

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL HARGHITA**  
**CONSILIUL JUDEȚEAN**

**HOTĂRĂREA Nr. 302 /2022**

privind aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea Ciuc precum și al Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și acordarea unui mandat special reprezentantului Județului Harghita în Adunarea Generală al Asociațiilor Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet, la care Județul Harghita este membru asociat

Consiliul Județean Harghita,

Având în vedere, Referatul de aprobare nr. 95989/2022 inițiată de președintele Borboly Csaba, la propunerea Direcției economice și adresa Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet înregistrată la Consiliul Județean Harghita cu nr. 95660/24.08.2022;

Proces verbal de afișare nr. 95866/2022

Referatul de urgență nr. 99408/2022;

Raportul de specialitate nr. 99640/2022 al Direcției juridice și administrație publică;

Luând în considerare avizul favorabil al Comisiei economice și investiții.

În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, prevederile Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, cu modificările și completările ulterioare, Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică republicată, ale Hotărârii Consiliului Județean Harghita nr. 322 /2020 privind aprobarea participării județului Harghita, prin Consiliul Județean Harghita, la constituirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet;

În temeiul prevederilor art. 175 coroborate cu art.173 lit. f) și art. 196 alin.(1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

## HOTĂRĂȘTE:

**Art. 1.** Se aprobă Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, conform Anexei 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre:

**Art. 2.** Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, conform Anexei 2, care parte integrantă din prezenta hotărâre..

**Art. 3.** Se acordă mandat special, domnului Borboly Csaba, președintele Consiliului Județean Harghita, în calitate de reprezentant al Județului Harghita, prin Consiliul Județean Harghita, în Adunarea Generală al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet, să voteze în cadrul Adunării Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet pe seama Județului Harghita, cu privire la Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea Ciuc precum și al Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030.

**Art. 4.** Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează persoana mandatată.

**Art. 5.** Hotărârea se comunică de către Direcția generală administrație publică locală, Compartimentul Cancelaria Consiliului Județean Harghita: președintelui Consiliului Județean Harghita Borboly Csaba, vicepreședinților Consiliului Județean Harghita, Direcției economice, Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet precum și Instituției Prefectului județului Harghita.

M = Ciuc, 04.10. 2022

**PREȘEDINTE,**  
**Borboly Csaba**

**CONTRASEMNEAZĂ**  
**SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI**  
**Balogh Krisztina**

**CONSILIUL JUDEȚEAN HARGHITA**

**Direcția economică**

Nr. 95989/2022 .08.29.

**DE ACORD**

**PREȘEDINTE,**

**Borboly Csaba**

### **Referat de aprobare**

privind aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea Ciuc precum și al Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și acordarea unui mandat special reprezentantului Județului Harghita în Adunarea Generală al Asociațiilor Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet, la care Județul Harghita este membru asociat

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet s-a înființat în conformitate cu prevederile OUG 57/2019 privind Codul Administrativ, ale Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare și cu respectarea O.G. nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări ulterioare.

Astfel, conform art. 5, pct. 9, lit. i) din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ, asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt definite ca fiind structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ - teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice;

Asocierea mai multor unități administrativ teritoriale reprezintă o posibilitate reală și oportună de dezvoltare durabilă integrată a întregii zone dar și a fiecărei localități luate în parte în accesarea de fonduri europene.

Principalele avantaje ale apartenenței la o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt:

- Fonduri bugetare mai mari pentru localitățile cu venituri mici;
- Beneficiile economice derivate din creșterea atractivității zonei pentru investitori;
- Îmbunătățirea infrastructurii tehnico-edilitare și de transport;
- Crearea de locuri de muncă prin atragerea de investitori;
- Creșterea nivelului de trai al populației;
- Dezvoltarea regională și investițiile în infrastructură;
- Extinderea rețelelor de utilități;
- Accesarea fondurilor structurale ale UE.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Harghita nr. 322 /2020 a fost aprobată participarea județului Harghita, prin Consiliul Județean Harghita, la constituirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet.

Prin adresa Asociației nr. 95660/24.08.2022 a fost solicitat de la membri UAT aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea Ciuc precum și al Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030.

Având în vedere cele de mai sus, propunem aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea Ciuc precum și al Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030, și al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru perioada 2021-2030. și acordarea unui mandat special reprezentantului Județului Harghita în Adunarea Generală al Asociațiilor Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet,

29. 08. /2022.

**Director executiv**  
**Bicăjanu Vasile**

**Verificat**  
**Consilier**  
**Bjro-Kingá**

**Întocmit**  
**Consilier**  
**Mihálydeák Klára**

**ROMÂNIA  
JUDEȚUL HARGHITA  
CONSILIUL JUDEȚEAN**

**Anexa nr. 1 la Hotărârea nr. 302 / 2022  
a Consiliului Județean Harghita**

**Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană al Municipiului Miercurea Ciuc  
precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară  
pentru perioada 2021-2030**

M-Ciuc, 04.10./2022

**Președinte  
Borboly Csaba**

**Director executiv  
Bicăjanu Vasile**

# Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană al Municipiului Miercurea-Ciuc precum și a Zonei Urbane Funcționale aferente

MIERCUREA CIUC

2021-2030

2022

*VERSIUNEA 2.0\_RO*

Elaborator: Primăria Municipiului Miercurea-Ciuc

## Contents

<b>SECȚIUNEA 1: CONTEXT STRATEGIC</b> .....	4
<b>1.1. Rolul strategiei integrate de dezvoltare urbană</b> .....	4
<b>1.2. Concepte cheie și tendințe internaționale, regionale și locale</b> .....	4
1.2.1. Contextul internațional.....	5
1.2.2. Contextul European.....	6
<b>1.3. Strategii relevante la nivel național, regional și local</b> .....	8
1.3.1. Strategii relevante la nivel național.....	8
1.3.2. Propunerile de arhitectură pentru Programele Operaționale 2021-2027.....	12
1.3.3. Strategii relevante la nivel regional .....	15
1.3.4. Contextul la nivelul județului Harghita.....	17
1.3.5. Strategii relevante la nivel local.....	25
<b>1.4. Procesul de consultare și implicare a factorilor interesați</b> .....	27
1.4.1. Cercetarea opiniei publice.....	27
1.4.2. Consultarea publică.....	32
<b>SECȚIUNEA 2: ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE ȘI CONTEXTUL URBAN</b> .....	33
<b>2.1. Profil socio-demografic</b> .....	33
<b>2.2. Profil economic</b> .....	41
<b>2.3. Profil spațial și functional</b> .....	55
<b>Mediu construit</b> .....	55
<b>2.4. Infrastructura de transport și mobilitate</b> .....	60
<b>2.5. Echiparea tehnico-edilitară</b> .....	61
<b>2.6. Servicii publice</b> .....	66
<b>Cultură</b> .....	66
<b>Monumente</b> .....	70
<b>Sănătate publică</b> .....	76
<b>Sistemul social</b> .....	81
<b>Sistem educational</b> .....	83
<b>Sport</b> .....	89
<b>2.7. Mediu și schimbări climatice</b> .....	91
<b>Poluarea mediului înconjurător</b> .....	95
<b>Mediu natural</b> .....	99
<b>2.8. Profil și capacitate administrative</b> .....	99
<b>2.9. Context metropolitan</b> .....	104
<b>2.10. Analiza SWOT</b> .....	107
<b>2.11. Stadiul implementării proiectelor propuse în precedentă SIDU</b> .....	111
<b>SECȚIUNEA 3: VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE</b> .....	114
<b>3.1. Fundamentarea formulării viziunii și obiectivelor strategice</b> .....	114
<b>3.2. Concept de dezvoltare spațială</b> .....	116
<b>3.3. Viziunea 2030</b> .....	119

<b>SECȚIUNEA 4: DIRECȚII DE ACȚIUNE, POLITICI ȘI PROGRAME DE DEZVOLTARE .....</b>	<b>122</b>
<b>4.1. Aspecte cheie în formularea politicilor și programelor .....</b>	<b>122</b>
<b>4.2. Lista politicilor și programelor de dezvoltare .....</b>	<b>122</b>
4.2.1. Programul privind calitatea vieții și bunăstarea socială (infrastructură).....	122
4.2.2. Programul pentru competitivitate: dezvoltare economică, incubare, digitalizare, turism.....	133
4.2.3. Programul "Miercurea Ciuc Verde" (protecția mediului, zone verzi, proximitatea naturii, recreere) .....	136
4.2.4. Dezvoltarea comunitară, culturală și socială.....	139
4.2.5. Mobilitate .....	142
4.2.6. Rolul REGIONAL - Zona metropolitană.....	143
<b>SECȚIUNEA 5: PORTOFOLIU DE PROIECTE .....</b>	<b>148</b>
<b>5.1. Lista completă a proiectelor pe baza politicilor și programelor elaborate .....</b>	<b>148</b>
<b>5.2. Mecanismul de prioritizare .....</b>	<b>157</b>
<b>5.3. Lista de proiecte prioritare și sursele de finanțare .....</b>	<b>162</b>
<b>SECȚIUNEA 6: IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI.....</b>	<b>167</b>
<b>6.1 Responsabilitățile și planul de acțiune pentru implementarea strategiei .....</b>	<b>167</b>
<b>6.2 Sistemul de monitorizare și evaluare .....</b>	<b>169</b>
<b>6.3 Comunicare .....</b>	<b>172</b>



## SECȚIUNEA 1: CONTEXT STRATEGIC

### 1.1. Rolul strategiei integrate de dezvoltare urbană

A fost întotdeauna de o importanță crucială pentru conducerea Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc să își desfășoare activitățile legate de dezvoltarea municipiului pe baza unor documente strategice care să îndeplinească cerințele profesionale. Unul dintre motive este faptul că documentele corespunzătoare, adoptate de consiliul local, reprezintă o garanție realistă că programele și proiectele de dezvoltare din Miercurea Ciuc sunt organizate într-un sistem coerent și complementar.

Elementul central al programului de dezvoltare al reședinței de județ până în 2030 este Strategia de dezvoltare integrată a municipiului Miercurea. Această strategie este completată de o serie de alte documente de dezvoltare, care au ca scop să contureze, pentru fiecare subzonă, un program de dezvoltare detaliat, ceea ce nu este posibil în cadrul SIDU.

O caracteristică esențială a SIDU este caracterul participativ al acesteia. Autoritățile locale sunt implicate în calitate de parteneri cooperanți în elaborarea propunerilor cuprinse în documentul de dezvoltare și în discutarea conținutului acestora, împreună cu publicul, ONG-urile locale, sectorul de afaceri și toate instituțiile ale căror activități sunt susceptibile de a fi afectate de programele de dezvoltare cuprinse în strategie.

În pregătirea strategiei de dezvoltare pentru perioada 2021-2030, s-a acordat o atenție deosebită mai multor aspecte. În primul rând, este important să menționăm continuitatea. Municipiul Miercurea Ciuc are în prezent o strategie de dezvoltare integrată valabilă până în 2025. Documentul menționat mai sus a fost luat ca punct de plecare pentru pregătirea programelor și proiectelor din actualul document de dezvoltare. Am examinat și analizat cu atenție conținutul actualului document de dezvoltare și am inclus în actualul document de strategie o listă de programe și proiecte care nu au fost încă implementate, dar care nu și-au pierdut relevanța. Un alt aspect important al pregătirii strategiei a fost compararea resurselor disponibile la nivel local în Miercurea Ciuc cu posibilitățile realiste de implementare a viitoarelor funcții preconizate. Situația epidemiologică din COVID-19 a evidențiat importanța definirii clare a orientărilor de dezvoltare locală și necesitatea de a prioritiza propunerile de dezvoltare pe baza corelației dintre viziunile de dezvoltare locală și resursele disponibile. Sarcina unei strategii de dezvoltare integrată ar trebui să fie întotdeauna mai mult decât un document care să atragă resursele de dezvoltare disponibile, ci mai degrabă un set coerent de orientări, programe și proiecte de dezvoltare bazate pe nevoile și resursele locale.

La elaborarea unei strategii de dezvoltare integrată, este deosebit de important să se includă realizările și rezultatele perioadei anterioare de dezvoltare a municipalității în cauză, precum și tendințele, problemele și provocările din diferitele domenii ale municipalității în cauză. Prezentarea situației actuale, susținută de date, este una dintre cele mai importante baze pentru identificarea intervențiilor necesare pentru a aborda problemele și oferă posibilitatea de a organiza proiectele în programe și de a defini direcțiile de dezvoltare.

În elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare a Municipiului Miercurea Ciuc, am utilizat analizele din actualul document de strategie, actualizând analizele elaborate anterior, dar adăugând și aspecte noi sau chiar capitole complet noi acolo unde a fost necesar.

### 1.2. Concepte cheie și tendințe internaționale, regionale și locale

În România, dezvoltarea durabilă a unei unități administrativ-teritoriale are loc într-un context în care trebuie să fie corelată pe verticală cu planurile strategice stabilite la nivel european, național, regional și județean. Astfel, un element cheie al procesului de elaborare a fost flexibilitatea viziunii strategice, legătura organică a acesteia cu obiectivele strategice formulate la niveluri superioare.

Pentru a-și atinge obiectivele strategice pe termen mediu, autoritățile locale și regionale trebuie să identifice oportunitățile care le pot oferi o poziție competitivă pe piața globală și să se implice în formularea de politici de dezvoltare orientate spre rezultate.

Filozofia care stă la baza planificării strategice orientate spre rezultate este aceea că o autoritate locală și regională își poate defini avantajele specifice pe baza nevoilor actorilor regionali și în contextul nevoilor comunității. În acest fel, proiectele prioritare pe termen mediu ale municipalității, folosind o combinație specifică de produse și servicii urbane și rurale, dezvoltă și lansează procese de dezvoltare urbană (inclusiv infrastructura, facilitățile educaționale și de cercetare, mediul economic, turismul, calitatea vieții etc.) care reflectă în același timp nevoile externe și interne.

În urma procesului de planificare, strategia de dezvoltare se bazează pe o prezentare a zonei pe piața regională (identificarea punctelor sale forte, a oportunităților, a problemelor sau a amenințărilor), pe o viziune consensuală asupra viitorului și pe propunerea de politici sectoriale care vor conduce la programe și proiecte care să corespundă acestei viziuni. Contextul strategic general al elaborării strategiei se bazează pe integrarea aspectelor într-o radiografie teritorială care să răspundă priorităților naționale și europene de dezvoltare teritorială.

### 1.2.1. Contextul internațional

Contextul internațional este stabilit de Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă a ONU. Este o agendă globală de acțiune pentru dezvoltare, care are un caracter universal și promovează un echilibru între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile (economică, socială și de mediu), vizând atât țările dezvoltate, cât și cele în curs de dezvoltare.

Cele 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD) reprezintă un set de obiective pentru dezvoltarea internațională viitoare, care stabilesc un plan de acțiune pentru eradicarea sărăciei extreme, combaterea inegalităților și a nedreptăților și protejarea planetei până în 2030, după cum urmează:

1. Să eradicaze sărăcia sub toate formele sale și în toate circumstanțele;
2. Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea agriculturii durabile;
3. Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării pentru toate vârstele;
4. Asigurarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare pe tot parcursul vieții pentru toți;
5. Realizarea egalității de gen și emanciparea tuturor femeilor și fetelor;
6. Asigurarea accesului și a gestionării durabile a apei și a canalizării pentru toți;
7. Asigurarea accesului la energie la prețuri accesibile pentru toți, în condiții de siguranță, sustenabilitate și modernitate;
8. Promovarea unei creșteri economice durabile, favorabile incluziunii și durabile, a ocupării depline și productive a forței de muncă și a muncii decente pentru toți;
9. Construirea unei infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovării;
10. Reducerea inegalităților în interiorul și între țări;
11. Dezvoltarea municipiilor și a așezărilor umane pentru a fi incluzive, sigure, rezistente și durabile;
12. Asigurarea unor modele de consum și de producție durabile;
13. Să ia măsuri urgente pentru a combate schimbările climatice și efectele acestora;

14. Să protejeze și să utilizeze în mod durabil oceanele, mările și resursele marine în scopul dezvoltării durabile;

15. Să protejeze, să restabilească și să promoveze utilizarea durabilă a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și restaurarea degradării terenurilor și stoparea pierderii biodiversității;

16. Promovarea unor societăți pașnice și favorabile incluziunii prin dezvoltare durabilă, accesul la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și favorabile incluziunii la toate nivelurile;

17. Consolidarea mijloacelor de punere în aplicare și revigorarea Parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

### 1.2.2. Contextul European

Contextul european este definit de Agenda teritorială 2030 propusă, de Agenda urbană a UE (Pactul de la Amsterdam, 2016), de Inițiativa urbană europeană (2021-2027), de programul URBACT IV (2021-2027) și de politica de coeziune a UE (2021-2027).

#### ***Agenda Urbană a UE***

Agenda Urbană a UE se concentrează în mod specific pe trei piloni pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a politicilor UE:

##### 1. O mai bună reglementare

- Legislația UE ar trebui să fie concepută astfel încât să își atingă obiectivele la un cost minim și fără sarcini legislative inutile.

##### 2. O mai bună finanțare

- Acesta va contribui la identificarea, sprijinirea, validarea și îmbunătățirea resurselor tradiționale, inovatoare și ușor de utilizat pentru zonele urbane la nivelul instituțional relevant, inclusiv din fondurile structurale și de investiții europene (FSE) (în conformitate cu structurile juridice și instituționale existente), pentru a pune în aplicare în mod eficient intervențiile în zonele urbane.

##### 3. Cunoștințe mai bune

- să contribuie la îmbunătățirea bazei de cunoștințe privind problemele urbane și la schimbul de bune practici și de cunoștințe. Datele fiabile sunt importante pentru a ilustra diversitatea structurilor și a rolurilor autorităților urbane, pentru a informa elaborarea de politici urbane bazate pe dovezi și pentru a oferi soluții adaptate la provocările cheie.

#### ***Inițiativa europeană de dezvoltare urbană***

Inițiativa Urbană Europeană urmărește să consolideze abordările integrate și participative în ceea ce privește dezvoltarea urbană durabilă și să asigure legături mai strânse cu politicile relevante ale UE, în special cu investițiile din cadrul politicii de coeziune, prin intermediul următoarelor trei direcții de acțiune:

- Sprijinirea consolidării capacității municipiilor de a concepe politici și practici urbane durabile pe o bază integrată și participativă și îmbunătățirea conceperii și punerii în aplicare a strategiilor urbane durabile și a planurilor de acțiune în municipiile;

- Sprijinirea acțiunilor inovatoare prin dezvoltarea de soluții inovatoare transferabile și scalabile la provocările urbane;

- sprijinirea cunoașterii, a dezvoltării politicilor și a comunicării.

### ***Programul de cooperare URBACT IV (2021-2027)***

URBACT este un program de cooperare urbană interregională care vizează consolidarea eficienței politicii de coeziune, promovând astfel schimbul de experiență, creșterea capacității și identificarea, transferul și exploatarea practicilor urbane durabile și integrate.

Viitorul program va urmări să sprijine acțiunile prevăzute în propunerea de regulament privind Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) și să completeze alte inițiative și alte elemente relevante pentru contextul urban european, în special Inițiativa urbană europeană, Agenda urbană a UE, Green Deal UE și revizuirea Cartei de la Leipzig.

### ***Agenda teritorială 2030 a Uniunii Europene***

Agenda teritorială 2030 propusă este un document strategic la nivel european care oferă un cadru de acțiune pentru coeziunea teritorială, aducând în același timp valoare adăugată printr-o abordare orientată spre implementare și o vizibilitate sporită. Agenda teritorială propune șase priorități pentru dezvoltarea teritorială în Europa, și anume:

- O Europă echilibrată - o dezvoltare teritorială mai echilibrată, care să profite de diversitatea Europei
- Regiuni funcționale - dezvoltare locală și regională și mai puține inegalități între teritorii
- Integritate și dincolo de ea - traiul și munca dincolo de frontiere
- Mediu sănătos - medii de viață mai ecologice și municipale și regiuni neutre din punct de vedere climatic
- Economia circulară - economii locale puternice și durabile într-o lume globalizată
- Conexiuni durabile - legături digitale și fizice durabile între teritorii

### ***Politica de coeziune a UE 2021-2027***

Versiunea modernizată a politicii de coeziune a Uniunii Europene, principala politică de investiții la nivel european, acoperă domenii precum dezvoltarea urbană, mobilitatea, mediul și dezvoltarea rurală. Versiunea pentru perioada de programare 2021-2027 se bazează pe următoarele cinci priorități de investiții:

- O Europă mai inteligentă prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijin pentru întreprinderile mici și mijlocii;
- O Europă mai ecologică și decarbonizată, care să pună în aplicare Acordul de la Paris și să investească în transformarea energiei, în energia regenerabilă și în combaterea schimbărilor climatice;
- O Europă conectată, cu rețele strategice de transport și digitale;
- O Europă mai socială, construind un pilon european al drepturilor sociale și promovând locuri de muncă de calitate, educație, competențe, incluziune socială și acces egal la asistență medicală;
- O Europă mai aproape de cetățeni prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

Politica de coeziune prevede, de asemenea, o abordare mai personalizată a dezvoltării regionale, printr-un set de norme simplificate, un cadru bugetar mai flexibil, eliminarea barierelor transfrontaliere și sprijin pentru proiectele de inovare interregionale, precum și înăsprirea normelor pentru cele mai performante investiții la nivelul UE.

### 1.3. Strategii relevante la nivel național, regional și local

Urmează prezentarea pe scurt a strategiilor și politicilor sectoriale existente, relevante (la nivel local, regional, national) pe care se bazează elaborarea SIDU.

#### 1.3.1. Strategii relevante la nivel national

##### ***Plan Național de Redresare și Reziliență***

Uniunea Europeană a decis să înființeze un instrument financiar temporar – #NextGenerationEU, în valoare de 750 de miliarde euro, separat de bugetul pe termen lung al UE, Cadrul Financiar Multianual (CFM), pentru perioada 2021 -2027. Scopul principal al acestuia este să ofere sprijin statelor membre pentru a face față provocărilor generate de Criza Covid19 și consecințele sale economice. Mecanism de redresare și reziliență (MRR) este pilonul principal al #NextGenerationEU și are alocat un buget total de 672,5 miliarde euro.

Scopul Mecanismului de Redresare și Reziliență este de a oferi sprijin pentru investiții și reforme esențiale în vederea redresării sustenabile și pentru ameliorarea rezilienței economice și sociale a statelor membre UE. La finalul perioadei de investiții, economiile și societățile europene vor fi mai bine pregătite pentru provocările și oportunitățile tranzițiilor verzi și digitale.

PNRR se referă la un pachet coerent de investiții publice și reforme propuse în baza Recomandărilor Specifice de Țară 2019-2020. Aceste reforme și proiecte de investiții publice trebuie puse în aplicare până în 2026.

PNRR are la bază 6 piloni principali:

1. Tranziția spre o economie verde;
2. Transformarea digitală;
3. Creșterea economică inteligentă, sustenabilă și incluzivă;
4. Coeziunea socială și teritorială;
5. Sănătate și reziliență instituțională;
6. Copii, tineri, educație și competențe.

Comisia Europeană evaluează PNRR pe baza unor criterii transparente. Astfel, investițiile și reformele prevăzute în PNRR trebuie să contribuie la abordarea eficientă a recomandărilor specifice fiecărei țări și la consolidarea potențialului de creștere economică, a creării de locuri de muncă și a rezilienței economice și sociale. De asemenea, investițiile și reformele trebuie să contribuie la îndeplinirea obiectivului de schimbări climatice în proporție de 37% și la realizarea obiectivului de digitalizare în proporție de 20%.

MRR sprijină financiar investițiile și reformele cu impact real și de durată asupra economiei și societății. Măsurile propuse răspund provocărilor identificate în contextul Semestrului european, susținând tranziția verde și transformarea digitală, precum și creșterea economică, reziliența socială și economică și crearea de locuri de muncă.

PNRR trebuie să intervină cu reforme și investiții în următoarele domenii:

- Transportul
- Mediul, schimbările climatice, energia, eficiența energetică și tranziția verde
- Dezvoltarea localităților urbane, valorificarea patrimoniului cultural și natural și turism
- Agricultură și dezvoltarea rurală
- Sănătate
- Educație
- Mediul de afaceri
- Cercetare, inovare, digitalizare
- Îmbunătățirea fondului construit
- Reziliență în situații de criză

### ***Politica Urbană a României 2021-2035***

Politica Urbană reprezintă viziunea de dezvoltare urbană durabilă, incluzivă și rezilientă a României. Ea va stabili o agendă comună a autorităților publice de la nivel central și local pentru îmbunătățirea cadrului de dezvoltare urbană, prin furnizarea unui set de măsuri coerente și prin coordonarea și corelarea domeniilor sectoriale și a diferiților actori.

Politica Urbană vizează următoarele direcții pe care autoritățile naționale le vor aborda, și anume dezvoltare urbană:

- a) competitivă și productivă – vizează provocările de infrastructură, logistică, asigură medii bune și atractive pentru lucrători și rezidenți,
- b) verde și rezilientă – se asigură că strategiile de atenuare a schimbărilor climatice, adaptare și reziliență sporită la pericolele naturale sunt practice bune,
- c) echitabilă și justă – fiecare individ trebuie să aibă acces echitabil la servicii de interes general,
- d) municipale bine guvernate – este proactiv și eficient, asigură accesibilitatea proceselor de guvernare pentru co-crearea soluțiilor.

De asemenea, cinci „obiective prioritare” au apărut drept cele mai importante pentru realizarea efectivă a obiectivelor de mai sus. Acestea au fost selectate luând în considerare aspecte precum efecte multiplicatoare, capacitatea de a genera co-beneficii și contribuția simultană la mai multe dintre cele patru obiective. Aceste cinci obiective prioritare sunt următoarele:

- Obiectivul prioritar 1: Sustenabilitate teritorială
- Obiectivul prioritar 2: Crearea municipiilor locuibile și inteligente prin îmbunătățirea infrastructurii verzi și albastre pentru a atenua și a se adapta la pericolele urbane
- Obiectivul prioritar 3: Îmbunătățirea activității economice oferind medii de viață de calitate, locații pentru afaceri bine deservite și mai multe oportunități de muncă
- Obiectivul prioritar 4: Îmbunătățirea condițiilor de viață, în special prin extinderea accesului la locuințe și servicii publice
- Obiectivul prioritar 5: Îmbunătățirea capacității publice și a cooperării între jurisdicții și sectoare

### ***Strategia de dezvoltare teritorială a României (până la 2035)***

Obiective generale:

- O.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- O.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
- O.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;
- O.4 Protejarea patrimoniului natural și construit, precum și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- O.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal - Zone urbane: Unul din obiectivele majore stabilite pentru dezvoltarea teritoriului național în orizontul de timp 2035 este focalizat pe dezvoltarea unei rețele de localități complet echipate cu infrastructură tehnico-edilitară și eficient interconectate, precum și promovarea unor investiții integrate în acord cu specializarea teritorială. Acest lucru se traduce prin:

- o Consolidarea centrelor urbane cu vocative internaționale în rețeaua de municipii europene;
- o Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între municipiile mari și zona urbană funcțională.

- o Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a zonelor urbane.
- o Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.

În plan operațional, implementarea acestor obiective strategice presupune adoptarea unui set de măsuri teritoriale și a acțiunilor aferente pentru corectarea dezechilibrelor sau maximizarea avantajelor conferite de zonele urbane.

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

#### Schimbările climatice și energia curată

Obiectiv general SDD/UE: Prevenirea schimbărilor climatice prin limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și a efectelor negative ale acestora asupra societății și mediului.

Orizont 2030. Obiectiv național: 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.

Pe baza unor politici naționale și a unor strategii energetice la nivel regional și local se va promova modernizarea sistemelor de cogenerare și încălzire urbană prin folosirea unor tehnologii de înaltă eficiență. Reabilitarea energetică a cel puțin 25% din fondul de clădiri multietajate va asigura obținerea unor importante economii de energie, reducerea emisiilor de dioxid de carbon și creșterea suportabilității facturilor energetice la nivelul consumatorilor. Se va pune în aplicare un nou sistem de asistență socială, uniform și direcționat, care să asigure cadrul necesar de coordonare între diverse autorități pentru reformarea sistemului actual de subvenții pentru energie și ajutoare pentru consumatorii vulnerabili. O atenție specială se va acorda politicii energetice rurale, urmărindu-se modernizarea sistemelor de încălzire eco-eficientă a locuințelor și de alimentare cu energie la costuri suportabile.

#### Transport durabil

Obiectiv general SDD/UE: Asigurarea ca 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 2030. Obiectiv național: Aproximarea de nivelul mediu al UE din acel an la toți parametrii de bază ai sustenabilității în activitatea de transporturi.

#### Producție și consum durabile

Obiectiv general SDD/UE: Promovarea unor practici de consum și producție sustenabile.

Orizont 2013. Obiectiv național: Gestionarea eco-eficientă a consumului de resurse și valorificarea maximală a acestora prin promovarea unui model de consum și producție care să permită o creștere economică sustenabilă pe termen lung și apropierea treptată de nivelul mediu de performanță al țărilor UE.

Prin dezvoltarea infrastructurii de comunicații în bandă largă, având ca obiectiv central o acoperire de 95% cu conexiuni broadband până în anul 2013, se va accelera oferirea de servicii publice destinate cetățenilor și mediului de afaceri, cu consecințe semnificative în toate sectoarele de activitate. Pentru afirmarea rolului tehnologiei, informațiilor și comunicațiilor ca pârghie necesară și obligatorie într-un mediu concurențial din ce în ce mai accentuat, se va urmări agregarea cererii publice, creșterea utilizării și

sporirea accesibilității serviciilor digitale, creșterea disponibilității și atractivității serviciilor, dezvoltarea de conținut și aplicații, educația și conștientizarea consumatorilor. Se va sprijini dezvoltarea infrastructurii în sectoarele în care mecanismele de piață nu se dovedesc suficiente pentru satisfacerea cerințelor de dezvoltare și în zonele defavorizate. Se va asigura acoperirea tuturor localităților urbane cu conexiuni la o rețea de transmisii naționale prin fibră optică.

Orizont 2030. Obiectiv național: Aproximarea de nivelul mediu realizat la acea dată de țările membre UE din punctul de vedere al producției și consumului durabile.

#### Conservarea și gestionarea resurselor naturale

Obiectiv general SDD/UE: Îmbunătățirea gestionării resurselor naturale și evitarea exploatării lor excesive, recunoașterea valorii serviciilor furnizate de ecosisteme.

Orizont 2030. Obiectiv național: Aproximarea semnificativă de performanțele de mediu ale celorlalte state membre UE din acel an.

#### Sănătatea publică

Obiectiv general SDD/UE: Promovarea unor servicii medicale de calitate în condiții de egalitate și îmbunătățirea protecției împotriva amenințărilor la adresa sănătății.

#### Incluziunea social, demografia și migrația

Obiectiv general SDD/UE: Crearea unei societăți bazate pe incluziunea social prin luarea în considerare a solidarității între generații și în interiorul lor și asigurarea creșterii calității vieții cetățenilor ca o condiție a bunăstării individuale durabile.

#### Planificarea spațială

Pentru întreaga perioadă până în anul 2030, îmbunătățirea condițiilor de locuit, inclusiv în cartierele de clădiri multietajate din municipiile, în sprijinul dezvoltării urbane durabile vizează următoarele obiective:

- Adaptarea dinamicii și caracteristicilor locuințelor la nevoile prezente și viitoare ale populației;
- Precizarea direcțiilor viitoare de dezvoltare a construcției de locuințe (principii de construcție, materiale și structură adaptate la condițiile specifice);
- Dezvoltarea controlată a zonelor rezidențiale (asigurarea accesului la utilități, transport, servicii publice și sociale);
- Realizarea unor politici de locuire care să integreze grupurile vulnerabile și să asigure mixitatea socială;
- Constituirea de rezerve funciare suficiente și dispuse în amplasamente diverse prin realizarea unor politici locale coerente referitoare la folosința terenurilor;
- Asigurarea accesului la condiții de locuire sigure și sănătoase pentru persoanele care nu își pot achiziționa locuințe pe piața liberă.

Orizont 2020. Obiectiv național: Constituirea la nivel regional, conform strategiilor de dezvoltare spațială, a sistemului policentric de arii funcționale urbane (aglomerări urbane) și de coridoare de urbanizare în lungul arterelor de transport de interes european (policentricitate de rețea).

Pe lângă continuarea acțiunilor inițiate în cadrul implementării programelor lansate în perioada 2007-2013, se vor urmări următoarele ținte orientative:



- Asigurarea în totalitate a terenurilor pentru construcții noi prin reciclarea terenurilor intravilane și extravilane desemnate prin planurile strategice sau restructurarea terenurilor subutilizate sau părăsite și limitarea expansiunii zonelor urbanizate;
- Realizarea structurilor fizice și instituționale care să permită declararea ca localități urbane a viitoarelor centre de polarizare a zonelor rurale;
- Reconfigurarea spațială la nivelul comunelor în vederea micșorării numărului de unități teritorial-administrative.
- Dezvoltarea spațială policentrică și echilibrată a ariilor cu funcțiuni metropolitane (București și Timișoara, apoi Constanța și Iași) și pregătirea accesului la categoria de metropole a 4 municipii cu peste 300 mii locuitori (Brașov, Cluj-Napoca, Craiova și sistemul urban Galați-Brăila);
- Realizarea efectivă a centurilor verzi-galbene din jurul municipiilor de rangul I; atingerea unui indicator de spațiu verde de 26 metri pătrați pe locuitor pentru municipiile de rangul I și II;
- Atingerea unei valori medii pe țară a indicelui suprafeței locuibile de 15 metri pătrați pe locuitor;
- Reducerea la 40% a proporției locuințelor încălzite cu sobe cu combustibil solid prin înlocuirea instalațiilor și introducerea unor sisteme moderne de încălzire;
- Realizarea de spații publice de calitate în toate zonele principale ale municipiilor;
- Rezolvarea problemei parcajelor pentru municipiile de rangul I, inclusiv Municipiul București; dezvoltarea traseelor funcționale pietonale și pentru bicicliști în municipiile de rangul I și II;
- Obținerea unor mixturi funcționale și sociale optime a localităților pentru a evita enclavizarea socio-economică;
- Continuarea și amplificarea programelor de colaborare transfrontalieră, transnațională și interregională pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor de coeziune teritorială a Uniunii Europene și a îmbunătăți conectivitatea și interacțiunea cu spațiile învecinate.

Orizont 2030. Obiectiv național: Structurarea și dezvoltarea rețelei extinse de localități urbane și rurale ca premisă pentru afirmarea regiunilor României ca entități dinamice, trăgătoare și competitive și pentru racordarea lor deplină la spațiul european.

În acest sens se prevăd ca ținte orientative:

- Creșterea nivelului de urbanizare până la 70% prin atingerea indicatorilor care să permită includerea a circa 650 de localități rurale în categoria de municipii și prin aplicarea generalizată a instrumentelor de dezvoltare urbană integrată;
- Realizarea principalelor elemente ale tramei naționale de interconectare funcțională a regiunilor României (inclusiv prin coridoarele transcarpatice) ca armătură a dezvoltării lor durabile și a racordării lor la sistemul european;
- Folosirea politicilor și instrumentelor de amenajare a teritoriului pentru refacerea fondului forestier, renaturarea luncii Dunării, re-crearea bazinelor naturale de retenție a apelor și reabilitarea zonei de litoral;
- Realizarea centurilor verzi-galbene în jurul municipiilor de rangul II; atingerea unui indicator de spațiu verde de 35 metri pătrați pe locuitor pentru municipiile de rangul I și II;
- Încheierea programului de strămutare a locuințelor aflate în zone de risc la hazardurile naturale sau antropice;
- Atingerea unei valori medii pe țară a indicelui suprafeței locuibile de 17 metri pătrați pe locuitor.

### 1.3.2. Propunerile de arhitectură pentru Programele Operaționale 2021-2027

#### **Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ)**

Fondul pentru o Tranziție Justă va reprezenta un instrument esențial pentru sprijinirea teritoriilor celor mai afectate de tranziția către neutralitatea climatică și reducerea disparităților regionale iar implementarea acestuia se va face prin intermediul Programului Operațional Tranziție Justă. El va fi instituit, așadar, în cadrul politicii de coeziune, care este principalul instrument de politică al UE, menit să reducă disparitățile regionale și să abordeze schimbările structurale din regiunile Europei, și vizează obiectivele politicii de coeziune în contextul specific al tranziției către neutralitatea climatică.

Prioritățile programului:

Prioritate 1. – O tranziție justă prin dezvoltarea spiriiului antreprenorial, IMM-urilor a cercetării și inovării și a digitalizării

Prioritate 2. - O tranziție justă prin investiții în tehnologii și infrastructuri pentru energie curată cu emisii reduse

Prioritate 3. - O tranziție justă prin reducerea poluării și consolidarea economiei circulare

Prioritate 4. - O tranziție justă bazată pe creșterea nivelului de ocupare a forței de muncă calificată

### ***Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)***

Viziunea Programului Operațional Dezvoltare Durabilă este în concordanță cu obiectivul Uniunii Europene de conservare și îmbunătățire a calității mediului. Având în vedere bazele strategice menționate, obiectivele PODD vizează asigurarea coeziunii sociale, economice și teritoriale prin sprijinirea unei economii cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră și prin asigurarea utilizării eficiente a resurselor naturale.

Prioritățile programului:

Prioritate 1. – Promovarea eficienței energetice, a sistemelor și rețelelor inteligente de energie și a soluțiilor de stocare și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

Prioritate 2. – Dezvoltarea infrastructurii de apă și apă uzată și tranziția la o economie circulară

Prioritate 3. – Protecția mediului prin conservarea biodiversității, asigurarea calității aerului și remediere a siturilor contaminate

Prioritate 4. – Promovarea adaptării la schimbările climatice și managementul riscurilor

### ***Programul Operațional Transport (POT)***

Viziunea pentru anul 2030 este de a extinde/moderniza infrastructura de transport pe teritoriul României în vederea îmbunătățirii conectivității între regiunile țării dar și cu restul țărilor din Uniunea Europeană.

Obiectivul general - POT 2021-2027 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 și în acord cu Raportul de țară, și Recomandarile specifice de Țară, dar și strategiei dezvoltată de România pentru recuperarea decalajelor de dezvoltare în domeniul infrastructurii de transport, Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030.

Strategia POT s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Politica TEN-T, Strategia Europa 2020, pachetul “Europa în mișcare” și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere așa cum sunt prezentate în Strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României parte din Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.

### ***Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (POCIDIF)***

Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare propune măsuri în domeniile cercetării, dezvoltării și inovării/specializării inteligente și în domeniul digitalizării, finanțate fie prin granturi, fie prin instrumente financiare cu respectarea regulilor de ajutor de stat, după caz, pentru a răspunde provocărilor identificate la nivel național.

Prioritățile programului:

Prioritate 1. - Integrarea ecosistemului național CDI în Spațiul de Cercetare European și internațional

Prioritate 2. - Crearea și promovarea unui sistem atractiv de inovare în economie pentru toate tipurile de inovare

Prioritate 3. - Dezvoltarea capacității CDI a institutelor de învățământ superior

Prioritate 4. - Dezvoltarea capacității CDI a INCD-urilor/ICAR-urilor

Prioritate 5. - Dezvoltarea capacității CDI a întreprinderilor mari

Prioritate 6. - Dezvoltarea de proiecte strategice CDI

Prioritate 7. - Digitalizarea în educație

Prioritate 8. - Digitalizarea în cultură

Prioritate 9. - Digitalizarea în administrația publică

Prioritate 10. - Stimularea accesului la finanțare al IMM-urilor prin utilizarea Instrumentelor Financiare

### ***Programul Operațional Sănătate (POS)***

Programul Operațional Sănătate 2021-2027 este un document strategic de programare care acoperă o serie amplă de domenii, precum: medical, social, energie, CDI și TIC, obiectivul acestuia fiind de a contribui la strategiile elaborate în domeniile de resort, considerând astfel obiectivele și prioritățile specifice tematice selectate în funcție de nevoile naționale, regionale, județene și locale.

Prioritățile programului:

Prioritate 1. - Investiții pentru construirea spitalelor regionale și infrastructuri spitalicești noi cu impact teritorial major

Prioritate 2. - Creșterea calității serviciilor de asistență medicală primară, comunitară și serviciilor oferite în regim ambulatoriu

Prioritate 3. - Servicii de reabilitare, paliative și îngrijiri pe termen lung adaptate fenomenului demografic de îmbătrânire a populației și profilului epidemiologic al morbidității

Prioritate 4. - Creșterea eficacității sectorului medical prin investiții în infrastructură și servicii

Prioritate 5. - Abordări inovative în cercetarea din domeniul medical

Prioritate 6. - Digitalizarea sistemului medical

Prioritate 7. - Măsuri care susțin cercetarea, informatizarea în sănătate și utilizarea de metode moderne de investigare, intervenție, tratament

### ***Programul Operațional Educație și Ocupare (POEO)***

Programul Operațional Educație și Ocupare prezintă o viziune integrată privind accesul la învățământ și accesul pe piața muncii, propunându-și să modernizeze instituțiile și serviciile oferite pieței muncii, să promoveze participarea echilibrată, după gen, pe piața muncii, să asigure echilibrul dintre viața profesională și cea personală, dar și să ducă la o mai bună adaptare a lucrătorilor la schimbările rapide de pe piața muncii.

