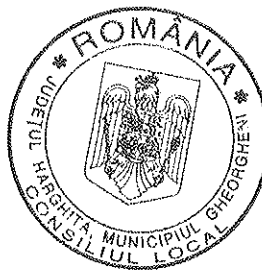


Cotp

Anexă
la HCL nr. 85/2018



**PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
A MUNICIPIULUI GHEORGHENI
PE PERIOADA 2018-2030**

Elaborator:
OTP CONSULTING ROMANIA SRL

Miklós István Ottó

Orbán Béla

Dósa Szilárd

Asociat:
KONTUR SRL

Leitman Péter

Ladó Ignác



2017-2018

Cuprins

I. P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)	3
1. Introducere:	3
1.1 Scopul și rolul documentației:.....	3
1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială:.....	12
1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale:	18
1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor:.....	36
Viziunea și obiective strategice ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană:.....	36
2. Analiza situației existente:	41
2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice:	41
2.2. Rețeaua stradală:	45
2.3 Transport public:	53
2.4 Transport de marfă:	56
2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă):	57
2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare):	59
2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.):.....	59
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	60
3.2. Colectarea de date:	61
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport.....	63
3.4. Cererea de transport:.....	66
3.5. Calibrarea și validarea datelor:	72
3.6 Prognoze:	80
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	87
4. Evaluarea impactului actual al mobilității:.....	93
4.1 Eficiență economică:	93
4.2 Impactul asupra mediului:	96
4.3. Accesibilitatea:	103
4.4. Siguranța:	109

4.5. Calitatea vieții:	112
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane:	117
5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în sub-sectiunea 6.4):.....	117
5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:.....	117
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane:.....	128
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport:	128
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....	130
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	132
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:.....	134
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:	137
7.1. Eficiență economică:.....	137
7.2. Impactul asupra mediului:	138
7.3. Accesibilitate:.....	139
7.4. Siguranță:	139
7.5. Calitatea vieții	139
II. P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II).....	140
1 Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung:	140
1.1.Cadrul de prioritizare:	140
1.2.Prioritățile stabilite	141
2.Planul de acțiune:	144
2.1.Intervenții majore asupra rețelei stradale	145
2.2.Transport public:	145
2.3.Transport de marfă:	146
2.4.Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă):.....	147
2.5.Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră):.....	151
2.6.Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);	152
2.7.Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;	153
2.8.Aspecte instituționale	154
III. Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)	156
1.Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:.....	156
2.Stabilire actori responsabili cu monitorizarea:	159

I. P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)

1. Introducere:

1.1 Scopul și rolul documentației:

Sectiunea de fata include descrierea obiectivelor generale și operationale ale studiului, precum și aria de cuprindere a analizelor, având în vedere aspectele legate de transporturi, utilizarea terenurilor precum și caracteristicile economice ale zonei analizate.

O componentă cheie în politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbana Durabilă a municipiului Gheorgheni (PMUD) va contura strategii, initiative de politici, proiecte cheie si prioritati in vederea unui transport durabil, care sa sustina cresterea economica durabila din punct de vedere social si al protectiei mediului.

Conform documentelor strategice la nivel european, 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, 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 Regionala 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 si urbanismul, republicată cu completările si modificările ulterioare in martie 2016), Planul de Mobilitate Urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială urbană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.



În esență, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

- **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);
- **Siguranța și securitatea** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;
- **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;
- **Eficiența economică** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- **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.
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Gheorgheni are rolul să identifice măsuri de îmbunătățire a desfășurării circulației de vehicule și pietoni pe rețeaua stradală urbană, în concordanță cu obiectivele Programului Operațional Regional 2014-2020, ale POIM 2014-2020 dar și în conformitate cu obiectivele strategice la nivel european cu privire la mobilitatea urbană a pasagerilor și mărfurilor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Gheorgheni urmărește realizarea unei strategii de dezvoltare și eficientizare a mobilității urbane din municipiu având în vedere următoarele obiective minime:

- Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
- Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor;
- Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri;
- Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

Planul de mobilitate va avea ca fundament o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității în municipiul Gheorgheni și va cuprinde toate tipurile și formele de transport: public și privat, pasageri și marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Planul va propune o viziune strategică incluzând obiective concrete și măsurabile, înglobate într-o strategie generală de dezvoltare durabilă și sustenabilă.

Planul de mobilitate va cuprinde, de asemenea, o evaluare a costurilor și beneficiilor transporturilor, incluzându-le și pe cele ce nu pot fi cu ușurință măsurate sau evaluate cum sunt cele referitoare la emisiile de noxe sau impactul asupra calității aerului, soluțiile propuse urmărind obținerea unui impact maxim al resurselor utilizate.

Elaborarea și implementarea planului de mobilitate urbană trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunității locale în domeniul mobilității și transportului urban, deplasarea fără a fi expuși la riscuri personale majore, îmbunătățirea continuă a mobilității și calității vieții cetățenilor.

Abordând obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și al siguranței, se va pune un accent sporit pe transportul durabil.

În acest scop, planul ce va fi elaborat trebuie să ofere soluții care să vizeze următoarele obiective:

- Management eficient al transportului și al mobilității;
- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Restricționarea accesului auto în anumite zone ale municipiului;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea mașinii personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicleta sau cu scuterul; și
- Asigurarea unor spații de parcare adecvate;
- Asigurarea unor facilități adecvate pentru mobilitate velo și pietonală.

PMUD va include intervenții (măsuri sau proiecte specifice) prin care sunt propuse rezolvări pentru probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane optime în aria de studiu, acoperind perioada 2016 – 2023 și 2030.

În vederea definirii măsurilor și proiectelor propuse în PMUD, se va proceda la analiza anvelopei bugetare disponibile pentru perioada 2016 – 2030, pentru a determina măsura în care investițiile propuse în plan sunt durabile și sustenabile.

Creșterea populației urbane din ultimele două secole, determinată de revoluția industrială și stimulată de dinamica accentuată a asimilării cuceririlor științifice în progrese tehnologice, a modificat deopotrivă nevoile de mobilitate pentru bunuri și persoane și soluțiile alternative de satisfacere a acestora. În prezent, sub aspectul mobilității, cvasitotalitatea aglomerațiilor urbane prezintă aceleași tendințe:

- dilatarea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populației și cu consecințe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creșterea indicelui de motorizare al familiilor (în special în țările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecință directă a creșterii motorizării și a lungimii deplasărilor;

- evoluția și diversificarea stilului de viață prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședință - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopții care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiționale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind identificarea și punerea în aplicare a soluțiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanță cu cerințele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două axe de cercetare, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare :

- ameliorarea eficacității și atractivității sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,
- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate mai respectuoase pentru mediu.

Prima axă de cercetare presupune investigații care să identifice variatele nevoi de mobilitate pe care viața orașului le relevă și să analizeze modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu consum redus de resurse și efecte externe negative minime. În acest demers se remarcă rolul esențial al interacțiunii dintre urbanism și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât și sub cel al modului de satisfacere.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, "ex-post", după confruntarea cu oferta, așa cum este oglindită de statistici (lungimea și frecvența deplasărilor/călătoriilor totale și aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configurației rețelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea și al comportamentului populației. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spațiului natural (al condițiilor geografice), a spațiului topologic și economic, a acțiunilor omului orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor – spațiul politic (antropic), dar și mai pregnant amprenta comportamentelor populației. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecințe ale tradițiilor, ale educației, ale modului de viață, ale sistemului de activități, adică extrem de particulare. Acest comportament, „rebel” la orice încercare de modelare diferențiază repartiția modală a deplasărilor pentru restul condiționărilor similare. Cercetarea trebuie să identifice soluții pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spațială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieții în orașe. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creșterea atractivității transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spațiu, resurse, generatoare de congestie și responsabile pentru degradarea calității vieții din orașe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia și oferta de mobilitate pe care urbanismul își pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până în anii 1960, preocuparea dominantă consta în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial.

Este acum tot mai relevantă afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiționată de dimensiunea, forma și structura urbană. Studiului acestora și al corelațiilor cu nevoile de mobilitate și cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos și cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale urbaniștilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Simplificând, a găsi soluții pe orizonturi de timp apropiate sau îndepărtate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a populației și de deplasare a mărfurilor în spațiile urbane echivalează cu racordarea la cerințele dezvoltării durabile, adică la interesele și responsabilităților contemporanilor și ale generațiilor viitoare.

Comisia Europeană definește Planul de Mobilitate Urbană Durabilă ca o strategie pe termen lung pentru dezvoltarea viitoare a zonei urbane respective și, în acest context, pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii și serviciilor de mobilitate și transport.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană respective.

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul "Orientări – Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă". Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană, publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa, oferind material îndrumător, promovând schimbul de bune practici, identificând puncte de referință și susținând activitățile educaționale pentru profesioniștii din domeniul mobilității urbane. Miniștrii transporturilor din UE susțin dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. Concluziile Planului de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană din data de 24 iunie 2010 afirmă că, Consiliul Uniunii Europene "susține dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea stimulentele de tipul expertizelor și schimbului de informații, pentru crearea unor astfel de planuri."

În martie 2011, Comisia Europeană a emis Cartea Albă a Transporturilor "Foaie de Parcurș pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională și fondurile de coeziune și orașe

și regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea vor trebuie să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarificare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbana.

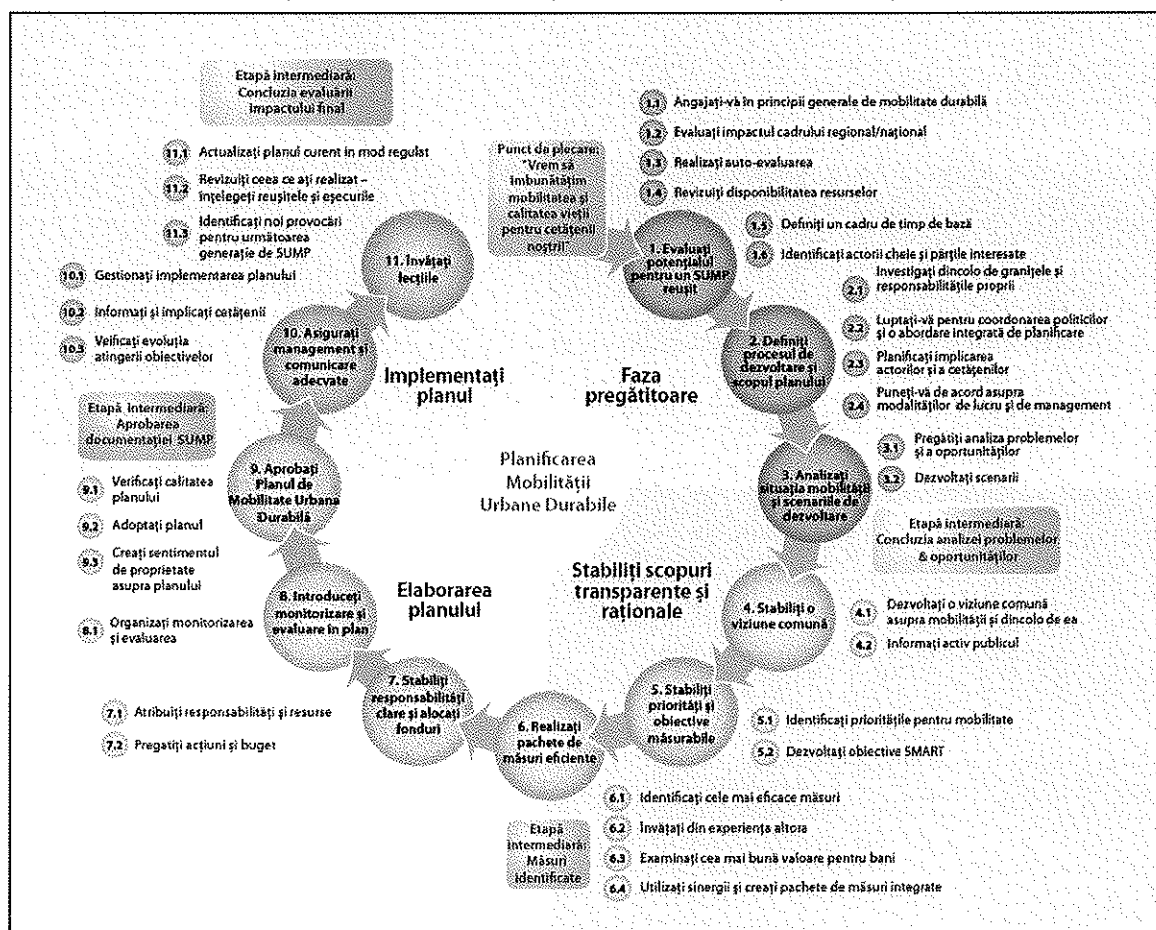
Sub titlul de "mobilitate urbană integrată", Carta Albă stabilește următorul obiectiv: Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune. Examinarea posibilității unei abordări obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE.

