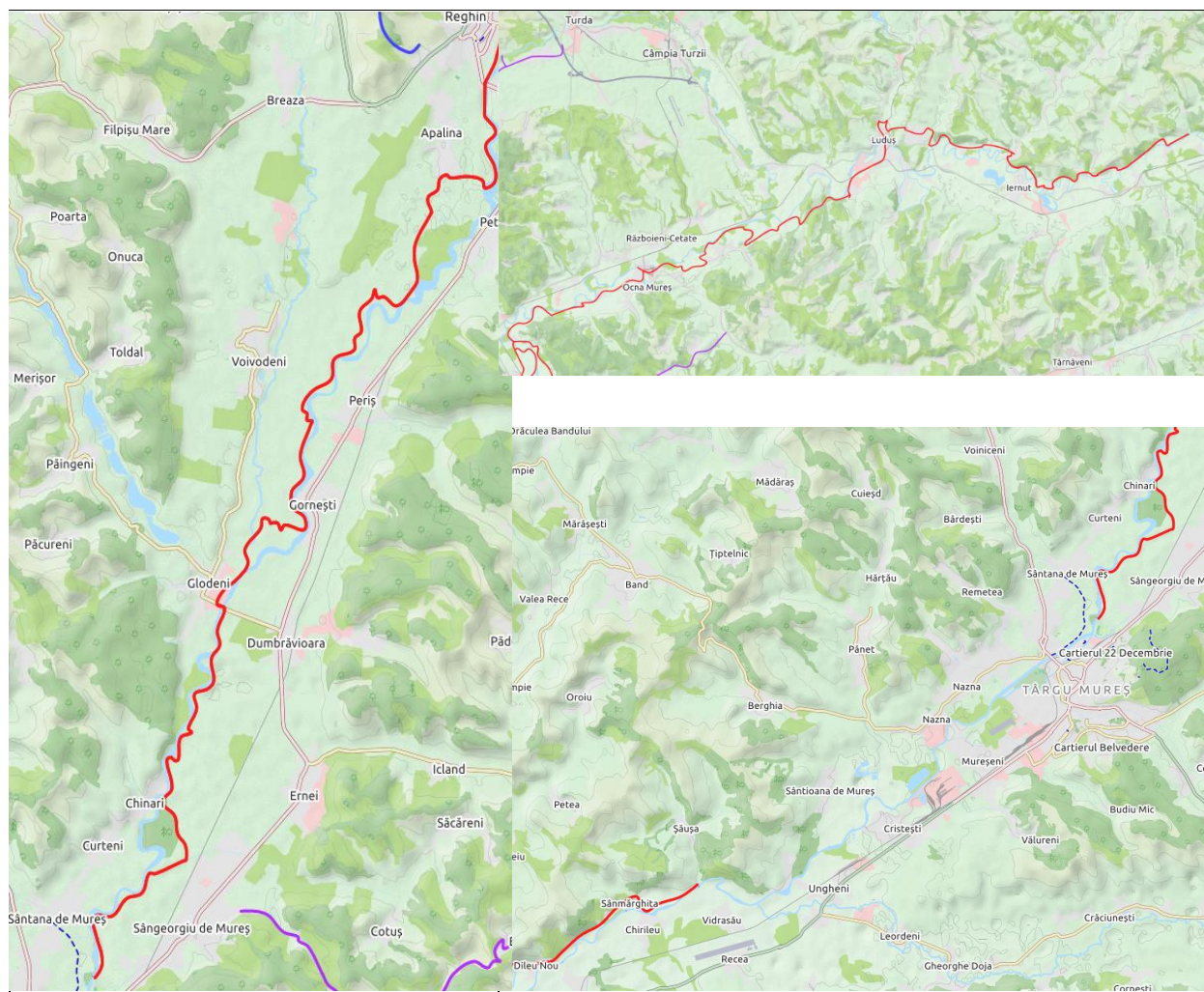


5.7. Transportul nemotorizat

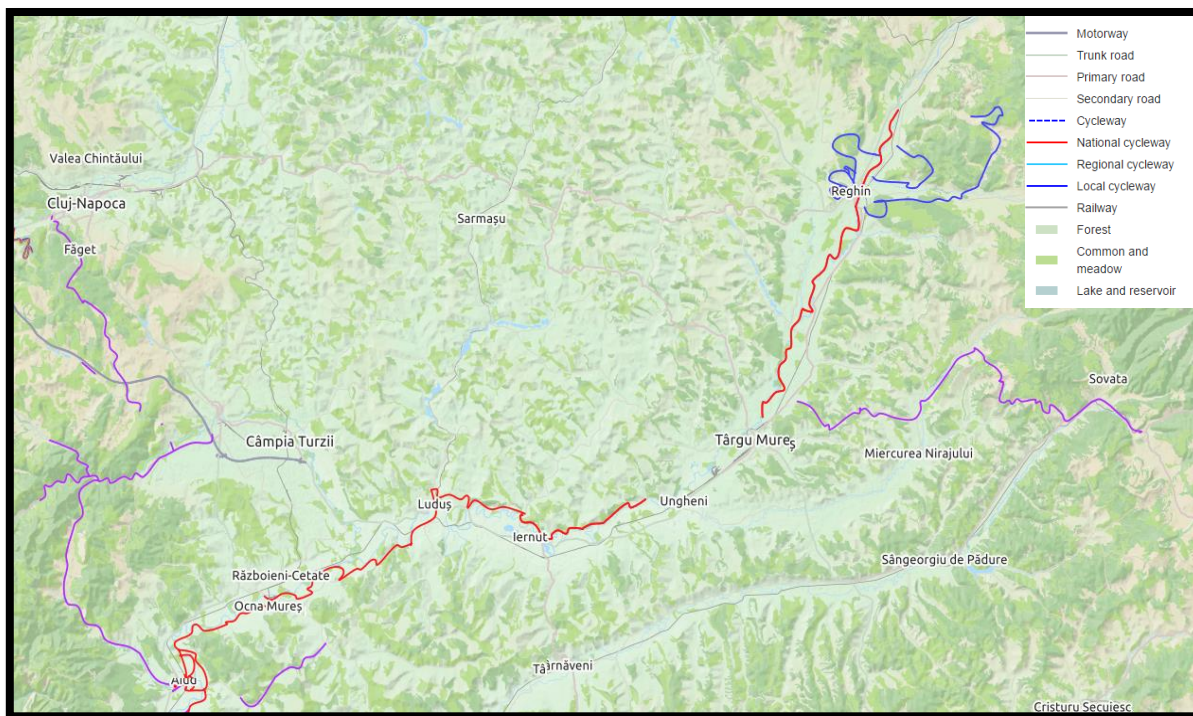
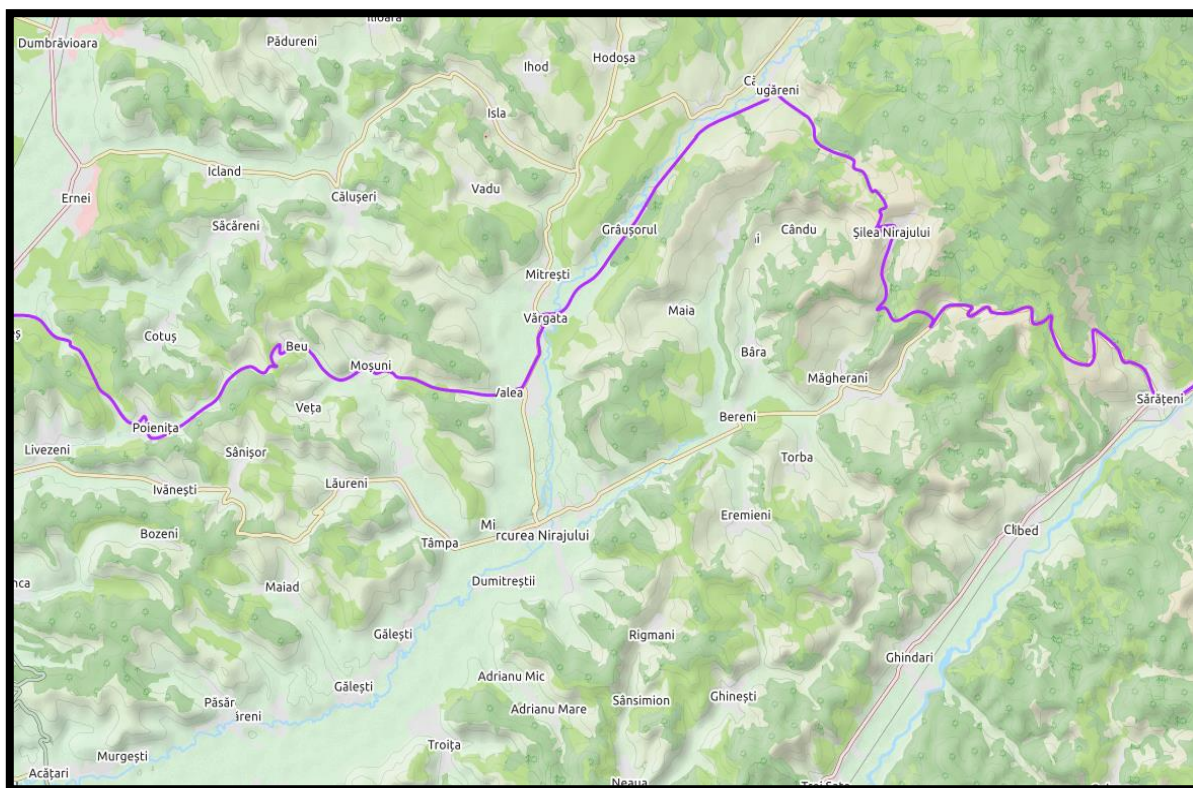
Transportul velo: în ultima perioadă s-a dezvoltat cicloturismul, însă această formă de turism nu beneficiază de piste amenajate, de hărți sau puncte de informare.