Prioritățile programului:

Prioritate 1. - Valorificarea potențialului tinerilor pe piața muncii

Prioritate 2. - Îmbunătățirea participării copiilor la educația antepreșcolară și preșcolară

Prioritate 3. - Prevenirea părăsirii timpurii a școlii și creșterea accesului și a participării grupurilor dezavantajate la educație și formare profesională

Prioritate 4. - Creșterea calității ofertei de educație și formare profesională pentru asigurarea echității sistemului și o mai bună adaptare la dinamica pieței muncii și la provocările inovării și progresului tehnologic

Prioritate 5. - Creșterea accesibilității, atractivității și calității învățământului profesional și tehnic

Prioritate 6. - Creșterea accesului pe piața muncii pentru toți

Prioritate 7. - Antreprenoriat și economie socială

Prioritate 8. - Modernizarea instituțiilor pieței muncii

Prioritate 9. - Consolidarea participării populației în procesul de învățare pe tot parcursul vieții pentru facilitarea tranzițiilor și a mobilității pe piața muncii

### ***Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)***

Scopul POIDS este de a sprijini incluziunea sociala a persoanelor aparținand grupurilor vulnerabile, mai ales ale celor în risc ridicat, inclusiv prin reducerea decalajului rural-urban în ceea ce privește saracia și excluziunea sociala și creșterea accesului la servicii de calitate pentru populația vulnerabilă, urmărind obiectivele generale:

- Creșterea accesului la servicii sociale pentru populația vulnerabilă, cu precădere din mediul rural prin înființarea și dezvoltarea de servicii sociale la nivel local
- Creșterea calitatii serviciilor sociale destinate persoanelor aparținand grupurilor vulnerabile prin asigurarea cu personal de specialitate bine pregătit la nivel local și infrastructura adecvată
- Reducerea gradului de excluziune socială pentru grupurile vulnerabile prin oferirea de suport și servicii accesibile pentru depășirea situațiilor de dificultate în care se afla
- Creșterea capacității sistemului național de asistență socială de a răspunde la nevoile populației vulnerabile prin dezvoltarea capacității furnizorilor de servicii sociale publice și private la nivel local
- Creșterea capacității autorităților locale de a identifica și evalua nevoile sociale ale comunității într-un mod participativ și de a elabora planuri de acțiune adecvate.

### 1.3.3. Strategii relevante la nivel regional

#### **Programul Operațional Regional pentru Regiunea Centru 2021-2027**

Programul Operațional Regional al Regiunii Centru își propune continuarea viziunii strategice privind dezvoltarea regiunii, completând direcțiile, acțiunile și prioritățile din PDR 2014-2020 și implementate prin POR 2014-2020 și alte programe naționale.

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

Prioritățile programului:

Prioritate 1. - O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice

Prin investițiile propuse a se finanța prin această prioritate se dorește valorificarea potențialului inovativ existent în domeniile de specializare inteligentă, potențial încă insuficient asimilat de firme. Astfel se dorește sprijinirea structurilor de cercetare dezvoltare și transfer tehnologic care să permită inovarea și transferul de tehnologie către firme, dar și susținerea întregului ciclu de inovare la nivel de întreprindere, precum și a modernizării industriale la nivelul firmelor coroborat cu susținerea structurilor de sprijinire a afacerilor.

Prioritate 2. - O regiune digitală

Prin investițiile propuse se prevede dezvoltarea serviciilor publice digitale și interoperabilitatea acestora în vederea îmbunătățirii interacțiunii cu cetățenii și mediul economic, dar în același timp și pentru îmbunătățirea activității administrațiilor prin eficientizarea luării deciziilor. De asemenea se propun investiții care să determine creșterea gradului de digitalizare în întreprinderile din regiune – adoptare soluții digitale avansate pentru producție și administrarea afacerii.

Prioritate 3. - O regiune cu comunități prietenoase cu mediul

Aceasta vizează creșterea calității vieții locuitorilor din localitățile Regiunii Centru pe de o parte prin îmbunătățirea performanței energetice a fondului existent de clădiri publice și rezidențiale și prin modernizarea/extinderea sistemului de iluminat, iar pe de altă parte printr-o mobilitate durabilă și regenerarea urbană

Prioritate 4. - O regiune accesibilă

Prioritatea urmărește creșterea conectivității zonelor mai puțin dezvoltate și a zonelor izolate la rețeaua TEN-T, ținând seama de investițiile realizate prin programele anterioare și cele propuse pe celelalte priorități ale POR, dar și cele realizate sau preconizate la nivel național în domeniul conectivității. De asemenea se urmărește și decongestionarea traficului din marile aglomerări urbane pentru a putea contribui la implementarea PMUD-urilor.

Prioritate 5. - O regiune educată și incluzivă

Prin intermediul acestei prioritati se prevede susținerea comunităților locale pentru asigurarea accesului egal al copiilor și elevilor la infrastructura și serviciile de îngrijire și educație oferite în unitățile de învățământ de la toate nivelurile din Regiunea Centru, inclusiv prin accesibilizarea infrastructurii.

Prioritate 6. - O regiune atractivă

Prin această prioritate se urmareste dezvoltarea urbană integrată în funcție de nevoile fiecărei categorii de municipiue. De asemenea, intervențiile au în vedere valorificarea potențialului economic al turismului din zonele urbane și rurale.

### ***Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru pentru perioada 2021-2027***

Viziunea Strategiei de Specializare Inteligentă - Regiunea Centru își consolidează și valorifică potențialul de inovare, adoptă modificările de paradigmă tehnologică și industrială și fructifică inteligent și sustenabil specificul regional.

Elemente de viziune care determină intervențiile publice vizate la nivel regional sunt:

- mai multă tehnologie;
- mai multă inovare determinată de o mai bună conexiune a CDI cu industria;
- comunități locale mai puternice, capabile să rezolve local problemele locale
- mai bună poziționare în lanțurile valorice europene;
- mai multă digitalizare;
- resurse umane mai bine pregătite;
- industrie modernă, mai conectată la parteneriatele internaționale;
- mai multe locuri de muncă înalte tehnologic;
- asigurarea cadrului de tranziție industrială (facilitare pentru sectoarele/ teritoriile afectate);
- creșterea eficienței utilizării resurselor.

Scopul Strategiei de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru pentru următorii 7 ani este orientarea și concentrarea eforturilor pentru transformarea Regiunii Centru într-o regiune a cunoașterii.

Obiectivele Strategiei de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru derivă din scopul asumat și din elementele de viziune identificate:

- Obiectivul 1 Susținerea creării de cunoaștere și inovării în sectoarele de excelență regionale;
- Obiectivul 2 Modernizarea industrială a sectoarelor de excelență regionale;
- Obiectivul 3 Integrarea în fluxurile de cunoaștere regionale, europene și globale;
- Obiectivul 4 Inovare pentru comunități sustenabile;
- Obiectivul 5 Susținerea digitalizării economiei și societății.

### ***Strategia de Dezvoltare a Regiunii Centru 2021-2027***

Strategia de Dezvoltare a Regiunii Centru cuprinde șase domenii strategice de dezvoltare, fiecare dintre acestea grupând un număr de priorități și măsuri specifice:

#### 1. Dezvoltare teritorială, dezvoltare urbană durabilă

Obiectiv strategic: Creșterea coeziunii teritoriale și reducerea disparităților intraregionale prin îmbunătățirea infrastructurii regionale de transport și comunicații și sprijinirea dezvoltării urbane integrate.

#### 2. Competitivitate economică, cercetare-dezvoltare, inovare și specializare inteligentă

Obiectiv strategic: Tranziția spre o economie regională bazată pe cunoaștere prin modernizarea tehnologică și digitalizarea întreprinderilor, intensificarea cooperării economice și prin creșterea contribuției cercetării–dezvoltării-inovării la dezvoltarea economică a Regiunii Centru.

#### 3. Resurse umane, incluziune socială, ocupare și sănătate

Obiectiv strategic: Creșterea coeziunii sociale a Regiunii Centru prin îmbunătățirea incluziunii sociale, creșterea accesului la servicii de educație, sănătate și facilitarea integrării pe piața muncii.

4. Mediu, eficiență energetică și schimbări climatice

Obiectiv strategic: Creșterea calității vieții locuitorilor Regiunii Centru prin reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și o mai bună gestionare a resurselor, conservarea biodiversității și creșterea adaptării la schimbările climatice.

5. Turism și patrimoniu cultural

Obiectiv strategic: Dezvoltarea sectorului turistic și a sectoarelor economice conexe prin valorificarea potențialului natural și antropoc al Regiunii Centru și susținerea activităților culturale și recreative.

6. Dezvoltarea rurală, agricultura și silvicultura

Obiectiv strategic: Dezvoltarea durabilă a zonelor rurale din Regiunea Centru prin valorificarea potențialului natural și uman al acestora.

### 1.3.4. Contextul la nivelul județului Harghita

#### ***Strategia de Dezvoltare Economică Harghita 2030***

Obiectivul general: Creșterea competitivității economiei, creșterea calității vieții, creșterea nivelului de trai al populației, gestionarea durabilă și rațională a resurselor (materiale, financiare, umane, naturale), reducerea disparităților existente între mediul urban și rural.

Strategia cuprinde următoarele priorități strategice de dezvoltare:

- Asigurarea unei administrații digitale publice locale eficiente
- Servicii de sănătate publică bazate pe soluții de sănătate digitală și tehnologie avansată
- Servicii sociale adecvate pentru populația în vârstă și persoane cu handicap, incluziune socială
- Creșterea competitivității economice, stimularea cercetării și inovării
- Dezvoltarea turismului
- Dezvoltarea durabilă a zonelor rurale, sprijinirea agriculturii și a silviculturii
- Dezvoltarea resurselor umane, creșterea incluziunii sociale și ocupării forței de muncă
- Mobilitate sustenabilă
- Promovarea cooperării și parteneriatelor

#### ***Strategia Județeană de Dezvoltare a Serviciilor Sociale a Județului Harghita 2019-2023-2028***

Obiectivul general: Mobilizarea resurselor necesare, responsabilizarea factorilor relevanți și asigurarea unui parteneriat eficient în vederea protecției și promovării drepturilor copilului, victimelor violenței în familie, persoanelor adulte cu dizabilități, persoanelor vârstnice și a altor persoane adulte aflate în situații de dificultate.

Obiective în domeniul protecției drepturilor copilului

- Servicii primare
- Servicii specializate și beneficii sociale pentru copiii aflați în situații de risc sau proveniți din grupurile defavorizate

- Servicii și beneficii sociale pentru copii cu dizabilități

- Dezvoltarea colaborării dintre furnizorii de servicii sociale pentru copii, din județ

Obiective în domeniul prevenirii și combaterii violenței în familie

Obiective în domeniul persoanelor adulte cu dizabilități

Obiective în domeniul persoanelor vârstnice și a altor persoane adulte aflate în situații de dificultate

- Servicii și beneficii pentru persoanele vârstnice
- Servicii pentru tinerii care au părăsit sistemul de protecție al copilului

- Persoane adulte care se află în situații de risc
- Persoanele fără adăpost
- Persoanele cu diferite adicții, respectiv consum de alcool, droguri, alte substanțe toxice, internet, jocuri de noroc, etc. care nu au suport din partea familiei sau a comunității locale.

Obiective în domeniul prevenirii și combaterii traficului de persoane

Obiective referitoare la sistemul de asistență socială

## ***Strategia de Dezvoltare Spațială a județului Harghita 2015-2020-2025***

### **Structura teritoriului**

#### **Mediu**

##### **Factori de mediu**

Administrarea corespunzătoare a resurselor minerale

Instruirea perimetrelor de protecție a zăcămintelor hidrominerale

Întreținerea surselor de apă minerale

##### **Aer**

Reducerea impactului negativ cauzat de arderea combustibililor fosili

Limitarea poluării cu noxe provenite din aprinderea necontrolată a zăcămintelor de turbă

Reducerea emisiilor provenite din gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor menajere

Limitarea poluării cu noxe provenite din procese agricole

Îmbunătățirea calității aerului prin reducerea impactului negativ generat de traficul rutier și de starea necorespunzătoare a drumurilor

Creșterea suprafețelor plantate și realizarea sistemelor de spații verzi în localitățile urbane

Prevenirea și controlul integrat al calității aerului

Diminuarea poluării fonice și a vibrațiilor poluării fonice

##### **Apă**

Îmbunătățirea calității cursurilor de apă în Județul Harghita prin creșterea gradului de conectare la infrastructura de canalizare și epurare în zonele urbane și rurale

Reducerea impactului produs asupra apelor de suprafață prin activități forestiere și industria de prelucrare primară a lemnului

Reabilitarea cursurilor de apă prin renaturare

##### **Sol**

Prevenirea poluării cu metale grele a solurilor în zona haldelor de deșeurii menajere

Refacerea ecologică a terenurilor afectate de exploatarea minieră de suprafață în vederea eliminării suprafețelor afectate și a peisajului

Conservarea calității solurilor în zonele cu zăcămintă de turbă

##### **Factori de risc natural**

Reducerea riscului la inundații, protejarea vieții umane și a bunurilor expuse la acest risc prin măsuri de prevenire și lucrări de apărare

Implementarea strategiilor, programelor și proiectelor județene destinate reducerii riscului la alunecări de teren și îmbunătățirilor funciare

Reducerea riscului de seisme, protejarea vieții umane și a bunurilor expuse la acest risc

Reducerea riscului la dezastre naturale prin implementarea măsurilor preventive și de consolidare/stabilizare în zonele vulnerabile

##### **Gestionarea deșeurilor**

Modernizarea sistemelor actuale de colectare și transport

Implementarea sistemelor de colectare selective a materialelor pentru valorificare, astfel încât să se asigure atingerea obiectivelor legislative referitoare la deșeurile de ambalaje și deșeurile biodegradabile (permanet).

Construirea de stații de transfer pe baza studiilor de fezabilitate și în corelație cu arii de închidere a depozitelor existente

Încurajarea tratării deșeurilor în vederea valorificării (materiale și energetice), diminuării caracterului periculos și diminuării cantității de deșeuri eliminate final

Gestionarea corespunzătoare cu respectarea principiilor strategice și a minimizării impactului asupra mediului și sănătății umane

Sistarea activității celor trei depozite neconforme clasa "b" din zona urbană (Conform HG 349/2005)

Închiderea și ecologizarea tuturor spațiilor de depozitare din zona rurală

Gestionarea adecvată a deșeurilor din agricultură

## **Patrimoniul natural și cultural construit**

### **Patrimoniul natural și biodiversitate**

Elaborarea și implementarea documentațiilor de baza pentru arii protejate

Asigurarea managementului siturilor NATURA 2000

Extinderea ariilor protejate cu 10%

Reducerea impactului asupra mediului generat de dezvoltarea infrastructurii majore de transport

Creșterea rolului pădurilor în asigurarea serviciilor capitalului natural

### **Patrimoniul cultural construit**

Conservarea, protejarea și valorificarea patrimoniului cultural construit în scopul dezvoltării economice, sociale, culturale și a afirmării identității teritoriale

Elaborarea studiilor de specialitate pentru: inventarierea și localizarea precisă a obiectivelor, studii istorice, relevee și expertiza structurală pentru categoria « B » de monumente istorice, atât cele clasate cât și cele propuse în vederea includerii pe lista de priorități de intervenție la nivel local.

Execuția intervențiilor de urgență, pentru punerea în siguranță a monumentelor aflate în pericol, ca prima fază a realizării lucrărilor de punere în siguranță și consolidare

Marcarea și semnalizarea monumentelor istorice, conform *Normelor metodologice de semnalizare a monumentelor istorice, aprobate cu OMCC nr. 2237 din 27.04.2004 (M.Of. nr. 220 din 16.03.2005)*

Marcarea monumentelor istorice pentru protejarea în caz de conflict armat conform *Decretului nr. 605 din 1957 privind ratificarea de către România a Convenției pentru protecția bunurilor culturale în caz de conflict armat* adoptată la Haga în 14.05.1954 (M.Of. nr.6 din 28.01.1958) și *Legea nr. 285 din 2006 privind ratificarea celui de Al doilea Protocol la convenția de la Haga din 1954 pentru protecția bunurilor culturale în caz de conflict armat*, adoptat la Haga la 26.03.1999 publicată în M.Of. al României nr. 621 din 18.07.2006

Elaborarea PUZCP pentru centrele localităților cu valori de patrimoniu sau pentru localități ce pot participa la itinerarii culturale/turism cultural (statiuni balneare, comune) dar și pentru fundamentarea dezvoltării fără agresiuni asupra fondului construit valoros și o utilizare adecvată a acestuia



Realizarea studiilor istorice de fundamentare a PUG al localităților din județ ce conțin monumente, ansambluri, situri istorice clasate și propuse spre clasare și avizarea de către MCCPN (Anexa 5)

Zonele de concentrare a monumentelor istorice constituie priorități în aplicarea măsurilor (Anexa 5):

- reactualizarea / realizarea PUG-urilor cu marcarea zonelor construite protejate
- restaurarea/includerea în PNR a obiectivelor de patrimoniu
- realizarea unor itinerarii tematice marcate în interiorul localității
- marcarea zonelor care necesită elaborarea de PATZ

Promovarea prin documentațiile de urbanism a regulamentelor care să păstreze tipurile tradiționale de așezare rurală specificul locuirii, tehnici de construire în scopul păstrării peisajelor culturale specifice- priorități (Anexa 6).

Promovarea dezvoltării specifice în spațiul rural prin elaborarea regulamentelor de construire unitare în comunele aparținând acelmunicipiului zone etnografice: zona Toplița, Depresiunea Giurgeu Depresiunea Ciucului (Ciucul de Sus, Ciucul de Jos), Zona Ghimeș, Zona Cașin, Zona Odorhei.

Protejarea peisajului cultural cu valoare simbolică prin:

- Realizarea studiilor și documentațiilor de urbanism necesare protejării și valorificării peisajului cultural din zona Șumuleu Ciuc (Miercurea Ciuc), constituit din ansamblul de monumente istorice și locul de pelerinaj de pe Muntele Șumuleu Mic; Instituirea unei zone de protecție la nivel teritorial periurban în pentru conservarea peisajului, asigurarea vizibilității, interzicerea alterării imaginii prin construcții în zona estică a Municipiului Miercurea Ciuc – pentru Muntele Șumuleu Mic.

Propuneri pentru desemnarea de noi obiective ce trebuie incluse în categoria monumentelor istorice cu valoare de patrimoniu local.

*Accesarea Fondurilor europene* în vederea realizării proiectelor de restaurare/revitalizare a patrimoniului construit și realizarea accesibilității prin reabilitarea infrastructurii drumurilor județene, comunale și a infrastructurii de acces și semnalizare.

Cooperarea cu parteneri europeni/internaționali în domeniul proiectelor de restaurare, revitalizare și de marketing cultural, pentru a beneficia de experiența în domeniul punerii în valoare a patrimoniului

Cooperarea cu toate autoritățile centrale în al căror obiect de activitate se regăsesc componente teritoriale ce pot afecta păstrarea și punerea în valoare a patrimoniului construit (imobil), în vederea promovării unor politici coordonate de dezvoltare

## **Rețeaua de localități**

### **Structura rețelei de localități**

Crearea relațiilor de cooperare/dependență între așezările cu șanse de dezvoltare policentrică

Mărirea mobilității pe căile de comunicații și transport în vederea dezvoltării și accentuării relațiilor dintre localități

Rezolvarea juridică a propunerilor de împărțire administrativă a unităților administrativ-teritoriale

Constituirea sistemului urban Miercurea Ciuc – Odorheiu Secuiesc ca centre de dezvoltare cu rol regional și județean

### **Locuirea**

Creșterea calității și mărimii fondului de locuințe în scopul îmbunătățirii calității vieții și imaginii localităților.

Dezvoltarea diferențiată a locuirii prin lărgirea gamei tipologice, în conformitate cu ierarhia localităților.

### **Infrastructura socio-economică**

Distribuția funcțiilor economice în concordanță cu rolul teritorial și profilul localităților.

Dezvoltarea infrastructurii sociale în acord cu structura rețelei de localități, pentru o funcționare optimă a socio-culturale.

## **Infrastructuri tehnice**

### **Rețele de transport**

Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere majore de transport

Drum expres:

- Reghin – Miercurea Ciuc – Târgu Secuiesc
- Miercurea Ciuc – Odorheiu Secuiesc – Mediaș

Amenajarea variantelor ocolitoare ale localităților :

- Miercurea Ciuc-Ciceu-Siculeni (28 km), Odorheiu Secuiesc, Gheorgheni (6 km), Toplița (12 km), Băile Tușnad (15 km) și Cristuru Secuiesc. (Rezervarea zonelor necesare realizării centurilor ocolitoare de către administrația locală.)

Drumuri naționale reabilitate primar: DN 12A Miercurea Ciuc-Lunca de Jos- lim. județ,

Drumuri naționale in curs de reabilitare standard: DN 12-E 578 limita județ-Tușnad-Miercurea Ciuc-Gheorgheni-Toplița,

Realizarea rețelei județene de piste pentru cicliști

- Rezervarea terenurilor pentru realizarea pistelor pentru cicliști de-a lungul drumurilor de interes local,

### **Gospodărirea apelor**

Îmbunătățirea calității surselor de apă din județul Harghita prin reabilitarea și extinderea sistemelor de canalizare și epurare a apelor uzate din mediul urban

Elaborarea studiilor și proiectelor necesare reabilitării stațiilor de captare, tratare, respectiv reabilitării și extinderii rețelelor de aducțiune și de distribuție apă potabilă în mediul urban (cu accent pe sisteme regionale integrate apă-canal)

Instituirea și respectarea zonelor de protecție sanitare și hidrogeologice în jurul fronturilor de captare și a prizelor de apă din jud. Harghita.

Desființarea construcțiilor ilegale din zonele de protecție sanitară a captărilor;

Întocmirea și implementarea regulamentelor de exploatare a terenurilor din zonele de protecție a captărilor;

Monitorizarea cantitativă a apei la sursa, pe rețelele de distribuție și la consumatori prin achiziționarea și montarea de dispozitive de măsură omologate;

Desfășurarea unor acțiuni educative și de conștientizare a publicului privind managementul durabil al apei potabile

Elaborarea studiilor și proiectelor necesare reabilitării stațiilor de captare, tratare, respectiv reabilitării și extinderii rețelelor de aducțiune și de distribuție apă potabilă în localitățile județului.

Instituirea și respectarea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică în jurul fronturilor de captare și a prizelor de apă din județ

### **Rețelele energetice**

Finalizarea reabilitării sistemelor de alimentare centralizată cu energie termică (SACET) la nivelul centralelor termice și rețelelor de distribuție a agenților termici în municipiile Miercurea Ciuc, Gheorgheni, Odorheiu Secuiesc și în municipiile Cristuru Secuiesc, Vlăhița

### **Zonificarea teritoriului**

Sprejinierea dezvoltării turismului prin modernizarea și extinderea capacităților turistice și de servicii în stațiuni precum și dezvoltarea agroturismului în localitățile rurale (Miercurea Ciuc, Sântimbru, Sânmartin, Sâncrăieni, Ciucsângeorgiu, Dănești, Cârța, Tușnad, Racu).

### **Structura socio-demografică**

#### **Potențialul demografic**

Diversificarea soluțiilor de asigurare a combustibililor pentru încălzire a gospodăriilor  
Subvenționarea condiționată a gospodăriilor ce nu pot susține serviciile de alimentare/evacuare

Facilitarea închirierii de locuințe pentru familii tinere.

Construirea, reabilitarea, modernizarea, restaurarea cladirilor pentru servicii sociale multifuncționale și rezidențiale și dotarea acestora cu echipamente (camine de bătrâni, cantine sociale, centre de zi pentru tineri, centre pentru grupuri dezavantajate, copii abandonati etc.).

Dezvoltarea serviciilor sociale oferite persoanelor vârstnice (ajutor pentru menaj, consultanță administrativă și juridică, asistență medicală) mai ales în zonele cu populație îmbătrânită (municipiile Bălan și Băile Tușnad, municipiile Toplița și Miercurea Ciuc, comunele: Dârjiu, Sânmartin, Bilbor, Merești, Săcel, Tulgheș și Vărșag).

Reabilitarea și modernizarea scolilor, gradinitelor și campusurilor școlare/universitare din mediul urban și rural.

#### **Resursele umane**

Derularea unor programe de reconversie profesională și reintegrare pe piața muncii a șomerilor pe termen lung;

Consiliere gratuită pentru începerea unei activități independente sau inițierea unei afaceri, în scopul creșterii gradului de ocupare prin înființarea propriei afaceri.

Dezvoltarea de parteneriate între unitățile de învățământ și agenții economici care să faciliteze inserția proaspăt absolvenților pe piața muncii.

#### **Activități ale sectorului primar**

Creșterea capacității de producție a terenurilor prin aplicarea lucrărilor ameliorative

Diversificarea structurii vegetale și utilizarea fânețelor naturale la nivelul lor maxim de producție

Promovarea culturilor tradiționale (in, sfeclă de zahăr, cartofi) și a pluriactivității în agricultură.

Orientarea zootehniei către speciile autohtone, cu producții importante de carne (bovine și porcine); relansarea fermelor de păsări.

Ameliorarea sistemului de creștere și procesare a animalelor; implementarea normelor sanitar – veterinar din zootehnie.

#### **Activități ale sectorului secundar**

Crearea unor cicluri de dezvoltare în imobiliar pentru asigurarea unui flux continuu de lucrări de construcții:

- Diversificarea ofertei în domeniul construcțiilor, creșterea indicatorilor de performanță și a locurilor de muncă (Miercurea Ciuc, Gheorgheni, Odorheiu Secuiesc, Borsec, Băile Tușnad);

- Construirea de locuințe sociale pentru familiile cu venituri modeste și pentru familiile tinere; construirea de locuințe individuale în proprietate;

Promovarea construcțiilor de infrastructuri, complement al dezvoltării în imobiliar:

- Măsuri de stimulare, administrative și financiare, pentru investitorii străini și locali (Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Gheorgheni);

- Diversificarea modalităților de accesare a fondurilor naționale și europene nerambursabile (fonduri structurale) pentru construcții de infrastructuri;

## **Activități ale sectorului terțiar**

### **Servicii economice și sociale**

Diversificarea ofertei de servicii pentru mediul rural prin dezvoltarea centrelor de servire în localități urbane și extinderea serviciilor și rețelelor de informare/comunicație pentru clienți (Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Gheorgheni, Toplița, Cristuru Secuiesc);

Îmbunătățirea infrastructurii de servicii în scopul creșterii competitivității economice și reducerii costurilor acestora.

Restructurarea serviciilor publice pentru a face față schimbărilor.

### **Turism**

Promovarea investițiilor în mari unități de cazare; modernizarea și dezvoltarea amenajărilor și structurilor turistice existente la standarde actuale (Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Borsec, Băile Tușnad, Gheorgheni);

Dezvoltarea/renovarea structurilor de tratament și relaxare din localitățile cu resurse balneare: Miercurea Ciuc (Jigodin, Harghita Băi), Remetea (Băile Szeredai), Corund (Băile Dugaș, Băile Arcio), Sâncrăieni (Băile Madicea), Sântimbru (Băile Sântimbru – Pucioasa), Toplița (Băile Banffy), Lunca de Jos (Valea Întunecoasă), Cârța, Ciurmani, Cașin, Iacobeni, Plăieșii de Jos;

Mărirea duratei sejururilor în anotimpurile reci și de tranziție prin creșterea numărului de activități sportive, recreative și culturale.

Introducerea siturilor și monumentelor istorice protejate în pachete turistice specializate, precum și valorificarea turistică superioară a centrelor istorice ale localităților cu clădiri/ansambluri de patrimoniu;

Crearea unui sistem unitar de informare a turiștilor asupra atracțiilor, infrastructurii și itinerariilor turistice (Miercurea Ciuc, Șumuleu Ciuc, Lacu Roșu, Cheile Bicazului, Munții Harghita, Băile Tușnad, Lacu Sf. Ana, Corund, Lupeni, Praid, Odorheiu Secuiesc, Lăzarea, Dârju, Zetea).

Asigurarea unei accesibilități ridicate spre localitățile de interes turistic prin reabilitarea rețelei de drumuri locale, precum și realizarea unei rețele de piste pentru cicliști, în special în mediul rural.

Promovarea parteneriatelor public-privat și public-public.

## **Contextul supraterritorial**

Dezvoltarea cooperării dintre reședința județenă și localitățile din proximitate, în vederea întăririi rolului teritorial al acesteia și creării unui pol cu rol regional;

Întărirea cooperării dintre reședința județenă cu municipiile și alte unități administrative din zona sa de influență, în vederea creării unui sistem urban cu rol de echilibru în partea de est a regiunii.

Facilitarea realizării proiectelor de infrastructură majoră prin antrenarea factorilor implicați de pe traseele căilor de transport prevăzute în planurile de amenajare.

Crearea parteneriatului de dezvoltare între municipiul Miercurea Ciuc, municipiul Odorheiul Secuiesc și localitățile din aria lor de influență - formarea unui sistem urban cu rol și importanță regională

Întărirea rolului municipiilor în cadrul rețelei regionale de localități, pentru dezvoltarea structurilor economice și crearea de locuri de muncă;

Valorificarea resurselor turistice în plan regional printr-un turism durabil, care să protejeze aceste resurse și să confere un spor de identitate teritoriului zonal.

### ***Strategia Integrată de Turism a Județului Harghita pentru perioada 2020-2027***

Viziunea strategiei: județul Harghita va deveni una din cele mai importante destinații turistice din România, împreună cu județul Covasna, având la baza un turism activ și un ecoturism specific, dar și cu alte elemente complementare din zonă, precum: balneare, culturale, rurale.

Obiectivele strategice:

- Creșterea circulației turistice și în special al înnoptărilor în toate destinațiile din județ
- Creșterea efectelor de multiplicare ale turismului, economice și sociale, printr-o integrare locală cât mai profundă a fenomenului turistic
- Formarea unei imagini turistice differentiate și attractive, pentru județ sau pentru altă delimitare teritorială viabilă
- Dezvoltarea ecoturismului și a turismului activ, în toate dimensiunile sale de intervenție
- Dezvoltarea stațiunilor balneoclimaterice și montane: infrastructură, organizații, investiții de specialitate
- Diversificarea agroturismului

### ***Strategia Culturală a Județului Harghita până în 2030***

Obiectivele specifice ale strategiei:

- Realizarea unei infrastructuri culturale de bază de înaltă calitate, care poate fi utilizată în siguranță în fiecare zonă;
- Consolidarea rolului generator de valori al culturii religioase și bisericesti;
- Protejarea orientată a patrimoniului construit, creșterea numărului clădirilor patrimoniale, popularizarea patrimoniului construit;
- Elaborarea și realizarea de noi inițiative, în primul rând prin extinderea inovativă a ofertei culturale, ținând cont și de posibilitățile existente în turismul cultural;
- Organizarea zonală a infrastructurii culturale de bază, conform diviziunii teritoriale a muncii, având în vedere și localitățile din județele învecinate ca arii de atracție culturală;
- Intensificarea comunicării online și întărirea elementelor de imagine ale evenimentelor și activităților de interes local, zonal, județean sau, după caz, internațional, și consolidarea reputației artistice a județului prin diferite programe de bursă;
- Consolidarea rolului profesional al muzeelor, în primul rând prin susținerea activităților de restaurare, de arheologie și de pedagogie muzeală;
- Îmbunătățirea accesului la cultură a locuitorilor din mediul rural, în primul rând prin deplasarea în sate a diferitelor spectacole din municipiile;

- Vitalizarea rețelei de biblioteci prin sprijinul profesional al bibliotecii județene și prin creșterea fondului de cărți, la nivel județean.

### **Strategia de sport a județului 2010-2021**

Viziunea generală a strategiei: datorită activizării vieții sportive prin dezvoltarea calitativă a sportului de performanță și al sportului de masă va crește proporția populației județene care practică activități sportive, iar sportul va contribui la îmbunătățirea renumelui internațional al Ținutului Secuiesc și la creșterea nivelului de trai al populației.

Obiective:

- Îmbunătățirea stării generale de sănătate și creșterea nivelului de trai a populației din județ
- Ocrotirea tradițiilor sportive prin intensificarea identității și dezvoltarea vieții sportive din județ
- Valorificarea economică și turistică a potențialului sportiv din județ
- Promovarea renumelui județului prin sprijinirea sportului de performanță și prin participarea la competiții naționale și internaționale

### **Strategia de Dezvoltare Rurală a Județului Harghita pe perioada 2021-2030**

Obiectivul general: *Aplicarea principiului general pentru următoarea perioadă de programare la nivel județean, adică DEZVOLTĂRII CENTRATE PE OM, pentru creșterea calității vieții prin valorificarea resurselor naturale și umane existente, reducând efectele negative asupra mediului și clima, respectiv prin creșterea responsabilității sociale în mediul rural.*

Obiective specifice:

1. Gestionarea prudentă a resurselor naturale existente, specifice fiecărei zone, în scopul reducerii impactului negativ asupra mediului, consolidarea veniturilor în cazul fermelor mici și de semi-subsistență
2. Crearea locurilor de muncă în zone rurale fără acces la piața muncii din municipii, prin industrializare
3. Creșterea nivelului și volumului de servicii pentru populația în sate, respectiv pentru întreprinzători și fermieri rurale
4. Ameliorarea calității în cazul serviciilor și utilităților publice, respectiv în cazul infrastructurii publice
5. Fondul forestier trebuie să contribuie la creșterea veniturilor populației la nivel local, inclusiv prin crearea locurilor de muncă și valorificarea materialului lemnos în mod eficient, respectiv prin externalizări pozitive pentru calitatea vieții, turism, sănătate și cultură
6. Creșterea atractivității zonelor rurale pentru tineri aflați în străinătate sau în alte regiuni ale țării pentru studii sau muncă, prin identificarea nevoilor specifice ale acestora, și crearea unui sistem de sprijin pentru persoanele vizate
7. Combaterea sărăciei prin aplicarea măsurilor active pentru ameliorarea perspectivelor de viață și de carieră pentru persoane din comunități și așezări cu fenomene de sărăcie ridicate
8. Creșterea calității vieții prin servicii culturale și sportive

#### 1.3.5. Strategii relevante la nivel local

### **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Miercurea-Ciuc 2016-2025**

Obiectivul general a versiunii precedente a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană Durabilă pentru Municipiul Miercurea-Ciuc, realizată pentru perioada 2016-2025, era de a realiza un municipiu competitiv, care se dezvoltă dinamic, eco-conștient, care își exercită atractivitatea prin mediul său de calitate, prin instituții remarcabile, prin oportunități economice, prin populația cu studii superioare, și cu

familii, de asemenea, se vizează un municipiu atractiv investițiilor interesați de condiții optime de funcționare, investiții cu multe locuri de muncă noi și, nu în ultimul rând, întreprinderilor.

Documentul precedent reprezintă punctul de plecare pentru prezenta Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană, care continuă sinergia de proiecte și obiective propuse anterior, completându-le cu viziunea strategică adaptată la realitățile globale pentru perioada 2021-2030.

### ***Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Miercurea-Ciuc 2016-2025***

Obiectivele de bază ale planului de mobilitate urbană durabilă au fost formulate pe baza nevoilor locuitorilor, conturate prin chestionarele și consultațiile publice cu factorii-cheie.

Punctele cheie ale viziunii sunt:

- Miercurea Ciuc își va păstra caracterul compact, distanțele mici, existente se vor păstra;
- Modalitățile traficului pietonal se vor dezvolta, nevoile copiilor, a celor în vârstă și a celor cu copii mici sunt îndeplinite;
- sunt dominante modurile de trafic sustenabile;
- fiecare pătura socială și grup de vârstă are la dispoziție soluții armonice, comode de acces.

Obiective strategice:

- Mobilitate urbană accesibilă
- Trafic sigur și predictibil

### ***PAED Miercurea Ciuc (2020)***

Obiective și Ținte:

Ținta de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru Miercurea Ciuc este de 25% până în anul 2020. Anul de referință pentru IRE CO<sub>2</sub> și pentru PAED a fost stabilit anul 2012, an pentru care au fost disponibile date privind consumurile energetice în Miercurea Ciuc. Conform angajamentului pe baza căruia Miercurea Ciuc a aderat la Convenția Primarilor, obiectivul UE stabilit pentru anul 2020 trebuie depășit, ținta de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> fiind de cel puțin 20% pe teritoriul administrat, prin punerea în aplicare a PAED.

Următoarele obiective au fost stabilite pentru atingerea unui procent de reducere al emisiilor CO<sub>2</sub> de minim 25% :

- Modernizarea furnizării energiei termice și electrice în sistem centralizat prin sistem de cogenerarea
- Creșterea eficienței energetice a sistemului de iluminat public
- Reducerea utilizării mașinilor și promovarea mijloacelor alternative de transport
- Promovarea unui comportament responsabil în rândul populației privind eficiența energetică
- Creșterea eficienței energetice a locuințelor și a clădirilor publice

Angajamentele pe termen lung sunt:

- realizarea investițiilor necesare și atingerea cotei de 50% de performanță a sistemului centralizat de alimentare cu energie termică,
- reconectarea majorității blocurilor și clădirilor publice la sistemul centralizat,
- monitorizarea execuțiilor și rezultatelor obținute,
- implementarea unei atitudini durabile față de mobilitate inteligentă și consum economic de energie,
- respectiv substituirea utilizării mașinilor în municipiu cu utilizarea bicicletelor într-un procent de aproximativ 15%

## 1.4. Procesul de consultare și implicare a factorilor interesați

Creșterea transparenței și implicarea cetățenilor în procesul de luare a deciziilor publice reprezintă un element fundamental al bune guvernări, iar România și-a asumat acest angajament prin semnarea Pactului pentru o guvernare deschisă și a unei serii de documente legislative. Pe lângă obligația de a informa cetățenii cu privire la deciziile administrative, este necesar să se dezvolte o cultură a dialogului și a consultării cu cetățenii, ale cărei rezultate trebuie să fie încorporate în deciziile care afectează dezvoltarea comunității.

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare și monitorizarea orientărilor și priorităților de dezvoltare ale municipiului lor este, de asemenea, esențială pentru o relație de lucru eficientă între administrație și cetățeni. Cu cât cetățenii sunt mai implicați în viața municipiului lor, cu atât acesta va deveni mai atractiv, mai competitiv și mai dezvoltat.

O comunitate angajată se bazează pe încredere. La nivel național, implicarea cetățenilor în deciziile administrative și vizibilitatea documentelor de strategie locală sunt scăzute, motiv pentru care se recomandă măsuri de îmbunătățire a comunicării și a deschiderii din partea administrațiilor locale. Simpla încurajare a participării active nu este o strategie eficientă pe termen lung, dacă nu este urmată de dovezi de analiză și integrare a propunerilor.

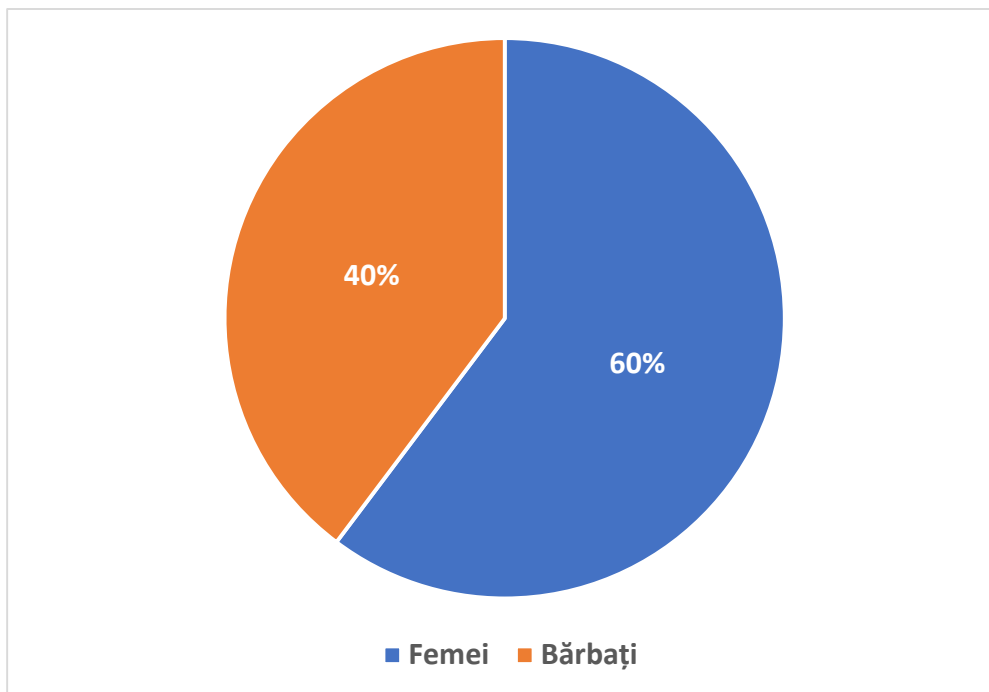
Următoarele tehnici au fost folosite pentru a asigura participarea activă la elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbana a municipiului Miercurea Ciuc: cercetarea opiniei publice prin chestionar (în format tipărit și online), discuții de grup și consultări tematice.