Obiectivul recunoaște influența Transportului Urban în asigurarea sustenabilității transportului la nivel național, iar acest lucru asigură o legătură puternică între Carta Albă a Transporturilor și pregătirea planurilor de mobilitate urbană.

Ghidurile pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost publicate în ianuarie 2014 de către Comisia Europeană. Acestea au rolul de a oferi sprijin și îndrumare pentru transportul urban părți interesate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Orientările definesc un plan de mobilitate urbană durabilă ca un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Acestea subliniază că un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare. Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.



Etapele de realizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă

Sursa: www.mobilityplans.eu

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- O abordare participativă;

- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Planul de mobilitate urbană pentru Municipiul Gheorgheni va include următoarele componente:

- Diagnosticarea sistemului existent de mobilitate și transport, al infrastructurilor, dotărilor și fluxurilor de trafic;
- Evaluarea nivelului de disfuncționalitate a circulației urbane;
- Dezvoltarea funcțională, socio-economică și urbanistică a zonelor urbane;
- Infrastructuri, zonare urbană, rețele de transport, relații în teritoriu;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Modelarea prognozelor de mobilitate, transport și trafic;
- Dezvoltarea rețelelor de transport urban și regional;
- Planificarea și proiectarea infrastructurilor de transport;
- Terapia și managementul traficului și al mobilității.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor acoperi toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerație urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

- **Transportul în comun:** planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.
- **Transportul nemotorizat:** planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere al atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și legislativ.
- **Intermodalitate:** planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice

măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

- **Siguranța rutieră urbană:** Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.
- **Transportul rutier (în mișcare și staționar):** În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.
- **Logistica urbană:** planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.
- **Gestionarea mobilității:** planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți actori relevanți.
- **Sisteme de transport inteligente:** Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială:

La elaborarea PMUD a Municipiului Gheorgheni s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială la nivel național, județean și local.

Planificare teritorială la nivel european - Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar al Uniunii Europene (SDSC):

Este un document de politici publice bazat pe obiectivul Uniunii Europene de a realiza o dezvoltare echilibrată și durabilă, în special prin consolidarea coeziunii economice și sociale, la care se adaugă coeziunea teritorială. Nu are caracter mandatoriu dar reprezintă o politică-cadru care vizează o mai bună cooperare între politicile sectoriale cu impact major asupra teritoriului,

între statele membre și între regiunile și orașele din comunitatea europeană. SDSC propune 3 direcții de dezvoltare spațială:

- Dezvoltarea unui sistem urban policentric și echilibrat și întărirea relațiilor dintre arealele urbane și cele rurale.
- Promovarea unui sistem integrat de transport și de comunicații ca suport al dezvoltării policentrice a teritoriului european și ca pre-condiție semnificativă pentru a sprijini orașele și regiunile europene să acceadă la Spațiul Monetar European.
- Dezvoltarea și conservarea patrimoniului natural și cultural printr-o gestiune inteligentă.

Propunerile din PMUD Gheorgheni vor aduce o contribuție majoră la promovarea municipiului Gheorgheni în rețeaua de orașe a României, urmându-se astfel direcțiile de dezvoltare prevăzute în SDSC.

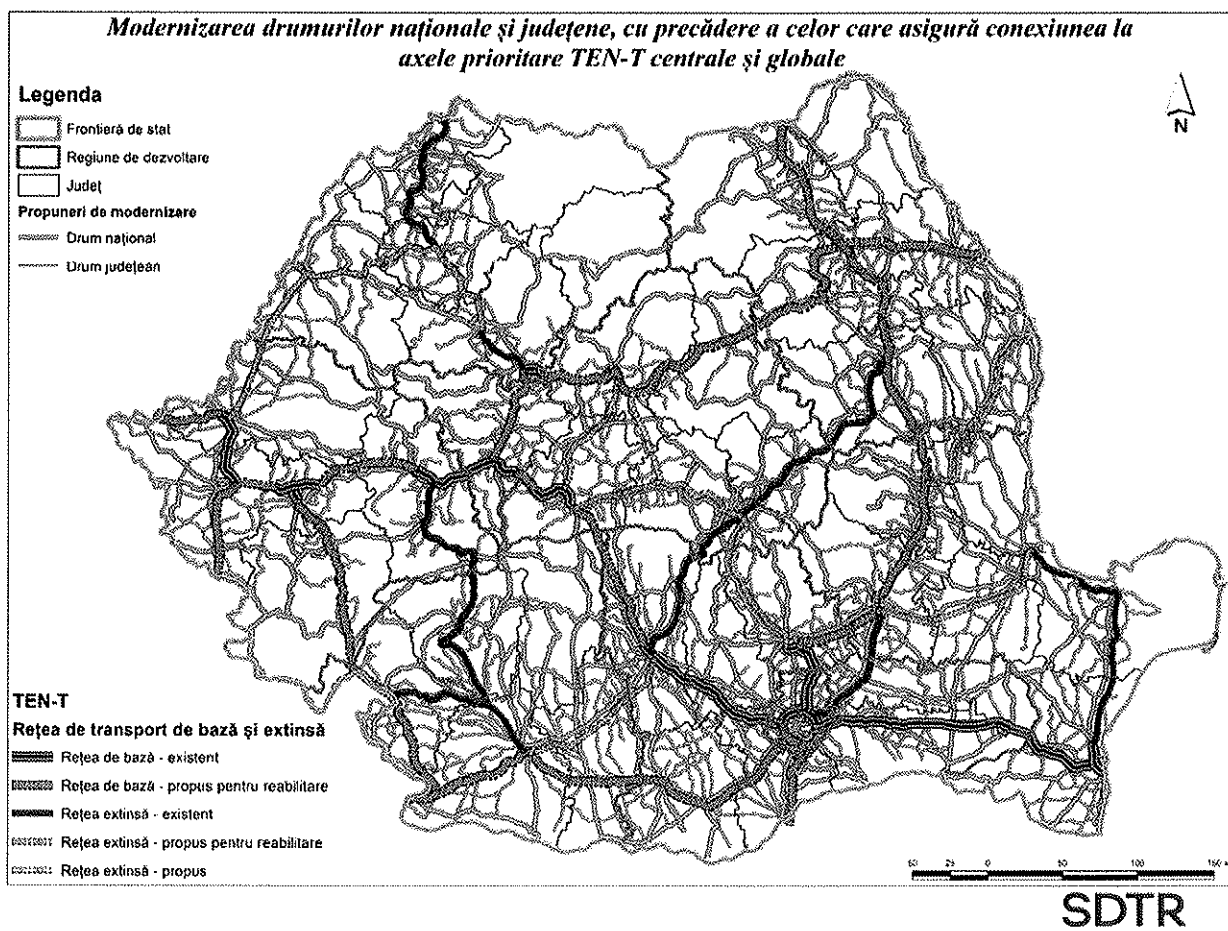
Planificare teritorială la nivel național

Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicata cu modificările și completările ulterioare în martie 2016, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

Documentul, 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 integrând-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional



Rețeaua de transport de bază și extinsă - Propunerile de modernizare

Sursa: SDTR

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.

Corelarea PMUD Gheorgheni cu SDTR

Măsurile SDTR relevante pentru MunGheorgheni	Relaționare PMUD 2016-2023 / 2030
Sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel național și macro regional. Municipiul Gheorgheni este situat pe o axă cu potențial de dezvoltare la nivel intraregional, Târgu Mureș – Gheorgheni - Iași.	Această axă de dezvoltare este reprezentată de proiectul de autostrada Târgu Mureș - Iași, PMUD susținând dezvoltarea acestei axe prin creșterea conectivității și accesibilității mun. Gheorgheni cu localitățile din zona municipiului și prin posibilitatea de prelungire a rețelei de transport public ecologic.
Dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de transport între orașele care sunt noduri rutiere importante și zona de influență urbană - Realizarea de centuri ocolitoare pentru municipiile reședințele de județ și alte localități urbane amplasate pe principalele artere de transport rutier. - Realizarea de rețele de transport alternativ nemotorizat care să conecteze centrul orașului de zonele urbane și rurale din proximitate (ex. transport cu bicicleta); - Dezvoltarea infrastructurii de transport între centrul urban și aeroportul din proximitate, dezvoltarea legăturilor peri urbane de navetă, de tip cale ferată ușoară, inclusiv de legătură cu aeroporturile regionale.	Prin proiectele propuse, PMUD Gheorgheni răspunde acestei măsuri. PMUD propune realizarea unei variante ocolitoare pentru traficul greu pentru direcția nord-sud. În ceea ce privește realizarea de rețele de transport alternativ (ex. transport cu bicicleta) între localitățile rurale din proximitate, PMUD nu prevede astfel de investiții, proiectele PMUD propunând intervenții velo doar pentru UAT Gheorgheni, în cadrul municipiului sunt propuse proiecte de dezvoltare a infrastructurii velo pentru conectarea viitoare prin acest tip de infrastructura cu localitățile învecinate. Pentru dezvoltarea legăturilor periurbane PMUD propune extinderea rețelei de transport public către localitățile învecinate. Totodată, se creează premisele pentru dezvoltarea unui nod intermodal de călători în zona gării CF.
Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane. - Asigurarea mobilității urbane durabile: transport public de călători de mare capacitate - autobuze cu benzi dedicate; - Dezvoltarea terminalelor inter modale de transport public de călători și tehnologii "park-and-ride" pentru un oraș curat: dezvoltarea parcarilor de autoturisme și a terminalelor transportului suburban cu microbuze la extremitățile axelor de transport public urban – autobuze cu benzi dedicate. - Extinderea liniilor de autobuze ecologice către zonele peri urbane; diversificarea căilor de acces către orașul polarizator și extinderea drumurilor pentru conectarea comunelor învecinate. - Integrarea sistemelor de transport urban cu cele metropolitane și regionale (ex: bilete comune, orașe corelate) pentru stimularea utilizării transportului în comun;	PMUD Gheorgheni propune dezvoltarea transportului public urban prin măsuri care să crească atractivitatea serviciului. PMUD Gheorgheni propune amenajarea de benzi dedicate transportului public pe arterele degrevate de traficul de tranzit. Amenajarea unui nod va duce la îmbunătățirea conectivității transportului zonal și regional cu transportul public local. Sistemul "park & ride" va fi implementat la nivelul transportului public și velo prin amplasarea de stații de bike-sharing în stațiile de transport în comun pentru creșterea mobilității persoanelor. Se propune implementarea unui sistem inteligent de management al transportului public cu următoarele componente: informare interactivă în stații și în mijloacele de transport, afișare timpi de așteptare, urmărire GPS etc.
Conectarea localităților rurale greu accesibile sau izolate la rețeaua principală de așezări și infrastructura majoră de transport.	PMUD Gheorgheni propune modernizarea străzilor care aparțin de UAT Gheorgheni, și care au rol de poartă de ieșire/intrare în municipiu, pentru creșterea