Piste zona metropolitană:

1. Ruta "Față De Mureș"



2. Ruta "Drumul sarii"



Linii directoare de dezvoltare a rețelei de căi de comunicații

Politica de liberalizare a transportului în Europa va atrage creșteri din ce în ce mai însemnate ale traficului rutier, rezultând o extindere a programului de reabilitare de perspectivă până în anul 2012 și ulterioară acestia. În România, așa cum s-a arătat și anterior, traseele de infrastructura rutieră și feroviară sunt reglementate prin Legea nr. 71/1996 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Căi de comunicație.

Legea recunoaște lucrările prevăzute drept cauză de utilitate publică de interes național și instituie obligativitatea preluării acestora în concepția de amenajare a teritoriului județelor, municipiilor, orașelor sau comunelor. De asemenea se prevede includerea cu prioritate a acestor lucrări în programele de investiții ale ordonatorilor principali de credite, pe bază de studii de fezabilitate aprobate, precum și posibilitatea finanțării lucrărilor, total sau parțial, și de investitori străini în condițiile stabilite prin lege.

Căile de comunicație prezentate în lege au fost racordate la coridoarele prioritare de transport, convenite în cadrul conferințelor paneuropene de transport, ce asigură legătura între Europa centrală și de set cu vestul Europei.

Sectoarele de autostrada care se vor construi pe teritoriul județului Mureș și pe suprafața arealului periurban, fac parte din Strategia de dezvoltare a Programului Național de Autostrăzi, promovat în anul 2001 de către fostul M.L.P.T.L. (actualul Minister al Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – M.T.C.T.) și se încadrează în Programul Prioritar privind construcția de autostrăzi și drumuri naționale cu patru benzi de circulație aprobat de Guvern. Aceste autostrăzi au fost prevăzute în Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Căi de Comunicație, elaborat de INCD Urbanproiect București.

Propuneri pentru un model de transport eficient

- Configurarea rețelei de drumuri publice (DN, DJ, DC) prin:
 - Ameliorarea accesibilității pe căile rutiere a tuturor localităților zonei periurbane;
 - Ameliorarea accesibilității pe căile ferate a tuturor localităților zonei periurbane;
 - Ameliorarea și modernizarea accesibilității pe căile aeriene;
 - Eficienta funcționare a transportului combinat în zona periurbană;
 - Eficienta funcționare a transportului intercomunal în zona periurbană realizarea unui nod multimodal de transport;
 - Managementul întreținerii drumurilor și lucrărilor de artă, se va face pe criterii exclusive tehnice, prin aplicarea sistemelor de management pentru drumuri, PMS (Pave Management System) și pentru poduri, BMS (Bridge Management System);
 - Sporirea măsurilor de siguranța circulației și confortului participanților la trafic;

- Îmbuntățirea serviciilor oferite de administratorii rețelei de drumuri publice.
- Construcția unor rețele de drumuri rapide, pentru circulația de tranzit, în special pentru traficul greu, ca alternativă pentru actuala rețea publică de drumuri de legătură între localitățile învecinate.
- Linii directoare de dezvoltare a rețelei de căi de comunicații feroviare:
 - În România, în fiecare zi, aproximativ 120.000 de oameni călătoresc cu trenul peste tot în țară, iar circa de 200.000 de tone de mărfuri sunt livrate agenților economici pe calea ferată. „Acele realități fac din Căile Ferate Române a IV-a rețea feroviară din Europa din punct de vedere al volumului de trafic”.
 - Căderea “cortinei de fier” dintre est și vest, precum și dezvoltarea unor rețele naționale de mare viteză (Franța, Italia, Germania, Spania) au creat premisele unei posibile rețele feroviare transeuropene, a cărei viabilitate este strâns condiționată de asigurarea continuității sale și a unei funcționalități integrate într-un sistem unic. În acest sens, s-au trasat coridoare comerciale de transport feroviar – România fiind traversată de două din acestea: coridorul IV (Curtici – Arad – Deva – Alba Iulia – Sighișoara – Brașov – București – Constanța) și coridorul IX (Ungheni – Iași – Pașcani – Bacău – Adjud – Buzău – Ploiești – București – Giurgiu) – și s-a demarat, la nivel european, un ambițios program de armonizare tehnică și legislativă în domeniu, menit să asigure interoperabilitatea la frontier.
 - Reabilitarea infrastructurii feroviare la nivelul parametrilor proiectați și de siguranță a circulației, prin menținerea ciclurilor de reparații a elementelor infrastructurii;
 - asigurarea interoperabilității cu sistemele de transport feroviar european prin alinierea la parametrii tehnici și operaționali ai acestuia;
 - utilizarea într-o măsură sporită a producției autohtone la standarde europene ;
 - sporirea eficienței activității lucrărilor de infrastructură prin creșterea gradului de mecanizare a lucrărilor și a productivității muncii, în vederea reducerii costurilor implementarea și menținerea unui sistem adecvat al calității ;
 - implementarea de metodologii și proceduri de marketing privind comercializarea capacităților de transport;
 - propunerea construirii unui tronson de cale ferată, Târgu-Mureș – Sighișoara, a fost trasată și în Planul de Amenajare a Teritoriului Național (P.A.T.N.) – Secțiunea I – Rețele de transport, dar nu a fost încă concretizată. Pentru o mai bună accesibilitate feroviară între municipiul Târgu-Mureș și rețeaua majoră de cale ferată a țării, cât și pentru o diminuare considerabilă a timpului parcurs pe relația

Târgu-Mureș – Războieni, considerăm ca fiind necesară realizarea tronsonului
Târgu-Mureș – Sighișoara.⁸

⁸ <http://www.tgmures-metropolitan.ro/sites/default/files/PATZ%20periurban.pdf>

Nr crt.	Localitatea	Drumuri comunale	Lungime totală - Km -	Asfalt -km-	Împietruit -km-	Pământ -km-	Proiecte Promovate (Finanțate prin):
1	Acățari	DC41 Murgești – Roteni (3,400 km) DC43 Gălești – Suveica (4,750 km) DC64 Stejeriș – Gruisor (4,750 km) DC68C Cornești(DC68D) – Gruisor – Văleni (int.DN13) – Roteni (DC41) (4,1 km)	17,000 3,400 4,750 4,750 4,100	8,500 3,400 1,900 3,200 -	4,400 - 2,850 1,550 -	4,100 - - - 4,100	1) Reabilitare DC64 (Stejăriș – Gruisor) HG 577/1997, 2008- prezent 2) Reabilitare DC 43 Gălești - Suveica HG 577/1997, 2008- prezent 3) Reabilitare DC 41 Stejăriș- Gruisor, finanțat de la bugetul local și de către Consiliul Județean, 2006 4) SF, PT elaborat pentru reabilitare DC 68 Văleni- Gruisor, 1,550 km 5) SF, PT elaborat pentru reabilitare DC Roteni- Văleni, 2,925 km
2	Ceuașu de Câmpie	DC138 DJ 152 – Herghelia (2,5 km) DC 139 DJ 152 – Culpui (2,5 km) DC 144 Săbed – Bozed (3,8 km) DC 145 Voiniceni – Porumbeni (3,0 km)	11,800 2,500 2,500 3,800 3,000	2,350 - - - 2,350	9,450 2,500 2,500 3,800 0,650	- - - - -	1)Reabilitare drumuri sat Culpui prin HG 577/1997 – nu a primit finanțare
3	Corunca	DC39 Corunca – Bozeni (8,300km) DC39A Corunca – Păsăreni (7,25 km) DC39B Tîrgu Mureș – Corunca (1,050 km)	16,600 8,300 7,250 1,050	4,700 4,700 - -	4,650 3,600 - 1,050	7,250 - 7,250 -	1)"Modernizare DC39 Corunca-Bozeni" finanțat din bugetul local, realizat în proporție de 80%.
4	Crăciunești	DC65 Tîrgu Mureș – Budiu Mic – Crăciunești (5,1 km) DC67 Crăciunești – Cornești (3,6 km) DC68B Satu Nou (DC68D) – Cînta – Cornești (10,350 km) DC68C Cornești(DC68D) – Gruisor – Văleni(int.DN13) – Roteni(DC41)) (1,0 km)	15,200 5,100 3,600 10,350 1,400	1,100 1,100 - - -	7,600 4,000 3,600 - -	11,750 - - 10,350 1,400	1) DC 68 B - cofinanțat prin CHF internațional cu 50% și buget local cu 50%, finalizat în 2006 2) Modernizare DC 67 , finanțat prin SAPARD, finalizat în 2007 3) Modernizare DC 65, finanțat prin HGR 577/1997, finalizat în 2008 4) Modernizare DC 68 C, finanțat prin buget local, finalizat în 2008
5	Cristești	DC66 Tîrgu Mureș – Văluțeni (1,8 km)	1,800	-	1,800	-	
6	Ernei	DC17 Gornești – Pădureni – Călușeri (5,1 km)	10,200 5,100	0,600 -	9,600 5,100	- -	1)Pietruirea și închiderea cu tratament bitumosoasă a drumului comunal DC 21 DJ 153 (Icland) Săcăreni km 0+000 2+500 SF elaborat.