### 1.4.1. Cercetarea opiniei publice

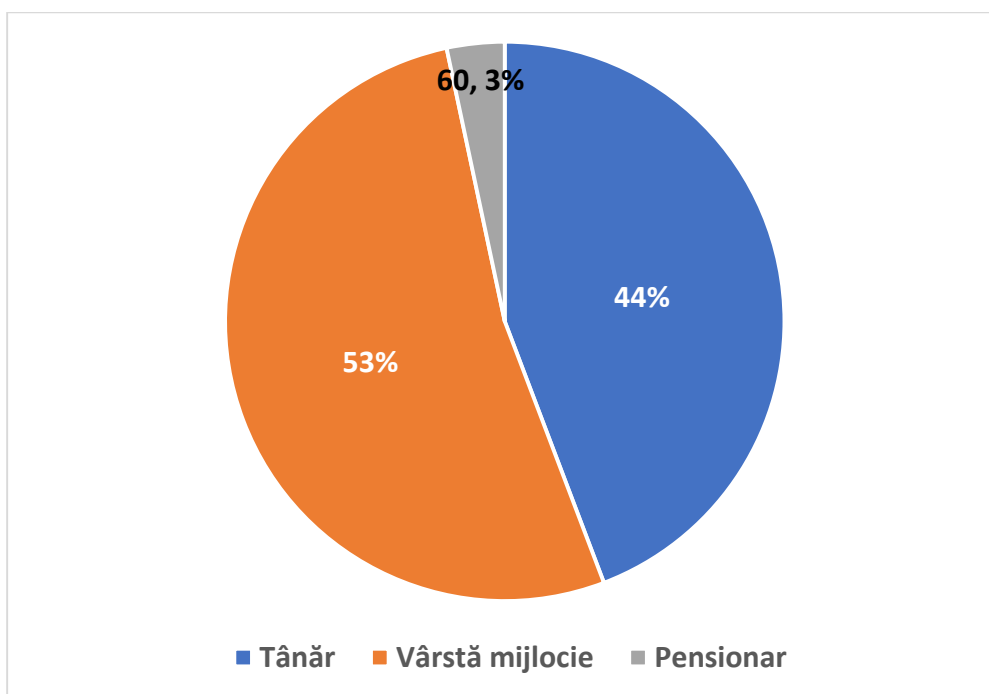
În elaborarea strategiei de dezvoltare a Municipiului Miercurea Ciuc pentru perioada 2022-2030, ne-am propus să colectăm opiniile populației și să le încorporăm în documentul de strategie. În acest scop, a fost elaborat un chestionar bilingv, care putea fi completat atât în format tipărit, cât și online. Cu toate acestea, constrângerile legate de situația epidemică au redus semnificativ posibilitatea de a completa chestionarul pe suport de hârtie. Este important de subliniat faptul că publicul-țintă al sondajului nu s-a limitat exclusiv la rezidenții din interiorul limitelor administrative ale orașului. În ceea ce privește bazinul hidrografic, accentul pe legătura urban-rural este evident în cazul municipiilor învecinate, dar, datorită rolului de centru județean, are impact asupra tuturor localităților din zona.

În ciuda dificultăților ridicate de situația epidemiologică, au fost completate și prelucrate în total 1807 chestionare. Graficele de mai jos prezintă distribuția pe sexe și vârste a celor care au completat chestionarele.



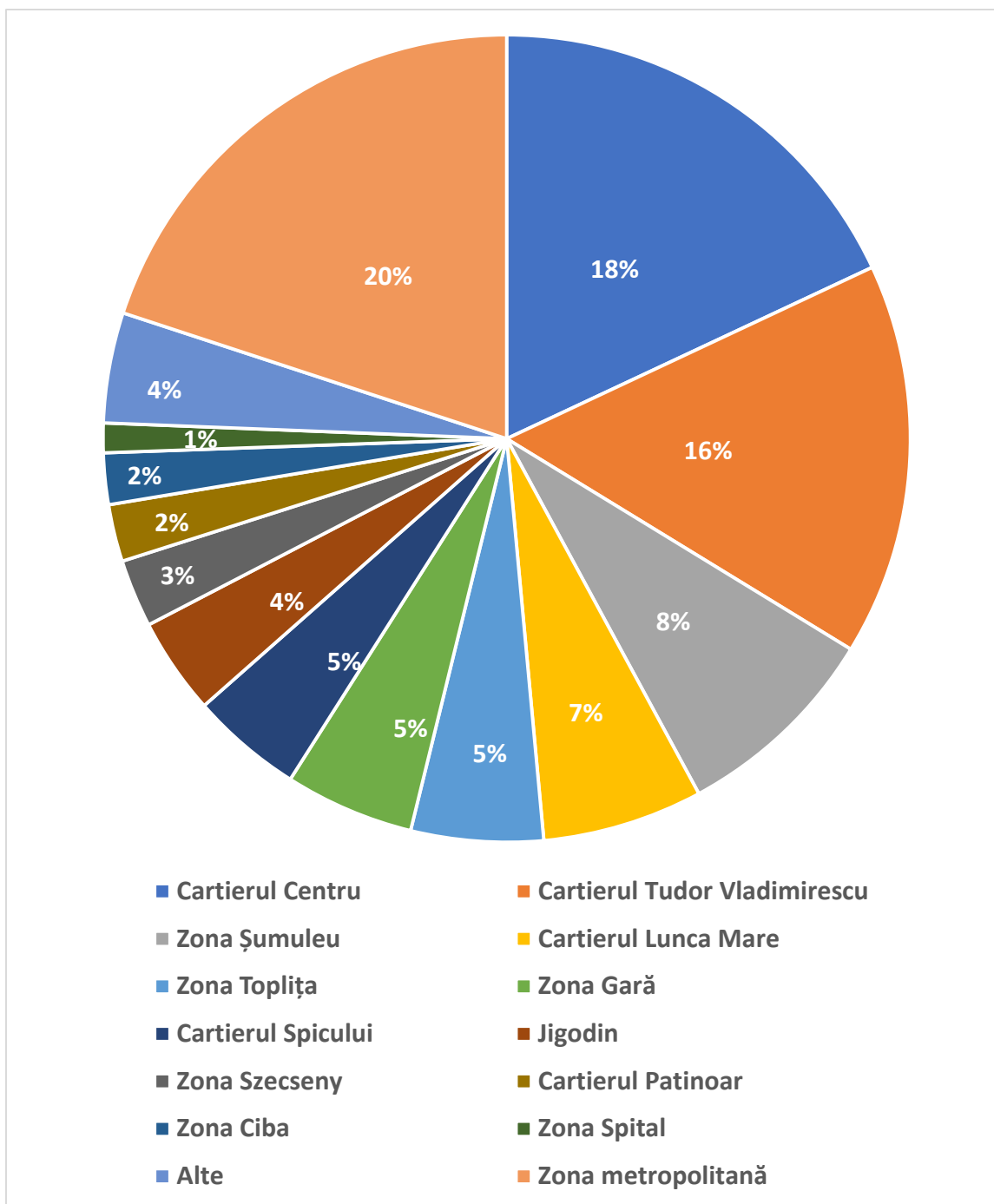


Sursă: cercetare proprie 2021-2022



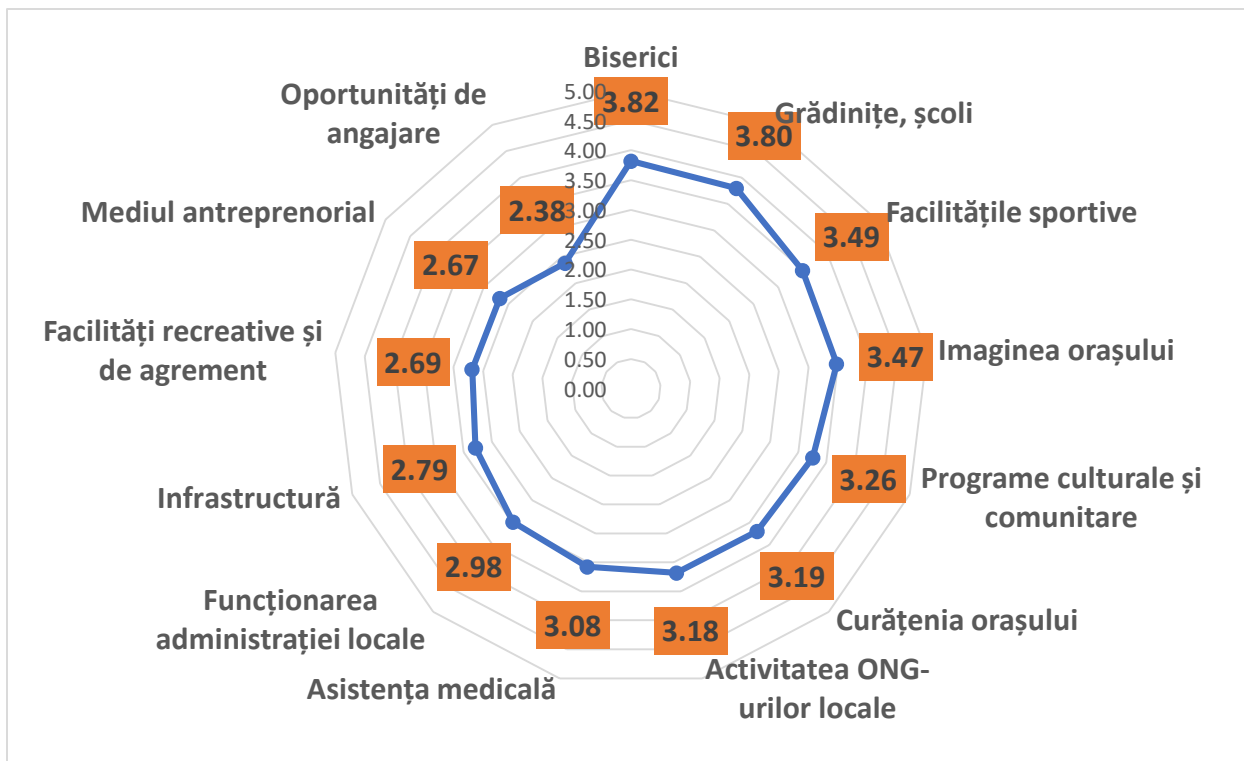
Sursă: cercetare proprie 2021-2022

Așa cum am menționat anterior, chestionarul nu a fost adresat doar locuitorilor din Miercurea Ciuc, ci și tuturor localităților care fac parte din zona metropolitană. În același timp, chestionarul a oferit, de asemenea, locuitorilor posibilitatea de a indica partea municipiului în care locuiesc, pentru a putea examina comentariile și observațiile privind deficiențele și îmbunătățirile din acest punct de vedere. Următoarea figură prezintă defalcarea chestionarelor completate în funcție de locul de reședință.



Sursă: cercetare proprie 2021-2022

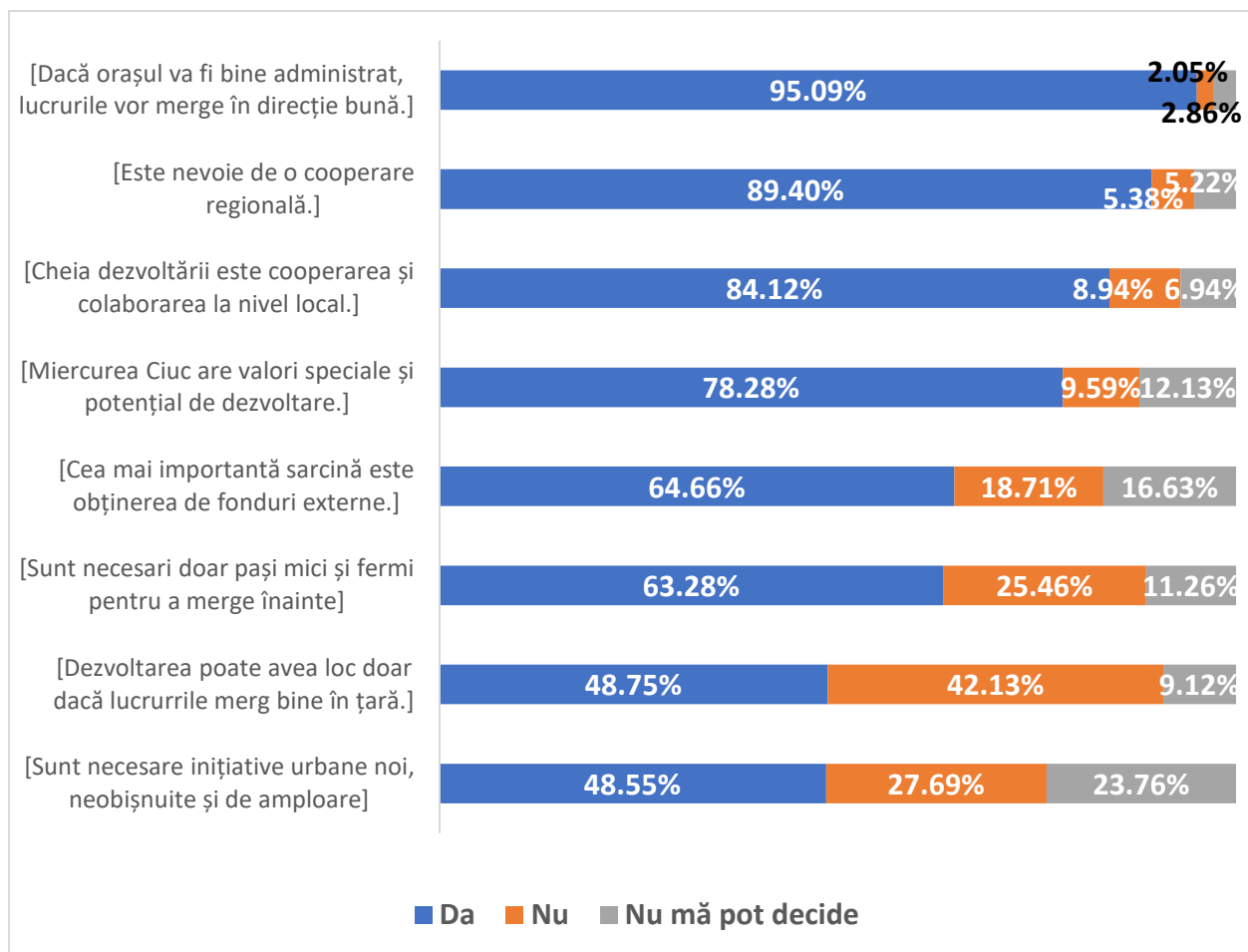
În cadrul chestionarului, am considerat important să evaluăm nivelul de satisfacție al populației din mai multe zone care vor fi afectate de propunerile de dezvoltare ale actualei strategii. În special, am vrut să aflăm ce părere are populația în cauză despre aceste programe, servicii sau bunuri, pentru a le putea încorpora în documentul de strategie atunci când se stabilesc prioritățile propunerilor de dezvoltare. Rezultatele sunt prezentate în tabelul de mai jos.



Sursă: cercetare proprie 2021-2022

Respondenții au fost rugați să își evalueze nivelul de satisfacție pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind cel mai puțin satisfăcut și 5 fiind complet satisfăcut. Scorurile din tabelul de mai sus au fost calculate ca medie a răspunsurilor la fiecare întrebare.

În chestionarul bilingv, disponibil în format tipărit și online, respondenții au avut, de asemenea, posibilitatea de a evalua afirmațiile legate de dezvoltarea locală. Scopul acestei părți a chestionarului a fost de a colecta date privind tipurile de practici de dezvoltare pe care le susțin locuitorii și abordările politice de dezvoltare pe care le preferă. Datele din acest set de întrebări sunt prezentate în tabelul de mai jos.



Sursă: cercetare proprie 2021-2022

În elaborarea unei strategii de dezvoltare integrată, ar trebui să se pună accentul pe cartografierea resurselor locale și, în același timp, pe identificarea lacunelor. Chestionarul a oferit respondenților posibilitatea de a identifica ceea ce ei consideră a fi punctele tari ale orașului Miercurea Ciuc care ar putea fi folosite ca resurse în programele de dezvoltare locală și de a enumera lacunele care ar trebui abordate în perioada următoare. Tabelul de mai jos enumeră resursele și deficiențele menționate în chestionar și cuantifică numărul de ori în care acestea au fost menționate.

Valori și probleme de dezvoltare locală			
Valori	Numărul de menționări	Probleme	Numărul de menționări
Valori naturale	595	Transport și parcare	540
Patrimoniul construit	553	Situația romilor	202
Valori turistice	437	Reabilitare urbană	109
Valori culturale	179	Lipsa locurilor de muncă	78
Alte	44	Siguranța publică	54
		Situația tinerilor	43

În timpul pregătirii strategiei pentru municipiul Miercurea-Ciuc, o atenție deosebită a fost acordată organizării de întâlniri tematice. Ca urmare a acestui proces, am reușit să organizăm o serie de întâlniri cu antreprenori locali, reprezentanți ai tinerilor din zonă și lideri ai altor organizații locale. Rezultatele acestor reuniuni au fost următoarele:

- Programele de transport și de parcare ar trebui să fie cu siguranță o prioritate în viitoarele planuri de dezvoltare a municipiului;

- Ar trebui consolidat dialogul dintre conducerea municipiului și antreprenori;
- Este necesară dezvoltarea în continuare a vieții culturale locale;
- Este necesară extinderea și diversificarea subvențiilor pentru sport;
- Există o nevoie tot mai mare de a organiza programe orientate pe generații (tineri, vârstnici, familii tinere);
- Extinderea listei de programe de conservare a naturii;
- Trebuie să se acorde prioritate sprijinirii întreprinderilor care atrag forța de muncă locală și atragerii de noi investitori;
- Există o nevoie tot mai mare de a dezvolta și de a gestiona o serie de servicii sociale;
- Comunicarea și dialogul regulat între diferite instituții și organizații sunt foarte importante pentru planificarea și implementarea eficientă a problemelor de dezvoltare locală.

#### 1.4.2. Consultarea publică

Strategiile de dezvoltare locală nu mai pot fi elaborate fără consultare publică. Această etapă de consultare între administrația locală, diferitele instituții și organizații locale și publicul larg este necesară din mai multe motive:

- populația municipiului, instituțiile și organizațiile sale au posibilitatea de a avea un cuvânt important de spus cu privire la programele cuprinse în planurile de dezvoltare municipale;
- posibilitatea de a dezvolta programe de cooperare între diferite organizații și instituții;
- cunoașterea diferitelor programe de dezvoltare sporește considerabil capacitatea de planificare pentru viitor, ceea ce este important nu numai pentru instituțiile și organizațiile care operează în municipalitatea respectivă, ci și pentru populație,
- este posibil să se coordoneze programele de dezvoltare între municipalitățile din zonă și, acolo unde este posibil, să se aplice pentru finanțare comună.

În faza de consultare publică, documentul, care a fost supus dezbaterii publice în limbile română și maghiară, a fost nu numai promovat în rândul organizațiilor și instituțiilor locale și al populației, ci și distribuit în comunele care fac parte din zona metropolitană. Documentul pentru consultare publică a fost publicat în limbile română și maghiară pe site-ul municipiului. Consultarea publică a fost anunțată sub forma unei conferințe de presă la care au fost invitați reprezentanți ai presei scrise și electronice locale. De asemenea, am sensibilizat publicul cu privire la oportunitatea consultării publice prin mai multe postări pe Facebook. Documentul bilingv al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului Miercurea Ciuc a fost trimis pentru consultare publică prin e-mail mai multor instituții și organizații regionale.

## SECȚIUNEA 2: ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE ȘI CONTEXTUL URBAN

### 2.1. Profil socio-demografic

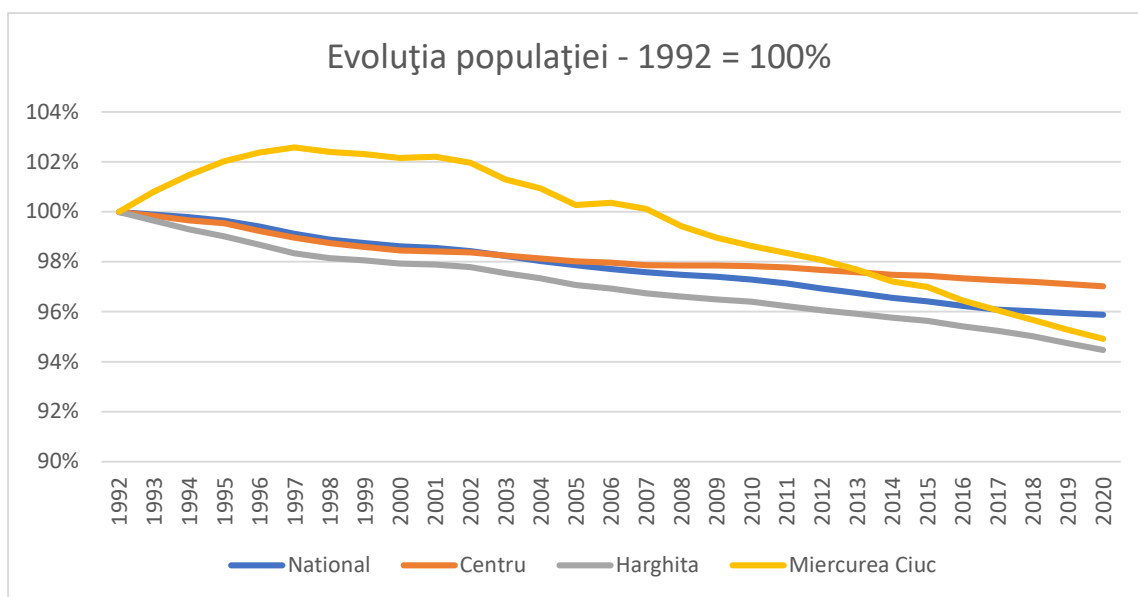
Conform datelor recensământului din 2011, populația actuală a municipiului Miercurea Ciuc este de 38966 de locuitori, ceea ce înseamnă o scădere de 8% față de 2002. Proporția sexelor s-a schimbat în favoarea femeilor 51,79%, respectiv 48,21%.

Sex	2002		2011	
	Numărul populației	Structura %	Numărul populației	Structura %
Total	42029	100,00%	38966	100,00%
Masculin	20375	48,48%	18784	48,21%
Feminin	21654	51,52%	20182	51,79%

Sursa: INS RPL

Pe baza datelor Institutului de statistică putem urmări evoluția populației municipiului până în 2020, comparându-le cu cele din 1992. Pe figura următoare acest indiciu prezintă nivelul național, regional, județean și orășean. În mod evident, scăderea populației corespunde cu procesele naționale, dar este o scădere pe nivel județean este mai accentuată (-5,53%), iar scăderea pe nivel de regiune este mai lentă (-2,97%) față de media pe țară (-4,11%). Din aceste date statistice putem deduce că există o puternică tendință migratoare la nivel municipal-zonal, iar zonele urbane își completează populația scăzută din împrejurimi.

Trebuie să mai amintim, legat de Miercurea Ciuc, că institutul statistic (care diferă în sens ascendent față de datele recensământului pentru că acesta conține și informații referitoare la locuitorii cu vizele de flotant și nu figurează în mod oficial datele referitoare la cei plecați recent) a avut în evidențe până în 2007 o populație mai mare față de 1992 (în opoziție cu datele permanent scăzânde la nivel național), dar de fapt până în 1997 s-a observat o creștere a populației, după care se simte o scădere semnificativă, și până astăzi a dispărut acel surplus calculat față de celelalte teritorii ale țării, scăderea fiind 5,07%.

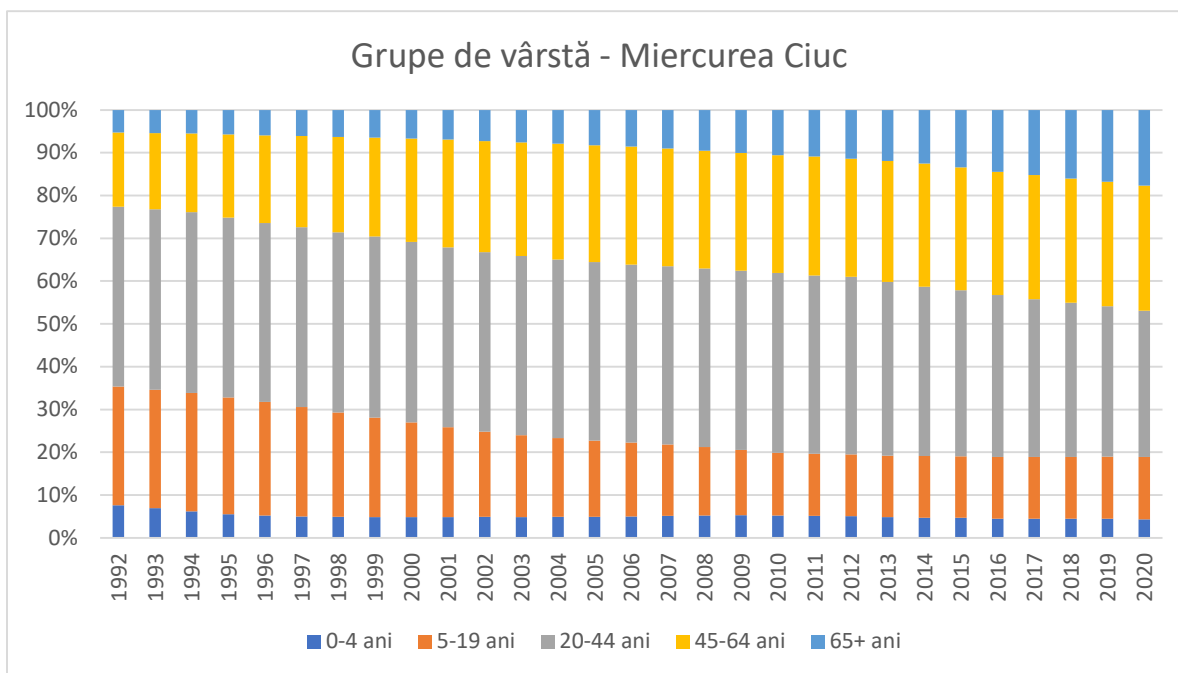


Sursa: INS TEMPO

Figura următoare cu evoluția proporției grupelor de vârstă este elocventă, arătând în mod clar îmbătrânirea demografică. Crește în mod permanent numărul persoanelor cu vârste între 45-64 ani (de la

17,39% la 29,24%) și de peste 65 de ani (de la 5,25% la 17,65%), și paralel cu acest fenomen, scade numărul populației tinere (proportția celor cu vârste între 20-44 ani de la 41,98% la 34,22%, între 5-19 ani de la 27,8% la jumătate, adică la 14,56%, iar cei mai tineri de la 7,58 la 4,33%). Deci, se poate observa scăderea drastică a populației tinere, ceea ce prefigurează scăderea întregii populații a municipiului, cât și reducerea economiei, căci acești întreprinzători potențiali vor lipsi din viața municipiului peste 5-10 ani.

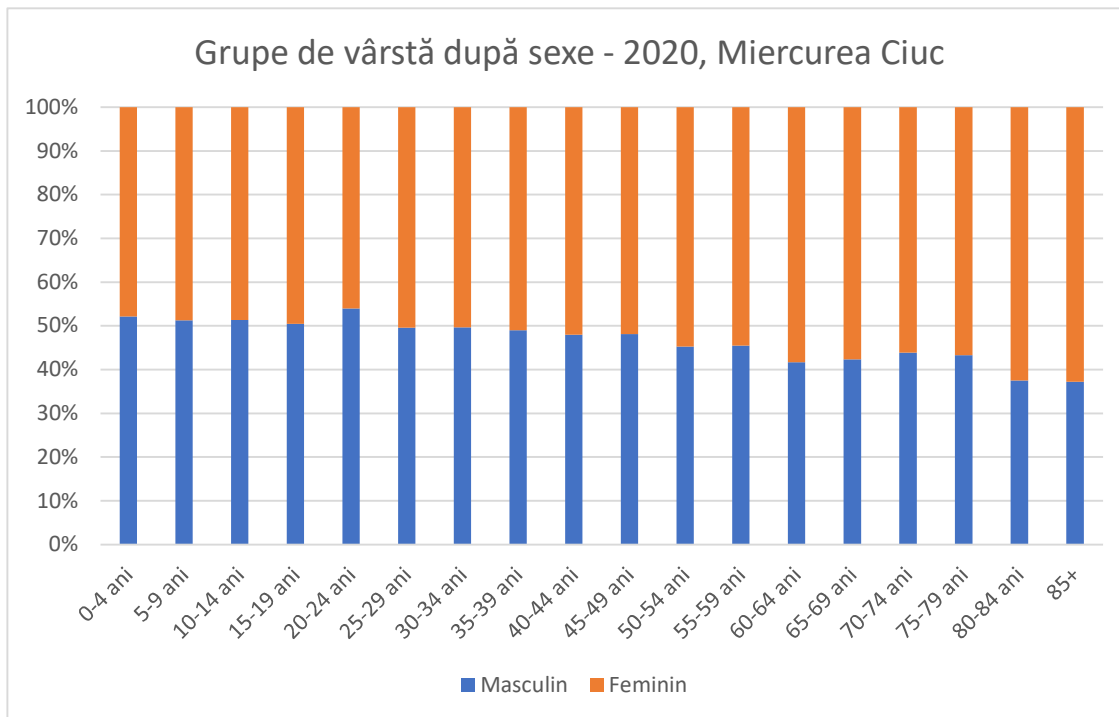
Strategia de dezvoltare durabilă a municipiului trebuie să țină cont de tendințele negative, cum ar fi scăderea populației, migrația, îmbătrânirea demografică, segregarea, de aceea este nevoie de creșterea atractivității municipiului (păstrarea și aducerea acasă a tinerilor), dar nu trebuie uitate nici provocările care reies din situația actuală, cum ar fi dezvoltarea sistemului de servicii sociale destinate bătrânilor, eficientizarea relațiilor cu localitățile din preajmă, cât și integrarea socială.



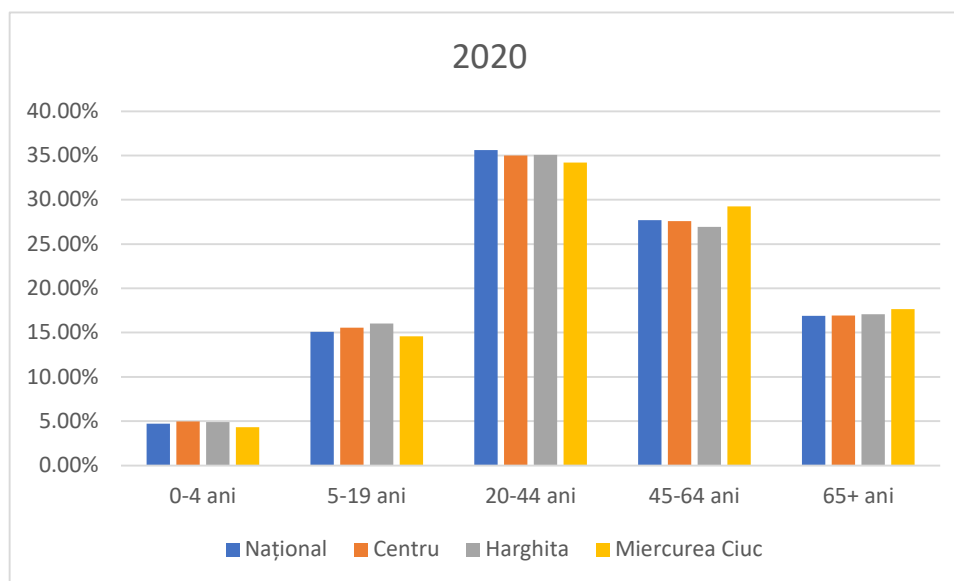
Sursa: INS TEMPO

În continuare, vom nuanța fenomenele generale tratate mai sus, pe baza mai multor aspecte, încercând să depistăm rolul factorilor care contribuie la scăderea populației.

Figura de mai jos arată proporția dintre sexe pe baza datelor INS Tempo din 2020, excedentul care apare la naștere în cazul bărbaților (52-48%) se va inversa la populația de peste 40 de ani și până la vârsta de 80 de ani sunt mai numeroase persoanele de sex feminin (63-37%), decât cele de sex masculin. Acest fapt se datorează și vârstei medii mai mici a bărbaților.



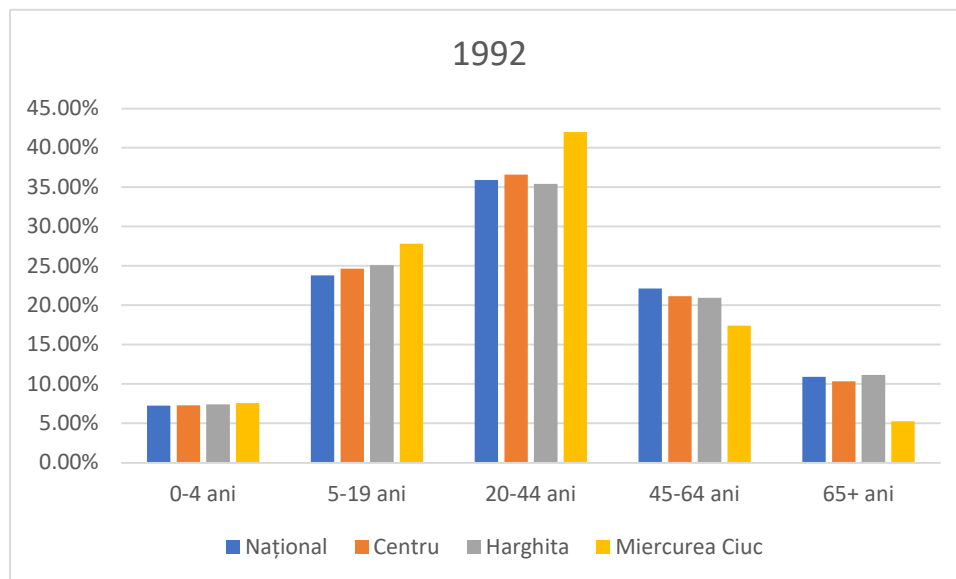
Ne-a interesat situarea municipiului Miercurea Ciuc din punctul de vedere al grupelor de vârstă comparativ cu nivelul național, aceste date vor fi prezentate pe figurile de mai jos. În anul 2015 se poate observa o deviere semnificativă la grupele de vârstă de 5-19 ani și la cei peste 45 de ani: lipsesc tinerii din Miercurea Ciuc în proporție mai mare, decât la nivel județean, regional și național, însă populația între 45-64 ani este mai mare, așa cum și proporția vârstnicilor (65+).



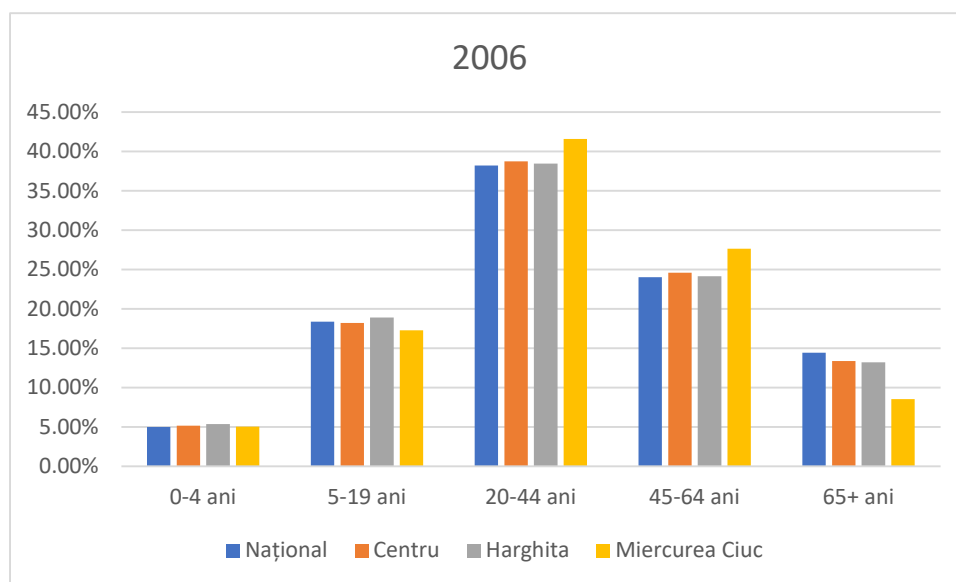
Dacă suntem interesați de schimbările de structură în cadrul grupelor de vârstă din municipiu în ultimii 25-30 de ani față de situația din țară, pe baza celor două diagrame de mai jos care putem afirma că la începutul anilor '90 municipiul Miercurea Ciuc a avut o populație relativ tânără în țară, proporția celor între 5-45 de ani depășind semnificativ (cu 2-6%) valoarea medie din România.



În cadrul copiilor mici (0-4 ani) această diferență deja nu a existat, prefigurând schimbarea semnificativă a structurii demografice. Pe graficul referitor la situația din 2006 se observă că proporția mică a copiilor a ajuns la un grup de vârstă superior, cei cu vârsta între 5-19 ani sunt mai puțini cu maim ult de 1%, decât media națională. Se poate constata, că procesele demografice nefavorabile au început în preajma căderii regimului comunist, iar lipsa tinerilor se datorează și acestui fapt.



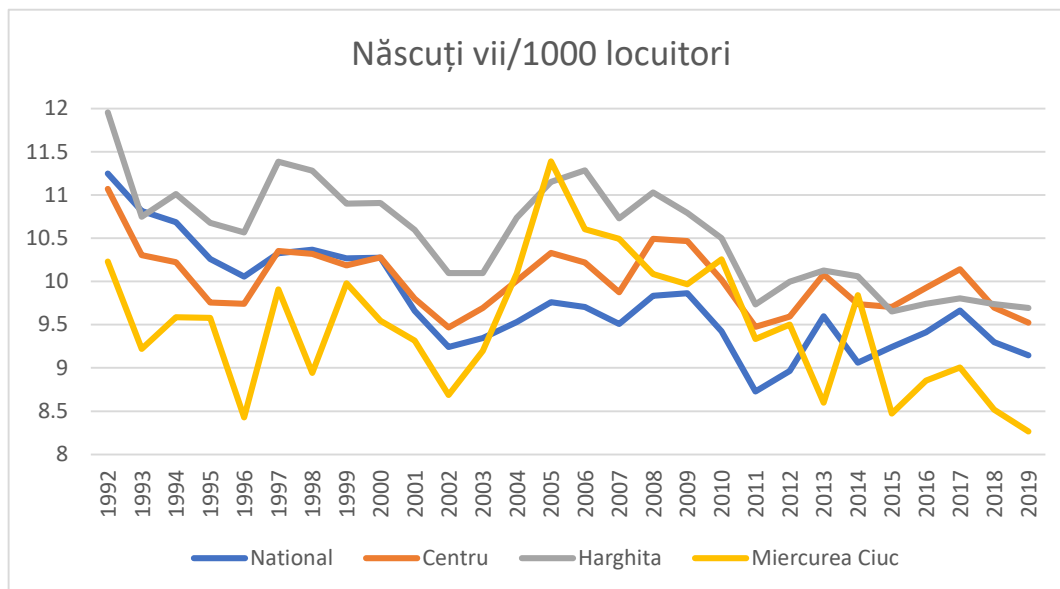
Sursa: INS TEMPO



Sursa: INS TEMPO

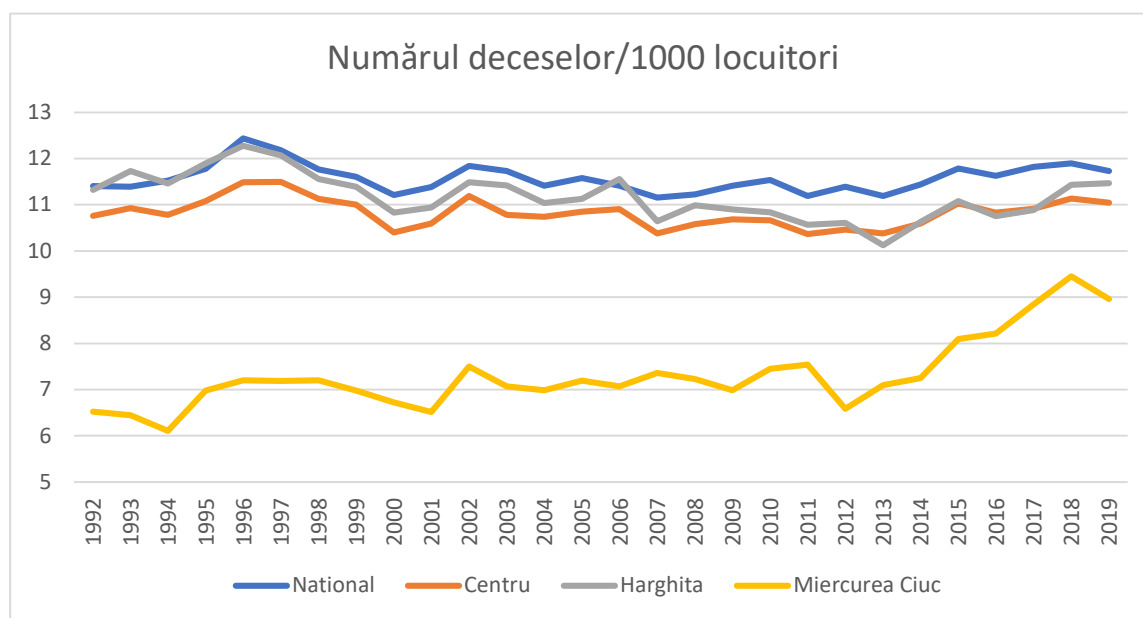
Scăderea populației poate avea două cauze majore. Pe de o parte, diferența negativă între numărul nașterilor vii și cel al deceselor (rata sporului natural), iar, pe de altă parte, soldul migrator negativ. Pentru a ajunge la cauzele mai profunde ale fenomenului, am analizat numărul nașterilor vii la o mie de locuitori începând cu anul 1992 (vezi figura de mai jos). Pe baza acestor date, valorile din Miercurea Ciuc erau mult mai scăzute chiar la începutul acestei perioade (10,23 de nașteri/mia de locuitori), valori ce au scăzut în continuare. Valoarea negativă minimă a fost înregistrată în 1996, cu 8,42 copii născuți/o mie de locuitori.