Măsurile SDTR relevante pentru MunGheorgheni	Relaționare PMUD 2016-2023 / 2030
- Reabilitarea și modernizarea drumurilor principale de acces către centrele urbane din apropiere; - Modernizarea drumurilor care fac legătura între localitățile rurale și rețeaua de transport de categorie superioară (DN, DJ); - Stimularea transportatorilor de a asigura conexiunile centrelor urbane cu zonele rurale polarizate	accesibilității orașului către populația din localitățile rurale din zona de influență. Sunt propuse în același timp, modernizarea DN 13B și DN 12C. Pentru conectarea zonelor rurale polarizate de Mun. Gheorgheni se va continua licențierea pe trasee județene a transportatorilor, însă aceștia nu fac obiectul intervențiilor PMUD Gheorgheni.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN

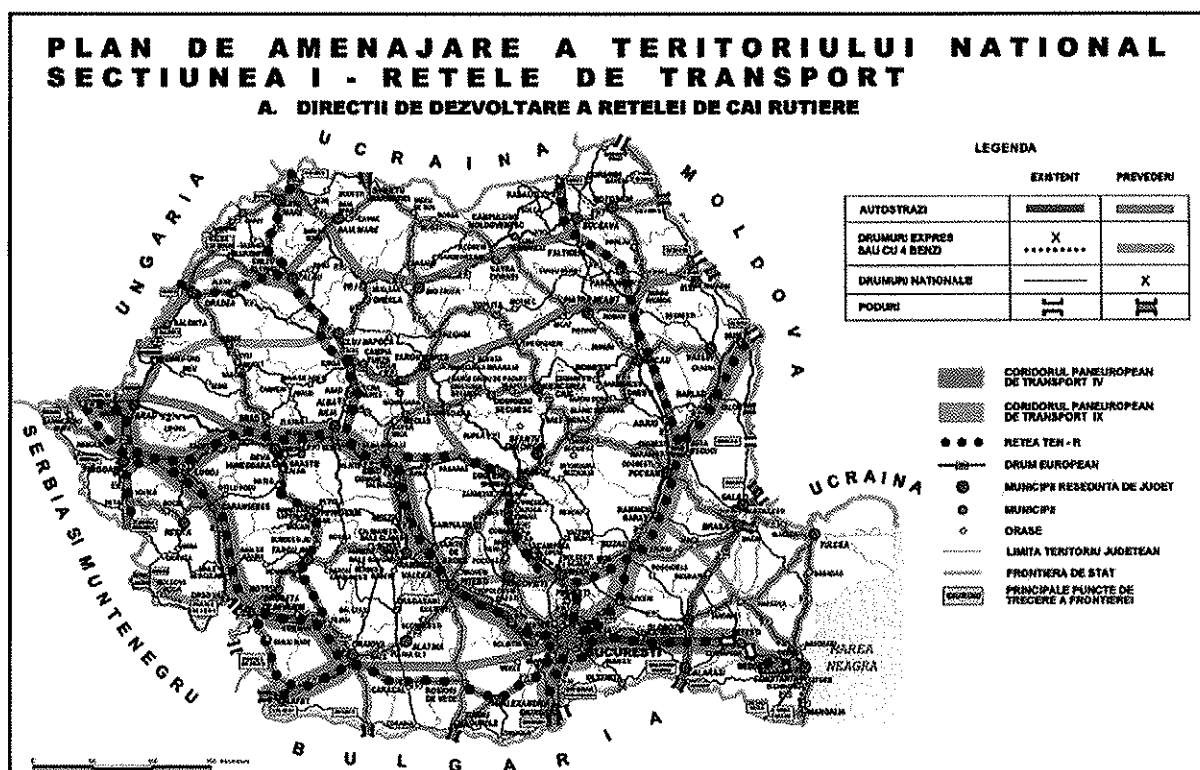
Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în decembrie 2013, Planul de amenajare a teritoriului național – PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen 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
- Ape, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
- Rețeaua de localități aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural
- 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.
- Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată.

Clasificare conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): municipiul Gheorgheni este o localitate de rang II – municipiu de importanță județeană, cu rol de echilibru în rețeaua de localități.

Conform Planului de amenajare a teritoriului național, municipiul Gheorgheni se află la intersecția celor trei rețele majore de transport, prezentate mai jos. Poziționarea municipiului Gheorgheni în cadrul rețelei naționale de transporturi îi conferă un avantaj competitiv din punct de vedere strategic, având rol un centru de transport în zona Carpaților Orientali.



Figură 0-1 PATN – Secțiunea căi de comunicații

Conform aceluiași plan de amenajare a teritoriului național, municipiul Gheorgheni se află situat pe axa a două viitoare conexiuni rutiere:

autostrada Târgu Mureș – Gheorgheni – Piatra Neamți - Iași;

drum expres Brașov –Miercurea Ciuc – Gheorgheni - Reghin;

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 cai 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 diverse stadii de elaborare.

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Harghita

Planul de amenajare a teritoriului județean se elaborează în baza legii 350/2001 cu actualizările și completările ulterioare, activitatea de amenajare a teritoriului având următoarele obiective principale:

- dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor și zonelor, cu respectarea specificului
- acestora;
- îmbunătățirea calității vieții oamenilor și colectivităților umane;
- gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului;

Planul Urbanistic General

În prezent este în vigoare Planul Urbanistic General al Municipiului Gheorgheni aprobat în 1995 apoi prelungit în în multiple rânduri, fiind demarată activitatea de reactualizare a PUG mun. Gheorgheni, de realizarea documentației fiind responsabilă autoritatea locală, documentul fiind în etapa de obținere a avizelor și de implementare a observațiilor.

După această ultimă etapă de obținere a avizelor și aprobare în cadrul Consiliului Local, PMUD Gheorgheni va prelua prevederile din PUG cu privire la accesibilitate, mobilitate, utilizarea terenului, protecția mediului, calitatea mediului urban, etc.

Este anexat Plansa Reglementari din PUG.

1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale:

Figura următoare prezintă modalitatea în care au fost luate în considerare alte documente strategice relevante pentru PMUD Gheorgheni.

Nivel sectorial/ Nivel teritorial	Nivel european	Nivel național
Planificare Spațială	Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar	Planul de Amenajare al Teritoriului Național Strategia de Dezvoltare Teritorială a României
Sănătate	Cartea albă: Împreună pentru sănătate. O abordare strategică a UE	Strategia Națională de Sănătate 2014-2020
Economie		Strategia Națională pentru Competitivitate
Condiții de locuire		Strategia Națională a Locuinței
Mediu	Strategia de Dezvoltare Durabilă a UE	Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020 Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă 2013-2020-2030
Administrație		Strategia Națională pentru Consolidarea Administrației Publice 2014-2020
Protecție socială		Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru
Societate Informațională	Planul Strategic pentru Tehnologia Transportului	Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România
Transport	Carte albă 2011 - Traseul către o zonă unică a Transportului European	Master Planul General de Transport al României

Palierelor sectoriale și teritoriale ale documentelor de planificare strategică

Nivel european

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar (SDSC)

Acest document a fost detaliat în capitolul 1.2

Cartea Albă: Împreună pentru sănătate. O abordare strategică a Uniunii Europene (Comisia Europeană, 2007, SEC/2007/1374,1375,1376)

Cartea albă pentru domeniul sănătății a fost adoptată în 2007 pentru perioada 2008-2013 de către Comisia Europeană. Documentul identifică principalele provocări în domeniul sănătății

incluzând provocările demografice precum îmbătrânirea populației și reducerea problemelor persoanelor cu dizabilități, pandemiile, accidentele biologice și bioterorismul, influența schimbărilor climatice asupra sănătății populației și implementarea noilor tehnologii pentru prevenirea și tratarea bolilor.

Relevanța pentru PMUD Gheorgheni a acestui document este legată de urmările benefice pe care implementarea PMUD le va avea pentru sănătatea populației din municipiul Gheorgheni, atât din punct de vedere al reducerii poluării cât și din punct de vedere al creșterii siguranței în trafic.

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene.

Acest document a fost adoptat de către Consiliul Europei în 2006 iar scopul lui este de "a identifica și dezvolta acțiunile care permit UE să obțină o îmbunătățire continuă a calității vieții, atât pentru generațiile prezente, cât și pentru cele viitoare, prin crearea de comunități durabile capabile să-și administreze și să-și folosească eficient resursele, precum și să valorifice potențialul inovator social și ecologic al economiei, asigurarea prosperității, a protecției mediului și coeziunii sociale."

Obiectivele principale ale strategiei sunt:

Protecția mediului

Echitate și coeziune socială

Prosperitate economică

Respectarea angajamentelor internaționale

Relevante pentru PMUD Gheorgheni sunt primele trei obiective, planul de mobilitate având obiective și proiecte care vor duce la îndeplinire aceste obiective din Strategia de dezvoltare durabilă a UE.

Cartea albă 2011 – Traseul către o zonă unică a Transportului European

Recunoaște că sistemul de transport este vital pentru integrarea regiunilor și orașelor europene în economia globală, comunitatea europeană fiind nevoită să identifice cele mai eficiente și inovatoare soluții pentru acest lucru. Acest document a fost realizat de către Comisia de Transport a Comisiei Europene.

Prin adoptarea acestui document Comisia propune:

Reducerea cu 60% a emisiilor de GES dar și sprijinirea dezvoltării sectorului transportului și a mobilității persoanelor și mărfurilor.

Dezvoltarea unei rețele principale eficiente pentru transportul și călătoriile între orașe, pe baza dezvoltării de noduri intermodale.

Păstrarea poziției actuale în domeniul transportului pe distanțe lungi și a transportului internațional de mărfuri

Navetism și transport urban eficient și sustenabil

De asemenea, documentul mai propune și o serie de direcții de acțiune în domeniul transportului și a mobilității, ținte concrete care trebuie atinse și o listă de inițiative concrete care să ducă la îndeplinirea obiectivelor acestei Carte Albe.

PMUD Gheorgheni răspunde în mod direct acestor obiective prin lista de proiecte pe care o propune propunând îmbunătățirea mobilității pentru traficul de tranzit reducându-se timpii de așteptare în trafic pentru autovehiculele ce realizează serviciul de transport public iar toate celelalte obiective vor duce la îmbunătățirea mobilității și la reducerea poluării.

Planul Strategic pentru Tehnologia Transportului

Este o componentă a Cartei Albe a Transportului – 2011, a căror ținte nu pot fi îndeplinite fără utilizarea tehnologiilor actuale. Planul își dorește să precizeze nevoile specifice pentru nevoile de cercetare și inovare în domeniul transportului și să concentreze aceste activități înspre identificarea soluțiilor cele mai bune pentru reducerea poluării și dezvoltarea economică. Se pune accentul pe colectarea de date și pe crearea de rețele de schimb de informații în domeniul cercetării domeniul transportului.

PMUD Gheorgheni reprezintă o cercetare în domeniul transportului și mobilității focalizat pe municipiul Gheorgheni, bazat pe date științifice prin care se identifică cele mai bune soluții pentru scăderea congestiei și îmbunătățirea mobilității.

Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană (Comisia Europeană, 2007, COM/2007/ 0551)

Aceasta este prima abordare sistematică a CE în privința problemelor legate de durabilitatea mobilității urbane. Scopul său a fost să stabilească o agendă la nivel european privind mobilitatea urbană, în același timp urmând a fi respectate responsabilitățile autorităților locale, regionale și naționale în domeniu. Cartea verde tratează principalele provocări legate de mobilitate urbană în următoarele cinci dimensiuni:

Orașe fără congestie legată de transporturi

Orașe mai verzi

Transport urban mai inteligent

Transport urban mai accesibil

Transport urban sigur.

Suplimentar, Cartea verde a privit asupra metodelor pentru a asista la crearea unei noi culturi privind mobilitatea urbană, inclusiv dezvoltarea bazei de cunoștințe și colectarea datelor, și a tratat problema finanțării dezvoltării și îmbunătățirii infrastructurii și serviciilor de transport urban.

Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (Comisia Europeană, 2009, COM/2009/0490)

În baza consultărilor cu diverși actori în privința conținutului Cărții verzi, Comisia Europeană a adoptat acest plan de acțiune, care propune douăzeci de măsuri (centrate pe șase teme care răspundeau principalelor mesaje care au rezultat în urma consultărilor publice) pentru a

încuraja și asista autoritățile locale, regionale și naționale în atingerea scopurilor privind mobilitatea urbană durabilă:

Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

Acțiunea 1 — Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă

Acțiunea 2 — Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională

Acțiunea 3 — Transporturi pentru un mediu urban sănătos

Tema 2 — Centrarea pe cetățeni

Acțiunea 4 — O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban

Acțiunea 5 — Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă

Acțiunea 6 — Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile

Acțiunea 7 — Accesul în zonele verzi

Acțiunea 8 — O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă

Acțiunea 9 — Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto

Tema 3 — Transporturi urbane mai ecologice

Acțiunea 10 — Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero

Acțiunea 11 — Un ghid internet privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

Acțiunea 12 — Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe

Acțiunea 13 — Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane

Tema 4 — Consolidarea finanțării

Acțiunea 14 — Optimizarea surselor de finanțare existente

Acțiunea 15 — Analiza nevoilor de finanțare viitoare

Tema 5 — Schimbul de experiență și de cunoștințe

Acțiunea 16 — Punerea la zi a datelor și a statisticilor

Acțiunea 17 — Crearea unui observator al mobilității urbane

Acțiunea 18 — Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații

Tema 6 — Optimizarea mobilității urbane

Acțiunea 19 — Transportul urban de marfă

Acțiunea 20 — Sistemele inteligente de transport (SIT) pentru mobilitatea urbană

Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (Comisia Europeană, 2011, COM/2011/0144)

Această Carte albă propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în deceniul 2011 – 2030, astfel încât până în 2050 să fie atinse următoarele obiective principale:

Eliminarea autovehiculelor „alimentate în mod convențional” din transportul urban

Atingerea unui nivel de 20 % în privința utilizării în aviație a combustibililor sustenabili cu conținut scăzut de carbon; de asemenea, reducerea cu 20 % a emisiilor de CO₂ ale UE generate de combustibilii pentru transportul maritim.

Un procent de 50 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 200 km să fie transferat către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice acestea contribuind la atingerea obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES până la mijlocul secolului.

Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913)

Această comunicare introduce conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă și construiește baza pentru Platforma Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, urmărind să coordoneze cooperarea la nivelul UE privind dezvoltarea mai departe a conceptului PMUD și a instrumentelor aferente.

Evaluare a impactului acompaniind documentul "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele" (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/528)

Evaluare detaliată a impactului aferentă comunicării.

Un concept privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913 - Annex 1)

Această anexă la comunicare, prezintă structura preliminară, scopul și obiectivele Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

O chemare la acțiune privind transporturile de marfă în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/524)

Acest document de lucru este centrat în jurul obiectivului de a atinge până în 2030 un transport de mărfuri fără emisii de GES în zonele urbane majore. Subliniază faptul că o atenție deosebită trebuie acordată următoarelor patru dimensiuni:

Gestionarea cererii de transport de marfă în spațiul urban

Tranziția înspre alte moduri de transport

Îmbunătățirea eficienței

Îmbunătățirea vehiculelor și a carburanților

PMUD Gheorgheni analizează situația actuală a cererii de transport de marfă și propune măsuri pentru reducerea traficului rutier de mărfuri care să rezulte într-o scădere a emisiilor poluante, a poluării sonore și a aglomerărilor din trafic.

O chemare la acțiune privind o mai bună reglementare a accesului vehiculelor în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/526)

Acest document de lucru subliniază faptul că "deși deciziile privind reglementarea accesului trebuie luate la nivel local, există un potențial considerabil pentru o abordare mai integrată și mai coordonată la nivelul Uniunii, în particular în privința unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiile de control, informare și comunicare precum și evaluare" și de asemenea că "implementarea în mod corect a reglementărilor de acces, dezvoltate împreună cu și acceptate de către actori ca parte a planificării mobilității urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea mobilității și accesibilității urbane".

PMUD Gheorgheni este un instrument de planificare a mobilității persoanelor și mărfurilor din municipiul Gheorgheni, iar implementarea listei de proiecte depinde de colaborarea diversilor actori locali, regionali și naționali, care pe baza prezentului document pot optimiza mobilitatea și accesibilitatea atât a orașului către localitățile exterioare cât și în interiorul orașului.

Mobilizarea Sistemelor Inteligente de Transport pentru orașele UE (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/527)

Acest document de lucru prezintă starea actuală și posibilele îmbunătățiri în viitor privind Sistemele Inteligente de Transport, care trebuie văzute ca factori cu o contribuție importantă pentru un sistem de transport urban mai propice mediului înconjurător, mai sigur și mai eficient.

Prezentul plan identifică ca fiind necesară realizarea unui sistem de management inteligent al traficului în municipiul Gheorgheni, documentul menționat fiind unul de bază în fundamentarea identificării acestei necesități de investiții.

O acțiune concertată în privința siguranței rutiere urbane (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/525)

Acest document de lucru prezintă obiectivele de politică CE privind siguranța transportului rutier, scoțând în evidență șapte dimensiuni de lucru aparte:

Educarea și instruirea utilizatorilor rețelei rutiere

Aplicarea regulilor de circulație

Infrastructură rutieră mai sigură

Vehicule mai sigure

Promovarea utilizării tehnologiei moderne pentru a crește siguranța rutieră

Îmbunătățirea serviciilor de urgență și post-accident

Protejarea utilizatorilor vulnerabili ai rețelei rutiere

O atenție deosebită a fost acordată de PMUD Gheorgheni siguranței rutiere fiind analizată din punct de vedere spațial și din punct de vedere al cauzelor producerii evenimentelor rutiere. Lista de proiecte din plan vor îmbunătăți major gradul de siguranță al participanților la trafic din punct de vedere al îmbunătățirii infrastructurii și din punct de vedere a utilizării tehnologiei.

Ghid – Dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (Ghid Comisia Europeană, 2014)

Acesta este la ora actuală cel mai important document relevant pentru elaborarea PMUD-urilor și stă efectiv la baza actualului proiect. El este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea unui astfel de plan. Ghidul pentru realizarea PMUD pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate.” Ghidul a fost tradus și în limba română.

Planificare tradițională a transportului	Planificarea mobilității urbane durabile
Axată pe trafic	→ Centrată pe oameni
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→ Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality
Axat modal	→ Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile
Axare pe infrastructură	→ Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile
Document de planificare sectorială	→ Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→ Plan de livrare pe termen scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung
Referitor la o zonă administrativă	→ Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
Domeniul inginerilor de trafic	→ Echipa de planificare interdisciplinară
Planificare realizată de către experți	→ Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative
Evaluare de impact limitat	→ Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire

Nivel național

În plus față de cadrul legislativ pentru elaborarea PMUD-urilor (care practic reflectă Ghidul UE din 2014) trebuie luate în calcul alte documente la nivel național care prezintă relevanță și importanță pentru proiect.

Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană

Acest document prevede condițiile generale și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare și programele operaționale. Prin aprobarea Acordului de Parteneriat, România beneficiază de fonduri europene nerambursabile în valoare de 43 de milioane de euro pentru perioada 2014-2020.

Acordul de parteneriat formulează programele operaționale ca răspunsuri la obiectivele tematice fixate în acest document.

Obiective tematice incluse în Acordul de Parteneriat România-UE și corelarea cu PMUD Gheorgheni

Provocare în materie de dezvoltare	Obiectiv tematic	Corelare cu PMUD Gheorgheni
Competitivitate și dezvoltare locală	2. Îmbunătățirea accesului la tehnologia informației și comunicațiilor, a utilizării și a calității acesteia	În ceea ce privește îmbunătățirea accesului la tehnologia informației PMUD Gheorgheni propune utilizarea ultimelor tehnologii pentru informatizarea sistemului de transport în comun și pentru sistemul de management inteligent al traficului.
Populație și aspecte sociale	8. Promovarea ocupării durabile și de calitate a forței de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă	Prevederile din PMUD contribuie masiv la înlesnirea mobilității forței de muncă din municipiul Gheorgheni și din zona funcțională .
Infrastructură	4. Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele	Proiectele din PMUD Gheorgheni contribuie la reducerea emisiilor de carbon
Resurse	7. Promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor din infrastructurile rețelelor importante	Lista de proiecte din PMUD Gheorgheni contribuie în mod semnificativ la eliminarea blocajelor prin realizarea de variante ocolitoare pentru municipiul Gheorgheni.
Guvernare		

Relația cu POR 2014-2020

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) a definit în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 oportunitatea realizării de Planuri de Mobilitate Urbană Sustenabile având în vedere necesitățile privind creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, sporirea adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local precum și favorizarea unei creșteri economice sustenabile din punct de vedere social și al mediului înconjurător, prin asigurarea unui transport urban și periurban sustenabil.

POR 2014-2020 identifică ca și prioritate de investiții „Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor climatice”, în cadrul Axei Prioritare „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”, Obiectul tematic OT 4 „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele”.

Axa prioritară 3

Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții sunt:

Reducerea emisiilor de carbon în special prin investiții în transportul public urban; și Reducerea emisiilor de carbon în orașele de dimensiuni medii și mici, în special prin investiții în infrastructura destinată deplasărilor nemotorizate și traficului de tranzit.

Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv sunt, în cazul PI 3:

Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite de tramvai, troleibuz și metrou

Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat

Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat).

Prin POR se va sprijini realizarea de planuri de mobilitate urbană durabilă care au proiecte implementate prin acest program de finanțare.

Măsura de reducere a emisiilor de carbon în zonele urbane prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă va avea în vedere finanțarea următoarelor tipuri de proiecte:

Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban (ex. achiziționarea de material rulant electric/vehicule ecologice (EEV); modernizarea/ reabilitarea/ extinderea traseelor de transport ecologic public; modernizarea materialului rulant electric existent (tramvaie); modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă, inclusiv construire depouri noi pentru transportul electric; realizarea de trasee separate exclusive pentru vehiculele de transport public; îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun; realizarea de sisteme de e - ticketing pentru călători; construirea/ modernizarea (inclusiv prin introducerea pistelor pentru bicicliști)/ reabilitarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare al rețelei de transport, etc.)

Investiții destinate transportului electric și nemotorizat (ex. construire infrastructură necesară transportului electric (inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice); construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete etc); crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone, etc.)

Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană (ex. realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului; realizarea sistemelor de tip park and ride; realizarea de perdele forestiere - alineamente de arbori (cu capacitate mare de retenție a CO₂).