Nr crt.	Localitatea	Drumuri comunale	Lungime totală - Km -	Asfalt -km-	Împietruit -km-	Pământ -km-	Proiecte Promovate (Finanțate prin):
		DC18 Dumbrăvioara – Singeru de Pădure (2,5 km) DC21 DJ 153A – Săcăreni (2,6 km)	2,500 2,600	0,600 -	1,900 2,600	- -	
7	Gheorghe Doja	DC68 Gh. Doja – Tirmia (3,5 km) DC68A DJ 151 (Crăciunești) – Cînta – Tirmioara (1,740km) DC68B Satu Nou (DC68D) – Cînta – Cornești (1,00 km) DC68 Gheorghe Doja(DC68) – Satu Nou (2,10 km)	8,340 3,500 1,740 1,000 2,100	2,050 2,050 - - -	3,340 0,600 1,740 - 1,100	1,850 0,850 - - 1,000	1) Modernizare DC 68 finanțare H.G. 577/1997 (în sat Gheorghe Doja, Satu Nou și Tirmia) U
8	Livezeni	DC24 Livezeni – Poenița (4 km) DC25 DJ 135 – Sânișor (0,5 km) DC24B Satul Poenița – Satul Beu 2,18 km)	6,680 4,000 0,500 2,180	0,624 0,624 - -	3,876 3,376 0,500 -	2,180 - - 2,180	1) proiect integrat cu finanțare FEADR
9	Pănet	DC125 DJ 152A – Morești (3,3 km) DC 135 Pănet(DJ 154F) – Hărtău – Cuieșd (5,3 km) DC136 Tîrgu Mureș – Mădăraș – Fânațele Mădărașului (7 km)	15,600 3,300 5,300 7,000	1,355 1,355 - -	14,245 1,945 5,300 7,000	- - - -	1) Reabilitare DC 125 cu finanțare cf HG 577/1997 – proiect implementat 2) Propunere asfaltare DC 125 – finanțare CJ Mureș
10	Sâncraiu de Mureș	-	-	-	-	-	
11	Sângeorgiu de Mureș	DC20 Sângeorgiu de Mureș – Tofalău – Cotuș (7,7 km)	7,700	2,368	5,332	-	1) Reabilitare DC 20 finanțat prin HG 577/1997 – în evaluarea 2) 12 străzi comunale în curs de reabilitare în cadrul FEADR Măsura 322
12	Sânpaul	DC73 Valea Izvoarelor – Șomoștelnic (5,0 km) DC121 Sânpaul – Dileul Nou (4,5 km) DC123 DN 15 – Chirileu (2,5 km) DC124A DC 124 – Sînmarghita (2,0 km)	14,000 5,000 4,500 2,500 2,000	6,320 3,400 1,420 1,500 -	5,680 1,600 3,080 1,000 -	2,000 - - - 2,000	1) Reabilitare DC 73, finanțat prin SAPARD, finalizat în 2008 2) DC 121 reabilitat în 2008 din bugetul local 3) DC 123 reabilitat în 2007 din fonduri guvernamentale și de la bugetul local 4) DC Sînmarghita - este inițiat proiect integrat de

Nr crt.	Localitatea	Drumuri comunale	Lungime totală - Km -	Asfalt -km-	Împietruit -km-	Pământ -km-	Proiecte Promovate (Finanțate prin):
							reabilitare cu construire pod peste Mureș. SF și PT finalizat. Se dorește finanțare în cadrul PNDR
13	Tîrgu Mureș	DC65 Tîrgu Mureș – Budiu Mic (2,7 km)	7,700	5,600	2,100	-	
		DC136 Tg Mureș – Fânețele Mădărașului (4,0km)	2,700	2,700	-	-	
		DC136 Tg Mureș – Fânețele Mădărașului (4,0km)	4,000	2,250	1,750	-	
		DC66 Tîrgu Mureș – Văluțeni	1,000	0,650	0,350	-	
14	Ungheni	DC74 DN15 – Mănăstirea recea (0,353 km)	13,653	0,353	12,300	1,000	
		DC124 DN15 – Vidrasău – Șăușa (5,4 km)	0,353	0,353	-	-	
		DC124A DC 124 – Sînmarghita (1,0 km)	5,400	-	5,400	-	
		DC125 DJ 152A – Morești (2,7 km)	1,000	-	-	1,000	
		DC125A Morești – Șăușa (4,2 km)	2,700	-	2,700	-	
			4,200	-	4,200	-	

Sursă: Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș

Zona Metropolitană Târgu Mureș este conectată la huburi din Europa aerian prin Aeroportul Internațional Transilvania Târgu Mureș înființat în anul 1936, în poziția pe care actualmente funcționează Aeroclubul Mureș la 4 km de centrul orașului Târgu Mureș. Poziționarea actuală din locația Vidrasău, 14 km în aval de vechea locație funcționează din anul 1969, odată cu construirea pistei betonate și a dotărilor PNA necesare unui trafic aerian care să corespundă cerințelor tehnice aferent evoluției echipamentelor de zbor de medie și mare capacitate.

Operarea aeroportului este realizată de AEROPORTUL TRANSILVANIA TÂRGU MUREȘ, regie aeroportuară cu specific deosebit aflată în subordinea Consiliului Județean Mureș având ca obiect de activitate deservirea la sol a aeronavelor și pasagerilor împreună cu bagajele lor. Aeroportul este amplasat în orașului Ungheni înglobat în proiectul Metropolitan Târgu Mureș.

Transportul public în Zona Metropolitană este asigurat cu preponderență prin transport rutier. Rețeaua națională de cale ferată conectează doar 4 dintre cele 14 UAT-uri componente ale Asociației Zona Metropolitană. Transportul în comun la nivelul zonei metropolitane este asigurat de operatori de servicii de transport călători, care au încheiat contracte specifice cu Consiliul Județean (Automotive, Balint Trans, Duda Trans, Lucparc, Simstel, TAR, Trans Megic, Havaditrans, Norbex, Karincon, MetanaServ, Minibus Tour, Globus, Viomob, Mode Oodor, Niraj Prodcom, Siletina Impex, Eurolines, M&D Trans), cu excepția SC Transport Local SA care are încheiat un contract în atribuire directă. Operatorii au fost selectați în urma unor proceduri de achiziție publică, în baza punerii la dispoziție de către Consiliul Județean a unor linii de transport călători până în anul 2011.

În general, operatorii de servicii de transport în comun, pentru liniile de transport scoase la licitație, oferă condițiile optime pentru transport. Există unele excepții, pe anumite trasee, unde sunt utilizate autobuze/microbuze vechi. 59 de localități dintr-un număr de 68 localități cuprinse în zona metropolitană, beneficiază de legături de transport, prin curse regulate, cu municipiul Târgu Mureș. Localitățile Șăuașa (Ungheni), Corbești (Acățari), Bozeni (Corunca), Tirimioara (Crăciunești), Săcăreni, Sângeru de Pădure (Ernei), Dileu Nou, Sânmărgrita (Sânpaul) nu beneficiază de trasee de transport în principal datorită numărului mic de potențiali călători.