O evoluție pozitivă constituie faptul că după 2004 numărul nașterilor a depășit media națională. Trebuie menționat însă, că raportat la județul Harghita, valorile acestea sunt peste media pe țară, ceea ce duce și la ameliorarea datelor statistice din municipiu.



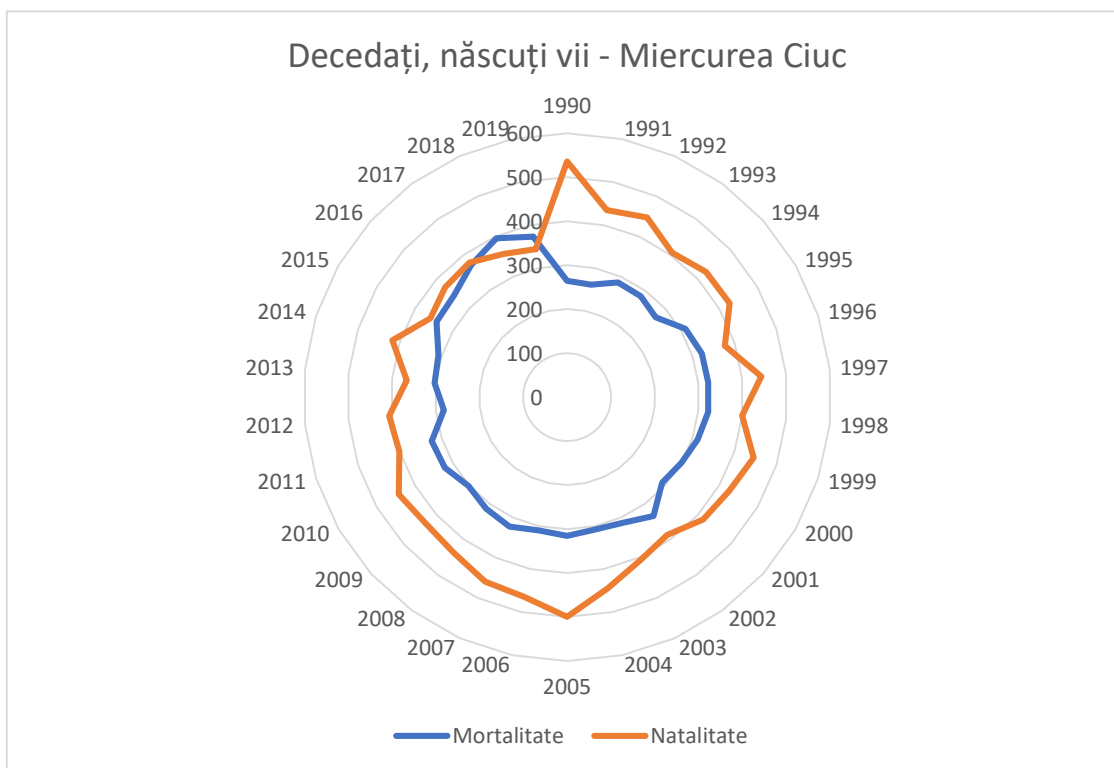
*Sursa: INS TEMPO*

În ceea ce privește rata de mortalitate, aceasta este mult mai mică, decât media națională, raportată la 1000 de persoane (în 2019 8,96 în timp ce la nivel național era de 11,72) și s-a păstrat pe toată perioada menționată. Astfel, pe baza datelor statistice, în Miercurea Ciuc media deceselor este mai mică cu 4 persoane la 1000 de locuitori. Acest fapt este specific municipiului Miercurea Ciuc, și poate avea drept explicație faptul că se observă o tendință de reîntoarcere în satul natal a populației în vârstă, acolo intervenind și decesul lor, acesta fiind înregistrat ca atare în statisticile respective.



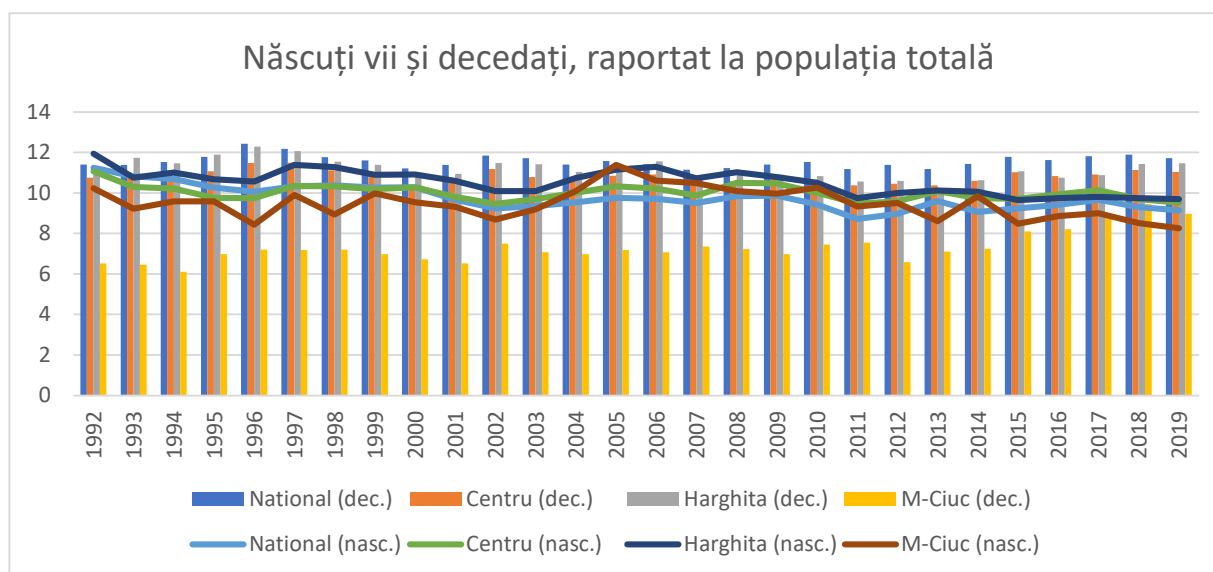
*Sursa: INS TEMPO*

Pe figura de mai jos am analizat paralel rata nașterilor și a deceselor în perioada 1990-2019, putând urmări numărul mai mare de nașteri față de decese. Din 2004 se observă o scădere sistematică a numărului de nașteri. În anii 2018 și 2019 rata mortalității a depășit rata de natalitate.



Sursa: INS TEMPO

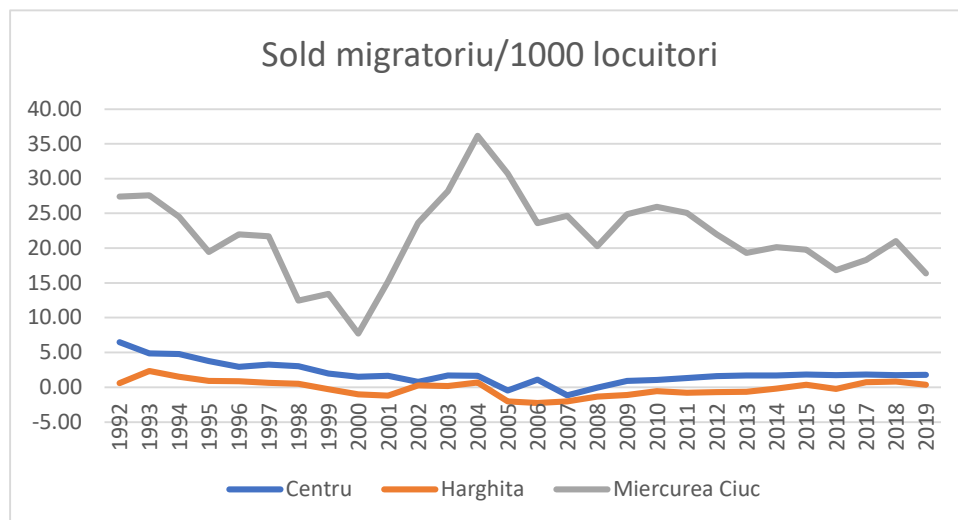
Analizând mai departe, pe figura de mai jos am totalizat nașterile (linie) și decesele (coloană) raportate la o mie de locuitori, comparând cu ratele județene, regionale și naționale. În timp ce la celelalte niveluri numărul deceselor a depășit cel al nașterilor în toate perioadele studiate, în Miercurea Ciuc s-a observat că această proporție era tocmai inversă. Din câte se poate observa, până în momentul de față municipiul nu asigură confort într-o măsură care să poată însemna o reală alternativă pentru persoanele în vârstă, față de avantajele financiare ale locuințelor din mediul rural.



Sursa: INS TEMPO

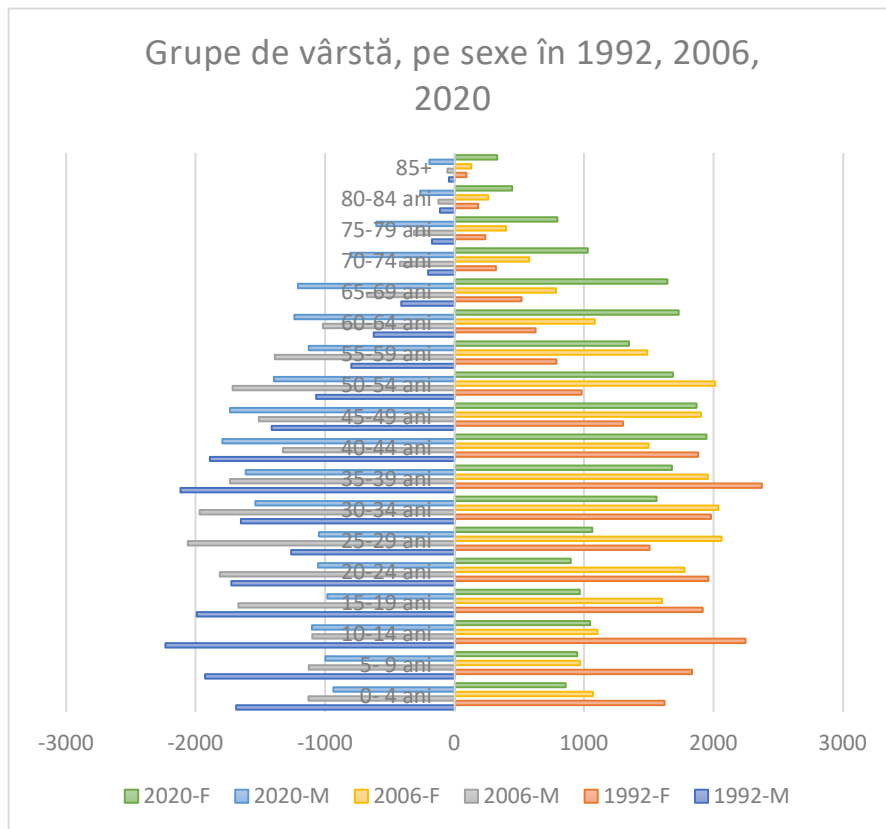
Cealaltă cauză a scăderii populației este migrația, rata acesteia fiind de 15 ori mai mare decât cea județeană sau regională. Pe figura următoare am arătat soldul migrator (stabiliri de reședință minus plecări cu reședință raportat la o mie de locuitori) al municipiului în comparație cu cel al județului Harghita și

al Regiunii de Dezvoltare Centru, raportat la o mie de locuitori. Din 1992 în toți acești ani valoarea a fost ridicată, doar proporția s-a schimbat. Valul migrațional din anii '90 a fost urmat de o migrație și mai semnificativă la începutul lui 2000 (punctul maxim fiind în 2004: 36 de capete din o mie de locuitori), apoi după apariția crizei (după 2008) a apărut un nou val de stabiliri de reședință în municipiu, ceea ce se pare că în momentul de față este mai moderat (16 capete din o mie de locuitori). Nivelul crescut a soldului migratoriu față de cel județean și regional, accentuează faptul că Miercurea Ciuc este un municipiu magnet.



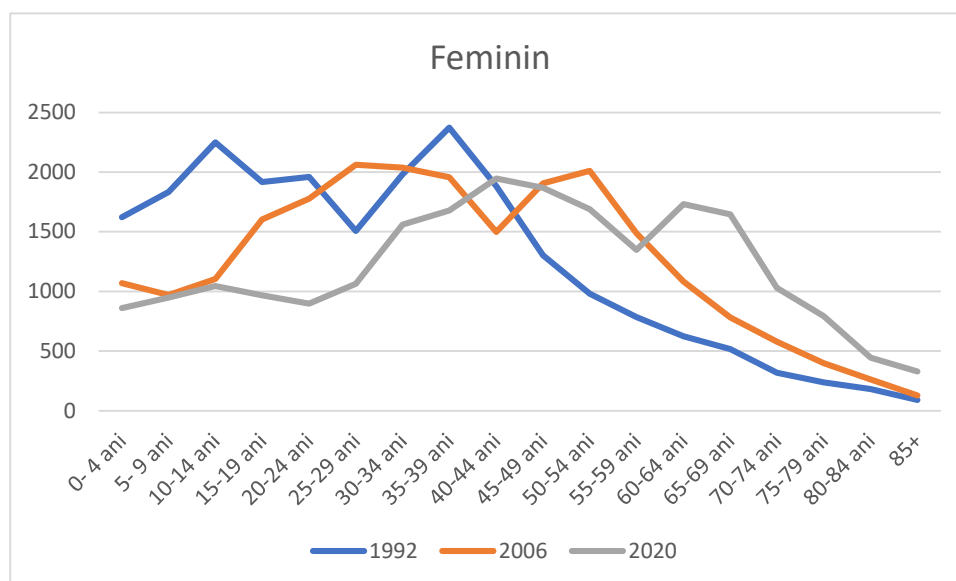
Sursa: INS TEMPO

La sfârșitul studiului nostru demografic am comparat piramida vârstelor municipiului din 1992, 2006 și 2020 pe baza datelor demografice oficiale ale institutului de statistică (date conform domiciliului stabil la data de 1 ianuarie). Această piramidă arată imaginea unei societăți în curs de îmbătrânire, amintit mai înainte, ca un arbore cu un trunchi subțiat și cu o coroană lărgită. Lărgirea se face la amândouă sexe peste 45 de ani, dar este interesant că în 2006 populația cu vârsta cuprinsă între 25-29 de ani era mai mare la număr ca înainte (1992) sau după această perioadă. Scăderea celor cu vârsta activă (20-35 ani) a apărut numai în ultima perioadă. Ca urmare a acestui aspect a scăzut semnificativ și numărul de copii.

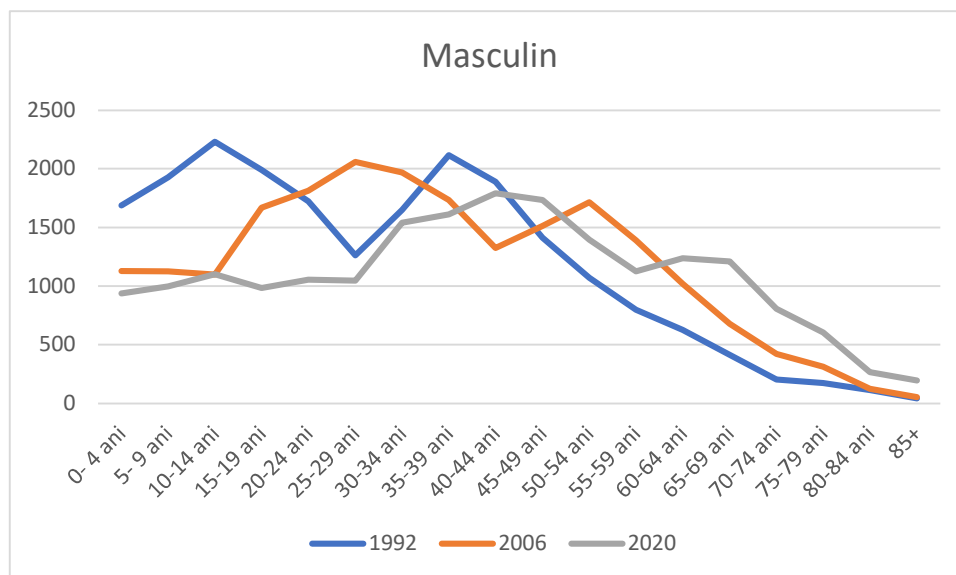


Sursa: INS TEMPO

Este ilustrat separat evoluția grupelor de vârstă în cei trei ani studiați. Cele două diagrame comparativă nu arată mari diferențe, căci în timp ce în 1992 se vede o structură subțiată la populația mai în vârstă, în 2006 și 2020 populația tânără este mai mică în proporție și cea mai în vârstă mai semnificativă. Trebuie menționat că procesul de îmbătrânire demografică poate fi observat încă din 1992, se remarcă dispariția grupului de vârstă de 20-30 ani, probabil de aici derivă valorile migraționale mai sus amintite.



Sursa: INS TEMPO



Sursa: INS TEMPO

Sintetizând datele demografice, rata sporului natural al municipiului Miercurea Ciuc, comparată cu valorile naționale, nu este negativă, ceea ce ar fi explicat scăderea drastică a populației. Dimensiunea migrației este multiplă față de alte zone și vizează în special tinerii, care părăsesc temporar municipiul, în special pentru căutarea unui loc de muncă în străinătate. Însă, după realizarea unei cariere sau asigurarea existenței în străinătate, numai o mică proporție a tinerilor se reîntorc în municipiu. Este deci un obiectiv strategic de a transforma municipiul din nou atractiv pentru tineri, de a crea condiții optime de întemeiere familiei, de locuință, de a crea un mediu antreprenorial favorabil restabilirii lor în localitate.

## 2.2. Profil economic

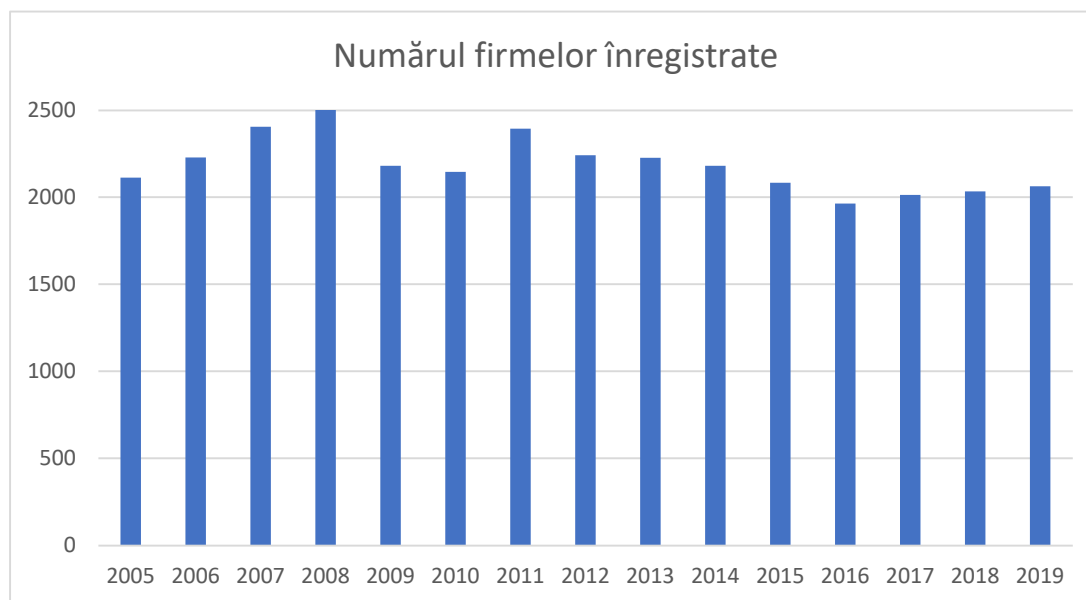
Viața economică a municipiului Miercurea Ciuc în ultimii 10 ani era într-o perioadă de „căutare de drumuri”, s-au observat urmările restrângerii activității întreprinzătorilor înregistrate, fapt susținut și de datele statistice. În urma dezbatelor cu grupurile de interes economic, folosind metoda focus grup, s-au evidențiat câteva probleme specifice care duc la complexitatea acestui aspect. În mod vizibil, nu e vorba doar de scăderile datorate crizei economice din anul 2008 (un număr semnificativ de indicatori arată tendință descrescătoare chiar înainte de criză), ci și de criza prezentă în eficiența și competitivitatea economiei, ca o piedică a dezvoltării prin privatizare, în primul deceniu al mileniului. Cauzele sunt deci multiple, printre care se regăsesc aspectele deja amintite, adică lipsa competitivității și pierderile de cotă de piață, nivelul scăzut al inovațiilor, necorcondanța dintre viața economică și sistemul educațional profesional și tehnologic, lipsa forței de muncă și scumpirea materiei prime. Urmările însă sunt semnificative: scăderea numărului afacerilor, diminuarea cifrei de afaceri, reducerea numărului locurilor de muncă, ducând la sărăcirea populației, scăderea consumului și accentuarea fenomenului de migrație.

Despre toate acestea avem o imagine detaliată în prezenta analiză privind dezvoltarea durabilă a municipiului Miercurea Ciuc, apelând la informațiile din baza de date "Lista firme" și datele Institutului Național de Statistică. Majoritatea datelor sunt analizate pentru perioada 1990-2019 și de multe ori au fost comparate cu valorile asemănătoare ale celorlalte unități teritoriale, evidențiind pe lângă particularitățile locale și cele naționale, generale.

În primul rând, vom arăta pe figura de mai jos schimbarea numărului de firme, pe baza datelor disponibile în listafirmelor.ro. Aici se observă o creștere moderată (o creștere anuală de 5,5-7,9%) a

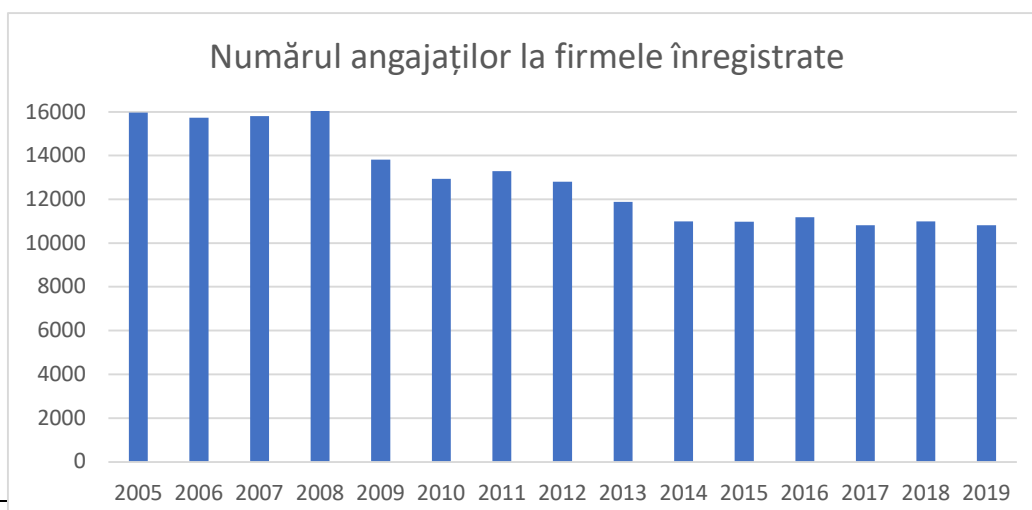
numărului întreprinderilor până în anul 2008 (numărul maxim de firme fiind de 2539), fiind urmată apoi de o scădere similar până în anul 2011.

Perturbarea respectivă este datorită de febra înființării de firme în 2011, mânăta de fondurile EU, dar au fost încercări de scurtă durată, căci în anii următori s-a redus din nou numărul firmelor și față de 2008. Până în 2016 (față de anul 2008), au dispărut 575 firme, ceea ce înseamnă o scădere de 22,65%. În anul 2017 se vede o ușoară creștere a numărului de firme înregistrate.



Sursă: [listaфирme.ro](http://listaфирme.ro)<sup>1</sup>

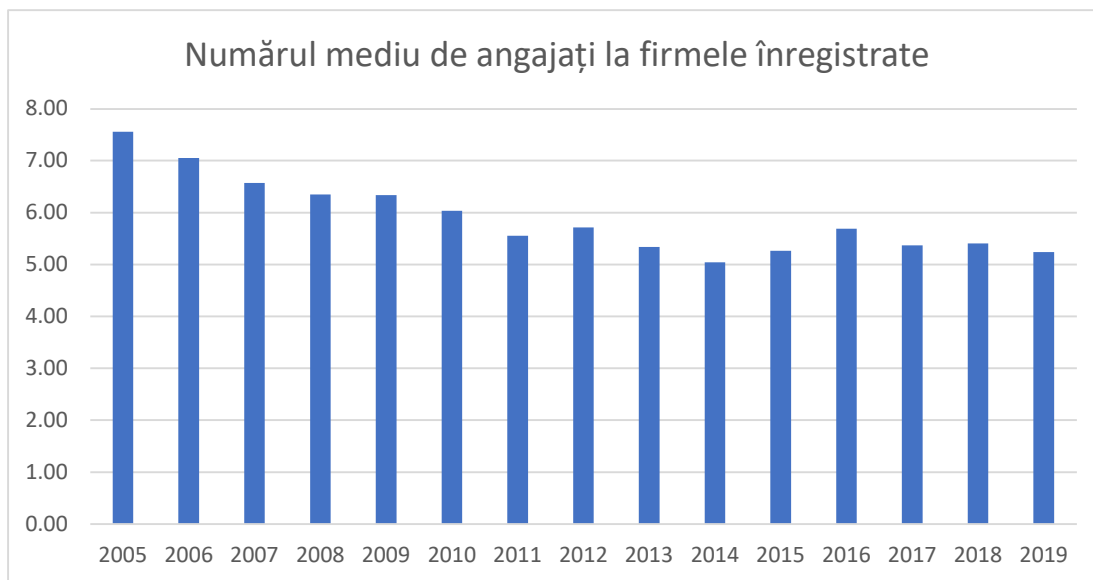
Apar situații asemănătoare și în statistica salariaților. Această evoluție e și mai nefavorabilă, căci până în 2008 economia ciucană a angajat o masă constantă de oameni (aprox. 16000 de persoane), care până în anul 2019, s-a redus la 10813 (scădere de 32,95%, dispărând 5314 de locuri de muncă din sectorul privat – față de anul 2008). Nici anul 2011 nu a adus schimbări în această privință, confirmând presupunerea că majorarea din acest an se datorează posibilităților oferite de proiecte legate de înregistrarea firmelor (în acest an au fost cu 249 de firme mai multe, ceea ce a însemnat doar cu 352 mai multe locuri de muncă).



1 Pe parcursul elaborării SIDU, datele folosite sunt exclusiv din surse oficiale. Datele privind cifra de afaceri, salariați, profit, pierderi și domenii de activitate sunt culese pe baza datelor din [listaфирme.ro](http://listaфирme.ro). Celelalte date statistice sunt preluate din baza de date Tempo a Institutului Național de Statistică – ultima actualizare: 2021.

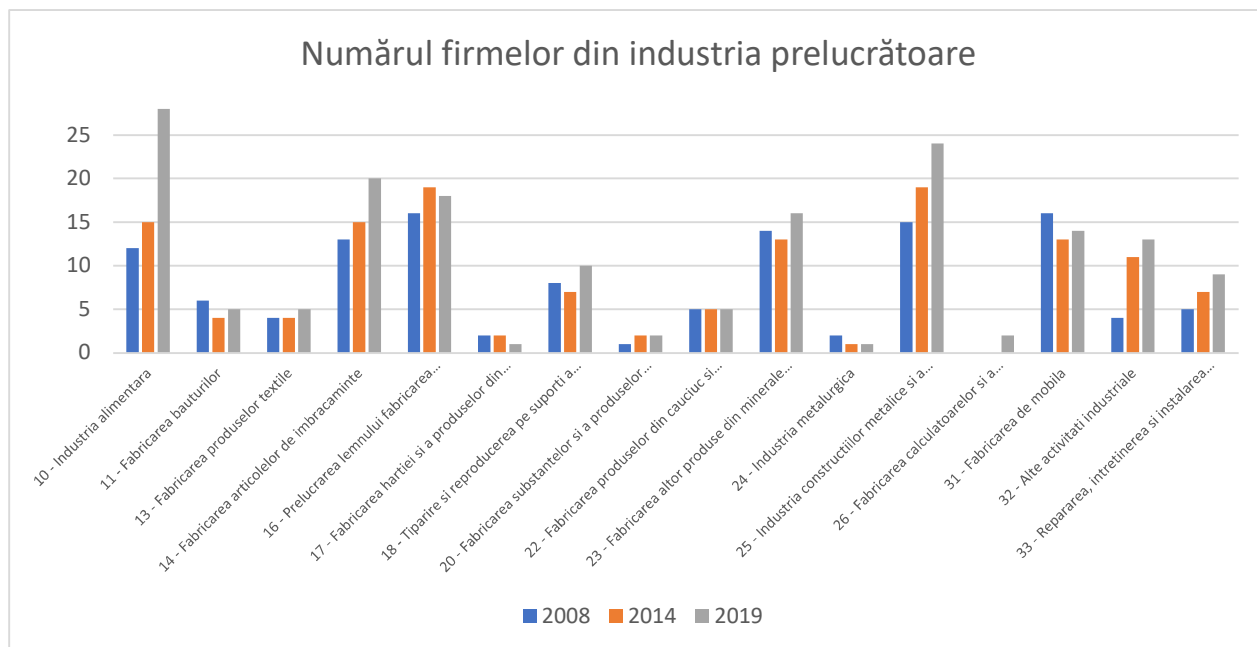
Sursa: listafirme.ro

Așa cum se poate deduce și din graficele de mai sus (scăderea semnificativă a numărului de angajați din sectorul privat), diagrama de mai jos arată că regresul se vede nu numai în numărul de întreprinderi, dar vizează și reducerea numărului de firme. Am ilustrat pe diagrama de mai jos numărul mediu de angajați, ceea ce demonstrează o scădere sistematică a acestuia din anul 2005. Astfel evidențiind că problemele nu sunt produse ale perioadei de după 2008, căci au existat și înainte probleme legate de dispariția locurilor de muncă. În anul 2005 o firmă din Miercurea Ciuc a avut în mediu 7,56 angajați, iar acest număr s-a redus până în 2019 la 5,24 (în anul 2014 acest număr era 5,04, fiind cea mai scăzută).



Sursa: listafirme.ro

Următoarele activități de prelucrare: industria alimentară, fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, industria construcțiilor metalice și a produselor din metal și alte activități industriale au crescut semnificativ în ceea ce privește numărul firmelor din industria respectivă. Această tendință e ilustrată pe figura următoare. În cursul de 12 ani (2008-2019) au fost înființate 50 firme noi, ceea ce înseamnă o creștere de 40% și au apărut 905 locuri de muncă, ceea ce înseamnă o creștere de 52%.



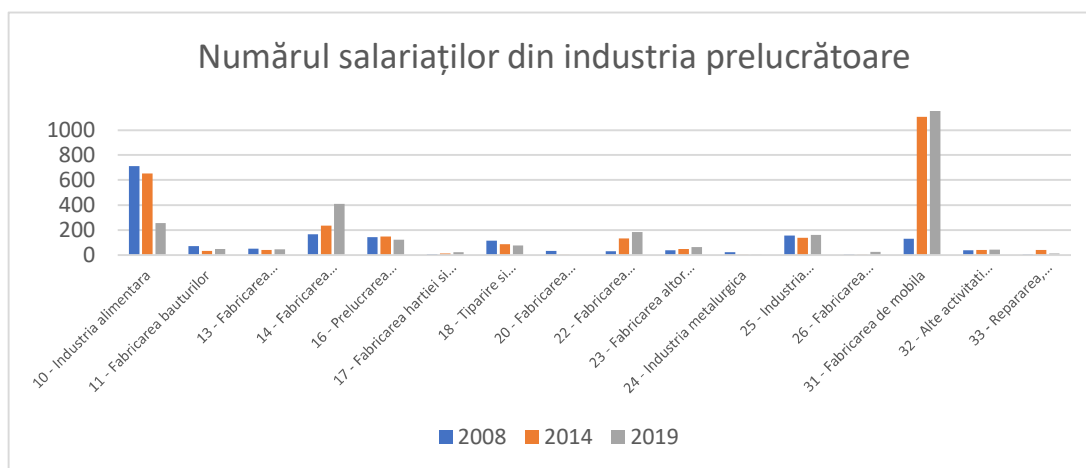


Totodată, trebuie să menționăm următoarele. În ciuda faptului că în industria alimentară au apărut 16 firme noi până în anul 2019, față de 2008 (creștere de 133%), a fost o scădere imensă în ceea ce privește numărul salariaților. În această perioadă au dispărut mai mult de jumătate dintre locurile de muncă (455 locuri de muncă) din industria alimentară (64%). Este evident că aceste ramuri industriale au intrat într-o criză gravă, iar angajații lor au fost nevoiți să-și schimbe profesia, locul de muncă sau chiar să pleacă din țară.

În contrast cu faptul de mai înainte, în cazul industriei fabricării de mobile, a fost o scădere în numărul firmelor (au dispărut 2 firme din piață), iar în cazul angajărilor se vede o creștere semnificativă, au apărut 1034 locuri de muncă în plus. Acest fapt este considerat favorabil, dar înseamnă și o mare amenințare în cazul unei crize industriale, ceea ce poate conduce la pierderi mari în locuri de muncă.

În cazul industriei Fabricării articolelor de îmbrăcăminte, și industriei Fabricării produselor din cauciuc și mase plastice apare o creștere a angajaților față de celelalte categorii din industria prelucrătoare.

În general, se vede o lărgire a industriei prelucrătoare - în privința angajărilor – ce a creat o provocare permanentă pe piața muncii. În cazul mișcării forței de muncă specializată, neflexibilă, este o prioritate strategică de a organiza cursuri de perfecționare, destinate acestor oameni. Cerințele pieței de muncă crează o provocare față de societățile de formare profesională. Este o problemă-cheie (prioritate) a societății locale în permanentă schimbare, formarea profesională eficientă, creșterea flexibilității forței de muncă, organizarea cursurilor de recalificare, conversia profesională. Nesoluționarea acestui probleme va conduce la apariția problemelor sociale.



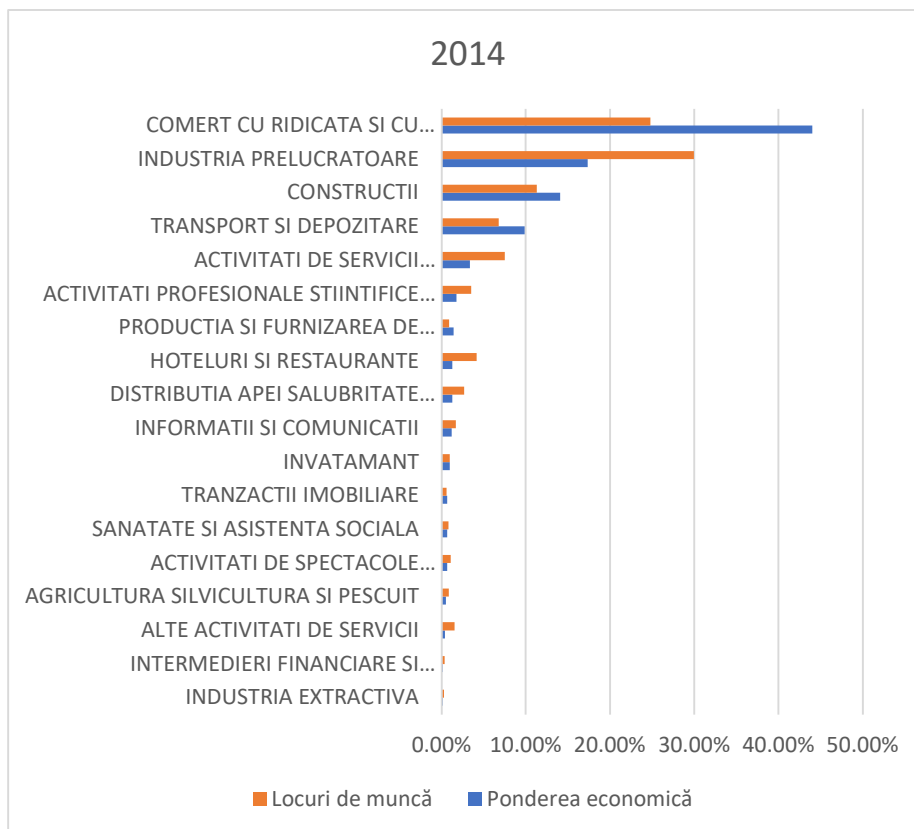
Sursa: listafirme.ro

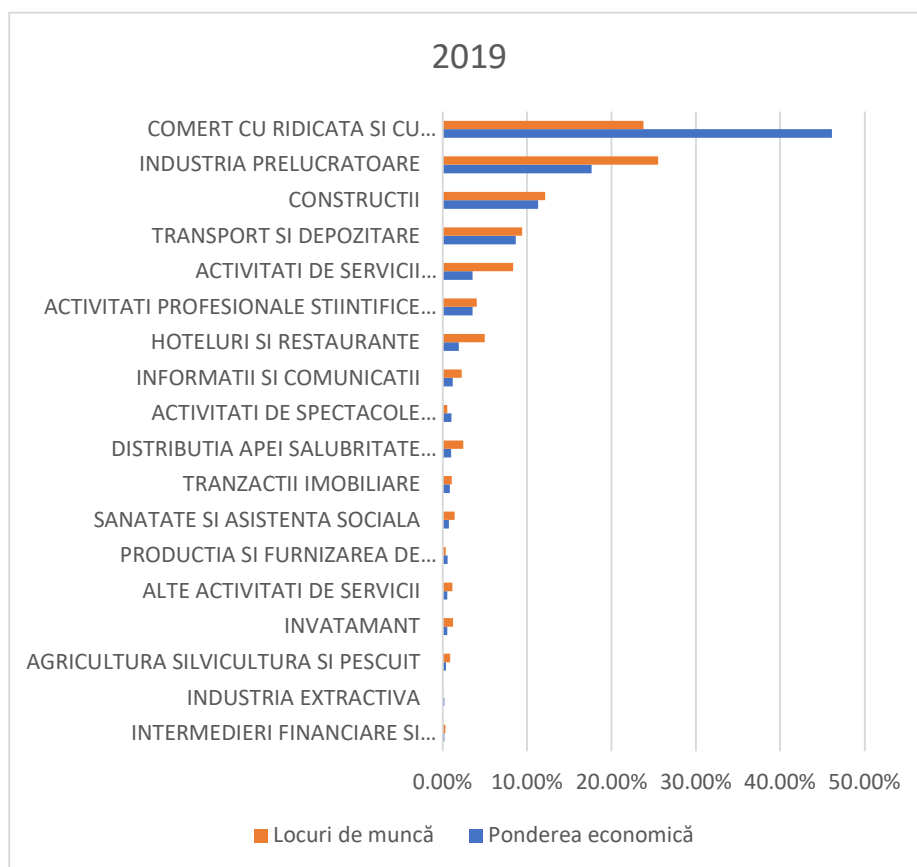
Pe diagramele de mai jos referitoare la 2008, 2014 și 2019 putem observa ponderea fiecărei ramuri industriale în angajare (marcat cu portocale) și beneficiul cifrei de afaceri a municipiului (marcat cu albastru). Pe lângă procesele amintite mai sus (rolul scăzut al industriei prelucrătoare și sporirea serviciilor administrative), se poate remarca ponderea economică a diferitelor ramuri economice: pe baza cifrei de afaceri, primul loc îi revine comerțului, fiind urmat de industria prelucrătoare și de industria de construcții în 2008, 2014 și 2019. În privința angajărilor industria prelucrătoare devine primul de la anul 2014.

Deci, nu s-au produs schimbări esențiale în structura economică a municipiului Miercurea Ciuc, iar dinamica (diminuarea sau creșterea) a afectat într-o pondere diferită toate ramurile economice, iar pe parcursul schimbărilor structurale nu au fost înlocuite domeniile pe cale de dispariție cu alte activități economice, capabile de a crește oferta forței de muncă.