În plus față de cadrul legislativ pentru elaborarea PMUD-urilor (care practic reflectă Ghidul UE din 2014) trebuie luate în calcul alte documente la nivel național care prezintă relevanță și importanță pentru proiect.

Legea nr. 350 /2001

Necesitatea realizării planurilor de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (PUG) trebuie să includă:

diagnoză prospectivă, pe baza analizei evoluției istorice și prognoze economice și demografice, precizând nevoile identificate în domeniile economic, social și cultural, dezvoltare spațială, de mediu, locuințe, transport, facilitățile publice și serviciile de echipamente;

strategia de dezvoltare spațială a orașului;

regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;

plan de acțiune pentru punerea în aplicare și programul de investiții publice;

un plan de mobilitate urbană.

Anexa 2 la Legea 350 definește un plan de mobilitate urbană ca un instrument de planificare strategică teritorială care corelează dezvoltarea spațială a localităților din suburbii/zone metropolitane, mobilitatea și transportul persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Aceasta reflectă definiția prezentată în documentul de orientare a UE.

Normele metodologice de aplicare ale Legii 350, au fost aprobate prin Ordinul nr. 233/2016 definesc următoarele obiectivele ale PMUD (capitolul VI, art. 28, al. 5):

- îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
- reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
- asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;
- asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
- asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități

Strategia de Dezvoltare Regională a României 2014 - 2020 (MDRAP, 2014)

Prezintă elemente de ghidare generale privind dezvoltarea sectorului transporturilor în România și clasele orientative de proiecte ce pot fi finanțate din fonduri europene.

Priorități de dezvoltare incluse în SDR și corelarea cu PMUD Gheorgheni

Priorități de dezvoltare a SDR 2014-2020	Relaționare PMUD Gheorgheni
Prioritatea de dezvoltare 1: Dezvoltare urbană durabilă integrată Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială. Acestui obiectiv i se subordonează o serie de	Prin propunerile din PMUD Gheorgheni, municipiul va beneficia de investiții care să atingă priorități precum creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială

Priorități de dezvoltare a SDR 2014-2020	Relaționare PMUD Gheorgheni
domenii de intervenție. Domeniul de intervenție 1: Sprijinirea dezvoltării economice a orașelor Domeniul de intervenție 2: Îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane Domeniul de intervenție 3: Sprijinirea dezvoltării de bază pentru orașele României Domeniul de intervenție 4: Promovarea incluziunii sociale în orașele României	
Prioritatea de dezvoltare 3: Dezvoltare infrastructurii de importanță regională și locală Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asignarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă. Domeniul de intervenție 1: Reabilitarea infrastructurii regionale de transport rutier Acest domeniu are următoarele activități cu influență asupra PMUD: a. Asigurarea conectivității rețelelor de drumuri regionale la rețeaua TEN-T prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea cu această rețea b. Extinderea, modernizarea și dezvoltarea altor moduri de transport și a centrelor intermodale, în vederea îmbunătățirii accesibilității teritoriilor în cauză c. Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii regionale de transport pentru stimularea creșterii economice d. Asigurarea conectivității rețelelor de drumuri locale la rețeaua națională și regională prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri comunale care asigură conectivitatea cu această rețea.	Propunerile din PMUD Gheorgheni cuprind și elemente de creștere a accesibilității municipiului la zona rurală din aria de polarizare.

Programul Operațional pentru Infrastructura Mare 2014 - 2020 (MFE, 2014)

Prezintă clasele de proiecte eligibile pentru infrastructura și serviciile de transport de importanță națională finanțabile în perioada de programare 2014 – 2020 din Fondul European de Dezvoltare Regională și din Fondul de Coeziune.

Strategia Națională de Sănătate 2014-2020

În același timp, legislația națională nu ar trebui să permită dezvoltatorilor imobiliari și speculatorilor să subdivizeze sau să dezvolte proprietăți în zone în care infrastructura nu a fost dezvoltată.

Municipiul Gheorgheni se confruntă cu fenomenul de expansiune urbană, existând câteva zone care au fost transformate în zone de locuințe individuale, cu densitate redusă și care nu sunt deservite de infrastructură de bază, căile de acces fiind subdimensionate, în majoritatea cazurilor, circulațiile pietonale nu există, iar transportul în comun nu deservește respectiva zonă. Aceste zone sunt: Lunca Sighet, zona str. Dorobanți, str. I.L. Caragiale. PMUD Gheorgheni propune o serie de intervenții care vor îmbunătăți infrastructura de transport deci și mobilitatea din aceste zone.

Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020

Document de planificare a acțiunilor pentru adaptarea la schimbările climatice, ce ține cont de politica uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu, abordează în 2 părți distincte (1) procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și (2) adaptarea la efectele schimbărilor climatice.

Strategia recunoaște sectorul transporturilor că având un rol important în sprijinirea dezvoltării economice a României cu o influență majoră și asupra consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Priorități de dezvoltare incluse în Strategia Națională privind Schimbările Climatice și corelarea cu PMUD Gheorgheni

Obiective strategice în domeniul transporturilor	Corelare cu PMUD Gheorgheni
A. Dezvoltarea unei strategii sectoriale privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	PMUD Gheorgheni nu are o componentă separată de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, ci întregul pachet de propuneri, odată implementate, vor îndeplini acest obiectiv.
B. Reducerea transportului rutier	Acest obiectiv este preluat în obiectivele PMUD Gheorgheni și transpus în lista de proiecte.
C. Utilizarea autovehiculelor prietenoase mediului	Se propune achiziționarea de autobuze ecologice cu consum redus de combustibil
D. Sisteme de transport inteligent (STI)	Se propune implementarea unui sistem de management inteligent al traficului și al transportului în comun.
E. Eficientizarea transportului feroviar	Este încurajat transportul feroviar de călători prin crearea premiselor pentru realizarea unui nod intermodal de călători în zona gării CF.
G. Dezvoltarea Transportului Intermodal	Se vor realiza stații de bike-sharing în stațiile de transport în comun pentru promovarea utilizării a mai multe moduri de transport.
I. Taxe	PMUD Gheorgheni propune reducerea prețului actual pentru transportul în comun pentru atragerea unui număr cât mai mare de călători

Obiective strategice în domeniul transporturilor	Corelare cu PMUD Gheorgheni
J. Încurajarea și promovarea transportului nemotorizat	PMUD Gheorgheni propune construirea de piste pentru biciclete, pietonalizarea unei părți a Pieței Libertății și modernizarea și extinderea circulațiilor pietonale.
L. Îmbunătățirea performanțelor în domeniul transportului urban	PMUD Gheorgheni propune diversificare și îmbunătățirea modalităților de transport mai puțin poluante și aplicarea sistemelor de management al traficului.
M. Informare și conștientizare	În etapele de consultare publică aferente PMUD Gheorgheni, se vor realiza materiale de promovare și de informare a cetățenilor cu privire la prevederile PMUD Gheorgheni.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030

Document strategic elaborat de Guvernul României prin Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile și cu sprijinul Programului Națiunilor unite pentru Dezvoltare – Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă în anul 2008 și neactualizat. Conține trei obiective având ca orizont anii 2013, 2020 și 2030.

În domeniul schimbărilor climatice și energie curată, pentru anul 2013, obiectivul se axează pe satisfacerea necesarului de energie pe termen scurt și mediu și crearea premiselor pentru securitatea energetică a țării pe termen lung conform cerințelor unei economii moderne de piață, în condiții de siguranță și competitivitate; îndeplinirea obligațiilor asumate în baza Protocolului de la Kyoto privind reducerea cu 8% a emisiilor de gaze cu efect de seră; promovarea și aplicarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice și respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Pentru anul 2020 obiectivul se referă la asigurarea funcționării eficiente și în condiții de siguranță a sistemului energetic național, atingerea nivelului mediu actual al UE în privința intensității și eficienței energetice; îndeplinirea obligațiilor asumate de România în cadrul pachetului legislativ „Schimbări climatice și energie din surse regenerabile” și la nivel internațional în urma adoptării unui nou acord global în domeniu; promovarea și aplicarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice și respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Obiectivul stabilit de documentul strategic **pentru anul 2030** propune alinierea la performanțele medii ale UE privind indicatorii energetici și de schimbări climatice; îndeplinirea angajamentelor în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în concordanță cu acordurile internaționale și comunitare existente și implementarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice.

În domeniul transporturilor obiectivele sunt următoarele:

Obiectiv general SDD/UE: Asigurarea că sistemele de transport să satisfacă nevoile economice, sociale și de mediu ale societății, reducând, în același timp, la minimum impactul lor nedorit asupra economiei, societății și mediului.

Orizont 2013. Obiectiv național: Promovarea unui sistem de transporturi în România care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și mărfurilor la nivel național și internațional, în conformitate cu standardele europene.

Orizont 2020. Obiectiv național: Atingerea nivelului mediu actual al UE în privința eficienței economice, sociale și de mediu a transporturilor și realizarea unor progrese substanțiale în dezvoltarea infrastructurii de transport.

Orizont 2030. Obiectiv național: Aproximarea de nivelul mediu al UE din acel an la toți parametrii de bază ai sustenabilității în activitatea de transporturi.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030 conține și alte provocări cruciale a căror obiective pot fi îndeplinite la nivelul municipiului Gheorgheni și prin implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acestea sunt axate pe următoarele domenii:

Producție și consum durabile

Conservarea și gestionarea resurselor naturale

Sănătatea publică

Incluziunea socială, demografia și migrația

Sărăcia globală și sfidările dezvoltării durabile

Strategia energetică a României pentru perioada 2007-2020, actualizată pentru perioada 2011-2020

Strategia energetică a României transpune principalele obiective ale politicii de mediu și de energie ale Uniunii Europene în cadrul strategic național.

Obiectivul general al strategiei sectorului energetic îl constituie satisfacerea necesarului de energie atât în prezent, cât și pe termen mediu și lung, la un preț cât mai scăzut, adecvat unei economii moderne de piață și unui standard de viață civilizat, în condiții de calitate, siguranță în alimentare, cu respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Dintre măsurile pentru îndeplinirea obiectivelor prioritare, de interes pentru PMUD Gheorgheni este măsura 6.2.2. *Îmbunătățirea eficienței energetice și promovarea surselor regenerabile de energie* care la subcapitolul Eficiență energetică în domeniul transporturilor are următoarele prevederi:

Măsuri legate de transporturi și corelarea cu PMUD Gheorgheni

Măsuri – sub-domeniul Transporturi	Corelarea cu PMUD Gheorgheni
Reducerea consumului de energie prin proiecte de modernizare a transportului feroviar de călători și marfă;	PMUD Gheorgheni susține dezvoltarea transportului feroviar de călători prin crearea premiselor constituirii unui nod intermodal de pasageri în zona gării CF, pentru îmbunătățirea conectivității și susținerea complementarității acestor două sisteme de transport
Creșterea calității transportului în comun în vederea utilizării acestuia în detrimentul	Implementarea proiectelor din PMUD vor duce la îmbunătățire majoră a calității și atractivității transportului public.

transportului cu mașini particulare;	
Extinderea transportului în comun prin noi trasee;	Pentru municipiul Gheorgheni PMUD propune creșterea frecvenței pe unele trasee existente.
Eficiențizarea traficului și parcărilor;	PMUD Gheorgheni conține în lista de proiecte, măsuri pentru eficiențizarea traficului motorizat și pentru creșterea numărului de parări.
Mijloace de transport în comun pentru salariați, asigurate de către societățile economice beneficiare;	PMUD Gheorgheni încurajează folosirea sistemului de transport public în comun pentru toate categoriile sociale
O mai mare dezvoltare a mijloacelor de transport pe cale de rulare în cadrul transportului urban (tramvaie, troleibuze);	Pentru municipiul Gheorgheni, această sub-măsură nu se aplică deoarece nu există astfel de infrastructuri
Mărirea eficienței energetice a vehiculelor prin stabilirea de criterii minime de eficiență;	PMUD Gheorgheni propune creșterea eficienței energetice a parcului de vehicule, prin achiziționarea de mijloace de transport în comun noi și casarea celor care nu respectă indicatorii minimi de consum de combustibil și de poluare.
Introducerea de normative care să susțină vehiculele cele mai eficiente și nepoluante;	PMUD Gheorgheni nu poate propune astfel de normative, ele putând fi reglementate la nivelul administrației centrale a României, dar această prevedere din SER contribuie la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă din PMUD Gheorgheni.
Utilizarea combustibililor gazoși și a biocarburanților în transporturi.	PMUD Gheorgheni nu conține propuneri care să îndeplinească acest obiectiv.