Transportul public în zona metropolitană este în principal bazat pe microbuze cu o tendință în creștere față de autobuze. Cea mai mare parte a autobuzelor/microbuzelor utilizate sunt noi, cu eficiență mai ridicată în ceea ce privește consumul de combustibil și emisiile de noxe, bazate însă pe tehnologia clasică. Frecvența curselor este stabilită de către operatorii de servicii de transport pe baza calculelor de eficiență economică.

Problemele existente în momentul de față se referă preponderent la tarifele practicate de operatori în corelare cu distanțele parcurse. În unele situații acestea sunt considerate prea ridicate. Posibilitatea rediscutării planului tarifar și a traseelor se poate realiza în 2011, moment în care expiră contractele existente. Din punct de vedere al eficienței economice și nivelului de rentabilitate financiară pentru operatorii de transport, este recomandabil ca în continuare

traseele existente să fie practicate în cadrul unui program gestionat la nivel județean. Pentru a preveni probleme de genul celor existente la momentul actual, pot fi stipulate noi termeni de referință și noi clauze contractuale care să reglementeze structura nivelului tarifar și modului de corelare a acestuia cu distanțele parcurse.

În stabilirea unor obiective ale zonei metropolitane, în ceea ce privește transportul, trebuie luate în considerare prevederile Strategiei Naționale pentru Transport Durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 din martie 2008, ale cărei obiective pentru realizarea unei politici pentru transport durabil sunt următoarele:

- Realizarea unui transfer echilibrat către mijloacele de transport care respectă mediul înconjurător, în scopul creării unui sistem durabil de mobilitate și transport;
- Decuplarea creșterii economice de cererea de transport în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător;
- Atingerea unor nivelele durabile de consum de energie pentru transporturi și diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Reducerea zgomotului generat de transport atât la sursă cât și prin măsuri de atenuare, astfel încât nivelele generale de expunere să aibă un impact minim asupra sănătății populației;
- În conformitate cu strategia comunitară referitoare la emisiile de CO₂ generate de vehicule ușoare, noul parc mediu de autoturisme ar trebui să atingă un nivel de emisii de CO₂ de 120 g/km (în 2012);
- Atingerea unui nivel de economisire general de 9% din consumul final de energie, până în 2017, începând cu 2008;
- Introducerea biocombustibilului, care ar trebui să reprezinte o alternativă la combustibilii lichizi fosili (atât motorină cât și benzină).

Alternativele existente în prezent pentru a putea atinge obiectivele mai sus menționate:

- I Utilizarea biocarburanților; în prezent, principalii biocarburanți existenți sunt: bioetanolul și biodiesel-ul.

Cea mai importantă sursă de obținere a bioetanolului, din punct de vedere cantitativ, o reprezintă materiile prime lignocelulozice sub formă de deșeuri agricole (paie de cereale și orez, bagasă – deșeuri de trestie de zahăr, fibre și deșeuri de bumbac etc.), culturi erbacee destinate acestui scop, deșeuri industriale etc. Combustibilul biodiesel prezintă o serie de avantaje comparativ cu combustibilul diesel provenit din petrol, fiind mai puțin poluant, biodegradabil și obținut din surse regenerabile.

În Europa, biodieselul este produs la ora actuală din rapiță. Directiva Bio-combustibili (EC/2003/30) a Uniunii Europene prevede ca minimul proporției de biocarburanți (bioetanol și biodiesel) ce trebuie introduși pe piață de fiecare stat membru UE (în procente din totalul carburanților petrolieri existenți pe piața la data respectivă) să fie 2% până la 31 decembrie 2005 și 5,75% până la sfârșitul anului 2010. Utilizarea accelerată a acestora va fi determinată de obligativitatea introducerii în România a taxelor energie și mediu.

- II. O altă oportunitate tehnologică disponibilă se referă la mașina pe bază de hidrogen care are propria stație producătoare de electricitate ce ia forma unei centrale pe bază de hidrogen. Trebuie ținut cont că menținerea hidrogenului în stare lichidă necesită menținerea unei temperaturi scăzute (-110 C) sau presiune ridicată. Un avantaj al acestei tehnologii este acela că singura emisie din mașină e apa obținută la amestecul hidrogenului cu oxigenul (H^2O). Tehnologia permite parametri de rulare similari cu cei ai motoarelor clasice pe bază de combustibili fosili.
- III. Mașina electrică face parte dintr-o strategie la nivel european care urmărește introducerea pe piață a mai multor tipuri de mașini ecologice, element considerat vital pentru redresarea sectorului auto și scăderea dependenței de produse petroliere. Totuși mașina electrică prezintă o serie de deficiențe care întârzie la nivel mondial lansarea în producția de serie. Dintre acestea menționăm: lipsa infrastructurii pentru realimentare, asigură independența pe distanțe reduse, costuri mari de producție.
- IV. Autobuzul hibrid se bazează pe o tehnologie, conform căreia energia produsă prin arderea combustibilului clasic se acumulează în baterii și ulterior este folosită pentru accelerare: Utilizarea acestor autobuze va contribui în mod constant la reducerea consumului specific de energie, în medie cu 25 % și emisiile de particule descresc cu 40-50%, ceea ce îl face mai puțin poluant și cu costuri mai reduse de operare.

La momentul actual, există un proiect pilot la nivelul municipiului Tîrgu Mureș pentru transportul în comun, care introduce utilizarea unui procent de 20% biodiesel în combustibilii folosiți. De asemenea sunt utilizați diferiți aditivi la combustibilii clasici în vederea diminuării cu

20% a emisiilor CO₂ și a celorlate noxe. Pe baza acestor teste, se dorește lărgirea bazei de utilizare a acestor compuși iar pe termen lung (2020-2035) înnoirea parcului auto cu vehicule electrice.⁹

Proiecte de infrastructura de transport prevazute in Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș:

⁹ <http://www.tgmures-metropolitan.ro/sites/default/files/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20zonei%20metropolitane%20Tirgu%20Mures.pdf>

Acțiune	Instituții responsabile	Nevoi identificate	Obiectiv de dezvoltare	Direcții de dezvoltare	Tip de intervenție	Relația cu alte proiecte	Sursa de finanțare	Buget estimat	Stadiu de dezvoltare
1. Construirea arterei ocolitoare a municipiului Tîrgu Mures(Ungheni – Pănet – Sântana - Glodeni și Tîrgu Mureș – Livezeni – Ernei)	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale	Fluidizarea traficului, reducerea poluării (emisii de noxe și zgomot) la nivelul ZM	3	Realizarea unei mai bune interconectări între localitățile zonei periurbane	Îmbunătățire infrastructură de transport	Autostrada Transilvania	Buget de stat Buget Consiliul Județean	270 milioane lei	În fază de proiect
2. Reabilitarea infrastructurii rutiere (DC, DO) de legătura între UAT-uri și în interiorul acestora	Primării UAT-uri Consiliul Județean	Fluidizarea traficului	3	Realizarea unei mai bune interconectări între localitățile zonei periurbane	Îmbunătățire infrastructură de transport	Realizarea acestor acțiuni va contribui la realizarea priorităților regionale din PDR centru 2007-2013 fiind condiția unei dezvoltări socio-economice sustenabile pe termen lung	POR - Axa 2, DMI 1 PNDR, Măsura 322 Buget Consiliul Județean	3,000,000 lei și maxim 134,000,000 lei	În derulare

Sursă: Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș

Nr. crt.	Proiect prioritar	Tip de intervenție	Autoritate responsabilă	Buget estimat	Termen de implementare	Indicatori de monitorizare
1	Realizarea arterei ocolitoare a municipiului Tîrgu Mureș;	Îmbunătățire infrastructură de transport	AZM, CJ Mureș, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale	3,000,000 lei și maxim 134,000,000 lei	Mediu	Circa 30 km
2	Creare de parcuri industriale	Dezvoltare economică	Parteneriate , UAT-uri, AZM	1,700,000 lei până la 85,000,000 lei	Scurt și Mediu	Capacitate de circa 40 agenți economici activi în sectorul producție
3	Reabilitare cale ferată cu ecartament îngust, achiziție drizilă	Dezvoltarea turismului	Parteneriate , UAT-uri, AZM	Între 6,400,000 lei și 85,000,000 lei pentru proiecte implementate în mediu rural	Scurt și Mediu	Circa 25 km care traversează ZM din existent: - 75,4 km (Tg.Mureș – Sovata) și - 90,2 km (Tg.Mureș Lechința)