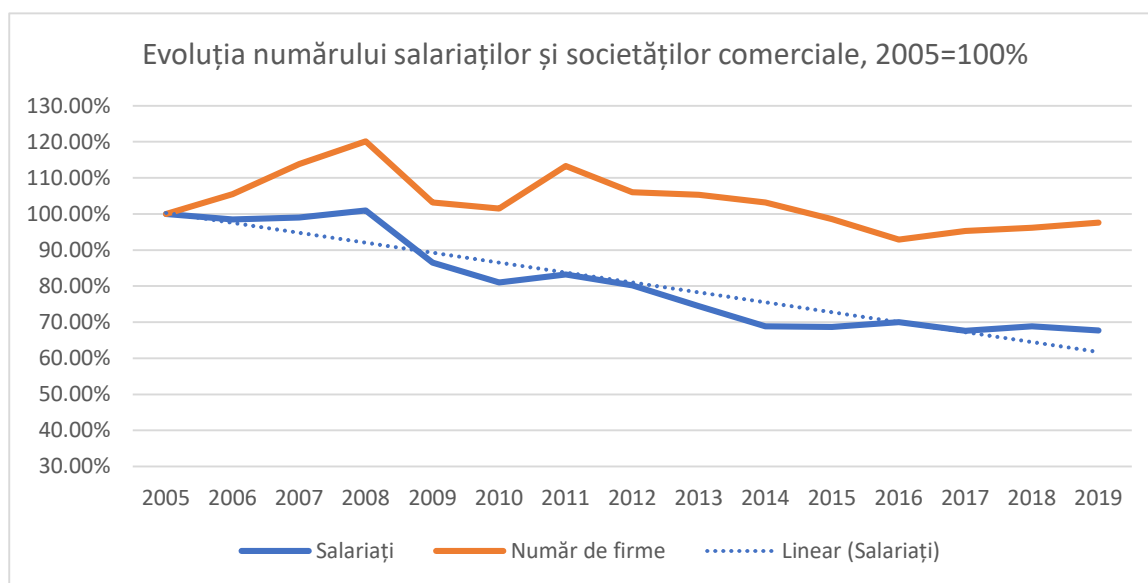
Sursa: listafirme.ro



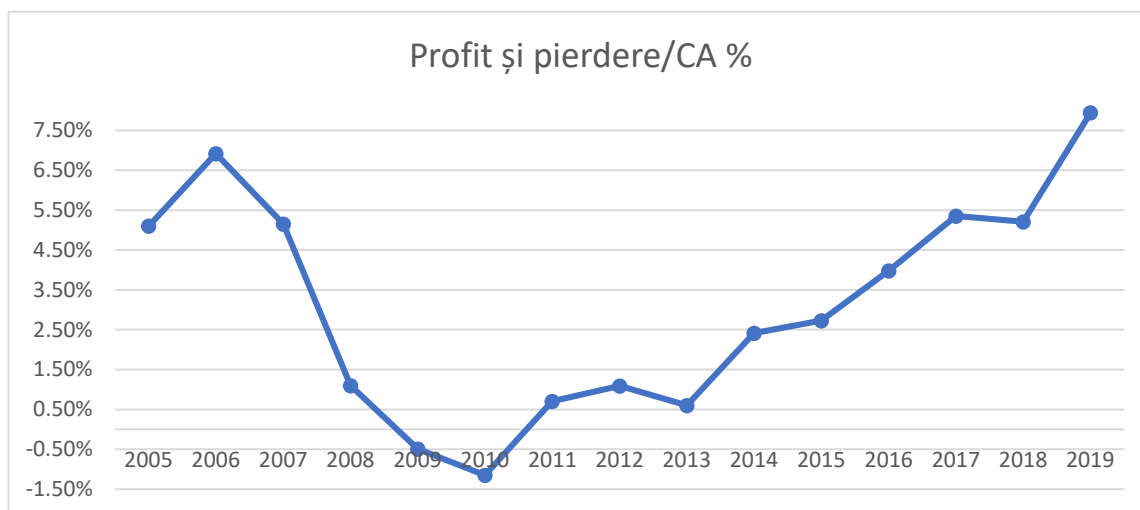


Sursa: listafirme.ro

Analizând numărul de firme și de angajați includem în continuare o diagramă cu ajutorul căreia ilustrăm analitic schimbările anuale ale celor două valori, în comparație cu anul 2005 (=100%). Se poate remarca faptul că scăderea numărului întreprinderilor este depășită semnificativ de diminuarea ofertei de forță de muncă. La firmele din localitate s-au desființat anual în medie de 370 de locuri de muncă.

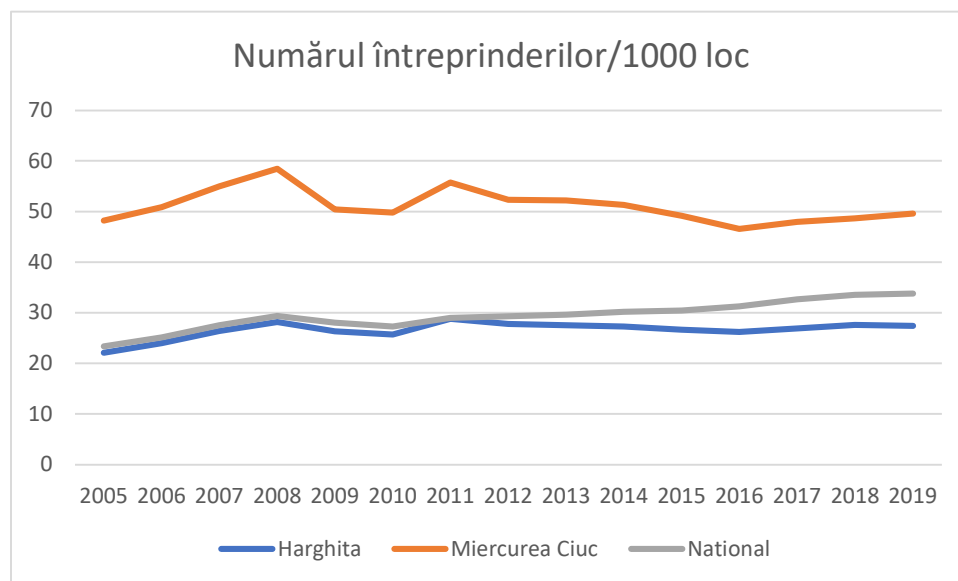


Graficul de mai jos arată profitul și pierderile în funcție de cifra de afaceri. Înainte de 2008 firmele din Miercurea Ciuc au avut un profit mediu în jur de 5,7%, iar după declanșarea crizei sociale valoarea maximă a ajuns la -1,5%, ceea ce înseamnă pierderi semnificative în sfera antreprenorială. În ultimii ani, de la anul 2014 se vede că economia a început să revină la nivelul de înainte de criza din anul 2008, atingând un profit mediu anual (2019) de 7,95%.



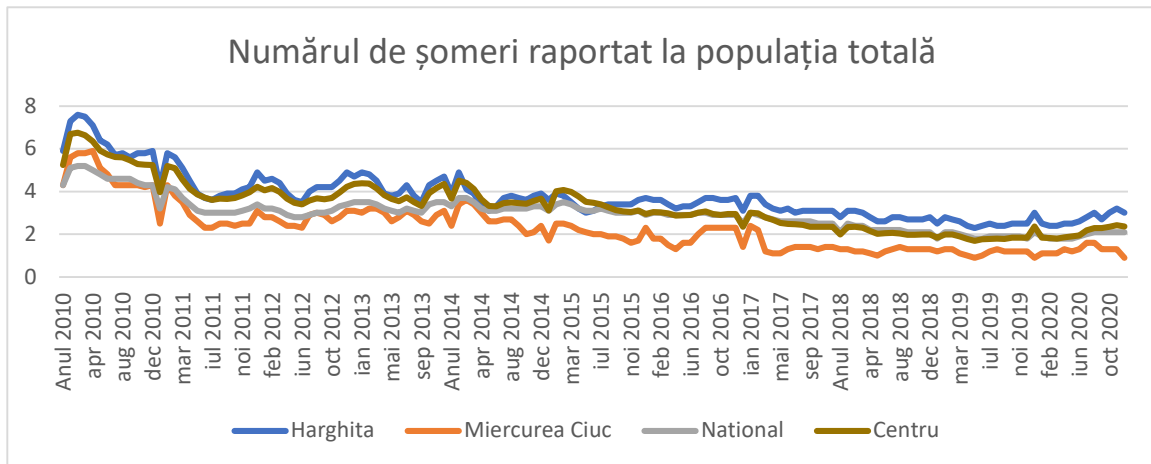
Sursa: listafirme.ro

Diagrama următoare arată numărul întreprinderilor pe o mie de locuitori, comparat cu valorile județene. La cele două extreme ale perioadei studiate, la nivel local se pot observa valori aproape identice (48, respectiv 49 de întreprinderi/o mie de locuitori), ceea ce este aproape dublul valorii medii județene. Valoarea maximă este cea din 2008 (59 de firme/mia de locuitori). Valoarea județeană se plasează între 22-28 întreprinderi/mia de locuitori, similar cu valorile naționale.



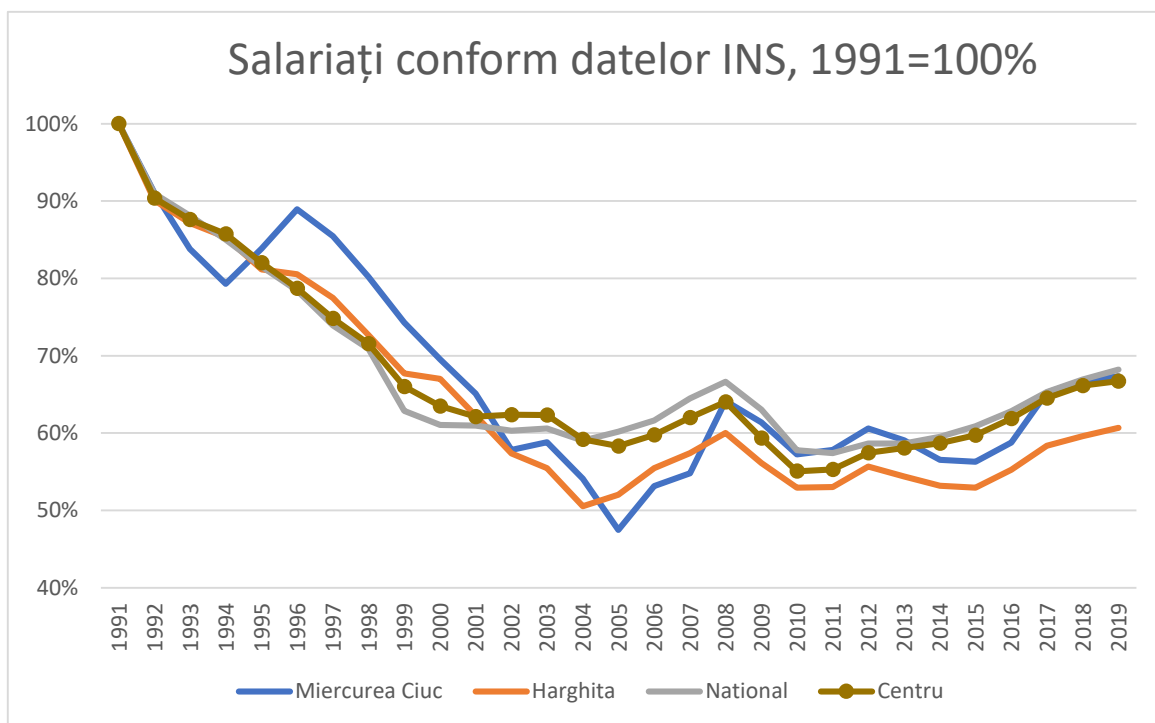
Sursa: listafirme.ro, INS TEMPO

În continuare vom prezenta cele mai importante cifre ale pieței de muncă. Figura de mai jos arată rata șomajului, raportat la întreaga populație în perioada ianuarie 2010 și decembrie 2020. Valorile reprezentative ale municipiului Miercurea Ciuc rămân sub cele județene, regionale și naționale pe durata întregii perioade studiate.



Sursă: INS TEMPO

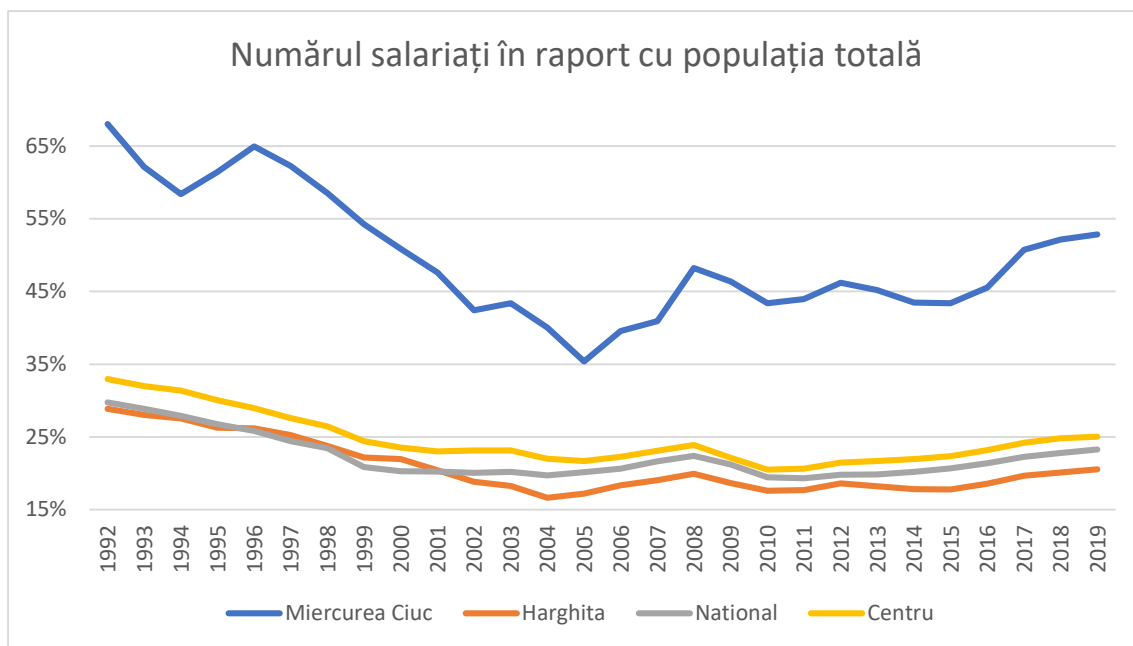
În ceea ce privește evoluția numărului de angajați se poate observa o tendință descrescătoare din anul 1991, urmată de patru perioade scurte de dezvoltare: între 1994-1996, 2005-2008, 2010-2012 și 2015-2019. În momentul actual numărul angajaților este de 67%, o valoare constantă din perioada schimbării regimului, ceea ce corespunde efectiv cu valorile regionale și naționale, la fel cum și descreșterea este asemănătoare. Un fapt favorabil față de anilor precedenți, că a început o creștere a numărului mediu angajaților după anul 2010, nu numai pe nivel de municipiu, ci și pe nivel județean, regional și național.



Sursă: INS TEMPO

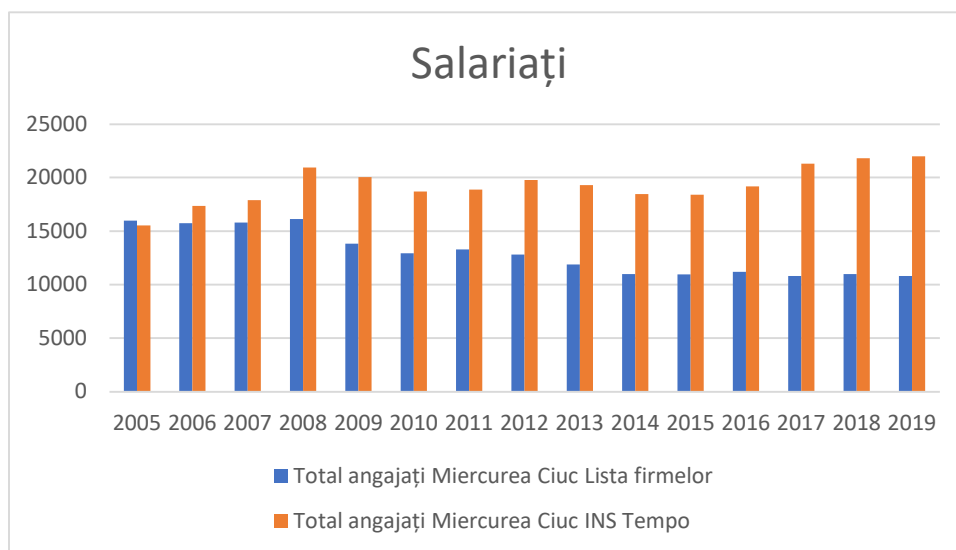
Figura următoare ilustrează indicele legate de angajați, dintr-un alt punct de vedere, și anume proporția lor este raportată la întreaga populație, începând cu anul 1992. Se poate observa că în

Miercurea Ciuc, față de nivelul județean, regional și național, numărul celor care trăiesc din salarii este semnificativ de mare (inițiativa antreprenorială fiind foarte redusă, dar în același timp în reședința de județ numărul angajaților în administrație publică este mare). Tendința de scădere intervenită este mult mai semnificativă, ceea ce se observă la unități teritoriale mai mari în aceeași perioadă (între 1992-2005 s-a diminuat numărul angajaților cu 33% din întreaga populație, iar scăderile la nivel județean, regional și local sunt între 9-11%). În anul 2006 numărul salariaților raportat la populația totală a început să crească.



Sursă: INS TEMPO

O curiozitate a municipiului Miercurea Ciuc este că datele ultimului deceniu, legate de numărul angajaților existenți în evidențele INS Tempo și cele din listafirmelor.ro diferă (ceea ce se vede clar și pe figura de mai jos). Pe baza acestor date se presupune că din 21989 de angajați din municipiu 11000 sunt angajați în sectorul public (date din 2019).



Sursa: INS TEMPO, licența listafirme.ro

Pe baza datelor statistice pot fi identificate cele mai importante probleme ale municipiului Miercurea Ciuc, mai ales problemele complexe cauzate de procesul schimbărilor structurale, dintre care remarcăm

problemele legate de recalificarea forței de muncă și sporirea flexibilității acesteia, diminuarea inițiativelor antreprenoriale, a numărului de firme, care necesită existența unui sprijin politic de susținere incubatoare a întreprinderilor, implicând creșterea atractivității municipiului pentru investitorii externi.

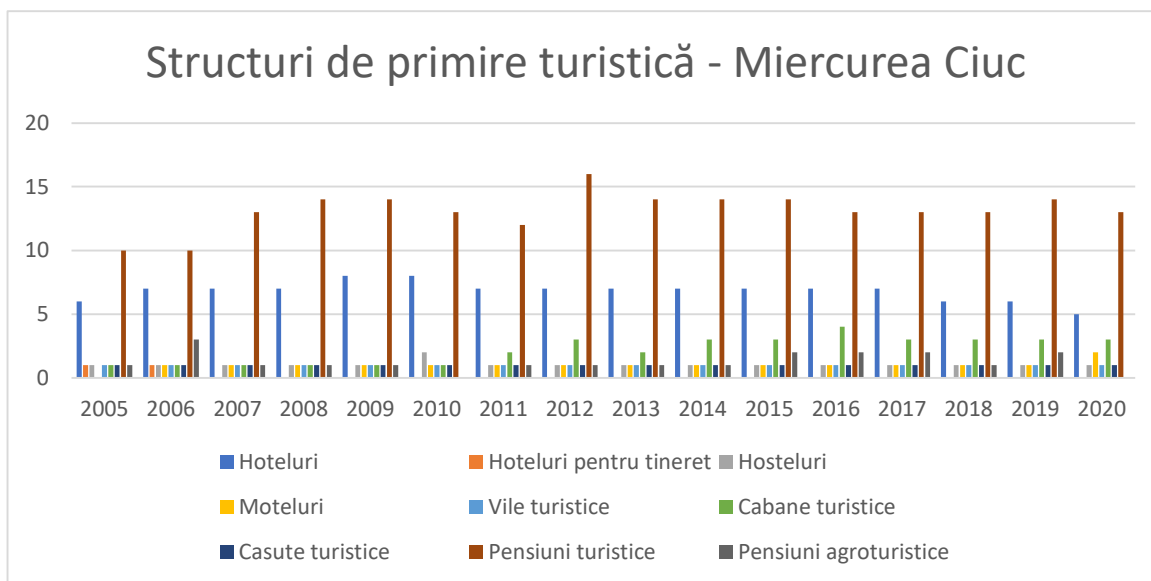
## Turism

În analiza proceselor economice din Miercurea Ciuc ultima parte constituie prezentarea datelor privind turismul, domeniu considerat ca potențial insuficient exploatat în regiune.

Așa cum s-a observat în analiza datelor referitoare la structurile de primire turistică (hoteluri și restaurante), în ultimii 15 ani nu a avut loc o schimbare vizibilă a firmelor turistice, ponderea lor economică în 2008 era 1,61%, iar până la anul 2014 a scăzut la 1,3%, după ce a revenit, și până la anul 2019 a crescut la nivelul de 1,92%.

Rata de ocupare a forței de muncă a acestui sector este puțin mai semnificativă 4,1-5%. În continuare vom argumenta această realitate, pornind de la datele statistice ale institutului de statistică. Turismul are un potențial ridicat, nu numai la nivelul țării, dar și la nivelul regiunii în special, potențial care nu a fost atacat și exploatat suficient până în prezent.

Legat de infrastructura de cazări, în 2020 în municipiu erau în total 26 de locuri de cazare înregistrate, dintre care jumătate (13) sunt pensiuni, lângă care funcționează cinci hoteluri și trei cabane turistice, respectiv o vilă turistică. La categoria hostel și motel în evidențe statistice apare un hostel și două moteluri, și funcționează un loc de cazare în regim bungalou.

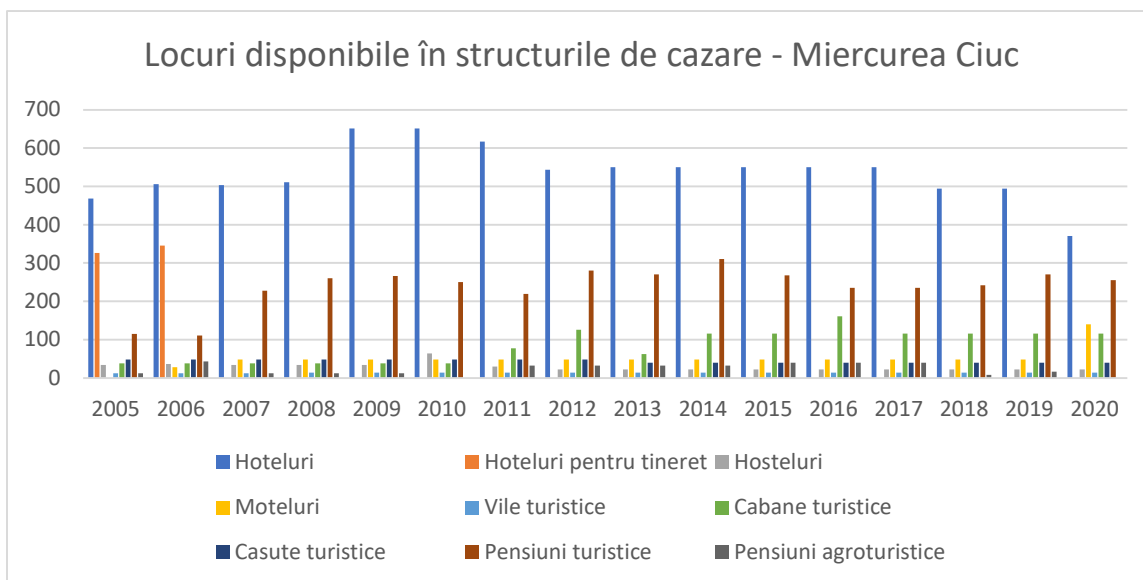


Sursa: INS TEMPO

Statisticile de cazare arată că din 2005 nu au fost mari schimbări legate de structura și numărul locurilor de cazare, nefiind nici o investiție dinamică semnificativă în acest sector, probabil din lipsa cererii din partea consumatorilor. Lipsa de interes apare probabil și din cauza marketingului neadecvat și diseminării insuficiente a destinațiilor turistice, precum și din lipsa serviciilor complementare (marketing lateral).

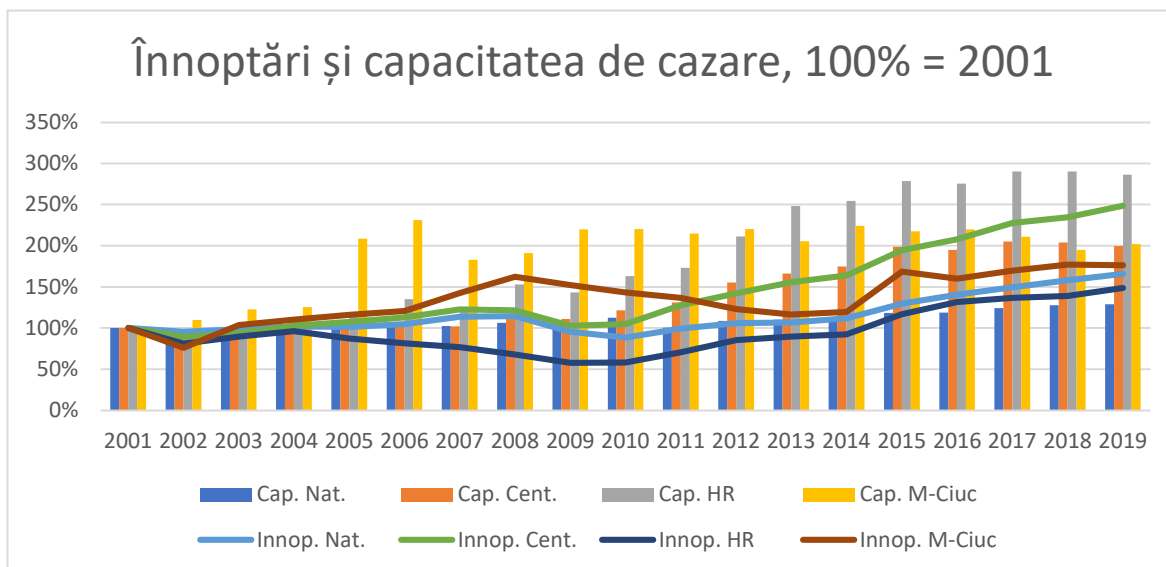
Pe figura următoare analizăm schimbările survenite în evoluția numărului de locuri disponibile în structurile de cazare turistică. Această capacitate de cazare nu a crescut în decursul ultimilor 15 ani, anul trecut (2020) au fost disponibile 957 de locuri de cazare pentru turiștii sosiți în municipiu. Valoarea

maximă a fost înregistrată în anul 2006 (1167 de locuri de cazare), când s-au desființat hotelurile de tineret (345 de locuri). În perioada studiată, doar pensiunile turistice și cabanele turistice au înregistrat dezvoltări semnificative (capacitatea lor de cazare lor s-a triplat). Aproximativ de 40% dintre locurile de cazare disponibile se găsesc la categoriile superioare, la hoteluri (370 de locuri), după ce urmează pensiunile cu oferta lor de cazare pentru 255 de turiști.



Sursa: INS TEMPO

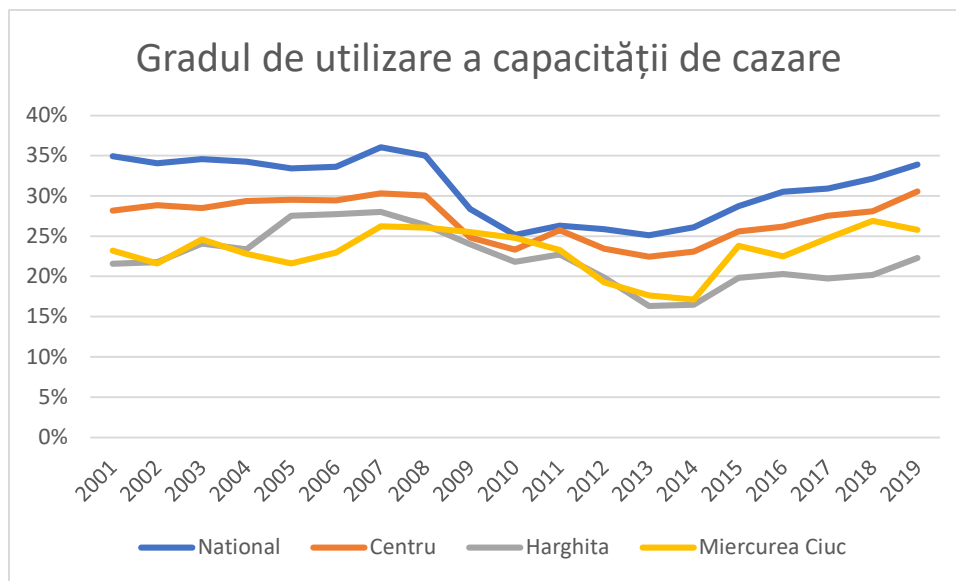
Analizând numărul de înnoptări și capacitatea de cazare (vezi figura de mai jos) se poate observa că începând din 2001 numărul înnoptărilor din Miercurea Ciuc nu a crescut paralel cu numărul locurilor de cazare. În timp ce s-a dublat numărul locurilor de cazare raportat la anul 2001, durata șederii turiștilor nu a crescut semnificativ. Și la acest aspect valoarea maximă a fost înregistrată în anul 2019. Se poate spune că deși s-a lărgit capacitatea de cazare, creșterea numărului de turiști nu a fost conform așteptărilor. Comparând datele locale cu cele naționale, regionale și județene ale creșterii numărului de înnoptări, putem observa că în opoziție cu cele locale, în toate celelalte trei niveluri teritoriale se simte o creștere continuă a turismului începând din anul 2010. Trebuie remarcat că regresivitatea (la nivel județean) nu a apărut odată cu criza economică.



Sursa: INS TEMPO

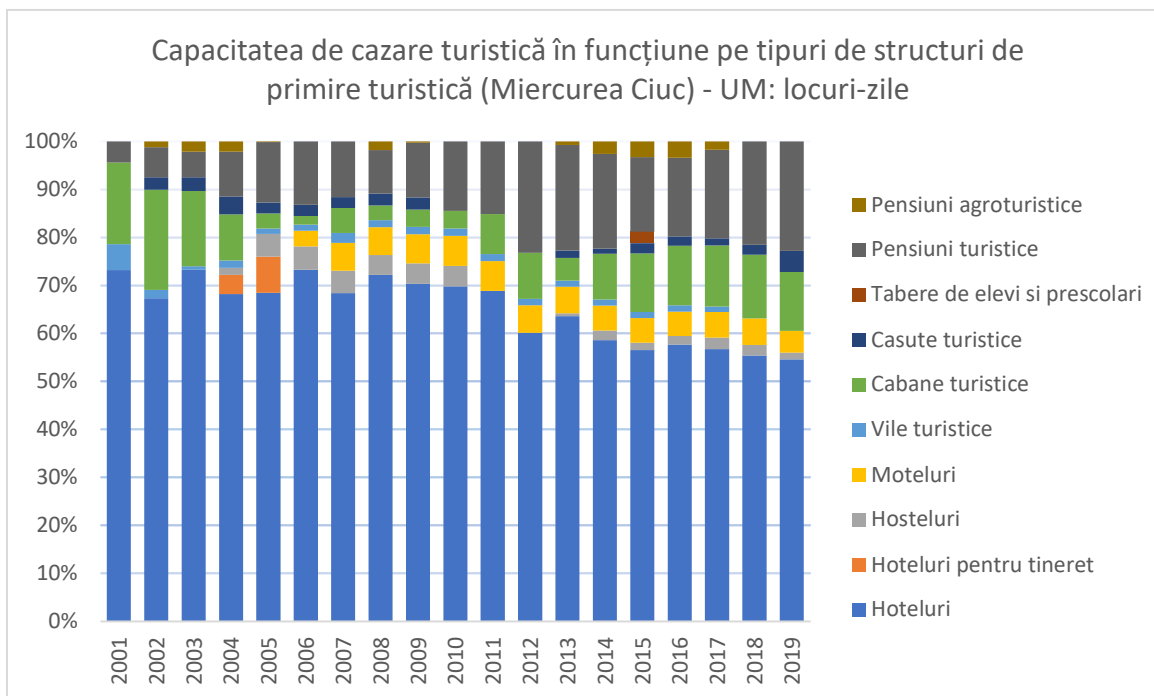


Continuând această logică, am considerat necesar studiul procentului ratei de ocupare a structurilor de cazare. La nivel local, aceste valori au variat între 18-27% în perioada studiată, iar rata de ocupare medie a fost de 23,17%. Aceeași valoare la nivel județean a fost 22,31%, la nivel regional de 27,1%, iar la nivel național de 31%. Cu toate că Regiunea de dezvoltare Centru a țării are rezultate foarte bune din punct de vedere turistic, acestea, din păcate, nu se datorează în primul rând atractivității județului Harghita și a municipiului Miercurea Ciuc.



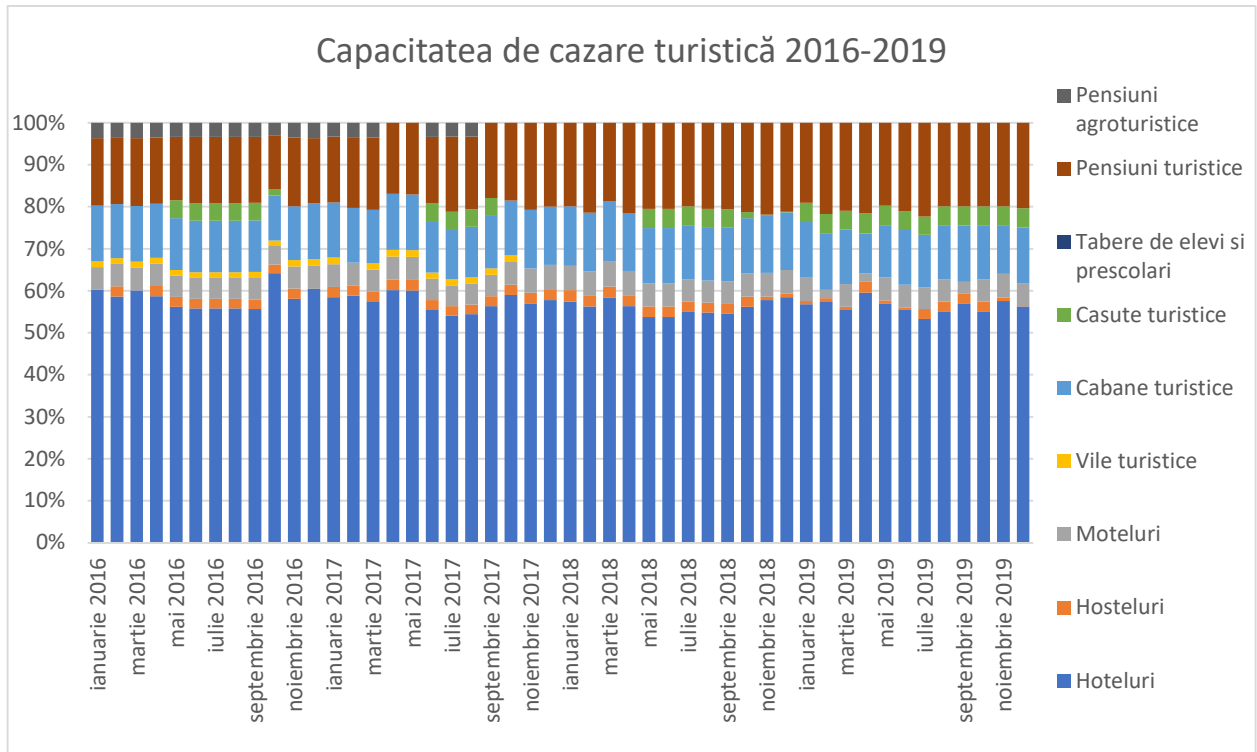
Sursa: INS TEMPO

Capacitatea de cazare funcțională reprezentată pe figura de mai jos diferă de aspectele abordate anterior mai sus, prin faptul că însumează numărul paturilor de cazare disponibile înmulțit cu zilele de disponibilitate din an.



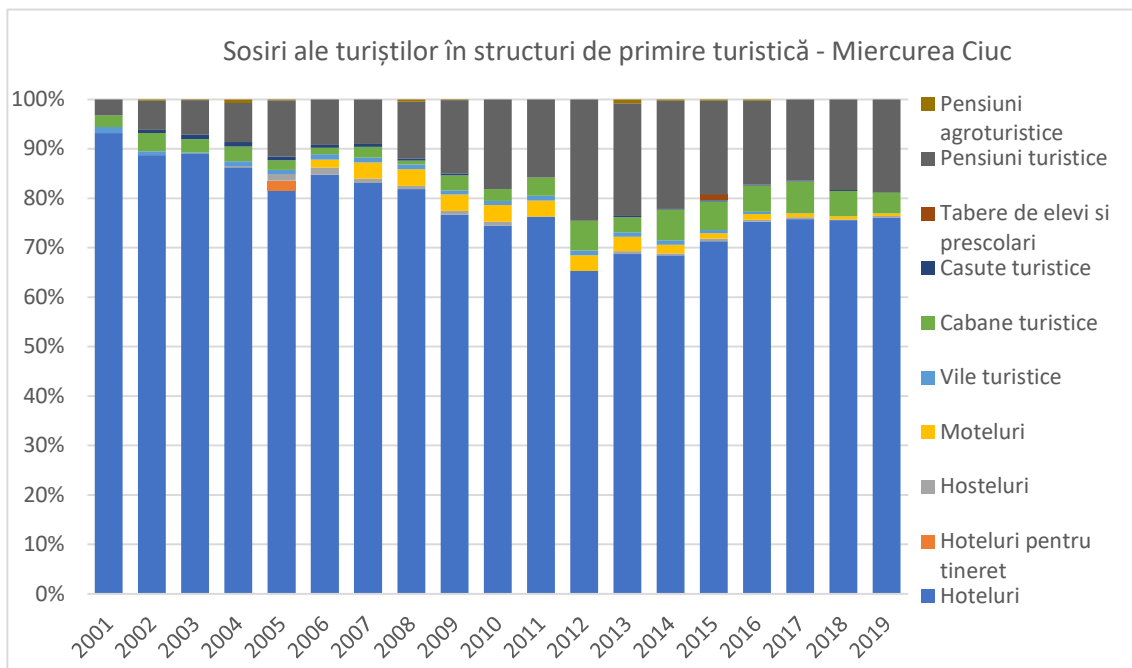
Sursa: INS TEMPO

Pe lângă cele afirmate până acum, mai trebuie adăugat că se remarcă creșterea numărului de pensiuni în perioada 2001-2019. Pe graficul de mai jos se conturează că pensiunile au program de lucru în primul rând în sezonul estival, iar în timpul iernii sunt funcționale mai ales hotelurile și motelurile.

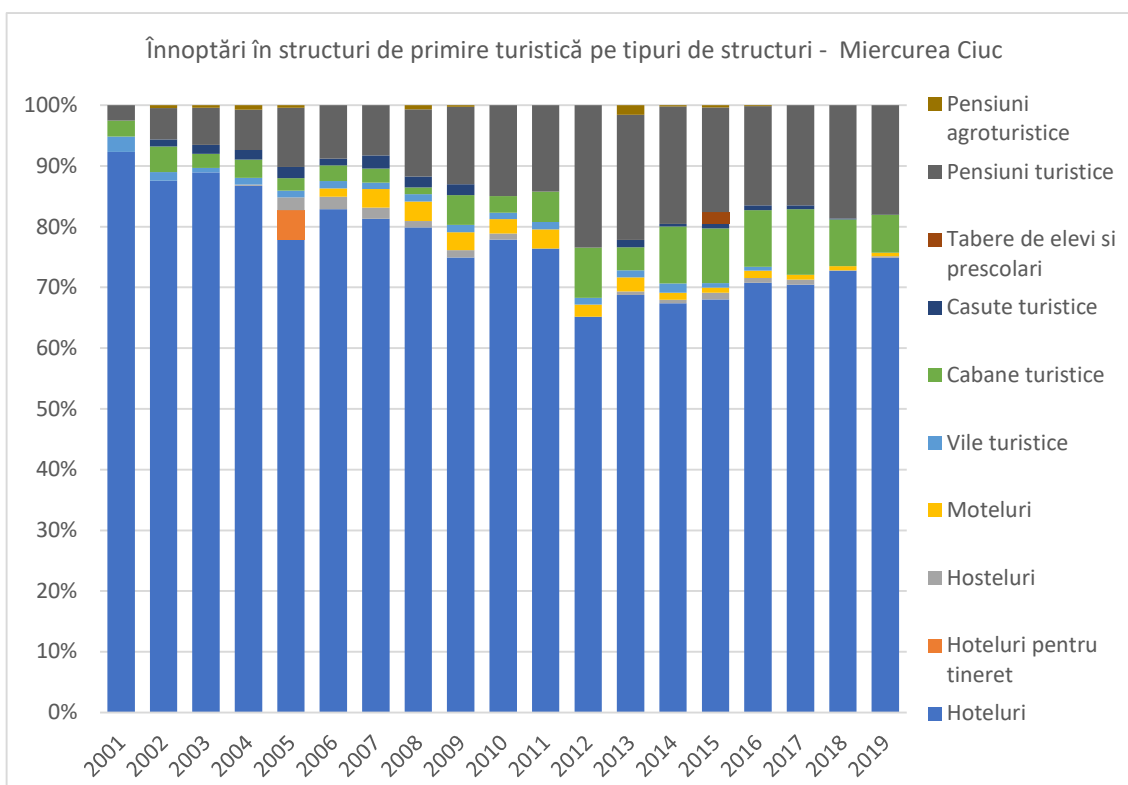


Sursa: INS TEMPO

Datorită creșterii capacității de cazare, turiștii sosiți la Miercurea Ciuc optează în mare măsură pentru cazarea în pensiuni, astfel se observă o creștere a înnopțărilor din aceste structuri turistice.