Strategia privind Consolidarea Administrației Publice 2014-2020

Adoptată prin HG nr. 909/2014, propune pentru prima dată o viziune de dezvoltare a administrației publice din România și stabilește obiectivele și măsurile care vor susține îndeplinirea viziunii. PMUD Gheorgheni reprezintă un instrument de bază pentru administrația locală a municipiului Gheorgheni în ceea ce privesc deciziile legate de dezvoltarea urbană și de infrastructura locală de transport prin problemele și nevoile pe care le identifică și prin detalierea operaționalizării listei de proiecte de investiții și de măsuri care să ducă la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor municipiului.

Strategia Națională privind Incluziunea Socială și Reducerea Sărăciei

Strategie a Guvernului României prin care își propune reducerea numărului de persoane expuse riscului de sărăcie sau excluziune socială. PMUD Gheorgheni identifică zonele cu comunități marginalizate și răspunde acestui deziderat prin proiectele de îmbunătățire a accesului la transportul public și la infrastructură velo care vor îmbunătăți accesul acestor grupuri de persoane la educație și la locuri de muncă, precum și la alte servicii de interes general.

Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România

Reprezintă adaptarea Agendei Digitale pentru Europa 2020 la contextul actual al României și vizează maximizarea impactului politicilor publice prin utilizarea TIC. Strategia propune creșterea acoperirii rețelei internet pentru 100% din suprafața țării până în 2020 și atingerea cifrei de 35% din cetățeni care utilizează servicii de E-Guvernare.

Obiectivele relevante pentru PMUD Gheorgheni sunt:

Creșterea transparenței actelor administrației publice prin informatizarea serviciilor publice

- 1.3. Creșterea accesului la servicii publice digitalizate
- 1.4. Administrații publice eficiente și scăderea costurilor de administrare publică
- 1.6. Îmbunătățirea guvernanței la punerea în aplicare a serviciilor publice informatizate
- 2.1. Suport pentru dezvoltarea competențelor TIC
- 3.1. Suport comerț electronic (e-Commerce) pentru realizarea creșterii și dezvoltării economice pe piața unică digitală europeană
- 4.2. Îmbunătățirea incluziunii sociale prin acces la infrastructura de comunicații în bandă largă

Aceste obiective vor fi îndeplinite de municipiul Gheorgheni prin implementarea proiectului de management inteligent al traficului și pe cel de gestiune informatizată a sistemului de transport public.

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 să fie legiferat pentru a asigura implementarea proiectelor conform rezultatelor prioritizării.

Prioritizarea proiectelor a avut în vedere următoarea succesiune de etape:

Definirea obiectivelor strategice

Identificarea problemelor existente la nivelul sistemului de transport

Definirea unor obiective operationale care se adresează 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.

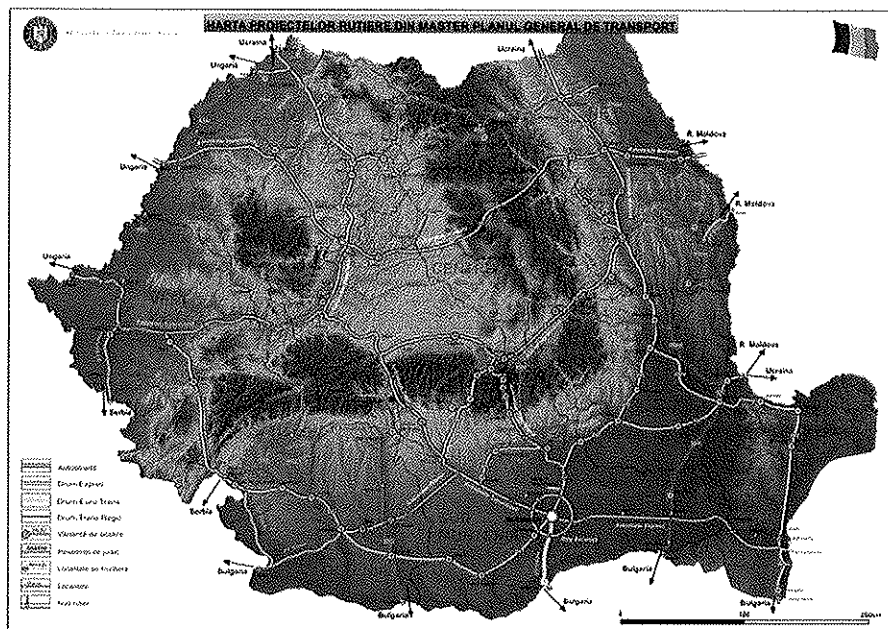
În final, Master Planul recomandă investițiile de dezvoltare a rețelei și serviciilor de transport din România, ținând cont de:

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

Restricțiile bugetare existente

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

Master Planul General de Transport prevede un singur proiect de infrastructură rutieră cu flux neîntrerupt de circulație, cu impact direct asupra desfășurării mobilității urbane în municipiul



Gheorgheni, și anume construcția autostrăzii Târgu Mureș – Iași.. Orizontul de implementare a acestuia este 2028-2032, prin urmare depășește perioada de perspectivă pentru care analizele și prevederile prezentului PMUD rămân valide.

Proiecte de infrastructura rutieră incluse in Master Plan (sursa: MT)

Obiectivul general al proiectului de construcție a autostrăzii Târgu Mureș – Iași este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România. Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe traseul dintre Târgu Mureș - Iași, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Traseul conectează municipiile Cluj - Napoca, Târgu Mureș, Gheorgheni, și Iași. Proiectul include legături până la punctele de trecere a frontierei cu Republica Moldova oferind valoare adăugată pentru rutele europene.

În ceea ce privește infrastructura feroviară, Master Planul General de Transport prevede, de asemenea, investiții al căror orizont de implementare depășește perioada de referință a PMUD, și anume modernizarea coridoarelor feroviare Brașov-Gheorgheni - Deda, cu orizontul de implementare 2031-2035..

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

Viziunea și obiective strategice ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană:

Viziunea pe termen lung: **Gheorgheni- făurirea viitorului prin valorificarea trecutului.**Gheorgheniul va fi un oraș ce va oferi condiții de viață decente pe toate palierele (economic, social, cultural, educație, sănătate, divertisment, etc), atât locuitorilor săi, cât și vizitatorilor, va avea o economie sustenabilă, bazată pe resursele locale și în armonie cu mediul,

va fi o destinație turistică apreciată și cunoscută, bazată pe exploatarea atracțiilor naturale și tradițiile culturale ale locuitorilor săi.

Obiectivul general este realizarea unei dezvoltări economice și sociale durabile care să conducă pe termen lung la creșterea standardului de viață al populației prin utilizarea eficientă a tuturor resurselor ce stau la dispoziția orașului luând în considerare aspectele legate de protejarea mediului înconjurător.

Conceptul de dezvoltare durabilă poate fi caracterizat prin următoarele elemente:

- Economie: eficiență, creștere, stabilitate
- Societate: nivel de trai, echitate, dialog social și delegarea responsabilităților, protejarea culturii/patrimoniului
- Ecologie: conservarea și protejarea resurselor naturale, biodiversitate, evitarea poluării.

Dezvoltarea durabilă este un obiectiv fundamental al Uniunii Europene. Scopul abordării este îmbunătățirea continuă a calității vieții și a bunăstării generațiilor prezente și viitoare, printr-o abordare integrată între dezvoltarea economică, protecția mediului și justiție socială. În acest scop, Municipiul Gheorgheni, își propune dezvoltarea, cu precădere, pe următoarele obiective strategice:

Obiectivele strategice

Pentru îndeplinirea viziunii și a obiectivului general, în urma discuțiilor, s-a căzut de acord că este nevoie de realizarea următoarelor Obiective strategice:

- Obiectiv strategic 1 (OS1) Dezvoltarea mediului de afaceri și creșterea competitivității
- Obiectiv strategic 2 (OS2) Îmbunătățirea calității serviciilor publice
- Obiectiv strategic 3 (OS3) Dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și rutiere
- Obiectiv strategic 4 (OS4) Îmbunătățirea infrastructurii educaționale, medicale și culturale
- Obiectiv strategic 5 (OS5) Îmbunătățirea mediului urban
- Obiectiv strategic 6 (OS6) Dezvoltarea infrastructurii specifice turismului și valorificarea potențialului turistic a Municipiului Gheorgheni.
- Obiectiv strategic 7 (OS7) Protejarea mediului înconjurător și a biodiversității
- Obiectiv strategic 8 (OS8) Eficientizare energetică și dezvoltarea producției de energie din surse regenerabile
- Obiectiv strategic 9 (OS9) Dezvoltarea economiei locale, în special a acelor ramuri ce permit incluziunea socială a persoanelor marginalizate

În continuare vom prezenta principalele obiective și măsuri incluse în SIDU, care pot fi implementate / vor fi susținute de PMUD:

Obiectiv strategic 3 (OS3) Dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și rutiere^[1]

Centura ocolitoare

Pentru dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și rutiere, administrația municipiului își propune ca prioritate realizarea unui Plan de mobilitate urbană, și reabilitarea funcțiilor urbane și a orașului conform acestuia.

(Re)organizarea mobilității în orașul Gheorgheni și la nivelul zonei sale de influență, trebuie să se înscrie, în viitor, în noua logică a mobilității sustenabile. Această nouă paradigmă a mobilității este susținută și impusă progresiv de politica europeană de Transport și Mobilitate ale cărei documente programatice stabilesc o nouă filosofie, promovează bune practici, creează noi instrumente de planificare și implementare, către un nou tip de organizare a sistemelor de mișcare urbane, bazat mai puțin pe mobilitatea motorizată individuală și pe vehicule care utilizează combustibili fosili și mai mult pe transport colectiv public și pe moduri nemotorizate de deplasare. Scopul acestei noi abordări a mobilității urbane este ameliorarea accesibilității, diminuarea poluării și creșterea calității locuirii.

În prezent, modelul adaptării orașului la automobil nu este numai unul desuet ci și unul descurajat cu consecvență de Comunitatea Europeană.

Obligativitatea realizării unui Plan de Mobilitate Urbană Sustenabilă concomitent cu Planul Urbanistic General al unei localități a fost instituită prin prevederile Legii nr. 190 din 26/06/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul (art. 46).

- Crearea (etapizată) a unei infrastructuri pentru bicicliști

Dimensiunile, topografia plană și caracterul verde al orașului constituie premise importante pentru încurajarea și dezvoltarea ciclismului prin crearea unei infrastructuri adecvate. Acesta este un mod ecologic de deplasare cu numeroase beneficii, directe și indirecte, pentru sănătatea populației, prin exercițiul fizic pe care îl presupune și prin diminuarea poluării. Creșterea ponderii utilizării bicicletei are efecte și asupra calității spațiului public, prin consumul redus de teren urban necesar acestui mijloc de deplasare, atât în mișcare cât și la staționare.