Sursă: Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Tîrgu Mureș

VI. PROIECTE

TN 1 Realizare drum de bicicletă

TN 2	Construire trotuare
TN 3	Conectarea localităților din zona metropolitană cu municipiul Tîrgu Mureș prin trasee de biciclete si pietonale
TC 1	Tren Urban Reghin-Tîrgu Mureș-Aeroportul Transilvania-Războieni
TC 2	Înfiintarea de linii noi de transport public în comun
TC 3	Conectarea zonei de influență a municipiului Tîrgu Mureș cu Spitalului Clinic Județean de Urgență Tîrgu Mureș și cu zona clinicilor prin servicii de transport public eficiente și moderne
TC 4	Reabilitare linie ferată cu ecartament îngust pentru redarea în circuitul turistic
TC 5	Modernizare aeroport internațional, terminal cargo în incinta aeroportului
TC 6	Construcție linie de cale ferată de interes local pe trasee noi: Tîrgu Mureș – Sighișoara
AI 1	Șoseaua de centura Ernei-Corunca; (proiect CNADR)
AI 2	Reabilitare străzi în zona de influență
AI 3	Stradă de legătură pentru circulația rutieră și cea alternativă (pietonală și biciclete) între cartierul Unirii – Mun. Tîrgu Mureș (str. Voinicenilor), comuna Sîncraiu de Mureș și str. Barajului (Mun. Tîrgu Mureș)
AI 4	Completarea inelului de centuri ocolitoare ale municipiului Tîrgu Mureș: între DN 15 (ieșirea spre Cluj) și DN 15E (ieșirea spre Râciu), între DN 15E (ieșirea spre Râciu și DN 15 (ieșirea spre Reghin) și între DN 15 (ieșirea spre Cluj) și DN 13 (ieșirea spre Sighișoara)
AL 5	Construirea unui nou terminal de transport intermodal la Ungheni – prin relocarea celui existent la Tîrgu Mureș, cu scop de eficientizare a activității și descongestionare a municipiului Reședință de Județ
AL 6	Construirea drumului cu 4 benzi Moisei – Năsăud – Bistrița – Reghin - Tîrgu Mureș

6.1. Proiecte privind Planul De Mobilitate pentru Zona Metropolitană

Fisa de proiect	TN 1
1. Titlul proiectului	Realizare drum de bicicleta
2. Localizarea proiectului	Comuna Corunca, drumul E60, Calea Sighișoarei
3. Perioada de implementare	2017-2024
4. Solicitantul proiectului	Primaria Corunca
5. Obiectivele proiectului	- Să contribuie la îmbunătățirea circulației și accesului bicicliștilor pe E 60; - Promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor; - Protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor; Tinte atinse: • Susținerea și încurajarea deplasărilor nemotorizate • Creșterea mobilității populației • Reducerea emisiilor de carbon • Creșterea numărului de utilizatori de biciclete
6. Situația juridică a terenului	Domeniul public
7. Justificarea necesității proiectului	a) nevoia stringentă de a reduce noxele provenind din deplasările cu mașina personală b) lipsa/insuficiența pistelor de biciclete pe traseul studiat
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii comunei Corunca
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentației tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achiziție publică c) lucrările de amenajare, construcție și dotare
10. Buget estimativ (mil. Euro)	1
11. Surse posibile de finanțare	Buget local

12. Exemple de bune practici

La doar câțiva kilometri de centrul orașului Alba Iulia, pe Dealul Mamut, mai sus de zona Valea Popii, pista de biciclete măsoară cu puțin peste 5 kilometri și leagă, prin pădure, două dintre cartierele orașului: Micești și Pâclișa. Această pistă are o lățime de 3 metri și este însoțită de o alee pietonală lată de 2 metri, pe care cei dornici de promenade pot să se plimbe în voie și să admire priveliștea.

Pe lângă zona pietonală și pista de biciclete, mai există și o bandă asfaltată, destinată circulației cu autoturismul, însă aceasta doar pentru o parte din traseu (aproximativ un kilometru).

De-a lungul întregului traseu se găsește și un spațiu de agrement dotat cu un pavilion central de tip restaurant, două locuri pentru grătar, mese, 12 foișoare și o parcare unde vizitatorii își vor putea lăsa mașinile. De asemenea, mai există și locuri special amenajate unde vizitatorii își pot lăsa bicicletele.

Dificultatea pistei este una de nivel mediu: traseu de urcare pe aproximativ 2 kilometri și coborâre pe 3,5 kilometri.



Fisa de proiect	TN 2
1. Titlul proiectului	<i>Construire trotuare</i>
2. Localizarea proiectului	Comuna Corunca, drumul E60, Calea Sighisoarei
3. Perioada de implementare	2017-2020
4. Solicitantul proiectului	Primaria Corunca
5. Obiectivele proiectului	- Să contribuie la îmbunătățirea circulației ; - Promovarea sistemelor de transport durabile si eliminarea blocajelor; - Protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor; Tinte atinse: • Susținerea și incurajarea deplasarilor nemotorizate • Creșterea mobilității populației • Reducerea emisiilor de carbon
6. Situatia juridica a terenului	Domeniul public
7. Justificarea necesității proiectului	a) conform rezultatelor unor sondaje de opinie, o parte semnificativă din locuitori ar prefera să meargă pe jos dacă ar exista infrastructura necesară care să permită deplasarea în siguranță b) nevoia stringentă de a reduce noxele provenind din deplasările cu mașina personală c) lipsa/insuficiența traseelor pietonale pe traseul studiat
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii comunei Corunca
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achizitie publica c) lucrarile de amenajare, constructie si dotare
10. Buget estimativ (mil. Euro)	0,5

**11. Surse posibile
de finantare**

Buget local

12. Exemple de bune practici

Ballyrobin, Irlanda de Nord

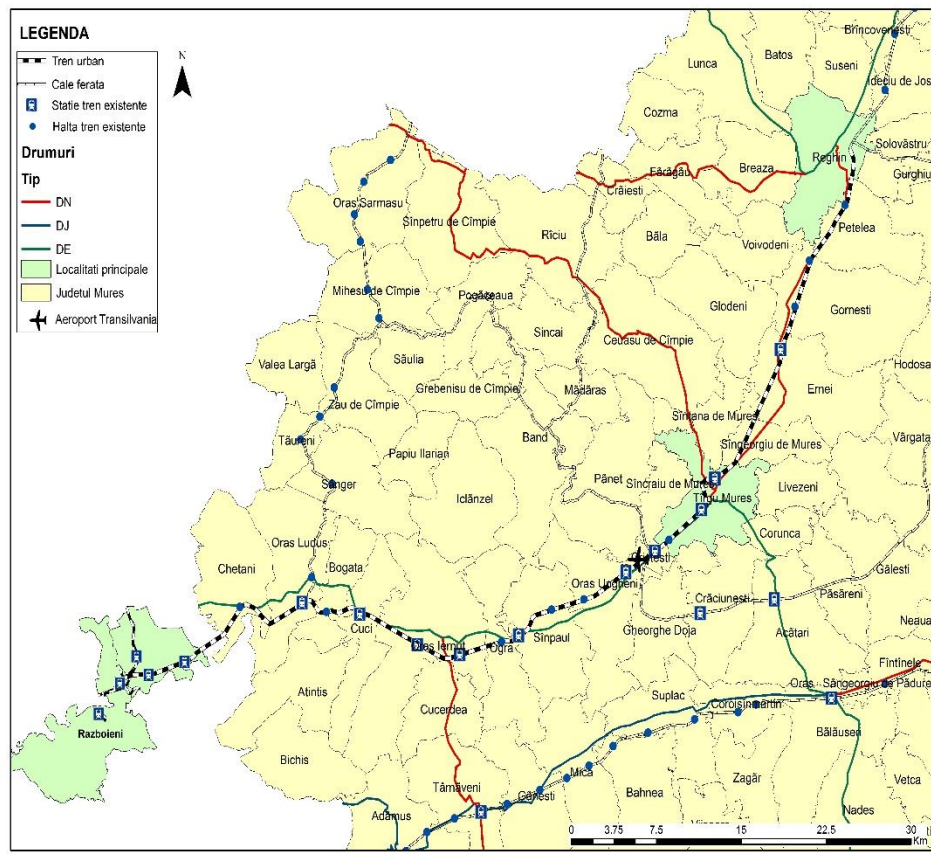


Fisa de proiect	TN 3
1. Titlul proiectului	Conectarea localităților din zona metropolitană cu municipiul Tîrgu Mureș prin trasee de biciclete si pietonale
2. Localizarea proiectului	Zona periurbană Tîrgu Mureș
3. Perioada de implementare	2017-2024
4. Solicitantul proiectului	Autoritățile locale
5. Obiectivele proiectului	• Susținerea și incurajarea deplasărilor nemotorizate • Realizarea continuității pistelor din interiorul municipiului Tîrgu Mureș • Creșterea mobilității populației • Reducerea emisiilor de carbon
6. Situația juridică a terenului	Domeniul public
7. Justificarea necesității proiectului	a) conform rezultatelor unor sondaje de opinie, o parte semnificativă din locuitori ar prefera să folosească bicicleta ca mijloc de deplasare dacă ar exista infrastructura necesară și care să permită deplasarea în siguranță a bicicliștilor b) nevoia stringentă de a reduce noxele provenind din deplasările cu mașina personală c) lipsa/insuficiența pistelor de biciclete pe traseul studiat d) facilitarea accesului în/din zona metropolitană a Municipiului Tîrgu Mureș e) crearea unei infrastructuri necesare pentru mobilitatea pietonală de bază
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii Zonei
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentației tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achiziție publică c) lucrările de amenajare, construcție și dotare
10. Buget estimativ (mil. Euro)	1
11. Surse posibile de finanțare	Buget local

12. Exemple de bune practici

În Germania există o bretea de aproape 5 km de pistă pentru bicicliști. Acesta își propune să se extindă până va ajunge să conecteze 10 orașe și zonele rurale din vestul Germaniei. Studiile arată că varianta finală a pistei pentru biciclete va reuși să reducă numărul malinilor de pe drumuri cu 50 000 de mașini zilnic.