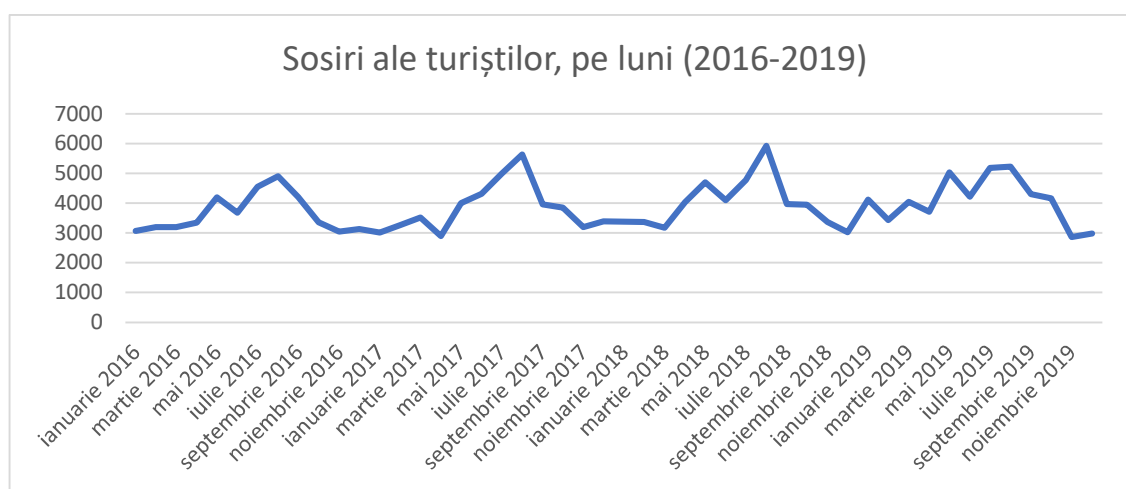


Sursa: INS TEMPO



Sursa: INS TEMPO

Pentru a avea o imagine completă a turismului din municipiu, mai adaugăm o ultimă diagramă despre numărul de înnoptări raportat la diferite anotimpuri, din perioada 2016-2019. Este evident că turismul are un aspect sezonier, valorile cele mai ridicate fiind înregistrate în timpul sezonului estival, iar în timp de iarnă sunt mult mai puțini turiști, așa se explică faptul că multe pensiuni sunt închise în sezonul rece (vezi mai sus capacitatea turistică studiată pe lunile anului).



Sursa: INS TEMPO

Datele statistice de mai sus, completate cu oferta turistică a municipiului Miercurea Ciuc și a zonei, ne arată profilul turistic al localității, la momentul de față cu un potențial turistic neexploatat. Majoritatea turiștilor vizitează municipiul în preajma pelerinajului de Rusalii de la Șumuleu-Ciuc, iar un alt apogeu

apare în perioada de dinaintea zilei de 20 august (în timpul Zilelor Municipiului organizate la începutul lunii august). Aceste trei luni reprezintă sezonul turistic al Ținutului Secuiesc, căci de la toamnă până în primăvară scade la jumătate numărul sosirilor în municipiul nostru. O informație suplimentară foarte importantă e faptul că majoritatea turiștilor sosesc din Ungaria, dar există și un număr mare de vizite la rude, ce nu este înregistrat la numărul înnopțărilor în structurile de cazare turistică, dar totuși se remarcă la alte servicii culturale oferite de Miercurea Ciuc. Turismul întregului județ Harghita arată aceeași schemă, ofertele turistice includ în primul rând pensiunile agroturistice ieftine, turismul de aventură și turismul religios (acesta din urmă se reduce de fapt la pelerinajul de Rusalii). În momentul de față această ofertă este fragmentară, neexistând un profil bine definit al regiunii și al municipiului, cât și o organizație turistică pentru a coordona managementul acestuia. Marketingul turistic hotărât al municipiului ar avea avantaje multiple în viața municipiului.

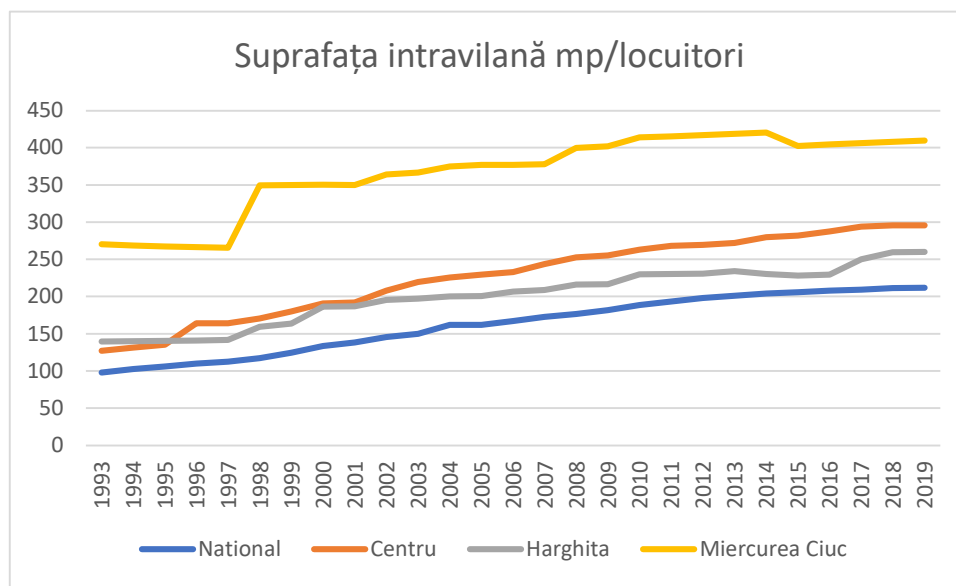
Din punct de vedere strategic, ar fi important ca municipiul să se sincronizeze cu rețelele internaționale, care ar însemna canale informaționale importante pentru transferul de cunoștințe, pentru dezvoltarea municipiului, pentru a găsi soluții noi de finanțare, putând profita din acestea și domeniul economic-antreprenorial (inovații, parteneri, know-how, piețe, servicii de livrare și transport etc).

## 2.3. Profil spațial și functional

### Mediu construit

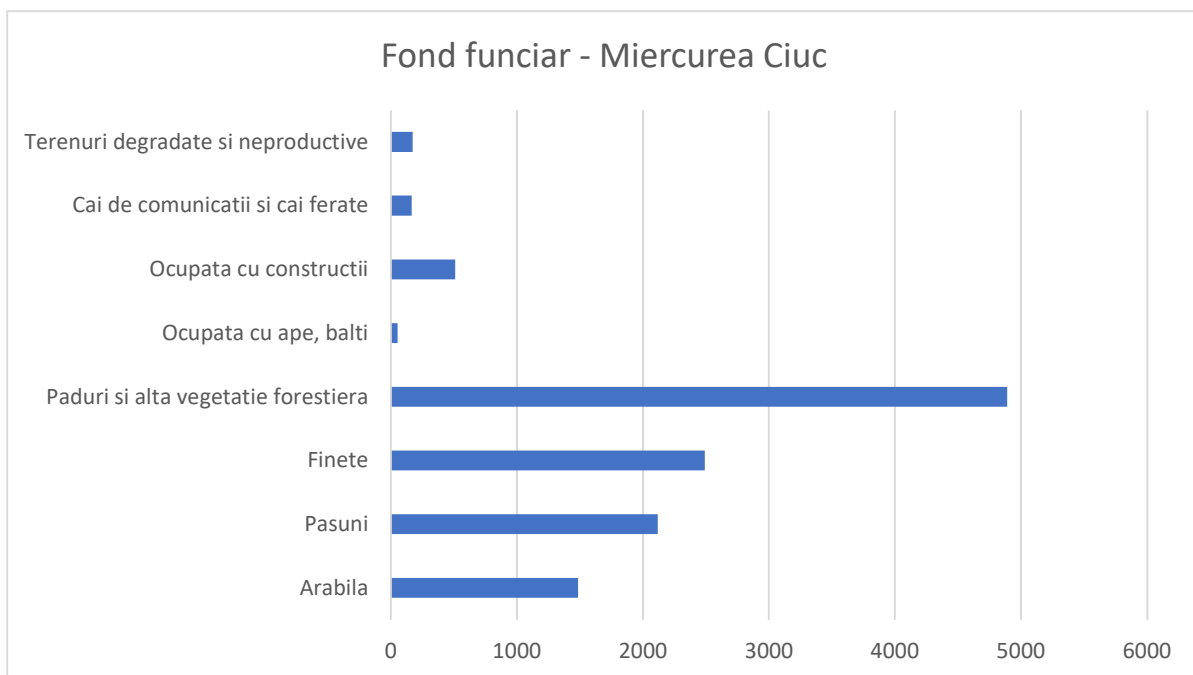
Vom evalua mediul construit al municipiului Miercurea Ciuc în vizorul datelor statistice oferite de institutul de statistică și pe baza opiniei publice. Vom putea urmări astfel spațiile construite, evoluția spațiilor verzi, dotarea municipiului cu rețelele de infrastructură comunală, fondul de clădiri, dar și evoluția construcțiilor.

O primă informație utilă apare pe figura de mai jos, și anume, se poate observa că în Miercurea Ciuc mărimea terenului intravilan este de două ori mai mare, decât media națională (410mp/locuitor - 2019) ceea ce derivă din particularitatea formării municipiului, căci de la începuturile istorice, Miercurea Ciuc a posedat puține suprafețe extravilane. Mărirea suprafețelor intravilane începând cu anul 2005 este mai mică (11%) decât cea județeană (15%), națională (26%) sau regională (21%).



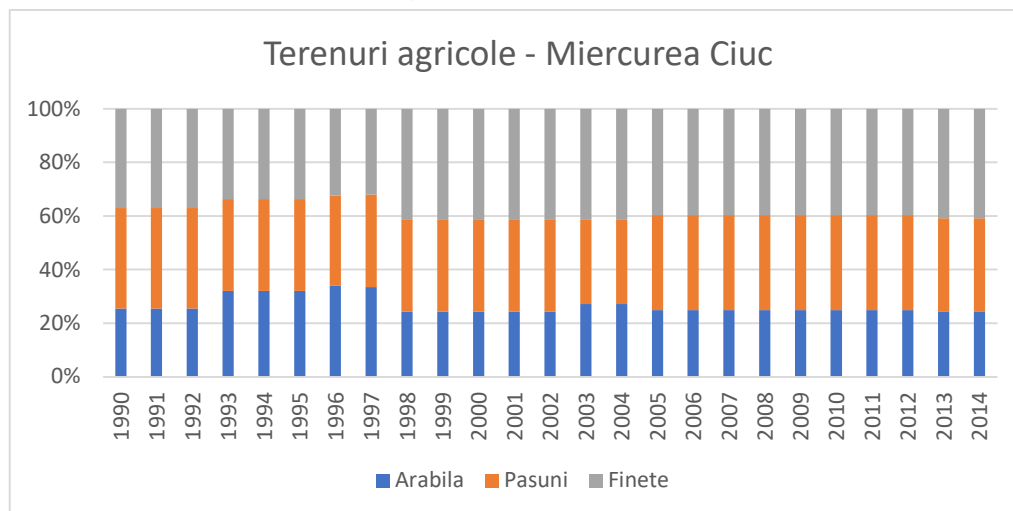
Sursa: INS TEMPO

Fondul funciar pe o suprafață de 11886 hectare a municipiului Miercurea Ciuc în 2014 (date cel mai recente) se compune din: 6092 ha de terenuri agricole (2117 ha de pășuni, 2490 ha de fânețe și 1485 ha de terenuri arabile), 4890 ha de terenuri forestiere, 511 ha de suprafețe construite, 54 ha de suprafețe acoperite de apă și bălți, 165 ha de suprafețe destinate transportului și comunicațiilor (incluzând și rețeaua de căi ferate) și 174 ha terenuri degradate, neproductive. Conform memoriul general al PUG aprobat cu HCL nr. 376/2018 suprafața intravilanului este de 1790,6 ha. Din totalul suprafețelor amintite doar 5,69% reprezintă suprafețele destinate construcțiilor și transportului. Unele imobile destinate funcțiilor publice sunt degradate, sau chiar abandonate, cum ar fi autogara (reabilitarea este în faza de execuție), respectiv terenurile publice în zona comerciale, actualmente disponibile pentru dezvoltarea unor proiecte publice, de ex. construirea pieței agro-alimentare noi.



Sursa: INS TEMPO

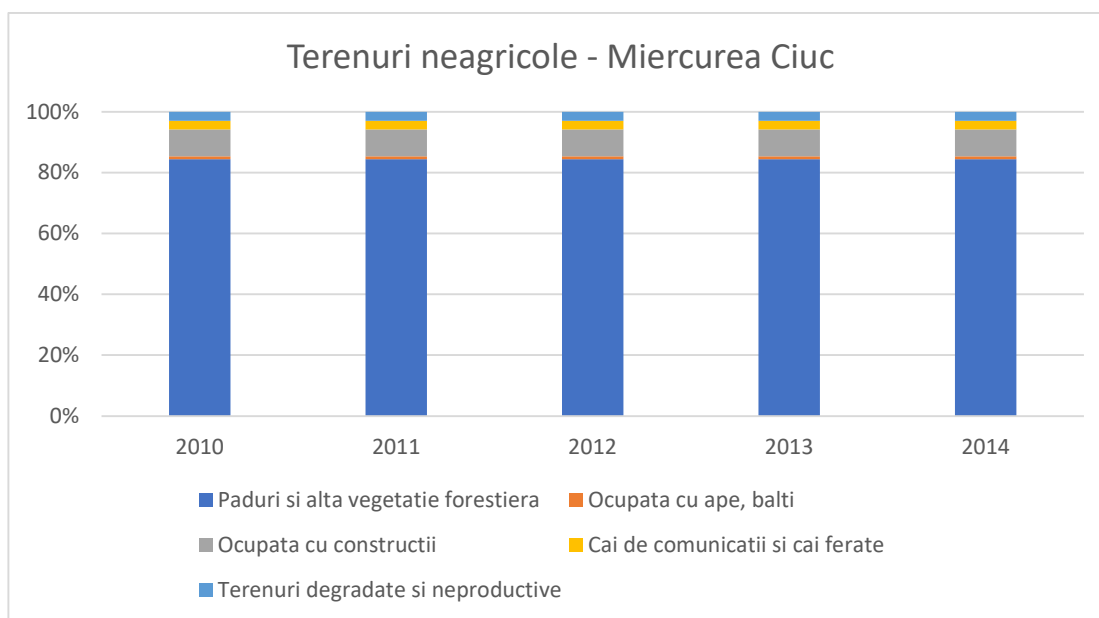
Raportul dintre terenurile agricole și neagricole ocupă cca. 50-50% din totalul fondului funciar (51,25%, respectiv 48,75%). Structura terenurilor agricole ciucane oglindește specificul de relief montan al zonei: fânețele (40,87%) și pășunile (34,75%), deci pajiștile domină exploatarea terenurilor, iar abia un sfert dintre terenuri este ocupat de culturile agricole (24,38%).



Sursa: INS TEMPO

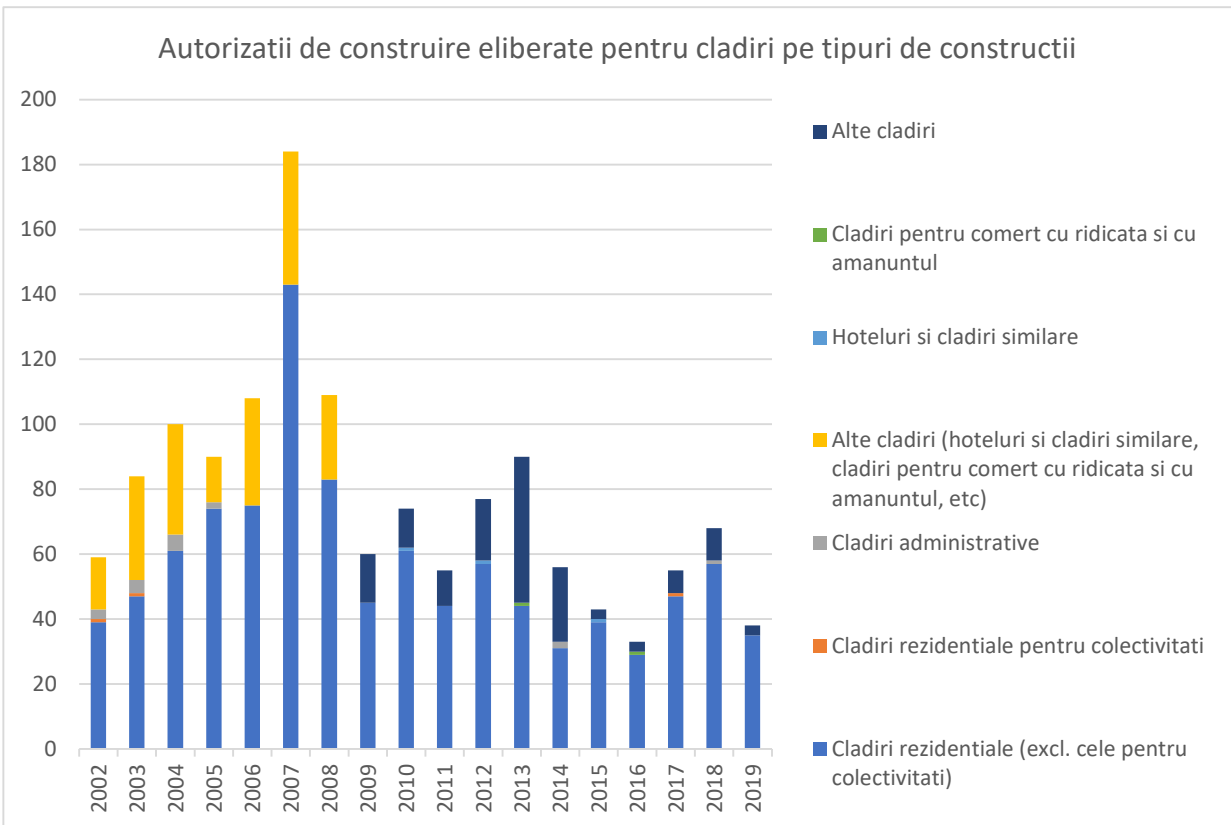
Această structură poate fi considerată permanentă, doar în mijlocul anilor 90 s-a observat o creștere semnificativă a terenurilor arabile 32-33% (5 ani între 1993-1997), ceea ce poate fi datorită desființării sistemului colectiv și retrocedării terenurilor agricole.

Un factor semnificativ al dezvoltării municipiului constituie dezvoltarea infrastructurii fondului de clădiri. Din 2010 s-a redus dimensiunea suprafețelor ocupate de clădiri (cu 3 hectare). În prezent, 8,82% (511 hectare) dintre terenurile neagricole sunt ocupate de clădiri, 2,85% (165 hectare) de căile de transport și de comunicații, iar 0,93% (54 hectare) sunt acoperite de ape și bălți. Terenurile degradate și neproductive ocupă o suprafață mare, 174 de hectare (3%). Cum am mai amintit, majoritatea terenurilor neagricole (84,4%) sunt acoperite cu păduri, acesta fiind un avantaj al municipiului de a avea acces ușor la spații verzi (în mod practic, după o oră de mers pe jos, în oricare direcție a municipiului se găsește o zonă forestieră), fiind o resursă care ar putea duce la creșterea atractivității municipiului.



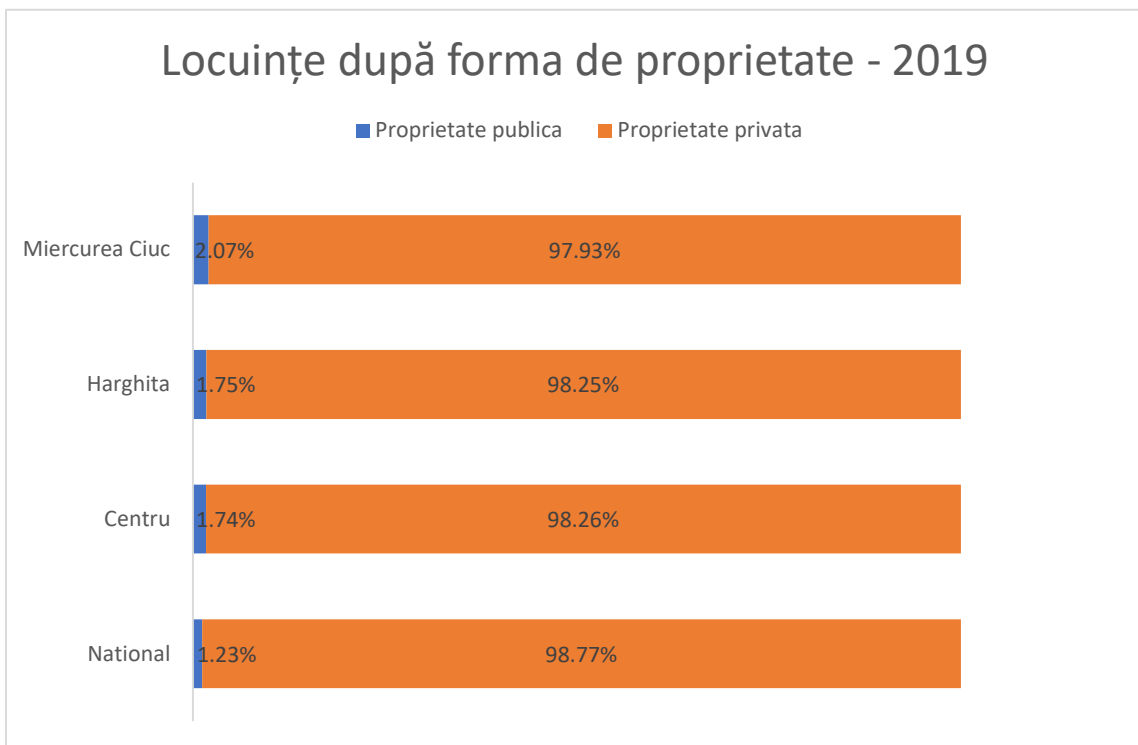
*Sursa: INS TEMPO*

Pe figura următoare putem urmări evoluția numărului de autorizații de construcție, conform căreia până în anul 2007 s-a realizat o creștere continuă a numărului de autorizații eliberate (în perioada 2002-2007 acest număr s-a triplat), cu toate că 28% dintre aceste autorizații nu erau destinate construcției de imobile locative. Din 2009 însă s-a redus tendința de construire, de atunci, anual sunt eliberate între 60-80 de autorizații în municipiu (din 2009 s-a schimbat și înregistrarea și gruparea datelor statistice, astfel clădirile construite pentru servicii turistice sau destinate comerțului au fost trecute într-un alt registru). Este interesant că până anul 2019, față de 2007 s-a redus semnificativ construirea de clădiri rezidențiale (cu 75,52%), și cele cu alte destinații (cu 92,68%).



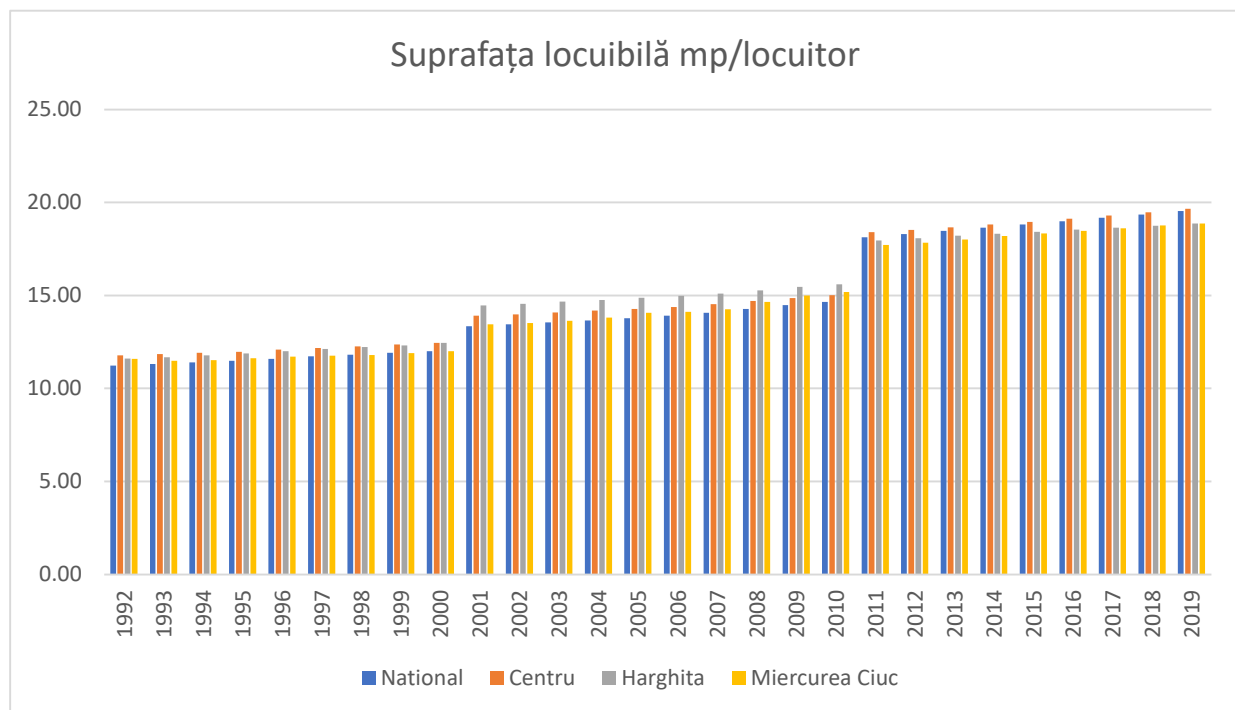
Sursa: INS TEMPO

Pe baza formei de proprietate, majoritatea locuințelor sunt în proprietate privată, asemănător cu situația din județ, din regiune și din țară. Diferențele locale rezultă din mărimea proprietăților statului și a instituțiilor administrative din reședința de județ, din care rezultă cifre mai mari la clădiri de proprietate publică (vezi figura de mai jos).



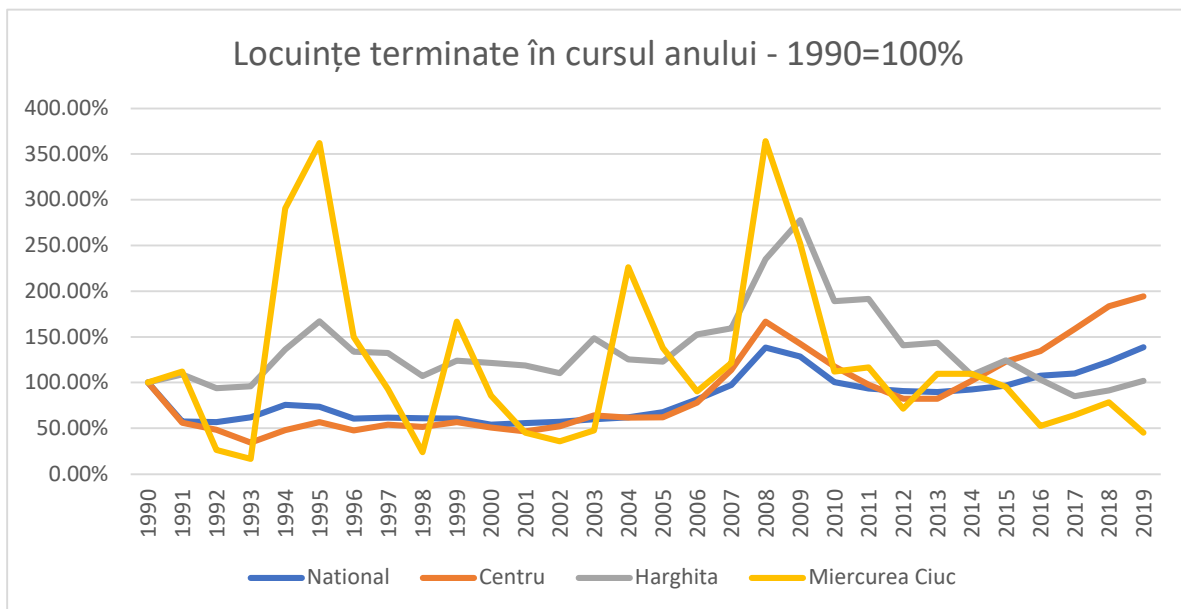
Sursa: INS TEMPO

Legat de suprafața locuibilă a imobilelor, valorile locale de 18,88 mp, similar cu cele județene, rămân sub cele naționale și regionale (19,55 mp). Creșterea acestui indicator nu se datorează dezvoltării fondului locativ, ci mai degrabă scăderii populației.



Sursa: INS TEMPO

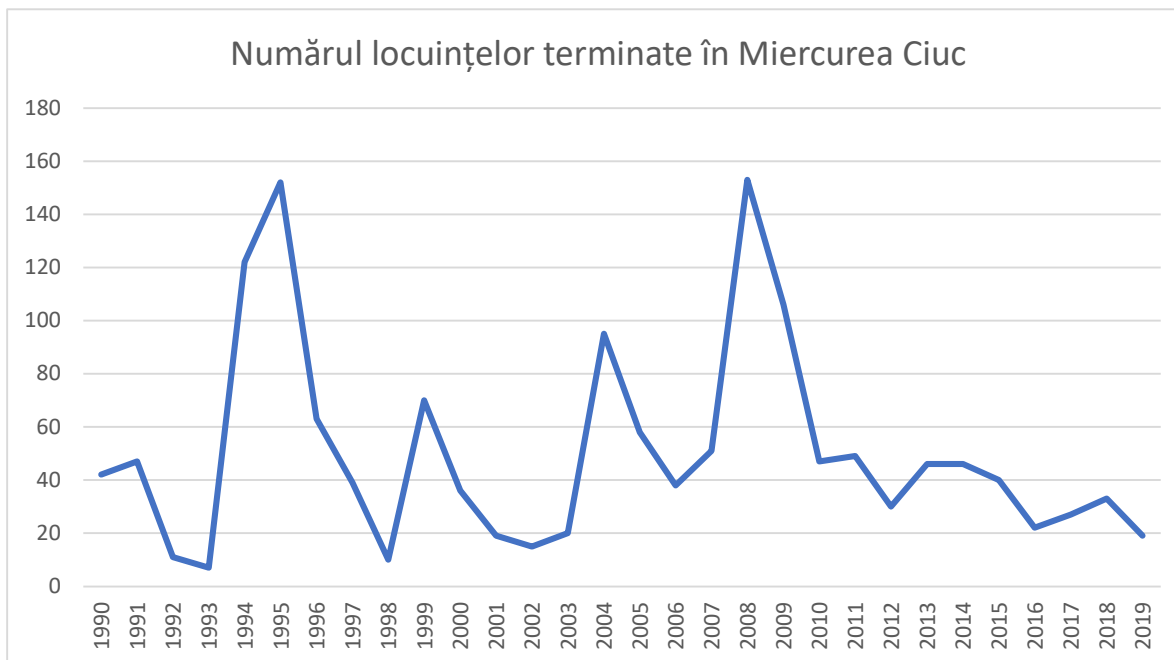
După ce am studiat evoluția numărului de autorizații de construcție eliberate, pe diagrama de mai jos vom urmări evoluția numărului de imobile locative față de anul 1990. În județul Harghita, ca și în Miercurea Ciuc, la mijlocul anilor '90 (1995) s-a observat o tendință de construire mai mare (deja se simțea efectul capitalului străin, în primul rând provenit din Ungaria), dar după aceea numai în fiecare 4-5 ani se face simțită câte un nou val de construire, cu valori ridicate la locuințele finalizate. Perioada de dezvoltare rapidă din 2008 a fost urmată de una de regres la nivel național, regional, județean și local, ajungând sub media anului 1990.



Sursa: INS TEMPO



Exprimat prin cifre, acesta înseamnă în medie 40-50 de locuințe construite anual, valorile maxime fiind în 1995 cu 152 și 2008 cu 153 de locuințe terminate, iar în anul 2019 numărul locuințelor terminate era foarte scăzut (19).



Sursa: INS TEMPO

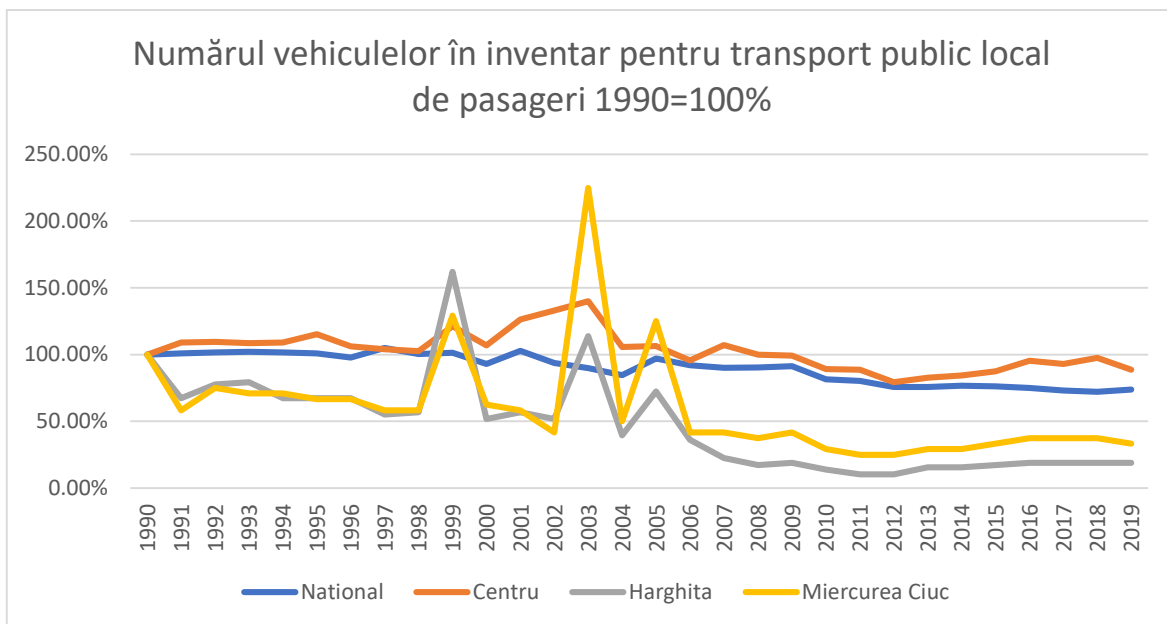
În cele ce urmează prezentăm evoluția spațiilor verzi raportat la o persoană, analiza fiind realizată pe baza datelor statistice. În Miercurea Ciuc suprafața totală a spațiilor verzi este de 71 hectare (conform datelor actuale realiste a Primăriei), ceea ce înseamnă că o persoană beneficiază de 17,06 mp de spații verzi, ceea ce e mai scăzut decât valoarea națională (21,53 mp - 2019). Conform OUG 114 din anul 2007 suprafața minimă a spațiilor verzi/locuitor trebuie să fie de 26 mp/locuitor, ceea ce trebuie să fie asigurat de către autoritățile administrativ publice locale până la sfârșitul anului 2013. Totodată trebuie menționat: conform "Strategiei Naționale pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030" până la anul 2030 trebuie atins un indicator de spațiu verde de 35 metri pătrați pe locuitor pentru municipiile de rangul I și II, și recomandările Organizației Mondiale a Sănătății sugerează 50mp/cap. Suprafața din Miercurea Ciuc fiind numai în procent de 65% a acestei (26mp/locuitor) valori, astfel pentru respectarea acestei prevederi legale este necesară extinderea spațiilor verzi și îmbunătățirea acestora. În centrul municipiului sau în cartiere rezidențiale nu sunt terenuri libere pentru astfel de investiții, în acest sens se consideră necesară crearea punctelor de recreere la Șuta, pe malul râului Olt (ieșire spre Odorheiu Secuiesc), în zona mănăstirii franciscane din Șumuleu-Ciuc, în zona strandului municipal din Szécseny, în zona strandului municipal din Jigodin, zona Csiba dar mai ales pe teritoriile aflate în apropierea zonelor comerciale. În zona UTR Lunca Mare este o zonă verde propus pentru protecție locală, cu suprafața de cca. 74 ha. În termen lung, investiții în legătura cu valorificarea terenurilor situate la nord de la zona comercială sunt fezabile prin crearea traseelor tematice, respectiv reabilitarea-ameliorarea condițiilor naturale degradate din cauza desecării și din cauza depozitării deșeurilor de construcții. Miercurea Ciuc se întinde pe o suprafață destul de redusă, cu o plimbare pe jos pot fi accesate ușor spațiile naturale de calitate.

În 2021, în statistici figurează o rețea de drumuri de 90,8 km în Miercurea Ciuc, din care 81,3% (73,84 km) este drum asfaltat, astfel în 2021 unui locuitor îi revine aproximativ 1,9 m de drum asfaltat.

#### 2.4. Infrastructura de transport și mobilitate

Pe figura de mai jos putem urmări evoluția numărului de mijloace de transport în comun, iar față de 1990 efectivul de autovehicule s-a redus la o treime, și după părerea cetățenilor, ar fi oportună supervizarea eficienței transportului în comun, care a fost restructurat cu câțiva ani în urmă. La

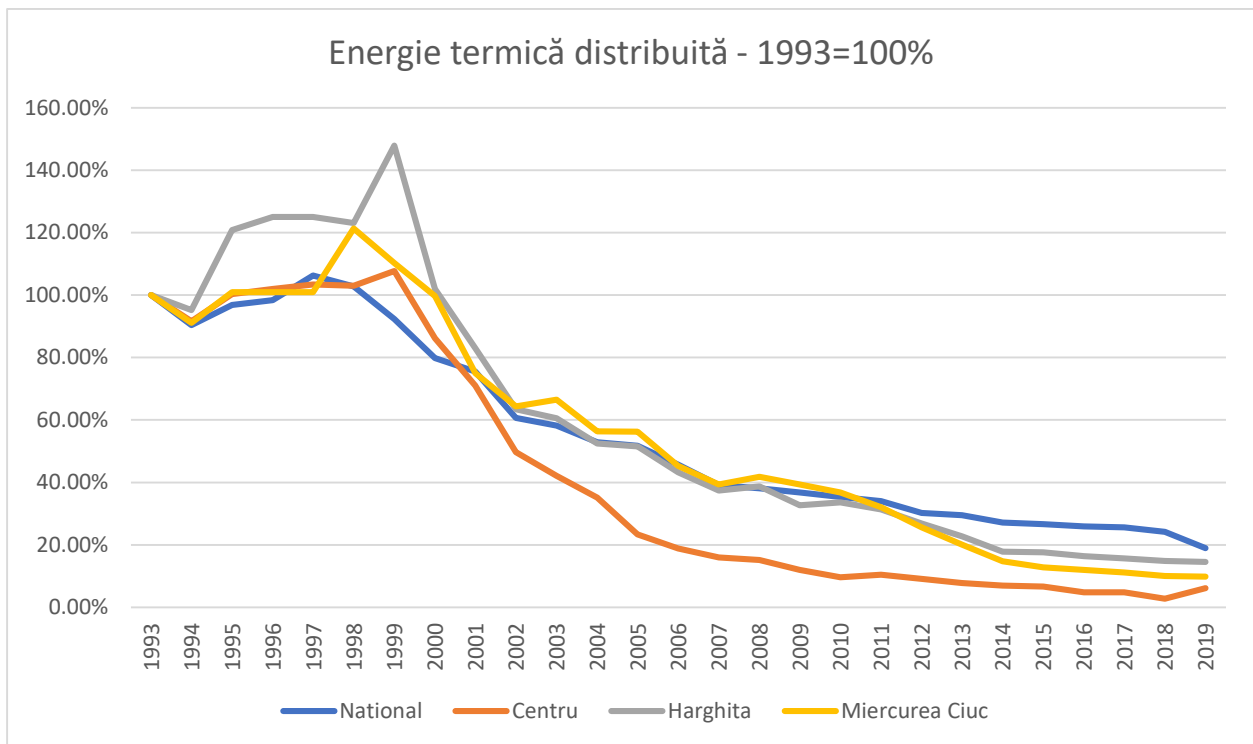
proiectarea investițiilor cu privire la transportul public local trebuie luată în seamă poluarea aerului (aspect vulnerabil, detaliat la capitolul următor), ceea ce ar justifica punerea în funcțiune a autovehiculelor alternative, electronice (fără emisii de noxe).