O infrastructură complexă de piste, benzi, parări pentru biciclete poate fi realizată etapizat. O zonă în care trebuie să se intervină cu prioritate este zona centrală, care trebuie să capete o nouă atractivitate atât pentru localnici cât și pentru turiști. De asemenea, sunt necesare trasee turistice și de agrement pentru bicicliști între Gheorgheni și zonele de agrement din periurbanul său, dar și către localități din care se produc fluxuri pendulare către și dinspre municipiul Gheorgheni.

Sunt oportune următoarele proiecte:

Piste și benzi pentru biciclete către și în zona centrală;

Parări pentru biciclete (la instituțiile publice și alte activități de interes public);

Velorute între Gheorgheni și localitățile din zona de influență;

Amenajare pistă pentru bicicliști în municipiul Gheorgheni spre zona Kilometrul 4.

- Îmbunătățirea și extinderea infrastructurii pietonale

Îmbunătățirea infrastructurii pietonale și a spațiilor publice este o condiție esențială a creșterii calității locuirii și a siguranței deplasărilor în spațiul public. Soluții de parțială pietonizare sau de reorganizare în regim de zonă de întâlnire (shared-space) sau de areal cu viteză redusă (zonă 30km/h) trebuie adoptate atât în zona centrală, care trebuie astfel pusă în valoare, cât și în cartierele rezidențiale cu locuințe colective, care necesită nuclee comunitare agreabile pentru pietoni și bicicliști, concepute ca "spații de viață și interacțiune socială" și nu doar ca infrastructuri pentru circulație.

Condițiile de siguranță pentru deplasarea pietonală trebuie de asemenea ameliorate.

Intervenții oportune, în acest sens, sunt:

Devierea circulației din zona centrală pe rute alternative;

Reabilitarea prin refacerea stratului asfaltic sau acoperirea trotuarelor cu dale de beton;

Creare/extindere străzi/areale favorabile deplasării pietonilor în interiorul cartierelor: pietonale, spații partajate (shared-spaces) sau zone 30 (km/h). Acest tip de reorganizare a străzilor trebuie coordonat cu proiectele integrate de reabilitare.

Astfel, obiectivele vizează reducerea și / sau eliminarea problemelor identificate iar măsurile și proiectele definite și identificate sunt concepute pentru implementarea acestor obiective.

Centrul istoric al municipiului precum și cartierul Florilor se va transforma într-un spațiu public comunitar revitalizat, care pune un accent mai important pe traficul pietonal și cu biciclete în detrimentul traficului auto. Pentru realizarea acestui obiectiv este necesar realizarea unui proiect integrat, dar care se bazează și pe un plan de mobilitate urbană durabilă. În cursul activității de proiectare trebuie să fie luate în considerare mai multe aspect importante:

Se vor realiza alei și piste pentru biciclete și vor fi create spații special amenajate pentru circulație pietonală și de agrement.

Patrimoniul cultural și cel construit vor fi ocrotite, iar ansamblurile urbane tradiționale se vor păstra în starea originală, se vor accentua și se vor reabilita.

Este indispensabilă promovarea semnificației patrimoniului construit în rândul locuitorilor municipiului, respectiv a valorificării turistice a acestuia.

Vor fi amenajate maimulte locuri de parcare la periferia zonei centrului istoric – ceea ce va contribui la promovarea și încurajarea traficului pietonal în centru.

Proiectele de îmbunătățirea infrastructurii rutiere în primul rând au ca scop fluidizarea traficului și reducerea poluării aerului (reducerea emisiilor de CO₂, praf, etc.) și reducerea poluării fonice. Acest scop poate fi atins prin construirea / reamenajarea unor străzi pentru traficul greu și traficul de tranzit, amenajare de intersecții cu sens giratoriu (unde și spațiul disponibil permite acest lucru) sau amenajarea / reamenajarea unor intersecții necesare fluidizării traficului (în special unde trece traficul de tranzit și traficul greu), construirea unei rețele integrate de piste pentru bicicliști pe întregul teritoriu al municipiului, implementarea unui sistem municipal de închiriere de biciclete, realizarea de piste pentru bicicliști către localitățile limitrofe. Pe baza tuturor măsurilor de îmbunătățire a traficului și reducerea poluării va sta un Plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD).

Obiectiv strategic 5 (OS5) Îmbunătățirea mediului urban

Reabilitarea străzilor, modernizarea centrului, crearea de zone pietonale și piste pentru bicicliști, folosirea posibilităților aflate în centru sau realizarea unui parc de recreere multifuncțional în locul actualei piețe de zi, sunt subiecte de bază din punct de vedere al utilizabilității orașului, totodată sunt condiții de bază în dezvoltarea economică a orașului.

În etapele de proiectare trebuie avută o preocupare sporită în schimbarea modului actual de proiectare: strada, spațiul central nu sunt suprafețe de circulație, clădirile nu trebuie adaptate la străzi (ceea ce este oricum imposibil în cazul clădirilor existente), ci străzile, spațiile publice trebuie adaptate la clădiri și la cei care le folosesc. Aspectul secundar este deci faptul, că în loc de drumuri trebuie proiectate adevărate străzi, atât din punct de vedere a realizării, cât și din punct de vedere al utilizării de materiale.

Este nevoie de atenție sporită când vine vorba de costurile mai mari de întreținere și protejare a spațiilor publice renovate, iar aceste costuri trebuie luate în calcul deja în faza de proiectare.

Modernizarea centrului și crearea de zone pietonale aparține de dezvoltarea spațiilor publice.

Este necesară amenajarea unui centru estetic și accesibil pentru locuitori, care să corespundă funcțiilor comerciale și de servicii, și care este totodată un spațiu pentru comunitate. Reabilitarea centrului atinge următoarele spații publice: Piața Libertății, Piața Miron Cristea ca zone pietonale și parțial strada Márton Áron.

Pentru dezvoltarea diferitelor cartiere se ivesc noi nevoi de construire în oraș. În ceea ce privește disponibilitatea, cât și aspectele de dezvoltare economică și aspectele turistice, merită utilizate posibilitățile dintr-un potențial subcentru nou sau spații noi în partea de sud.

Spațiul dintre cartierele Florilor și Bucin face posibilă crearea unui nou subcentru care să anticipeze dezvoltarea, care pe lângă funcțiile publice ar oferi spațiu și pentru activități comerciale și de servicii, și ar deveni un spațiu viabil pentru comunitate.

Poarta de sud a orașului se află pe un teritoriu de 20 ari, unde se află statuia publică, stația de autobuz și alte funcții, și ar fi locul ideal pentru un spațiu mic atractiv, multifuncțional. Printr-o mică investiție ar ridica calitatea spațiilor orașului, iar turistul venit din Sud ar fi întâmpinat de către oraș cu o imagine estetică.

Un alt aspect important este reamenajarea și revitalizarea spațiilor publice abandonate și

neutilizate. Caracterul viabil și atractiv al unor spații, piețe publice nu înseamnă doar transformarea acestora în spații verzi cu acces restricționat. Aceste spații vor deveni spații de agrement, accesibile, agreabile, ideale activităților comunității și a vieții sociale. În acest scop vor fi identificate spațiile publice neutilizate în municipiu și vor fi transformate în zone publice, spații verzi și de agrement. Aceasta va conduce la reducerea poluării aerului și a poluării fonice. Spațiile identificate în acest sens sunt: zona în jurul spațiului comercial pe strada Rakoczi Ferenc, cca. 1100 mp, spațiul aflat la capătul străzii Constructorilor, cca. 11000 mp și spațiul în jurul Centrului Cultural.

Măsuri și acțiuni specifice pentru zona intravilană al Municipiului Gheorgheni:

Amenajarea pieței centrale a orașului:

- Reamenajarea pavajului drumului din incinta pieții
- Închiderea definitivă a porțiunii de drum și amenajarea aleii
- Montarea de indicatoare turistice în diferitele puncte ale pieții
- Montarea unei hărți turistice în formă de panou
- Amenajarea unui terminal turistic touch info care să funcționeze neîntrerupt

2. Analiza situației existente:

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

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

UAT Gheorgheni este formată dintr-o singură localitate: mun Gheorgheni.

Conform datelor ultimului Recensământ, populația județului Harghita este de 305.000 de persoane, cu 20.000 de persoane mai puțin față de situația de acum zece ani. Motivele declinului demografic sunt natalitatea negativă și emigrația. Pornind de la tendințele din ultimii 19 ani, în județ rata natalității (11‰) și asumarea sarcinii de a avea copii (44 nașteri raportat la 1000 de femei de vârstă fertilă) este peste media națională.

Diferența dintre ratele de emigrare și imigrare globale reprezintă 35,54% din declinul demografic din perioada 1991 și 2009.

În paralel cu acest fenomen, ne putem aștepta la schimbări și în ceea ce privește compoziția etnică a populației, specialiștii în demografie prezentând situații privind creșterea ponderii etniei române.

Este important să menționăm că paralel cu declinul demografic și creșterea speranței de viață, s-a modificat și compoziția populației din punctul de vedere al vârstei. Schimbările din acest

domeniu prezintă tendințe de îmbătrânire la nivel local, județean și la nivel național. Dependența demografică crescută – deși este mai favorabilă decât la nivel național – va rezulta pe termen lung provocări noi pentru economia și forța de muncă a societății din această regiune. Chiar mai mult, deoarece acest fenomen apare și în rata dependenței economice, de exemplu în 2010 în județ doi angajați au avut în întreținere trei persoane.

Putem constata o scădere atât în rândul populației active din punct de vedere economic, cât și în privința numărului populației ocupate (-19%). În 1990 rata de ocupare a fost în județ aproape 82%, iar peste douăzeci de ani a ajuns la 62%. De menționat faptul că regresul este mai mic față de media națională. Analizând datele legate de șomaj, putem constata șocul cauzat de criza economică, începând cu anul 2009. Rata șomajului înregistrat este în scădere (în 2012 este de aproximativ 6% pe lună, conform datelor AJOFM).

În privința calității resurselor umane – care se grupează la diferitele nivele ale speranței de viață, stării de sănătate și nivelului educației – județul Harghita are rezultate mai bune față de media națională și valorile din județele cu capacități similare. Indicele de dezvoltare a resurselor umane depășește media națională (0.778) ajungând la valoarea de 0.816 (2008).

În contextul om-comunitate-resursă, intensitatea relațiilor sociale, diferitele mecanisme comunitare și capitalul social acumulat au o importanță deosebită. Un izvor important de resurse îl constituie faptul că în zonă comunitățile nu s-au atomizat, încă mai există rețele dense de relații sociale, putem observa și astăzi acordarea reciprocă a atenției și controlul comunitar al segregării sociale. Mulțumită în parte și acestora, capacitatea de soluționare a problemelor la nivelul comunităților locale este eficientă chiar și în condițiile lipsei fondurilor financiare.

În ansamblu se poate spune că în anii trecuți Municipiul Gheorgheni a pus bazele unor transformări de succes, cât timp criza economică nu a însemnat un șoc mare în privința ocupării forței de muncă și a veniturilor firmelor, iar sectoarele determinante (industria lemnului, industria de construcții, comerțul, industria ușoară, turismul) au avut performanțe potrivite. În județ, ponderea populației Gheorgheniului este de 6%, ponderea economică este de 7,7%, ocupând astfel locul trei după Odorheiu Secuiesc și Miercurea-Ciuc. Va fi necesară amplificarea caracterului de centru regional, și există premise pentru creștere durabilă, întreaga populația a microregiunii putând constitui un bazin important de recrutare de forță de muncă pentru potențiali investitori.