Fisa de proiect	TC 1
1. Titlul proiectului	Tren Urban Reghin-Tîrgu Mureș-Aeroportul Transilvania-Războieni
2. Localizarea proiectului	
3. Perioada de implementare	2020-2025
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	UAT Tîrgu Mureș/Primăria Municipiului
5. Obiectivele proiectului	- PMUD propune extinderea liniei de tram-tren și reconfigurarea acesteia pentru a crește viteza sa operațională. - Extinderea rețelei de tram-tren pentru a deservi și partea centrală a orașului ar crește semnificativ numărul de pasageri ce utilizează acest mijloc de transport. - Conectarea rețelei la zona ultracentrală ar crește mult rolul acestui tip de transport în transportul public urban și metropolitan.

	• Serviciu de transport public de mare capacitate urban, metropolitan și regional pe relația (Războieni) - Iernut - Sânpaul - Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș - Ernei - Reghin - (Deda)
6. Situația juridică a terenului	Terenul pe care se află este în proprietatea statului Român
7. Justificarea necesității proiectului	→ vitezele de deplasare pe rutele rutiere sunt reduse datorită aglomerației → siguranța redusă a participanților la trafic → aglomerarea zonei urbane datorită vitezei de parcurs redusă pe traseele rutiere → volum mare de noxe cauzat de traficul rutier
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii municipiului Tîrgu Mureș și a zonei de influență
9. Scurta descriere a activităților proiectului	-Trenul urban este un mijloc de transport hibrid, care circula atât în interiorul orașului, în regim de distanțe scurte, cu opriri dese, cât și în afara lui, în regim de distanțe medii, cu stații mai rare, combinând astfel avantajele metroului cu cele ale unui tren accelerat regional. Ca exemplu concludent, automotoarele de tip Sageata Albastră sunt trenuri urbane/regionale, ele fiind folosite în România în mod eronat pe post de trenuri <i>intercity</i>. • Achiziția serviciilor de realizare a SF, PT, DTAC și a studiilor aferente și elaborarea acestor documentații • Înființarea/ modernizarea de stații pentru transportul metropolitan- regional pe relația (Războieni) - Iernut - Sânpaul - Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș - Ernei - Reghin - (Deda) • Achiziționarea de tram-tren-uri Ideea înființării acestui mijloc de transport în comun a rezultat în urma acestui studiu: "Studiu de oportunitate privind investiții în sisteme de transport public de mare capacitate în Tîrgu Mureș". - lungime traseu: 10,5 km; - bazin demografic (cf. datelor de la Recensământul Populației 2011, populație stabilă): 134.000 locuitori. - puncte majore de interes (distanță <400 m): Aeroportul Transilvania, nodul de acces în Municipiul Tîrgu Mureș Platforma Azomureș (DN15/Str. Gh. Doja); Azomureș; Promenada Mall; Metro Cash&Carry; Biserica Sf. Elisabeta a Ungariei; Grupul Școlar Traian Vuia; Clinica de Boli Infecțioase 1; Clinica de Boli Infecțioase 2; Zona comercială și de servicii din

apropierea Gării principale; Unitatea Militară 01010; Parohia Reformată IV; Parcul Municipal; Stadionul Municipal; Hipodromul; Electromureș; Colegiul Agricol Traian Săvescu; Agenția de Protecție a Mediului; Gimnaziul Friedrich Schiller; Policlinica Sportivă; Aquaserv; Școala Generală Nr. 7; Piața 7 Noiembrie; Serviciul de Ambulanță; Complexul Weekend; Parohia Reformată V; Clinica de Neurochirurgie; Centrul Medical Cardiomed.



10. Buget estimativ (mil. Euro)

25

11. Surse posibile de finantare

POR 2014-2020, Axa 4

12. Exemple de bune practici

La Kassel s-a realizat o lucrare spectaculoasă, determinată de apariția unei noi gări de cale ferată, destinată trenurilor de mare viteză. Ca urmare, fosta gară principală, construită ca stație terminus (Sackbahnhof), aproape de centrul orașului, a pierdut din importanță prin reducerea numărului de trenuri primite. Această situație a permis coborârea la un nivel inferior a două dintre liniile stației și amenajarea lor pentru circulația tram-tren-urilor. Astfel, după oprirea la peronul din „subsol”, tramtren-urile își continuă deplasarea pe sub clădirea gării și ies în piața gării, de unde își continuă circulația pe liniile de tramvai (și invers). Pentru liniile suburbane neelectrificate, așa cum este cazul unor linii din jurul orașului Kassel, s-a realizat vehiculul hibrid, bi-modal (Diesel-electric / electric pt. 750 Vcc), dotat și cu o acționare Diesel electrică.



Fisa de proiect	TC 2
1. Titlul proiectului	Înființarea de linii noi de transport public în comun
2. Localizarea proiectului	Zona periurbană Tîrgu Mureș
3. Perioada de implementare	2017-2024
4. Solicitantul proiectului	Autoritățile locale
5. Obiectivele proiectului	Dezvoltarea sistemului de transport public prin extinderea rețelei în Zona Metropolitană Tîrgu Mureș Facilitarea accesului în/din municipiu și a schimburilor economice dintre acestea. Dezvoltarea conectivității teritoriale prin asigurarea accesibilității, îmbunătățirii mobilității spre și dinspre centrul zonei și îmbunătățirea legăturii între diverse puncte nodale ale municipiului Tîrgu Mureș, până la Aeroportul Transilvania și corelarea curselor de transport public cu orele de decolare-aterizare ale sistemului de transport aerian
6. Situația juridică a terenului	Domeniul public
7. Justificarea necesității proiectului	Este nevoie să fie înființate noi linii de transport public în comun din diverse puncte modale ale municipiului Tîrgu Mureș până la Aeroportul Transilvania și corelarea curselor de transport public cu orele de decolare-aterizare ale sistemului de transport aerian Acest proiect răspunde și nevoii stringente de a reduce noxele provenind din deplasările cu mașina personală Proiectul asigură creșterea accesibilității generale în zona metropolitană Tîrgu Mureș și creșterea accesibilității populației comunelor învecinate municipiului la servicii, forță de muncă și piețe de desfacere.
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii Zonei Periurbane și potențialii turiști
9. Scurta descriere a activităților proiectului	1. Achiziția serviciilor de consultanță pentru asistență juridică în vederea delegării gestiunii transportului public de călători (în conformitate cu Regulamentele Europene nr.1370/2007 și 1303/2013, în conformitate cu legislația națională actuală (Legea 51/2006 și Legea 92/2007) și cu Documentația cadru de implementare aferentă Axei 4 - POR 2014-2020) și delegarea gestiunii transportului public de călători

	2. Achiziția serviciilor de realizare a SF, PT, DTAC și a studiilor aferente (studii topo, geo, expertize tehnice, studiu de circulație, etc.) pentru modernizarea transportului public de călători, obținerea avizelor și autorizației de construire și elaborarea acestor documentații 3. Achiziția serviciilor de consultanță în vederea elaborării cererii de finanțare aferente Axei 4 de investiții prin POR 2014-2020 și elaborarea cererii de finanțare 4. Depunerea CF și semnarea contractului de finanțare 5. Achiziționarea lucrărilor / dotărilor/ utilajelor și echipamentelor specifice 6. Achiziționarea serviciilor de: asistență tehnică, consultanță în implementare, publicitate, audit financiar
10. Buget estimativ (mil. Euro)	2
11. Surse posibile de finanțare	Buget local