*Sursa: INS TEMPO*

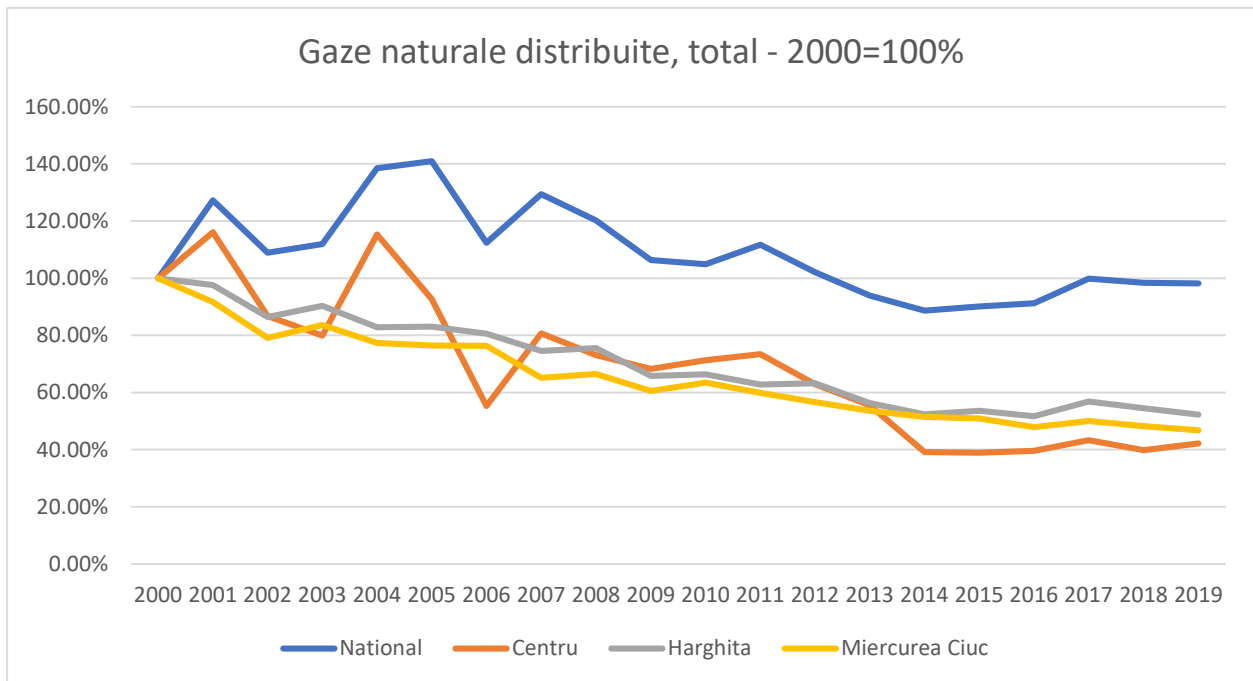
## 2.5. Echiparea tehnico-edilitară

Pe figura de mai jos, am urmărit volumul distribuției energiei termice și se vede că din anul 1998 scade în continuu volumul energiei termice distribuite, atât în Miercurea Ciuc, cât și în România. În Miercurea Ciuc odată cu eliminarea subvenției de stat la tariful de energie termică pentru populație, din anul 2006 procesul de deconectare a crescut, iar acest proces s-a încetinit în ultimii ani, prețul practicat fiind nemodificat din 2016. În ultimii 10 ani conductele de încălzire și de apă caldă din sistemul centralizat de încălzire și de apă caldă au fost schimbate cu conducte izolate isoplus, astfel pierderile din sistem s-au micșorat. În anul 2020 sunt conectate pe SACET 1800 de apartamente, instituții publice (spitale, școli, grădinițe, creșă), ritmul de deconectare fiind de cca. 50 apartamente/an. Calitatea serviciului s-a îmbunătățit ca urmare a montării de module termice la mai multe cartiere, astfel apa caldă se prepară local la blocul de locuit iar încălzirea se programează după temperaturile anterioare și după nevoile consumatorilor. Iar din cauza că nu s-a ajuns la reabilitarea corespunzătoare a sistemelor de încălzire urbană, în termen rezonabil, în apartamentele de blocuri s-au realizat centrale termice individuale. Un sistem de distribuție energiei termice extensive, disponibil peste tot teritoriul municipiului ar fi soluția cel mai eficientă din punctul de vedere al protecția mediului, și din punct de vedere economic.



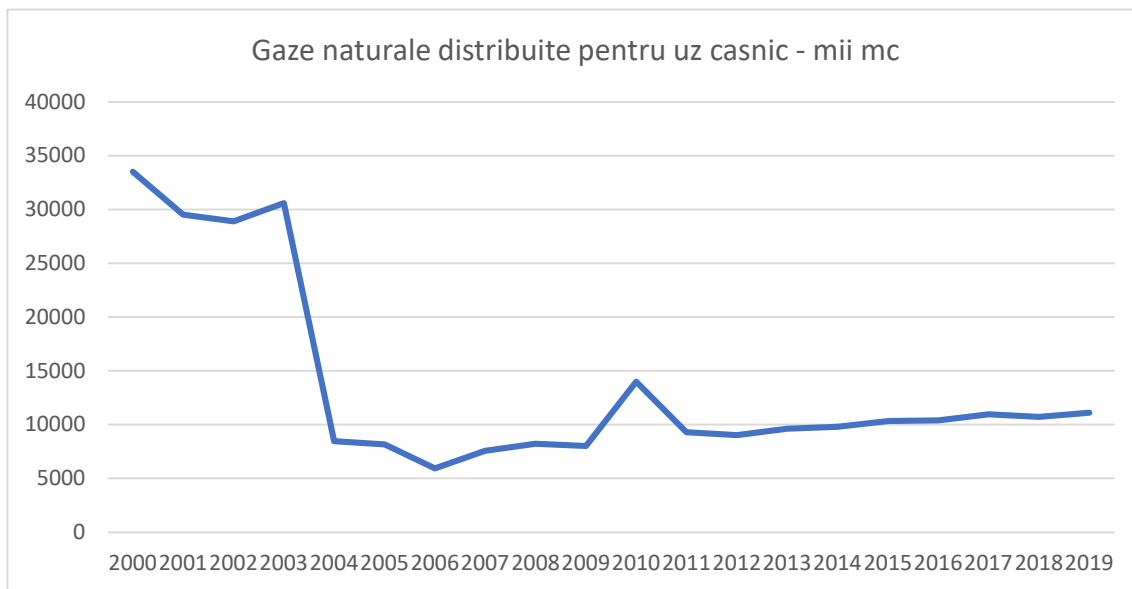
Sursa: INS TEMPO

Consumul de gaze naturale în Miercurea Ciuc este mai mic, decât jumătatea valorii din 2000 (a scăzut cu 53,23%).



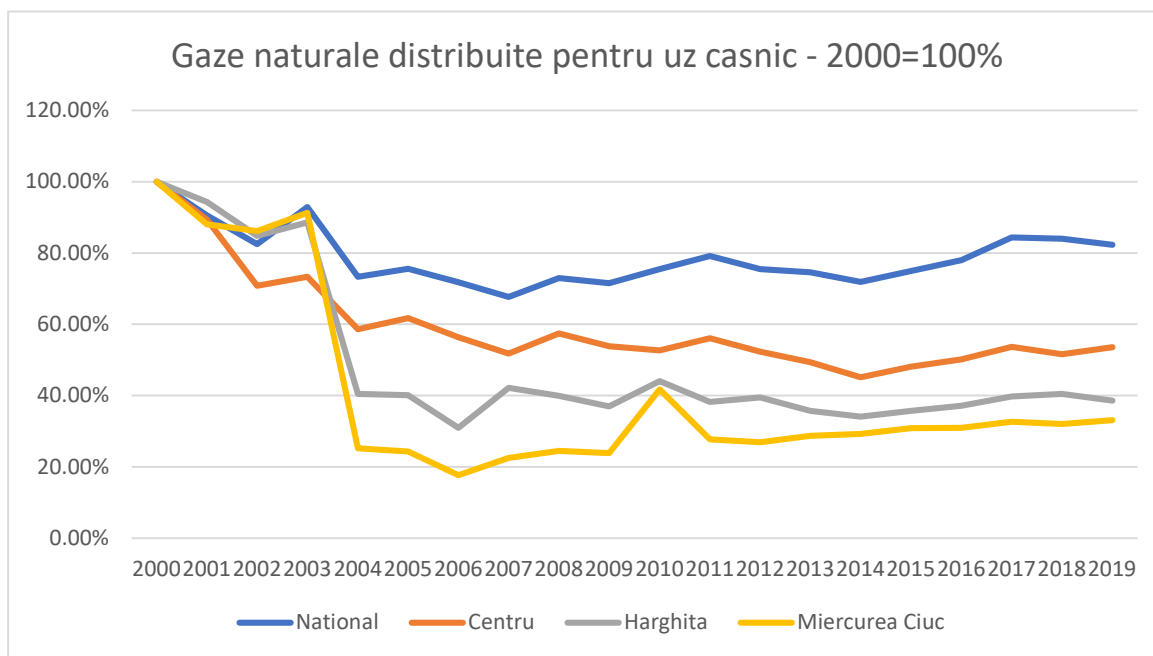
Sursa: INS TEMPO

În Miercurea Ciuc s-a redus drastic consumul de gaze naturale pentru uz casnic (la mai puțin de o treime, de la 33519 mc la aproximativ 11096 mc), probabil datorită eco-eficienței obținute în urma reabilitării sistemelor de încălzire.



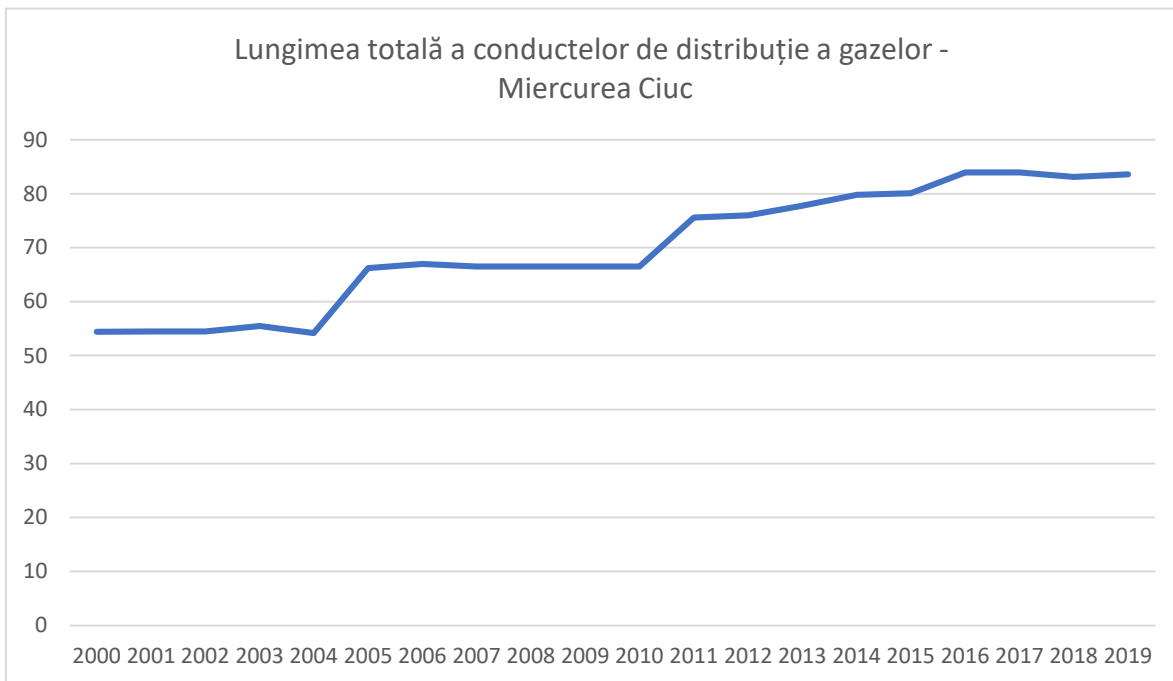
Sursa: INS TEMPO

Reducerea consumului de uz casnic al gazelor naturale nu este o particularitate locală, dar în județ scăderea era de trei ori mai mare comparativ cu valoarea din țară (o scădere de 61,4%, respectiv de 17,7%).



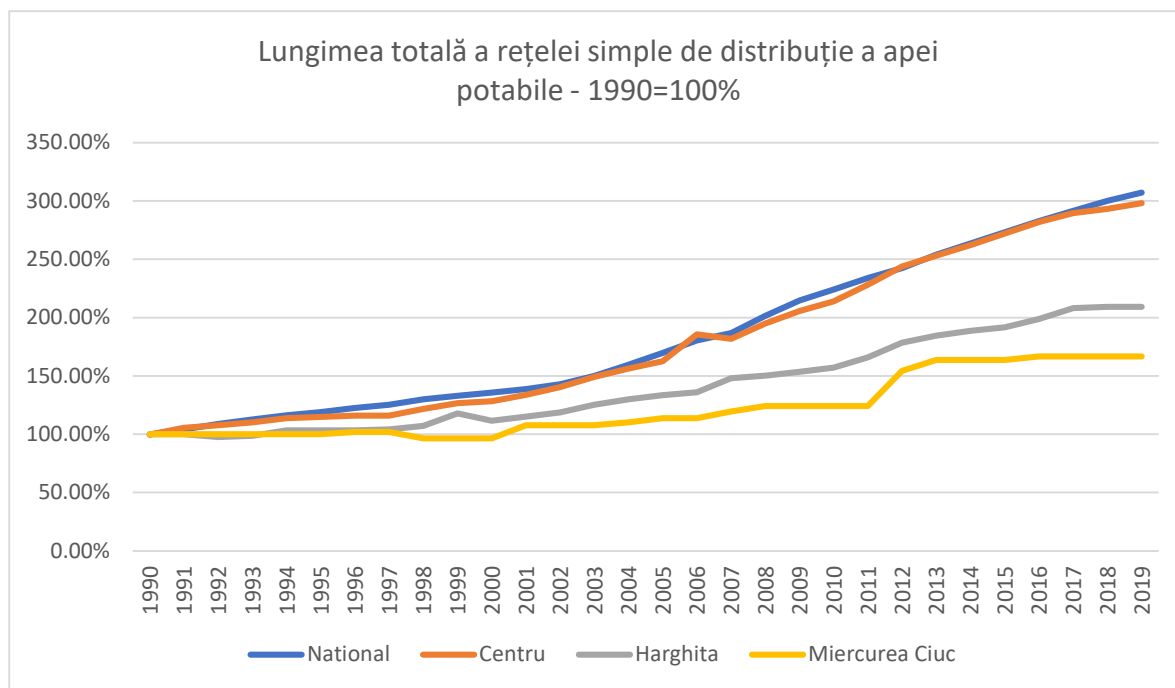
Sursa: INS TEMPO

Rețeaua de conducte pentru distribuția de gaze naturale este în continuă reabilitare și extindere, ca un efect a reducerii consumului. În prezent în Miercurea Ciuc-există mai mult de 80 km de rețea de conducte (83,6 km). Extinderea era solicitată nu de creșterea consumului, ci de racordarea la rețea a unor părți noi ale municipiului.



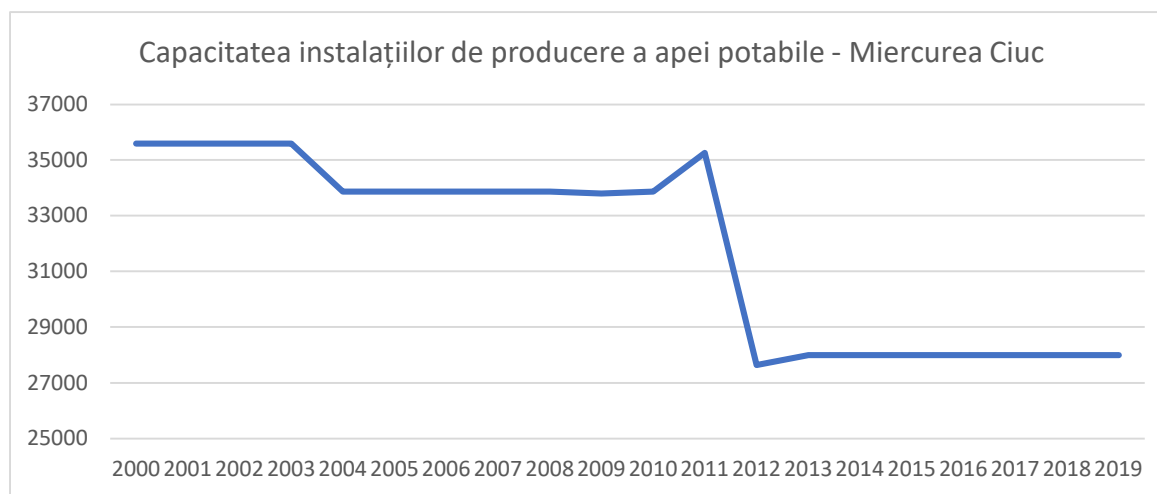
Sursa: INS TEMPO

Asemenea reabilitări ale străzilor și extinderea sistemului de apă potabilă s-a realizat în Miercurea Ciuc abia după 2011, datorită sporirii fondurilor și utilizării eficiente a acestora. Extinderea rețelei (+64%) rămâne însă mult sub nivelul național (+207,14%), ceea ce se vede și pe figura de mai jos. În prezent există o rețea de apă potabilă de 111,9 km, care cuprinde toate cartierele municipiului.

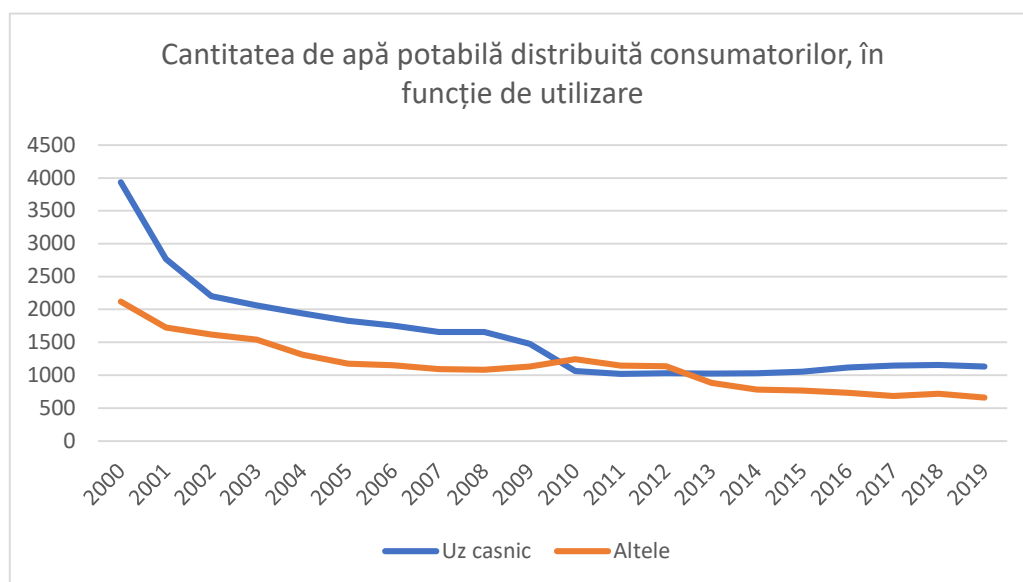


Sursa: INS TEMPO

Față de anul 2000 cantitatea de producere a apei potabile s-a diminuat cu 7500 mc, fiind în relație strânsă cu reducerea consumului. (vezi următoarele două figuri).



Sursa: INS TEMPO



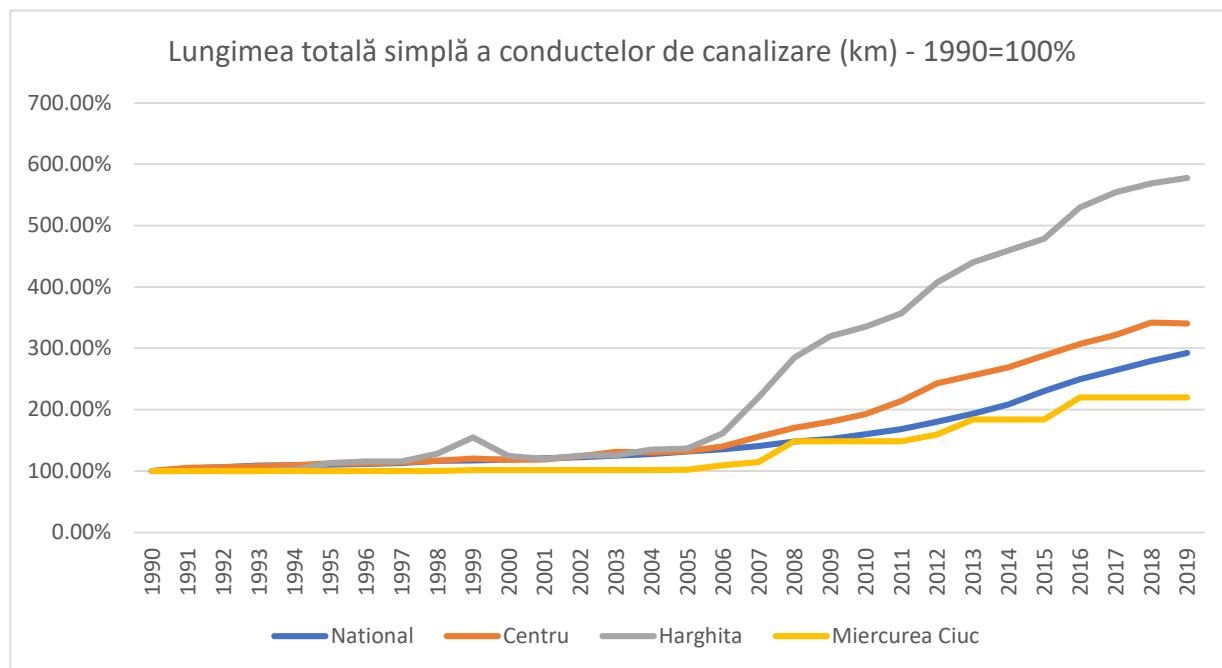
Sursa: INS TEMPO

În ultimii 15 ani se observă o reducere drastică a consumului de apă potabilă și de cea menajeră (pentru alte scopuri), datorită faptului sistemul de distribuție apei a fost schimbat, și datorită faptului ca populația municipiului a scăzut în ultimii ani. În 2019 s-a înregistrat în Miercurea Ciuc un consum total de 1790 mc.

Realizarea rețelei de canalizare este similară cu cea a apei potabile, din 1990 mult timp nu s-a făcut nici o schimbare, dar din 2007 aproape s-a dublat lungimea rețelei în două tranșe (în 2007 și în 2013), după 2015 se poate observa încă o creștere semnificativă. Între timp în județul Harghita s-a ajuns la valori de patru ori mai mari cu privire la lungimea conductelor de canalizare (în special în localitățile rurale), iar la nivel național s-a dublat.

În privința diferenței dintre rețelele de canalizare și a apei potabile calculat la un locuitor, situația din municipiu este bună, sunt 804 m de rețele de canalizare la 1 km de rețea de apă potabilă (în 2019), cu valori

mai scăzute în județ (646 m), în regiune (586 m) și în țară (465 m). În mai multe puncte ale municipiului încă nu s-a rezolvat canalizarea separată a apei pluviale.



Sursa: INS TEMPO

## 2.6. Servicii publice

### Cultură

Conform datelor recensământului din 2011 (potrivit căruia populația municipiului era de 38.966 de locuitori) compoziția etnică a municipiului Miercurea Ciuc este: 78,5% maghiari, 16,8% români și cca 1% rromi. Tot de identitatea oamenilor ține și apartenența lor confesională-religioasă, majoritatea locuitorilor din municipiu și din preajmă fiind romano-catolici (70,8%). Astfel, biserica romano-catolică susține funcționarea mai multor instituții culturale și de învățământ în Miercurea Ciuc, municipiu care găzduiește și alte organizații confesionale regionale (Oficiul Episcopului Auxiliar Romano-Catolic, Episcopia Ortodoxă a Covasnei și Harghitei, sau Mănăstirea Franciscană din Șumuleu Ciuc). Aceste instituții, pe lângă activitatea lor religioasă de bază, dețin și alte activități și programe de dezvoltare a comunității locale, de instruire-educare, cu caracter cultural și social, având la bază o infrastructură semnificativă de capital uman și material. Programele religioase, în special cele romano-catolice, sunt reprezentative în viața municipiului (de ex. Întâlnirea Națională a Tinerilor Catolici), dar dintre toate acestea se remarcă Pelerinajul de Rusalii la Șumuleu-Ciuc, despre care se poate afirma că s-a ridicat deja la un rang internațional având nu numai caracter religios, dar fiind și un eveniment social remarcabil.

Miercurea-Ciuc este unul dintre cele mai importante centre culturale ale Ținutului Secuiesc. Instituțiile culturale existente în municipiu trebuie să satisfacă și nevoile de cultură ale populației din zona Ciucului, astfel ale întregului județ. Între protagoniștii vieții culturale ale municipiului se regăsesc multe instituții culturale finanțate de Primăria Municipiului Miercurea Ciuc, instituții județene, și multe ONG-uri, asociații, cât și

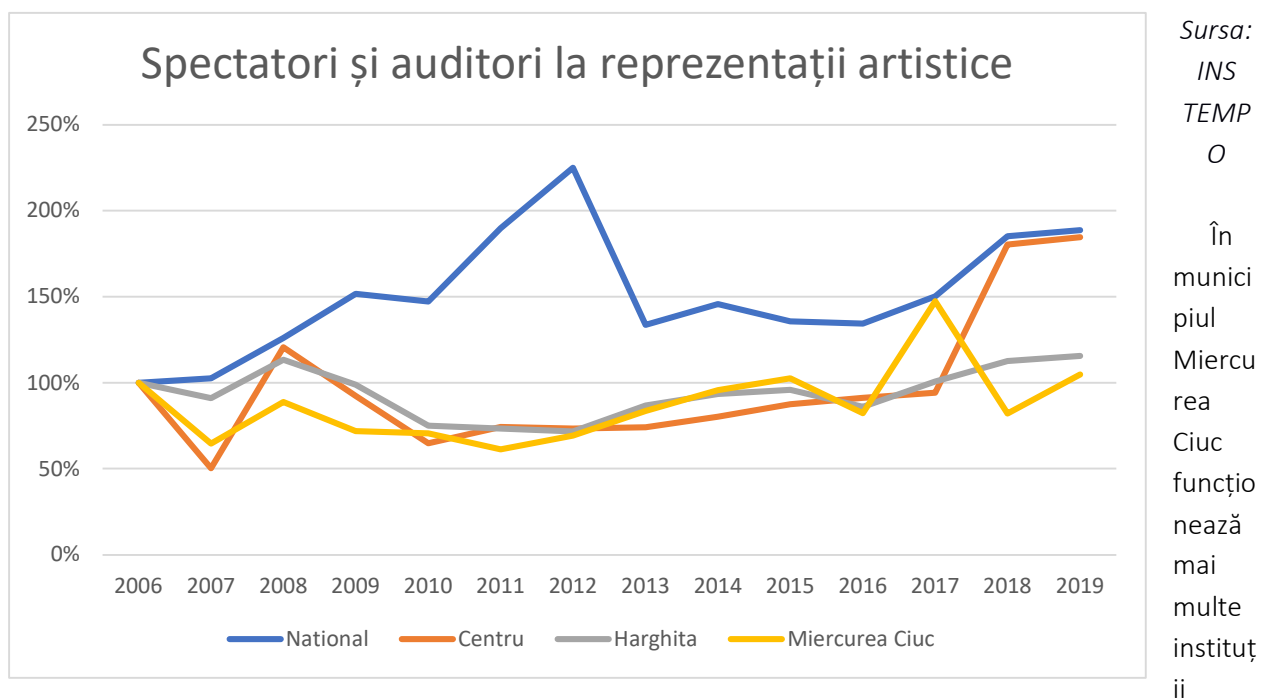
fundații. Pe lângă acestea, în organizarea vieții culturale are un rol decisiv și Consulatul General al Ungariei din Miercurea Ciuc.

În cadrul Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc funcționează un birou cultural pentru a organiza și a coordona activitatea instituțiilor culturale, iar pentru îngrijirea publicațiilor și a programelor proprii s-a înființat instituția subordonată numită Editura Csikszereda. Sub îngrijirea acestei edituri apare magazinul de programe culturale szereda.Origo distribuit gratuit, respectiv ziarul lunar al municipiului Miercurea Ciuc, împreună cu alte publicații culturale.

Unele dintre elementele centrale al vieții culturale ciucane este Teatrul Municipal Csíki Játékszín. Teatrul, aflat în subordinea Consiliului Local, înființat în 1999, a trecut în ultimul timp printr-o perioadă de propășire, cu privire la numărul spectatorilor, cât și al abonamentelor vândute. Consumul crescând al produselor teatrale se datorează în primul rând prestigiului acestuia, care contribuie în mod real la ameliorarea calității vieții locuitorilor. Sediul Teatrului Municipal Csíki Játékszín și sala de spectacole sunt situate în Casa de Cultură Municipală, care nu este un loc ideal nici din punct de vedere acustic, nici prin dotarea sa tehnică. Cealaltă clădire, Casa Artelor, proprietatea Consiliului Local, este o sală mult mai bine dotată pentru reprezentații artistice, și care găzduiește din când în când evenimente culturale de mare anvergură.

Din anul 2008, tendințele populației din Miercurea Ciuc de a consuma produse culturale a trecut printr-o regresie, cererea de cultură fiind evidențiată mai degrabă în numărul spectatorilor Teatrului Municipal Csíki Játékszín. În anul 2015, acest indiciu s-a ridicat din nou peste valoarea din 2006 (cu 3%), ceea ce corespunde cu schimbările județene și regionale. În anul 2017 a fost o creștere semnificativă în numărul consumatorilor de produse culturale, ceea ce a scăzut la următorul an, după ce se vede o tendință crescătoare a indiciului respectiv.

La nivel național, diferit de cel local și județean, s-a observat o creștere semnificativă până în 2012 a acestui trend.

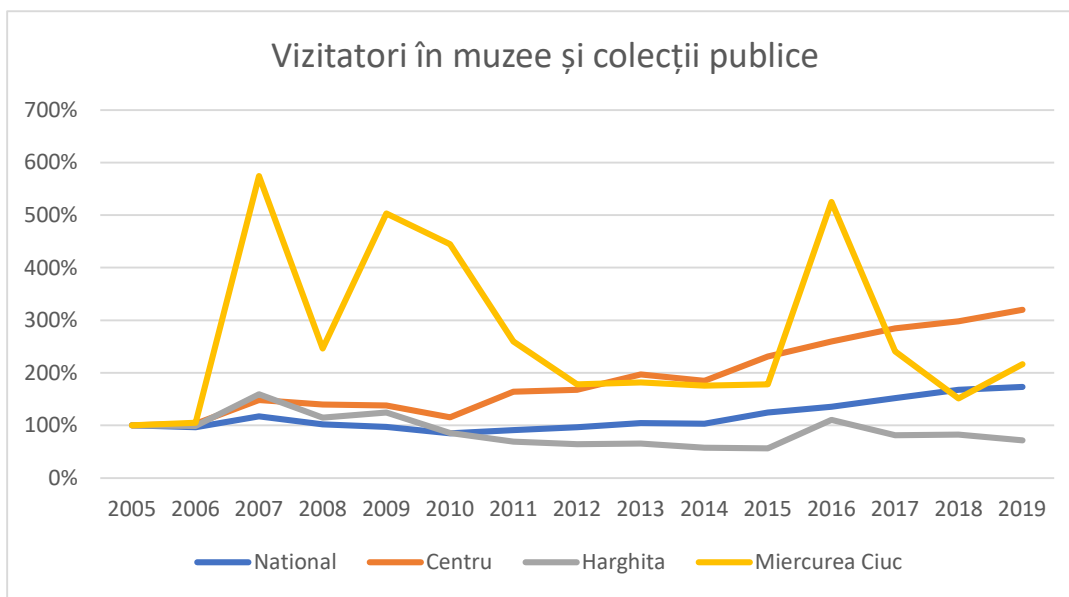


culturale, majoritatea lor fiind instituții subordonate Municipiului Miercurea-Ciuc sau Consiliului Județean



Harghita. După o perioadă lungă de așteptare, în anul 2012 Biblioteca Județeană „Kájoni János” s-a mutat într-o clădire modernizată, ceea ce a devenit una dintre spațiile cele mai frecventate din municipiu, destinate culturii. În cel de-al treilea grup al instituțiilor culturale intră muzeele, sălile de expoziții. Cea mai reprezentativă sală destinată expozițiilor se află în clădirea emblematică a Cetății „Mikó”, ca parte integrantă a Muzeului Secuiesc al Ciucului. Muzeului Secuiesc al Ciucului, aflat sub finanțarea Consiliului Local deține o bogată colecție etnografică, artistică, arheologico-istorică, de științe ale naturii, artă bisericească și cărți antice. În cadrul muzeului funcționează, în zona municipiului numit Jigodin, Galeria „Nagy Imre”. Muzeul Secuiesc al Ciucului și Cetatea „Mikó” găzduiesc nenumărate evenimente însemnate, expoziții periodice, prezentări de carte, sesiuni de comunicări științifice, conferințe, concerte, spectacole de teatru în aer liber. Dintre acestea se remarcă, începând din 1980, Festivalul de Muzică Veche organizat în fiecare sezon estival.

Expozițiile periodice de mare anvergură au sporit numărul vizitatorilor în anul 2007 (Munkácsy în Transilvania), 2009, 2010, 2016 (Expoziția Csontváry) cu 5 ori mai mult față de anul 2005. Datorită organizării consecvente și de nivel înalt din punct de vedere profesional, s-a reușit menținerea atenției vizitatorilor cu 1,5 ori mai mult față de 2006, și în 2012-2015, și după anul 2017, în timp ce în alte zone ale județului Harghita s-a observat o scădere treptată a numărului de vizitatori ai muzeelor. Acest fapt accentuează performanța expozițiilor din Muzeul Secuiesc al Ciucului.



*Sursa: INS TEMPO*

Un alt protagonist remarcabil al vieții culturale a județului și a Ținutului Secuiesc reprezintă Ansamblul Național Secuiesc Harghita care a cunoscut un renume internațional extraordinar. Formația cu o vechime de trei decenii funcționează ca ansamblu de dans popular profesionist din 1990. Formația are un program de peste 60 de spectacole anual, prezentate pe scena din Casa de Cultură Municipală.

Tradițiile de cultură populară și religioasă sunt puternice și bine organizate în municipiul Miercurea-Ciuc (ansambluri de dans, coruri), care au ca eveniment marcant Ziua celor O Mie de Fete Secuiene, organizat în fiecare an în prima sâmbătă a lunii iulie.

Continuitatea vieții culturale-artistice se realizează și prin Școala Populară de Artă a Județului Harghita, împreună cu Liceul de Arte „Nagy István”. Asociația Orchestra de Cameră Ciuc organizează periodic concerte pentru publicul amator de muzică clasică, având artiști proprii, dar implicând și orchestre invitate.

Cele două clădiri care găzduiesc majoritatea evenimentelor, programelor culturale, cât și spectacolele Teatrului „Csíki Játékszín” și ale Ansamblului Național Secuiesc Harghita sunt Casa de Cultură Municipală (capacitate: 400 de locuri) și Casa Artelor (capacitate: 310 de locuri). În această clădire se organizează și expoziții, întâlniri, prezentări de carte și diferite târguri.

Alte clădiri care sălășluiesc instituții, asociații, cu activități și evenimente culturale: Casa Kriterion, Palatul Copiilor Miercurea-Ciuc, Centrul Cultural Miron Cristea, Casa de Studii Jakab Antal, Casa KALOT, Cinematograful Csíki Mozi.

Cinematograful din municipiu nu este funcțional din anul 2006, dar în perioada 2012-2014 clădirea a fost reabilitată și a devenit funcțională. Cinematograful Csíki Mozi funcționează ca sală de spectacole, găzduiește evenimente culturale: concerte, spectacole, festivaluri de filme (Filmszereda, Filmtettfeszt).

Conform Regulamentului de organizare și funcționare al Cinematografului Municipiului Miercurea-Ciuc, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 15/2019, Cinematograful „Csíki Mozi” are, în principal, următoarele obiecte de activitate:

- organizarea și desfășurarea de activități cultural-artistice și de educație permanentă;
- conservarea și transmiterea valorilor morale, artistice și tehnice ale comunității locale, ale patrimoniului național și universal;
- organizarea evenimentelor culturale cu rol educativ și/sau de divertisment: festivaluri, concursuri, târguri, seminarii și altele asemenea;
- organizarea sau susținerea formațiilor artistice de amatori, de concursuri și festivaluri, inclusiv a participării formațiilor la manifestări culturale interjudețene, naționale și internaționale;
- organizarea sau susținerea activității de documentare, a expozițiilor temporare, realizarea unor materiale de informare a publicului;
- proiecții publice de filme cinematografice sau video corespunzător cod CAEN 5914;
- oferirea de produse și servicii culturale diverse pentru satisfacerea nevoilor culturale comunitare, în scopul creșterii gradului de acces și de participare a cetățenilor la viața culturală;
- conservarea, cercetarea, protejarea, transmiterea, promovarea și punerea în valoare a culturii tradiționale și a patrimoniului cultural imaterial;
- promovarea tendințelor artistice și culturale contemporane locale, naționale și internaționale;
- promovarea diversității culturale pe plan local și regional;
- desfășurarea activităților culturale și artistice de/și pentru tineri, promovarea culturii în rândul tinerilor și stimularea participării la activități și evenimente culturale;
- oferirea unor programe în vederea asigurării accesului locuitorilor municipiului la producții cultural-artistice contemporane.

Din acest an (luna aprilie 2022) Cinematograful Csiki Mozi găzduiește săptămânal proiecții de filme, pe baza unui program stabilit.

Concertele de muzică ușoară sunt mai frecvente în timpul Zilelor Municipiului Miercurea-Ciuc (primul weekend al lunii august), pe parcursul anului acestea sunt găzduite de structurile mai mici de primire turistică, care s-au transformat în mod spontan în locuri de distracție pentru tineret, și care au flexibilitatea de a oferi spațiu diferitelor programe, expoziții și târguri. Trebuie menționat că în statistici apar doar două instituții care se ocupă cu organizarea spectacolelor și a concertelor, iar în județul Harghita sunt doar șase asemenea organizații. Pe baza opiniei unanime a organizatorilor și actorilor culturali este necesar sincronizarea inițiativelor culturale de tip bottom-up, cu valorificarea sinergiei și cu marketingul profesionist al acestora.

## Monumente

Municipiul Miercurea-Ciuc se remarcă prin multitudinea clădirilor și zonelor cu valoare arhitecturală-urbană și istorică (de patrimoniu construit), majoritatea acestora sunt în folosință comunitară-culturală, contribuind la atractivitatea turistică a municipiului.

Municipiul a avut o dezvoltare atipică, el fiind alcătuit prin adeziunea mai multor sate, centrul administrativ al comitatului Csík al monarhiei austro-ungare aflându-se în zona Șumuleu-Ciuc, iar zona centrului actual era un simplu târg săptămânal aflat la intersecția sub formă de T al drumului Nord-Sud (Brașov - Gheorgheni) și Est-Vest (Ciuc - Odorheiu-Secuiesc). Țesutul urban al satelor/comunelor de odinioară, centrate pe bisericile lor s-a păstrat în mare măsură astfel municipiul nu are un singur centru istoric nuclear ci unul de tip ciorchină, care azi, conform planului urban general aprobat în 2012 reprezintă șase(6) zone centrale protejate.

Este important de menționat că patrimoniul construit al municipiului a suferit o pierdere semnificativă în anii târzii ai socialismului după atribuirea rolului de reședință de județ, când fosta stradă Virág/Florilor a fost în mare parte demolată (o ramură a intersecției istorice sub formă de T mai sus amintit), odată cu construirea noului centru administrativ, demolare prin care spațiul urban caracteristic de tip mosor din jurul bisericii romano catolice Înălțarea Sfântei Cruci, (baroc, 1758) a fost eliminat în întregime.

Distrugerea a lăsat o traumă adâncă în psihicul urban colectiv și a dus la demersurile de protejare a arterei Nord-Sud, cealaltă ramură a T-ului istoric, alcătuit din strada Petőfi Sándor și Márton Áron, care a fost clasat ca monument istoric de importanță locală din categoria ansamblului urban protejat. După clasarea ansamblului urban în 2008 s-a aprobat un studiu de fundamentare PUZ și regulament cadru pentru acest ansamblu urban în baza căreia în trecutul apropiat s-au reabilitat mai multe clădiri, mai multe prin grija proprietarilor privați (nr. 1, 2,8,35,37), unul din fonduri UE și din bugetul local propriu (nr. 39), un alt imobil a fost clasat ca monument istoric, clădirea Reduta/Vigadó (nr. 38), tocmai pentru a face posibilă accesarea fondurilor de regenerare urbană. Menționăm că actualizarea planului urbanistic general preconizat a fi început în cursul anului curent, necesită actualizarea studiului istoric, patrimonial și arheologic al localității, respectiv clarificarea reglementărilor privind ansamblulu urban și zonele centrale protejate, elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism ale zonelor centrale protejate și actualizarea celor existente.