Distribuția populației pe grupe de vârstă

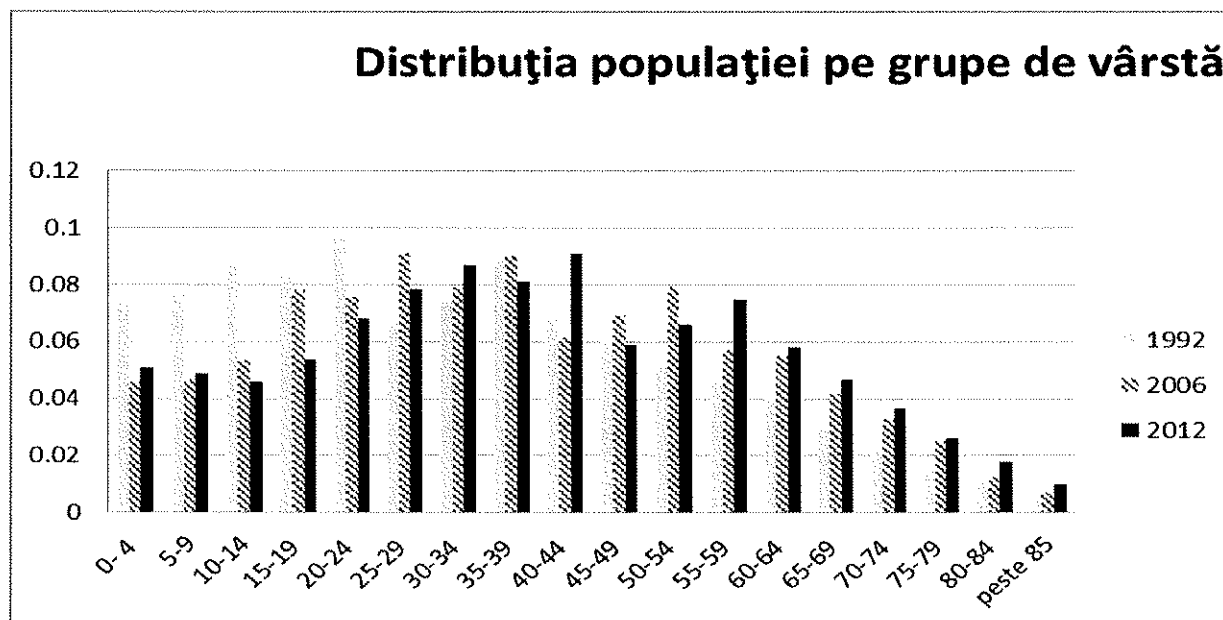
În anul 2012, orașul avea 19.549 de locuitori, însă această valoare nu este stabilă. Tendința de scădere s-a diminuat din 2005-2006.

Totodată, conform tabelului care prezintă distribuția populației pe grupe de vârstă, putem afirma următoarele:

- Numărul tinerilor a scăzut în mod semnificativ, iar raportul generației de peste 45 de ani a crescut considerabil. Totodată, în ceea ce privește îngrijirea persoanelor vârstnice, trebuie luat

în considerare faptul că apare un număr mai mare cu 50-80%, decât numărul de persoane pentru care a fost proiectat inițial sistemul instituțional, însă numărul mare de ONG-uri active în oraș compensează această carență.

- S-a oprit scăderea populației orașului, numărul celor mici (0-9 ani) este mai mare în 2012 decât era în 2006, însă pe termen lung acest număr poate fi stabilizat doar prin creșterea numărului de copii nou-născuți.



Sursă: Calcul pe baza INS Tempo

Tabelul de mai jos arată structura etnică a populației pe baza recensământului din 2011. Conform datelor oficiale numărul persoanelor care se declară armeni este foarte scăzut, totuși putem afirma că populația de origine armeană are tradiții vii în regiune și au lăsat orașului o moștenire importantă.

POPULATIA STABILA DUPA ETNIE - conform INSSE

Localitate	Tot al	Ro man i	Mag hiari	Ro mi	U cr ai ni e ni	G e r m a ni	T u rc i	Ru si- Lip ov eni	Tat ari	S ar bi	Sl o v a ci	It ali e ni	E vr ei	P ol o n e zi	A r m e ni	C e a n g ai	Alt a etn ie	Infor matii nedi spon ibile
HARGHIT	310 867	391 96	2577 07	53 26	1 4	7 0	1 1	5	3	5	3	3	5	3	6	3 0	45	8432

A																		
MUNICIPI UL MIERCUR EA CIUC	389 66	653 8	3060 7	33 7	*	2 2	*	*	*	3	*	-	*	*	*	1 7	10	1418
MUNICIPI UL GHEORG HENI	183 77	166 4	1538 8	43 6	-	5	*	-	-	-	-	-	*	-	3	*	*	875
MUNICIPI UL TOPLITA	139 29	954 0	3080	50 7	3	1 1	-	*	-	-	-	-	-	*	*	-	*	783
MUNICIPI UL ODORHEI U SECUIESC	342 57	861	3166 5	50 9	5	9	*	*	-	*	-	-	*	*	-	*	6	1194
CIUMANI	432 8	10	4280	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
DITRAU	548 3	38	5379	*	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63
LAZAREA	342 4	39	3300	31	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53
REMETEA	616 5	46	6055	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	61
SUSENI	511 4	60	4838	12 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	92
VOSLABE NI	192 9	111 8	770	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21

Densitatea generală a populației pe ansamblul întregii regiuni a scăzut de la 63loc/km² în anul 1992 la 57loc/km² în anul 2002, valoare mult redusă față de media națională de 98 loc/km². În depresiunea Giurgeu, în 2002, pe o suprafață de 1613 km² erau concentrați 78079 locuitori, rezultând o densitate generală la nivelul unităților administrative de 48 loc/km². În Gheorgheni,

structura populației pe sexe în anul 2012 se prezintă astfel: din numărul total de 18377 locuitori 8918 sunt bărbați, iar 9459 femei.

Componența etnică a municipiului:

<i>Total</i>	<i>Români</i>	<i>Maghiari</i>	<i>Rromi</i>	<i>Germani</i>	<i>Armeni</i>	<i>Informații nedisponibile</i>
18377	1664	15388	436	5	3	875

- Componența confesională a municipiului:
- ◦ romano-catolici 14085
- ◦ ortodocși 1606
- ◦ reformați 1068
- ◦ baptiști 200
- ◦ unitariani 109
- ◦ altă religie 343
- ◦ fără religie, atei 37
- ◦ necunoscută (informații nedisponibile) 927

2.2. Rețeaua stradală:

Municipiul Gheorgheni are o suprafață de 222 km² și o rețea stradală de 62,162 km.

Rețeaua stradală este compusă din 89 străzi, două bulevarde, trei cartiere și trei piețe.

Străzile existente sunt de categoria tehnică II cu două benzi de circulație și respectiv de categoria IV cu o singură bandă. În zonele pentru locuințe și funcțiuni complementare, traficul este local pentru accese și staționări, iar rețeaua stradală este în general satisfăcătoare din punct de vedere al capacității, dar insuficient amenajată pentru parcare și circulația pietonală. Rețeaua secundară de circulație se compune din accesele locale cu una sau două benzi carosabile care în general se infundă sau se racordează la străzile principale. Municipiul este penetrat de drumul european DE 578 (DN 12), din direcția Miercurea-Ciuc spre Reghin, drumul național DN 12C (spre Bicăz) și drumul național DN 13B (spre Praid). Parcarea se realizează adeseori haotic de-a lungul străzilor, parcajele sunt în număr insuficient și neamenajate corespunzător.

Din anul 2012 în municipiu există un sistem de parcare organizat în zona centrală, organizat conform HCL 245/2016.

În prezent acest serviciu este suspendat.

Rețeaua stradală pe teritoriul studiat este dezvoltată tentacular, rezultat din intersecția a mai multor structuri longitudinale (DN 12, DN 12C, DN 13 B și pâraul Belchiei)

Rețeaua de drumuri – cu privire la construcție și tehnică, respectiv starea fizică – arată o imagine diversificată. În centrul orașului există mai multe străzi de calitate, care au fost modernizate în ultimul deceniu, în timp ce unele drumuri și construcții sunt într-o stare degradată.

În ceea ce privește reglementarea circulației, în centrul orașului nu există nici o intersecție semaforizată, ceea ce este un lucru binevenit din punctul de vedere al mobilității sustenabile, dat fiind faptul că intersecțiile nereglementate/nesemnalizate îndeamnă participanții la trafic la colaborare, care este un element de bază pentru dezvoltarea traficului pietonal și ciclist.

Sentimentul de siguranță pe drumurile publice și situația obiectivă a siguranței rutiere au fost determinate pe baza informațiilor privind accidentele rutiere solicitate de beneficiar de la poliția municipală și pusă la dispoziția noastră.

Structura rețelei de drumuri facilitează mai degrabă deplasarea motorizată. Arhitectura străzilor, lățimea și amenajarea lor nu stimulează circulația cu o viteză moderată în România, asemenea sisteme nu încurajează traficul pietonal și ciclist, dar în municipiul Gheorgheni sunt mai multe investiții (trotoare pentru pietoni) deja realizate cu succes într-o direcție favorabilă. Datele indică însă, în contradicție cu cele enunțate mai înainte, că viteza de deplasare a șoferilor din mun. Gheorgheni, este mult mai moderată față de cele înregistrate în alte orașe, datorită și prezenței sporite a poliției rutiere. Acest fapt ar asigura condiții bune traficului pietonal și ciclist – și reprezintă o oportunitate pentru calmarea suplimentară a traficului prin amenajarea corespunzătoare a mediului construit.

Cel mai popular și cel mai răspândit mod de deplasare este cel pietonal, chiar în situația în care condițiile și posibilitățile aferente acestui mod de deplasare au fost slabe, chiar critice în trecut – însă infrastructura pietonală a fost ameliorată recent, și în mai multe intersecții au fost inițiate unele forme de treceri cu mai mare siguranță pietonală. Investițiile din ani precedenți facilitează în mod deosebit traficul pietonal, fiind o direcție pozitivă (treceri pietonale ridicate, eliminarea obstacolelor și creșterea accesibilității, zona pietonală din centru), dar au rămas și elemente negative. Continuitatea deplasării pietonale nu este asigurată pe deplin, sunt destule trotoare unde nu este asigurată accesibilitatea iar sistemul informativ nu este complet. Există și investiții în zona centrală a orașului, care facilitează traficul vehiculelor, traficul pietonal fiind obligat la ocolire.

Pe parcursul lucrărilor de reabilitare a străzilor se ține cont și de dezvoltarea deplasării pe biciclete, însă arhitectura acestora nu încurajează întocmai acest tip de mobilitate. Străzile mai circulă cu autovehicule, fără o arhitectură accesibilă bicicletelor, obligă la ocoliri pe cei care se deplasează cu bicicleta, iar în mai multe puncte intersectarea lor reprezintă o sarcină dificilă – această problemă este caracteristică și în privința traficului pietonal.

O parte din rețeaua de drumuri din mun. Gheorgheni se află în administrarea companiei naționale de profil (CNADNR). În această situație se află și drumul E578, al cărui reabilitare a fost realizată de CNADNR, iar elementul de infrastructura va putea intra în administrarea municipiului în viitorul apropiat.

Caracteristicile traficului după

- felul tracțiunii este motorizat
- caracterul participanților este de persoane, individual, local
- compoziția este trafic ușor eterogen
-