12. Exemple de bune practici

Statie de autobuz in Sheffield, Anglia



Fisa de proiect	TC 3	
1. Titlul proiectului	Conectarea zonei de influență a municipiului Tîrgu Mureș cu Spitalului Clinic Județean de Urgență Tîrgu Mureș și cu zona clinicilor prin servicii de transport public eficiente și moderne	
2. Localizarea proiectului	Zona Metropolitană Tîrgu Mureș	
3. Perioada de implementare	2017-2024	
4. Solicitantul proiectului	Autoritățile locale	
5. Obiectivele proiectului	Dezvoltarea sistemului de transport public prin extinderea rețelei în întreaga Zonă Metropolitană a Municipiului Tîrgu Mureș Facilitarea accesului în/din municipiu și a schimburilor economice dintre acestea. Dezvoltarea conectivității teritoriale prin asigurarea accesibilității populației la serviciile medicale Îmbunătățirea serviciului de transport în comun prin punerea la dispoziție de mijloace de transport public eficiente și moderne, care să satisfacă nevoile cetățenilor.	
6. Situația juridică a terenului	Domeniul public	
7. Justificarea necesității proiectului	Este nevoie să fie înființate noi linii de transport public în comun din diverse puncte modale ale municipiului Tîrgu Mureș până în zona clinicilor. Acest proiect răspunde nevoii stringente, a populației din întreaga zonă, de a avea acces într-un mod eficient, la serviciile medicale. Proiectul asigură creșterea accesibilității generale în zona metropolitană Tîrgu Mureș și creșterea accesibilității populației comunelor învecinate municipiului la servicii și la clinici medicale.	
8. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii Zonei Metropolitane a municipiului Tîrgu Mureș	
9. Scurta descriere a activităților proiectului	1. Achiziția serviciilor de consultanță pentru asistență juridică în vederea delegării gestiunii transportului public de călători (în conformitate cu Regulamentele Europene nr.1370/2007 și 1303/2013 , în conformitate cu legislația națională actuală (Legea 51/2006 și Legea 92/2007) și cu Documentația cadru de implementare aferentă Axei 4 - POR 2014-2020) și delegarea gestiunii transportului public de călători	

	2. Achiziția serviciilor de realizare a SF, PT, DTAC și a studiilor aferente (studii topo, geo, expertise tehnice, studiu de circulație, etc.) pentru modernizarea transportului public de călători, obținerea avizelor și autorizației de construire și elaborarea acestor documentații 3. Achiziția serviciilor de consultanță în vederea elaborării cererii de finanțare aferente Axei 4 de investiții prin POR 2014-2020 și elaborarea cererii de finanțare 4. Depunerea CF și semnarea contractului de finanțare 5. Achiziționarea lucrărilor / dotărilor/ utilajelor și echipamentelor specifice 6. Achiziționarea serviciilor de: asistență tehnică, consultanță în implementare, publicitate, audit financiar
10. Buget estimativ (mil. Euro)	1,5
11. Surse posibile de finanțare	Buget local

12. Exemple de bune practici



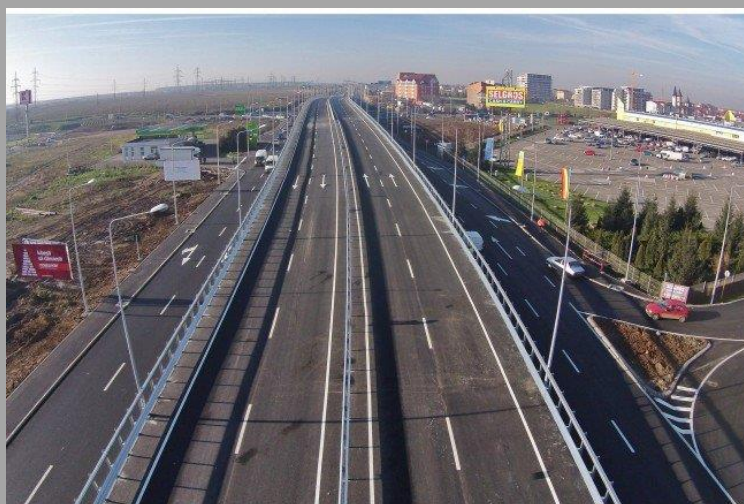
Euskirchen, Germania

Fisa de proiect	AI 1
1. Titlul proiectului	Șoseaua de centura Ernei-Corunca; (proiect CNADR)
2. Localizarea proiectului	Ernei-Corunca
3. Perioada de implementare	2017-proiect in lucru
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	CNADR
5. Obiectivele proiectului	• Creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport în comun; • Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orașului; • Creșterea siguranței circulației in zona urbană; • Reducerea emisiilor de carbon, datorită încurajării utilizării transportului public în comun și descurajării utilizării autoturismelor personale; • Îmbunătățirea infrastructurii rutiere; Creșterea accesibilității locuitorilor la un transport public eficient. Relația Cluj – Reghin se face pe traseul B-dul Gh. Doja – str. Rampei – Str. Dezrobirii – Str. Libertății – Str. Barajului – Str. Somnului – Str. T. Erno – Str. M. Corvin – Str. Sinaia – Str. Chinezu – P-ța Mărășești – Str. Republicii – B-dul 22 Decembrie. Plecând de la acest element se vor putea trasa liniile de propuneri (traseele ideale) pentru fluxurile de circulație viitoare. Un proiect propus ar fi: Realizarea unei cai rapide de circulație rutieră, excluzând traficul greu, care să traverseze orașul pe direcția Cluj-Reghin, pe traseul actual al căii ferate care va fi mutată pe malul drept al Mureșului. Reabilitarea infrastructurii de drumuri a municipiului, construcția drumurilor ocolitoare, pentru creșterea vitezei de deplasare și reducerea consumului de noxe.
6. Situația juridică a terenului	(nu se aplica)
7. Justificarea necesității proiectului	a) necesitatea îmbunătățirii infrastructurii rutiere b) vitezele de deplasare sunt reduse datorită infrastructurii inadecvate

	c) siguranța redusă a participanților la trafic d) aglomerarea zonei urbane datorită vitezei de parcurs redusă e) volum mare de noxe datorită traficului f) creșterea accesibilității și mobilității locuitorilor
8. Grupul țintă al proiectului	Conducători auto în tranzit
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentației tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achiziție publică c) lucrările de amenajare, construcție și dotare Prin proiect se propune: - Șoseaua de centură Ernei-Corunca;
10. Surse posibile de finanțare	CNADR

11. Exemple de bune practici

Oradea a reușit să construiască șoseaua de centură *tonsonul* din inelul metropolitan are câte două benzi de circulație pe sens, două poduri, cinci pasaje și trei intersecții. Pentru a realiza o circulație mai bună pe centură, au fost realizate proiectele tehnice și au fost expropriate terenurile necesare construirii celor două pasaje supraterrane în zona străzilor Nojoridului și Ciheiului. Prin colaborarea cu Ministerul Transporturilor acestea au fost finalizate.





Pentru a fluidiza traficul au fost de asemenea realizate pasaje și subtraversări a centurii. Pasajul prevăzut pe ambele părți cu trotuare și piste de bicicliști are o lungime de 630 de metri.

Cel de-al doilea pasaj, cel suprateeran are o lungime de 484 de metri.

asajul peste DN 79, Oradea – Arad

Valoarea totală a proiectului : 25.520.001,21 LEI

Contribuția Uniunii Europene : 16.573.578,02 LEI

Contribuția Guvernului României : 3.638.102,49 LEI

Contribuția Beneficiarului (Municipiul Oradea): 5.308.320,70 LEI

Din valoarea totală a contractului de finanțare s-au angajat, prin contracte de servicii și lucrări, sume în procent de 97,05%. Aceste sume sunt și vor solicitate la plată finanțatorului prin cererile de rambursare intermediare și cererea de rambursare finală.

Pasajul peste DN 76, Oradea – Deva

Valoarea totală a proiectului : 24.647.674,19 LEI

Contribuția Uniunii Europene : 16.011.095,64 LEI

Contribuția Guvernului României : 3.514.630,74 LEI

Contribuția Beneficiarului (Municipiul Oradea): 5.121.947,81 LEI

Din valoarea totală a contractului de finanțare s-au angajat, prin contracte de servicii și lucrări, sume în procent de 88,75%. Aceste sume sunt și vor solicitate la plată finanțatorului prin cererile de rambursare intermediare și cererea de rambursare finală

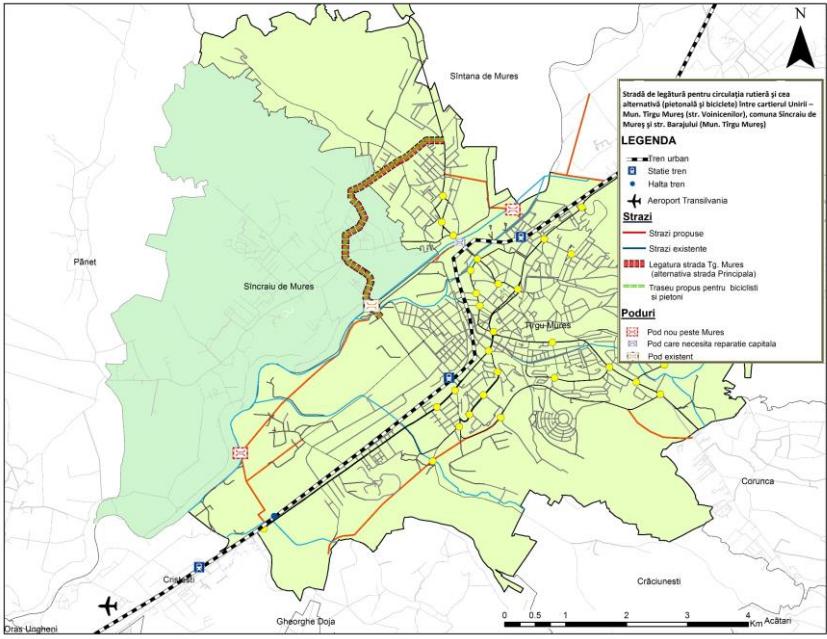
Fisa de proiect	AI 2
1. Titlul proiectului	<i>Reabilitare străzi în zona de influență</i>
2. Localizarea proiectului	Întreaga zonă de influență
3. Perioada de implementare	2017-2022
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	Autoritățile locale
5. Obiectivele proiectului	Obiectivul general al proiectului vizează o dezvoltare durabilă a zonei de influență, care înconjoară municipiul Tîrgu Mureș căreia i se impune să ofere servicii ce răspund nevoilor cetățenilor. Astfel se constituie un prim pas la dezvoltarea zonei și punerea sa în valoare.
6. Situația juridică a terenului	Domeniul public
7. Justificarea necesității proiectului	a) necesitatea îmbunătățirii infrastructurii rutiere b) vitezele de deplasare sunt reduse datorită infrastructurii inadecvate c) siguranța redusă a participanților la trafic e) volum mare de noxe datorită traficului f) creșterea accesibilității și mobilității locuitorilor Decongestionarea și fluidizarea circulației auto și pietonale.
8. Grupul țintă al proiectului	Conducători auto în tranzit și cetățenii
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentației tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achiziție publică c) lucrările de amenajare, construcție și dotare
10. Surse posibile de finanțare	
11. Exemple de bune practici	

Infrastructură stradală, satul Kallstadt, sudul Germaniei



Altstadt, Germania



Fisa de proiect	AI 3
1. Titlul proiectului	<i>Stradă de legătură pentru circulația rutieră și cea alternativă (pietonală și biciclete) între cartierul Unirii – Mun. Tîrgu Mureș (str. Voinicenilor), comuna Sîncraiu de Mureș și str. Barajului (Mun. Tîrgu Mureș)</i>
2. Localizarea proiectului	 The map illustrates the project's location within the Tîrgu Mureș urban area. It shows the proposed connection route (red dashed line) linking the Unirii district to the Barajului street area. The map includes various landmarks such as the Airport Transilvania, the Tîrgu Mureș train station, and the Sîncraiu de Mureș area. A legend explains the symbols used: urban areas (green), train stations (blue squares), roads (blue lines), proposed roads (red lines), and bridges (red squares). The map also shows existing roads (blue lines) and the proposed connection route (red dashed line). A scale bar at the bottom indicates distances from 0 to 4 km.
3. Perioada de implementare	2018-2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	Autoritățile locale
5. Obiectivele proiectului	• Creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport în comun; • Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orașului; • Creșterea siguranței circulației in zona urbană; • Reducerea emisiilor de carbon, datorită încurajării utilizării transportului public în comun și descurajării utilizării autoturismelor personale; • Îmbunătățirea infrastructurii rutiere;

	Creșterea accesibilității locuitorilor la un transport public eficient.
6. Situatia juridica a terenului	(nu se aplica)
7. Justificarea necesității proiectului	a) necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere b) vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate c) siguranta redusa a participantilor la trafic d) aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa e) volum mare de noxe datorita traficului f) cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor
8. Grupul țintă al proiectului	Conducători auto in tranzit
9. Scurta descriere a activităților proiectului	a) realizarea documentației tehnico-economice: SF/PT b) derularea procedurii de achiziție publică c) lucrarile de amenajare, construcție și dotare
10. Surse posibile de finantare	Buget local

VII. CONCLUZII

Având în vedere dimensiunile Municipiului și a întregii zone de influență prezenta Anexă, a fost concepută complementar Planului de Mobilitate Urbană tocmai pentru ca toate problemele întâlnite să fie tratate în amănunt, fără a omite ceva.

Pentru a putea evalua corect și a putea propune proiecte viabile, firma noastră de consultanță a abordat diferențiat problemele zonei de influență și a celor strict metropolitane. Binînțeles că s-a ținut cont de dorința unanimă, atât a autorităților locale cât și a cetățenilor de a crea o zonă omogenă, din punctul de vedere al mobilității, fiind astfel propuse proiecte complementare care în timp să conducă la unificarea zonei printr-o interconectivitate a pistelor velo, a liniilor de transport public în comun, a traseelor pietonale și o creștere a calității vieții.

Astfel au fost propuse următoarele proiecte:

<i>TN 1</i>	<i>Realizare drum de bicicletă</i>
<i>TN 2</i>	<i>Construire trotuare</i>
<i>TN 3</i>	<i>Conectarea localităților din zona metropolitană cu municipiul Tîrgu Mureș prin trasee de biciclete și pietonale</i>
<i>TC 1</i>	<i>Tren Urban Reghin-Tîrgu Mureș-Aeroportul Transilvania-Războieni</i>
<i>TC 2</i>	<i>Înființarea de linii noi de transport public în comun</i>
<i>TC 3</i>	<i>Conectarea zonei de influență a municipiului Tîrgu Mureș cu Spitalului Clinic Județean de Urgență Tîrgu Mureș și cu zona clinicilor prin servicii de transport public eficiente și moderne</i>
<i>TC 4</i>	<i>Reabilitare linie ferată cu ecartament îngust pentru redarea în circuitul turistic</i>
<i>TC 5</i>	<i>Modernizare aeroport internațional, terminal cargo în incinta aeroportului</i>
<i>TC 6</i>	<i>Construcție linie de cale ferată de interes local pe trasee noi: Tîrgu Mureș – Sighișoara</i>
<i>AI 1</i>	<i>Șoseaua de centura Ernei-Corunca; (proiect CNADR)</i>
<i>AI 2</i>	<i>Reabilitare străzi în zona de influență</i>
<i>AI 3</i>	<i>Stradă de legătură pentru circulația rutieră și cea alternativă (pietonală și biciclete) între cartierul Unirii – Mun. Tîrgu Mureș (str. Voinicenilor), comuna Sîncraiu de Mureș și str. Barajului (Mun. Tîrgu Mureș)</i>

AI 4	Completarea inelului de centuri ocolitoare ale municipiului Tîrgu Mureș: între DN 15 (ieșirea spre Cluj) și DN 15E (ieșirea spre Râciu), între DN 15E (ieșirea spre Râciu și DN 15 (ieșirea spre Reghin) și între DN 15 (ieșirea spre Cluj) și DN 13 (ieșirea spre Sighișoara)
AL 5	Construirea unui nou terminal de transport intermodal la Ungheni – prin relocarea celui existent la Tîrgu Mureș, cu scop de eficientizare a activității și descongestionare a municipiului Reședință de Județ
AL 6	Construirea drumului cu 4 benzi Moisei – Năsăud – Bistrița – Reghin - Tîrgu Mureș

La nivelul întregii zone de influență se păstrează prioritatea de investiții a axei 4 din POR și anume: „Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare” prin obiectivul specific: „Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă”.

Astfel toate cele 61 de proiecte elaborate în PMUD Tîrgu Mureș dar și cele 8 proiecte cuprinse în prezenta anexă, se complează pentru a forma o unitate teritorială care să ducă până în anul 2030 la un teritoriu omogen din punct de vedere al transportului motorizat și nemotorizat și prin asta la reducerea considerabilă a emisiilor poluante.

Viziunea noastră de dezvoltare face ca orașul Tîrgu Mureș, în anul 2030, să aibă un sistem de transport intraurban, periurban și extraurban eficient, inclusiv și sigur, interconectat zonei metropolitane, pentru a răspunde astfel nevoilor de mobilitate a locuitorilor și de a susține acțiunile de trecere de la regenerare la creștere economică și socială în perioada 2017-2035.