Anexăm lista monumentelor istorice în următorul tabel. De asemenea, remarcăm că sunt mai multe imobile cu valoare arhitecturală, urbană sau istorică de importanța locală, neclasate ca monumente istorice (nu cad sub incidența Legii nr 422/2001) dar care necesită protecție locală prin inventariere, documentare și aprobare hotărâri de protejare și regulamente de reabilitare. (str. Szász Endre, cartierul funcționarilor și altele)

### LISTA MONUMENTELOR ISTORICE

Nr.	Cod LMI	Denumire	Adresă	Datare
1	HR-I-s-B-12641	Cetatea Jigodin I	"Malomföld" (Terenu Morii), în intravilan	sec. I. a. Chr. - I. p. Chr., Latène, Cultura geto - dacică
2	HR-I-s-B-12642	Cetatea Harom (Jigodin II)	"Harom", cartier Jigodin	

3	HR-I-m-A-12642.01	Cetate	"Harom", cartier Jigodin	sec. XII - XIII
4	HR-I-m-A-12642.02	Cetate	"Harom", cartier Jigodin	sec. III a. Chr. - I. p. Chr., Latène, Cultura geto - dacică
5	HR-I-s-A-12643	Cetatea Kisvár (Jigodin III)	"Kisvártető" (Piscul Cetății Mici), cartier Jigodin	
6	HR-I-m-A-12643.01	Locuire	"Kisvártető" (Piscul Cetății Mici), cartier Jigodin	Epoca medievală timpurie
7	HR-I-m-A-12643.02	Locuire	"Kisvártető" (Piscul Cetății Mici), cartier Jigodin	sec. III p. Chr., Epoca romană
8	HR-I-m-A-12643.03	Fortificație de lemn (palisadă)	"Kisvártető" (Piscul Cetății Mici), cartier Jigodin	sec. II a. Chr.- I p. Chr., Latène, Cultura geto - dacică
9	HR-I-m-A-12643.04	Descoperire	"Kisvártető" (Piscul Cetății Mici), cartier Jigodin	Epoca bronzului mijlociu, Cultura Wietenberg
10	HR-I-s-B-12644	Fortificațiile de pe Șumuleu Mare	"Nagysomlyó – Sóvár" (Mt. Șumuleu Mare – Cetatea de Sare), cartier Șumuleu	
11	HR-I-m-B-12644.01	Turn	"Nagysomlyó – Sóvár" (Mt. Șumuleu Mare – Cetatea de Sare), cartier Șumuleu	sec. XVII, Epoca medievală
12	HR-I-m-B-12644.02	Cetate (Cetatea de Sare)	"Nagysomlyó – Sóvár" (Mt. Șumuleu Mare – Cetatea de Sare), cartier Șumuleu	Preistorie
13	HR-II-a-B-12721	Ansamblu urban	Str. Márton Áron nr. 2-72 și 37-T, str. Petőfi Sándor de la 1-49 și 2-40	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
14	HR-II-m-B-12723	Poartă secuiască	Str. Băilor, Szecheny	sec. XIX
15	HR-II-a-A-12724	Ansamblul bisericii romano-catolice „Sf. Petru și Pavel”	Str. Căianu Ion 53	sec. XIV - XIX
16	HR-II-m-A-12724.01	Biserica romano-catolică „Sf. Petru și Pavel”	Str. Căianu Ion 53	sec. XIV, XV, XVII - XIX
17	HR-II-m-A-12724.02	Zid de incintă	Str. Căianu Ion 53	sec. XVII

18	HR-II-m-B-12725	Primărie, fostul sediu al Comitatului Ciuc	Piața Cetății 1	1884 - 1888, ext. 1914
19	HR-II-a-A-12726	Cetatea Mikó, azi Muzeul Secuiesc al Ciucului și Biblioteca Județeană	Piața Cetății 2	sec. XVII - XVIII
20	HR-II-m-A-12726.01	Cetatea - complexul de clădiri	Piața Cetății 2	1623, rec. 1714 - 1716
21	HR-II-m-A-12726.02	Turn de poartă	Piața Cetății 2	sec. XVIII
22	HR-II-m-A-12726.03	Șanț de apărare	Piața Cetății 2	sec. XVIII
23	HR-II-m-A-12726.04	Parcul etnografic – Secția în aer liber	Piața Cetății 2	sec. XIX - prima jum. sec. XX
24	HR-II-m-B-12736	Casa Zakarias	Str. Gál Sándor 8	1925
25	HR-II-a-B-12737	Ansamblul conacului Mikó, azi Fabrica de mobilă "Mikó"	Str. Jigodin 47-49	sec. XIX
26	HR-II-m-B-12737.01	Conacul Mikó	Str. Jigodin 47-49	sec. XIX
27	HR-II-m-B-12737.02	Grânar	Str. Jigodin 47-49	sec. XIX
28	HR-II-a-A-12738	Ansamblul bisericii romano-catolice "Sf. Treime"	Str. Jigodin 52	sec. XV - XVIII
29	HR-II-m-A-12738.01	Biserica romano-catolică "Sf. Treime"	Str. Jigodin 52	sec. XV, ext. sec. XVIII
30	HR-II-m-A-12738.02	Zid de incintă	Str. Jigodin 52	sec. XVII
31	HR-II-a-B-12735	Ansamblul bisericii romano-catolice „Înălțarea Sfintei Cruci”	Str. Kossuth Lajos 40	1758
32	HR-II-m-B-12735.01	Biserica romano-catolică „Înălțarea Sfintei Cruci”	Str. Kossuth Lajos 40	1758

33	HR-II-m-B-12735.02	Zid de incintă (fragment)	Str. Kossuth Lajos 40	1758
34	HR-II-m-B-12740	Banca Națională a României, azi Banca Carpatica	Piața Libertății 14	cca. 1925
35	HR-II-m-B-12728	Ansamblu urban - locuințe cu magazin la parter	Str. Márton Áron 2-4, 6	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
36	HR-II-m-B-12729	Casă	Str. Márton Áron 38	sf. sec. XIX
37	HR-II-a-B-12730	Clădirile fostei fabrici de bere, azi birouri S.C. Electrica S.A. și VamRom Expediții SRL	Str. Márton Áron 46	sec. XIX
38	HR-II-m-B-12730.01	Fostul turn de germinare (corp 6)	Str. Márton Áron 46	sec. XIX
39	HR-II-m-B-12730.02	Fostele „pivnițe” de răcire (corp 1, 2 și 3)	Str. Márton Áron 46	sec. XIX
40	HR-II-m-B-12730.03	Fosta sală a cazanelor, cu coșul de fum (corp 4)	Str. Márton Áron 46	sec. XIX
41	HR-II-m-B-12730.04	Fostul atelier (corp 5)	Str. Márton Áron 46	sec. XIX
42	HR-II-a-B-12731	Liceul teoretic „Márton Áron”	Str. Márton Áron 72	1909 - 1911
43	HR-II-m-B-12741	Biserica „Sf. Apostoli Petru și Pavel”	Str. Sadoveanu Mihail 2	1929 - 1935
44	HR-II-m-B-12732	Casă (casa Gál)	Str. Szász Endre 1	1911
45	HR-II-m-B-12733	Casă (casa Csiszér)	Str. Szász Endre 3	1911
46	HR-II-m-B-12727	Reședința garnizoanei de grăniceri nr. 1, azi spital ORL și Fizioterapie	Str. Szász Endre 5	1786, cca. 1826
47	HR-II-m-B-12734	Tribunalul județean	Str. Szász Endre 6	1904

48	HR-II-m-B-12742	Fostul conac Mikes, azi casa Erdély Péter	Str. Szék 141	1801
49	HR-II-m-B-12743	Fostul Sediul al Scaunului Ciuc, azi Spitalul de Boli Infecțioase	Str. Szék 146	1835 - 1844
50	HR-II-m-B-12744	Casa Kalot - asociația Caritas - trei corpuri legate prin galerii acoperite	Str. Szék 147	1942 - 1944
51	HR-II-a-A-12745	Mănăstirea Franciscană	Str. Szék 148	sec. XVIII - XIX
52	HR-II-m-A-12745.01	Biserica mănăstirii franciscane "Vizita Mariei la Elisabeta" cu piatra funerară încastrată	Str. Szék 148	1804 - 1835
53	HR-II-m-A-12745.02	Clastru	Str. Szék 148	sec. XVIII
54	HR-II-m-A-12745.03	Capela „Sf. Ioan Botezătorul”	Str. Szék 148	1767
55	HR-II-m-B-12746	Fosta școală confesională a mănăstirii franciscane	Str. Szék 152	sec. XVIII - XIX
56	HR-II-a-A-12720	Ansamblul "Drumul Crucii" (Kalvaria)	Str. Șumuleul Mic	sec. XV - XX
57	HR-II-m-A-12720.01	Capela romano-catolică „Sf. Anton”	Str. Șumuleul Mic 17	1661, transf. 1773
58	HR-II-m-A-12720.02	Capela romano-catolică „Passio" (A Patimilor)	Str. Șumuleul Mic 19	sec. XV - XVII
59	HR-II-m-A-12720.03	Capela romano-catolică "Salvator"	Str. Șumuleul Mic 19	sec. XV - XVII
60	HR-II-m-B-12739	Conacul Lázár, azi Grădiniță de copii și Cămin Cultural	Str. Tolpița 93	1829
61	HR-IV-m-B-13018	Casa memorială Nagy Imre	Str. Jigodin 2	sec. XIX

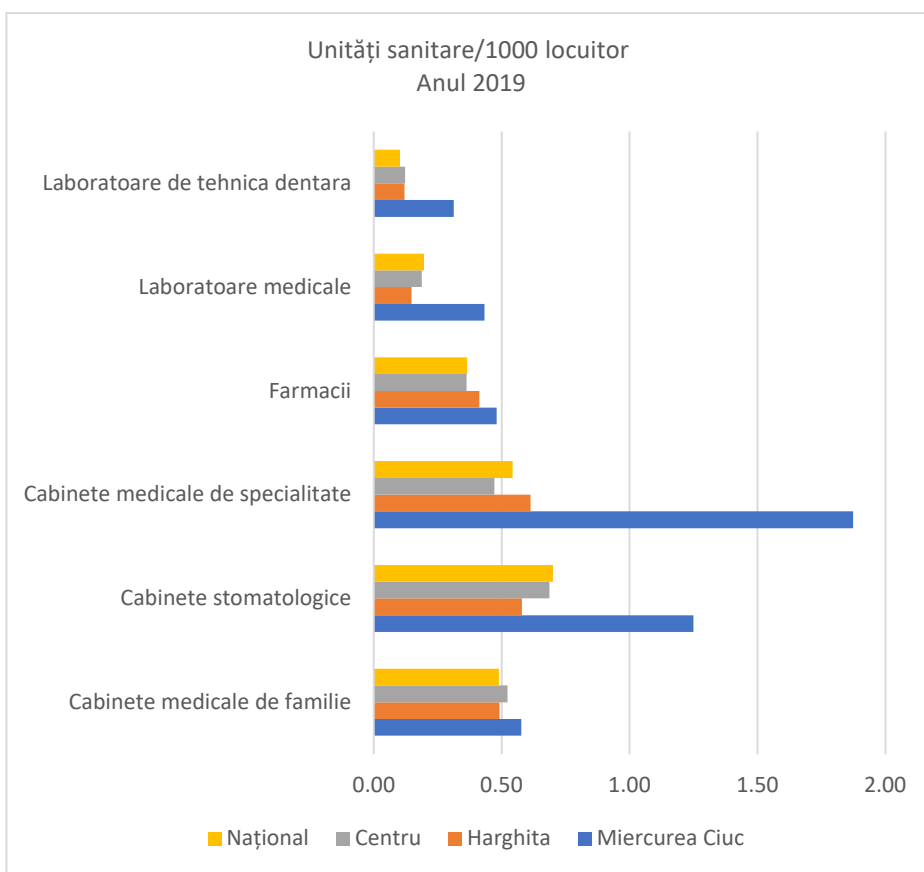
62	HR-IV-m-A-12745.04	Cruce de piatră	Str. Szék 148, lângă biserică	1767
63	HG-II-m-B-21141	Reduta/Vigadó	Str. Petőfi Sándor nr. 38	



## Sănătate publică

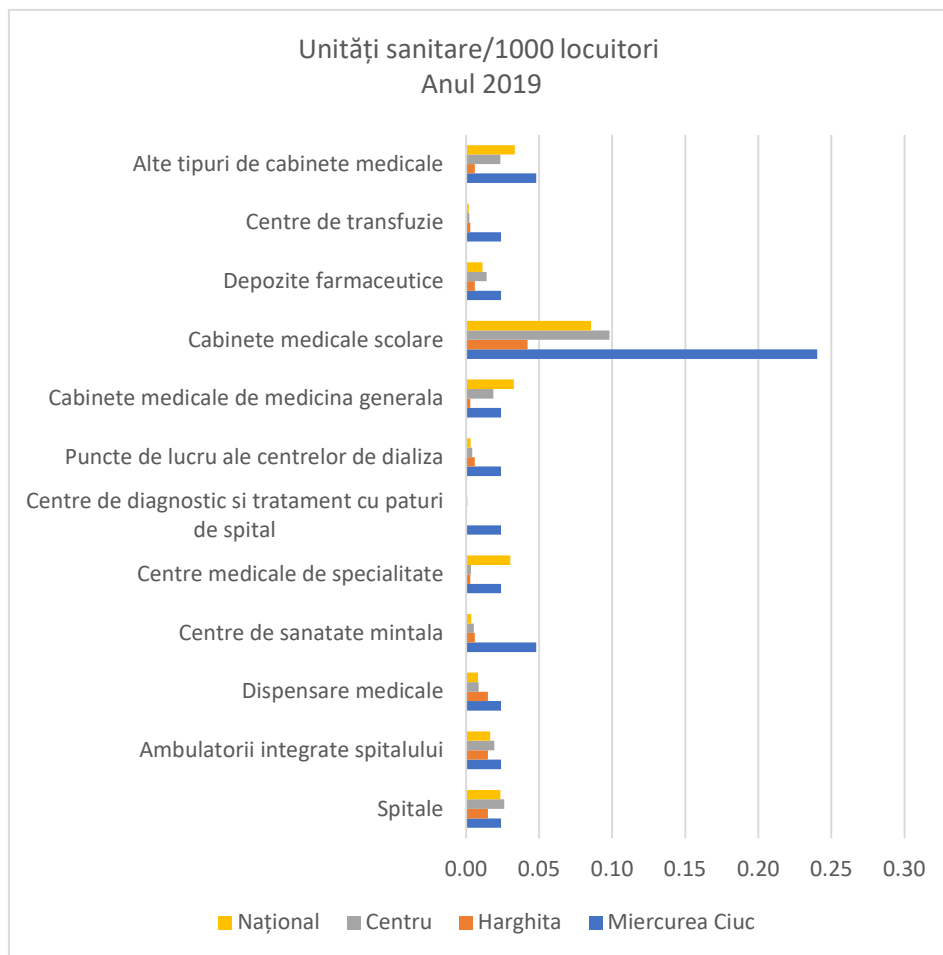
În studiul nostru care vizează prezentarea municipiului Miercurea Ciuc, la capitolul provocări comunitare și sociale am analizat particularitățile sistemului de sănătate, educație și servicii sociale, pornind de la datele statistice existente.

Municipiul Miercurea Ciuc, fiind reședință de județ, este bine dotat din punctul de vedere al serviciilor medicale. Infrastructura oferită de Spitalul Județean de Urgență include și numeroase alte servicii. Pe prima diagramă se poate vedea că unitățile sanitare calculate la o mie de locuitori depășesc media națională. În municipiu se regăsește un număr mare de laboratoare, cabinete medicale de specialitate, cabinete stomatologice, cabinete de medicina familiei, respectiv farmacii. Se poate observa că numărul unităților sus menționate depășește mediul național, regional și județean.



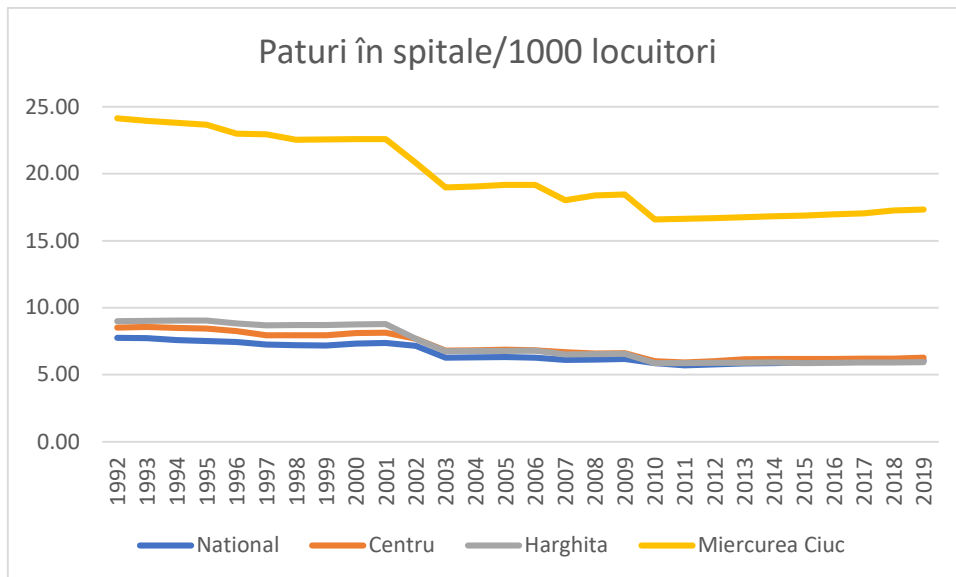
Sursa: INS TEMPO

Lipsește însă următoarele elemente - cheie: un centru de diagnostic și tratament, .... În Miercurea Ciuc funcționează centre medicale de transfuzie, cabinete medicale de specialitate, vezi figura de mai jos.



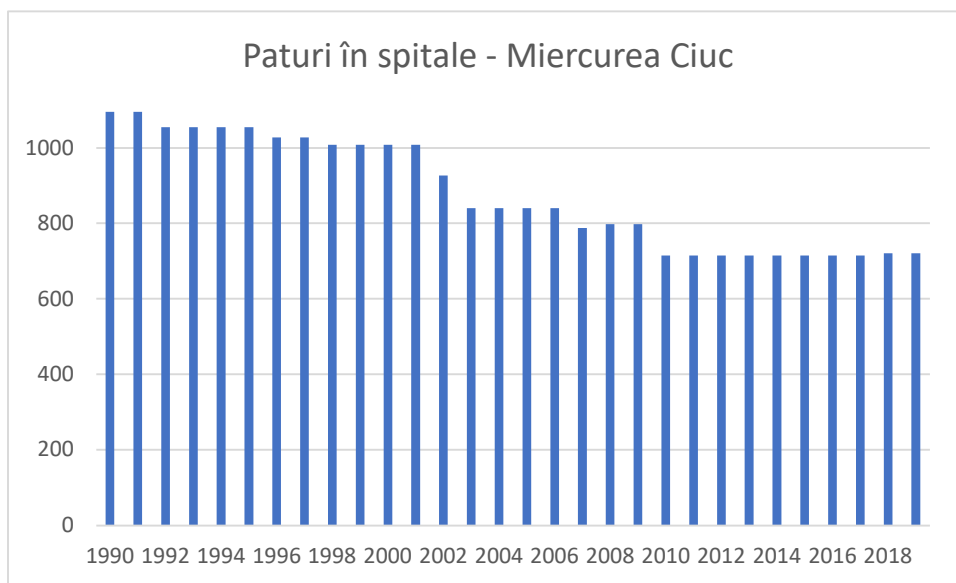
Sursa: INS TEMPO

Datorită Spitalului Județean de Urgență, numărul paturilor disponibile este mai mare decât valoarea medie, astfel ajung aproape 18 de paturi (2019) la mie de locuitori. Această valoare s-a diminuat în ultimii ani, totuși numărul paturilor disponibile a rămas mult peste valorile județene, regionale și naționale, care sunt mult mai mici (în jur de 6 paturi/o mie de locuitori).



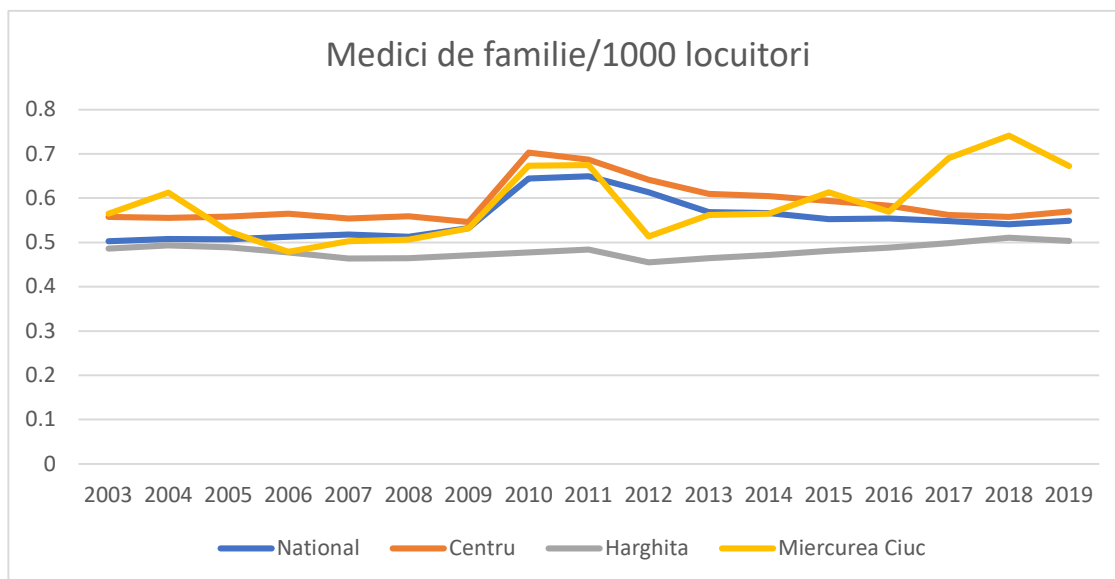
Sursa: INS TEMPO

În privința cifrelor absolute referitoare la numărul paturilor în spitale, se vede o tendință de scădere, în relație strânsă cu scăderea populației și cu raționalizarea cheltuielilor (măsurile de reducere a cheltuielilor).



Sursa: INS TEMPO

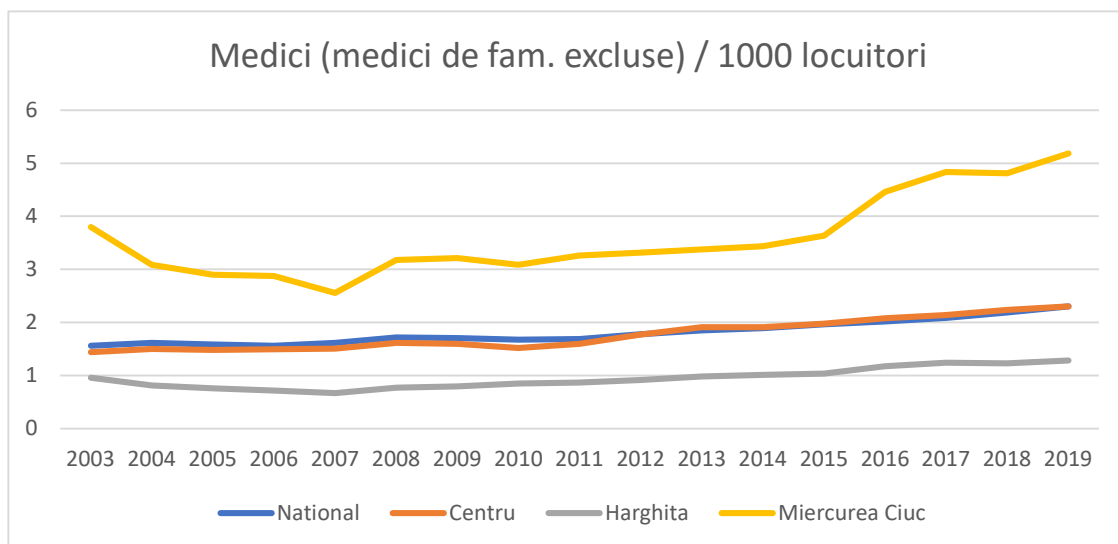
În ceea ce privește medicii de familie, în Miercurea Ciuc numărul lor pe o mie de locuitori numărul lor a mișcat corespunzător cu media națională. În anul 2016 numărul medicilor de familie a început să crească. În consecință în ultimii ani Miercurea Ciuc era peste media județeană, regională și națională în privința numărul medicilor de familie. În municipiu toți medicii de familie trebuie să deservească în medie 1500 de persoane.



Sursa:  
INS  
TEMPO

Existența  
spitalului  
în județ  
nu  
influențează  
în mod

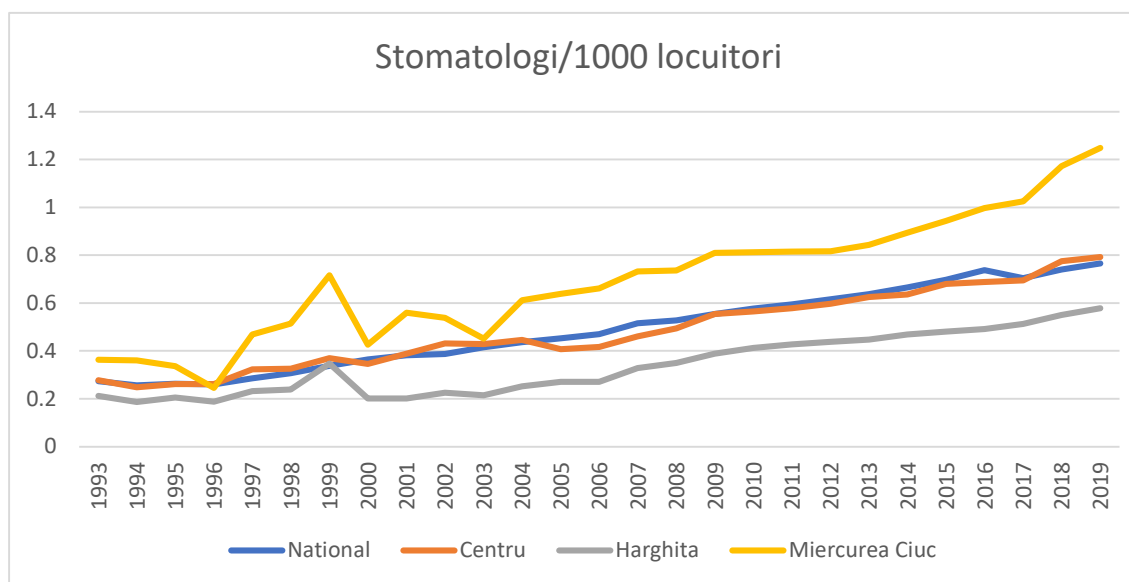
pozitiv evoluția numărul medicilor pe nivel local, în comparație cu nivelul național, județean și regional, ceea ce se vede pe figura următoare. Astfel, în timp ce la nivel național la o mie de locuitori există doar 2,3 medici, în Miercurea Ciuc sunt mai mult de 5 medici pe o mie de locuitori, dar la nivel județean această valoare este foarte scăzută, și anume 1,28 medic/1000 de locuitori.



Sursa:  
INS  
TEMPO

Înce  
pând  
din anii  
90  
număru  
l  
medicil  
or  
stomat  
ologi

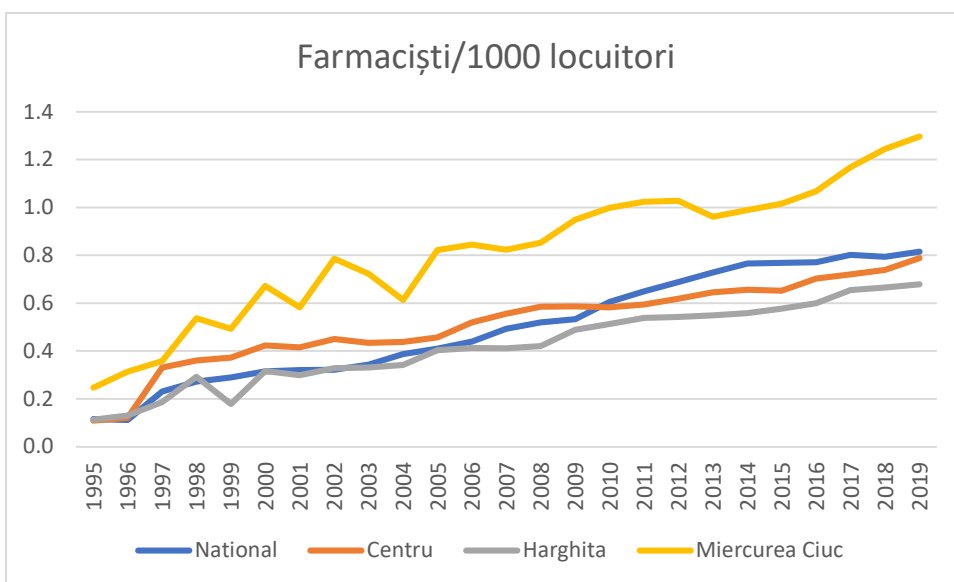
din Miercurea Ciuc depășește media generală – chiar dacă nu ating nivelul medicilor generaliști. Numărul medicilor stomatologi care lucrează în primul rând în cabinete particulare este în creștere permanentă, în prezent există 1,25 stomatologi la 1000 de locuitori (valoarea națională este de 0,76, iar cea județeană de 0,58). Creșterea cererii este datorită atitudinii conștiente a populației legată de sănătate.



Sursa:  
INS  
TEMPO

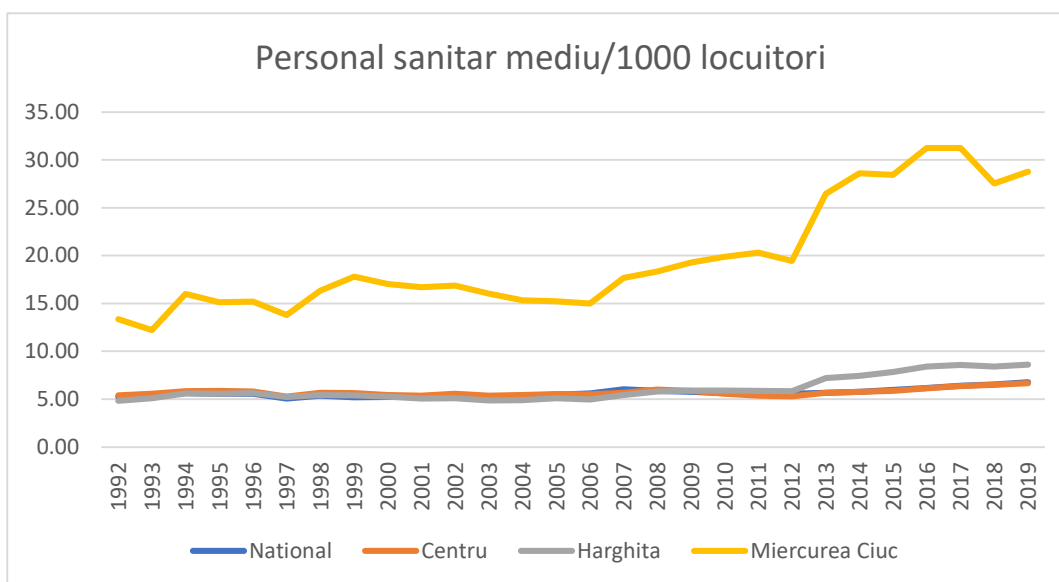
Și  
din  
punctu  
l  
de vedere  
al  
farmac  
iștilor,  
situația  
din

Miercurea Ciuc este favorabilă (vezi diagrama de mai jos), se calculează aproape 1,3 farmacist la mia de locuitori, ceea ce la nivel național este doar de 0,81. Totodată, trebuie menționat faptul că Miercurea Ciuc în calitate de reședință de județ trebuie să satisfacă și cerințele zonei cu indicatori sanitari mult mai slabi.



Sursa: INS TEMPO

Asistenții medicali sunt și ei în număr mai mare (de patru ori mai mare) decât media națională. Astfel, județul Harghita depășește valorile medii și din aceste puncte de vedere (vezi figura de mai jos).



Sursa: INS TEMPO

În concluzie, se poate afirma că dotarea sistemului sanitar al municipiului Miercurea Ciuc cu personal medical (capital uman) este foarte favorabilă față de nivelul național, dar nu trebuie uitat că acești specialiști deserveșc o sferă de pacienți mai mare decât cea din municipiu, din întregul județ, astfel numărul lor nu arată suprasolicitarea reală la care sunt supuși datorită serviciilor oferite tuturor locuitorilor județului.

## Sistemul social

### **Serviciile sociale acordate de Direcția de asistență socială:**

Direcția de Asistență Socială funcționează ca instituție publică fără personalitate juridică în cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Miercurea-Ciuc, cu scopul de a asigura aplicarea politicilor sociale în domeniul protecției copilului, familiei, persoanelor vârstnice, persoanelor cu dizabilități, precum și altor persoane, grupuri sau comunități aflate în nevoie socială. Prin intermediul Direcției de asistență socială se desfășoară activități de asistență și protecție socială în Municipiul Miercurea-Ciuc.

În domeniul organizării, administrării și acordării serviciilor sociale Direcția de asistență socială în urma consultării furnizorilor publici și privați, a asociațiilor profesionale și a organizațiilor reprezentative ale beneficiarilor elaborează planurile anuale de acțiune privind serviciile sociale administrate și finanțate din bugetul consiliului județean/consiliului local/Consiliului General al Municipiului București, care cuprind date specifice privind numărul și categoriile de beneficiari, serviciile sociale existente, serviciile sociale propuse pentru a fi înființate, programul de contractare a serviciilor din fonduri publice, bugetul estimat și sursele de finanțare.

Serviciile sociale acordate de Direcția de asistență socială a Municipiului Miercurea-Ciuc având drept scop exclusiv prevenirea și combaterea sărăciei și riscului de excludere socială sunt adresate persoanelor și familiilor fără venituri sau cu venituri reduse, persoanelor fără adăpost, victimelor traficului de persoane, precum și persoanelor private de libertate.

Direcția de asistență socială asigură și organizează activitatea de primire a solicitărilor privind beneficiile de asistență socială, elaborează, în concordanță cu strategiile naționale și județene, precum și cu nevoile locale identificate, strategia locală de dezvoltare a serviciilor sociale, pe termen mediu și lung, asigură venitul minim garantat familiilor în dificultate, și prin aceasta accesul la programele A.J.O.F.M., consiliere și asistență la asigurarea altor drepturi socio – materiale, desfășoară activități de informare, consiliere profesională și mediere și formare profesională pentru persoanele aflate în evidența A.J.O.F.M.

### **Serviciile sociale acordate de către Direcția de asistență socială:**

- Servicii în domeniul protecției persoanei cu dizabilități: monitorizează și analizează situația persoanelor cu dizabilități din unitatea administrativ-teritorială, precum și modul de respectare a drepturilor acestora, asigurând centralizarea și sintetizarea datelor și informațiilor relevante.
- Serviciile destinate persoanelor vârstnice: servicii de îngrijire personală acordate cu prioritate la domiciliu sau în centre rezidențiale pentru persoanele vârstnice dependente, singure ori a căror familie nu poate să le asigure îngrijirea.
- Serviciile sociale destinate protecției și promovării drepturilor copilului sunt cele de prevenire a separării copilului de părinții săi, precum și cele menite să îi sprijine pe aceștia în ceea ce privește creșterea și îngrijirea copiilor, inclusiv servicii de consiliere familială, organizate în condițiile legii.
- Centru social -Creșă.
- Cantina de ajutor social.
- Adăpost de noapte.
- Asistență medicală comunitară.
- Locuințe sociale/necesitate.

**ONG-uri cu susținerea administrației publice locale care oferă servicii sociale sunt:**

- Centrul de zi pentru copii cu dizabilități Sfântul Augustin din Miercurea Ciuc;
- Asociația Handicapaților Fizici, Harghita (Miercurea Ciuc, Strada Hunyadi János nr. 6);
- Asociația CARITAS Alba Iulia – Asistență medicală și socială, cu sediul în mun. Miercurea Ciuc, str. Szek, nr. 147 (Servicii de îngrijire la domiciliu, servicii de tip centre de zi ( vârstnici și persoane cu dizabilități), servicii acordate în locuință protejată – Câmpul Mare nr. 138);

Conducerea Primăriei Municipiului Miercurea-Ciuc în decursul anilor a investit în îmbunătățirea comunicării dintre comunitățile de romi și serviciile sociale. Accesibilitatea și informațiile au fost o prioritate pentru a se asigura că romii sunt informați corespunzător despre drepturile și obligațiile lor sociale. Principala cauză pentru care au investit în îmbunătățirea comunicării a fost faptul că, accesul la servicii sociale de înaltă calitate și asistență medicală pentru toți este, de asemenea, cheia incluziunii romilor în comunitățile noastre. Pentru mulți romi, una dintre principalele bariere în calea accesului la asistența socială și medicală este lipsa unor documente adecvate, inclusiv certificate de naștere și căsătorie, documente de asigurări de sănătate, permise de ședere și documente de identitate, de aceea în decursul anilor angajații Direcției de asistență socială din cadrul aparatului de specialitate al primarului Municipiului Miercurea-Ciuc au contribuit ca, membrii comunităților rome din Șumuleu și Primăverii să obțină actele doveditoare ale identității lor.

Accesibilizarea comunităților rome din cartierele Șumuleu nr. 33. și Primăverii este oferită de mai bine de 10 ani de către structurile sociale executive precedente ale primăriei, iar de la formarea sa, de către Direcția de asistență socială din cadrul aparatului de specialitate al primarului Municipiului Miercurea-Ciuc.

Asistența medicală comunitară se realizează pe baza nevoilor medico-sociale identificate prin catagrafia populației aparținând grupurilor vulnerabile din comunități, fiind în concordanță cu politicile și strategiile guvernamentale, precum și cu cele ale autorităților administrației publice locale.

Asistența medicală comunitară cuprinde ansamblul de programe, servicii de sănătate și acțiuni de sănătate publică furnizate la nivelul comunităților cu scopul creșterii accesului populației și, în special, al grupurilor vulnerabile, inclusiv a celor de etnie romă, la servicii de sănătate, în special la cele centrate pe prevenire.

Conform unui recensământ efectuat perioada 25-27 ianuarie 2021 de către Universitatea Sapienția și Institutul Național de cercetare a minorităților din Cluj-Napoca comunitatea romă din Șumuleu nr. 33 momentan se compune din 57 de familii, acestea însemnând 277 de persoane. În zona din vecinătatea comunității rome locuiesc aproximativ 400 de persoane de etnie maghiară.

Din rezultatele recensământului, reiese faptul că populația așezării a fost caracterizată de o situație de locuință nefavorabilă chiar înainte de incendiu (încendiul din 07.01.2021), gospodăriile fiind locuite în medie de aproximativ 5 persoane.

Niciuna dintre case nu avea apă curentă, toalete, băi, doar șase familii aveau bucătării separate, iar 20 de familii care nu aveau deloc curte sau toaletă comună. Majoritatea caselor au fost construite din material lemnos în ultimii 20 de ani.

Comunitatea din str. Șumuleu nr. 33 are un nivel de educație extrem de scăzut, două cincimi din populația cu vârsta peste 10 ani nu a finalizat 4 clase, o treime a avut 4 clase, 13,8% au terminat 8 clase și o zecime din populație a finalizat învățământul profesional sau liceal. Lipsa educației și a analfabetismului afectează, de asemenea, negativ, posibilitatea de integrare pe piața muncii și oportunitățile de venit. Proporția de analfabeți în rândul tinerilor este relativ scăzută, dar la cei peste 35 de ani variază de la 75 la 100%. Patru cincimi din copiii cu vârsta cuprinsă între 6-15 ani frecventează școala, iar din aceștia doar o cincime frecventează cursurile de după-amiază. Majoritatea copiilor care depășesc vârsta de 10 ani, abandonează școala.

Pe baza situației pieței muncii, ocuparea forței de muncă este extrem de redusă, proporția celor inactivi este mare, iar munca ocazională este activitatea majorității. Dintre cei intervievați, cea mai mare parte lucrează în agricultură, curățenie publică, în construcții și au declarat că și-ar dori în continuare să lucreze în aceste domenii.

Din populația adultă 3% a avut un loc de muncă formal pe parcursul vieții, inclusiv cei cu vârsta peste 40 de ani. O cincime dintre cei chestionați au lucrat în săptămâna dinaintea sondajului, mai mult de un sfert căutau de lucru, iar o treime nu a lucrat în ultimii 2 ani. Aproximativ o treime din comunitate este de religie penticostală.

În evidența Direcției de asistență socială din cadrul aparatului de specialitate a primarului municipiului Miercurea-Ciuc se află 242 de persoane din comunitatea de romi din cartierul Pimăverii.

Momentan comunitatea de romi din această locație se compune din aproximativ 40 de familii. Din aceste familii: 24 de familii beneficiază de ajutor social, 8 familii beneficiază de ajutor social familiar, 2 persoane au un loc de muncă stabil, 1 persoană este pensionară, 28 copii beneficiază de tichete sociale pentru grădiniță, 12 copii beneficiază de mese calde.

Populația membrilor comunității se compune din 242 persoane, dintre care 103 sunt copii, 54 sunt femei și 84 sunt bărbați.

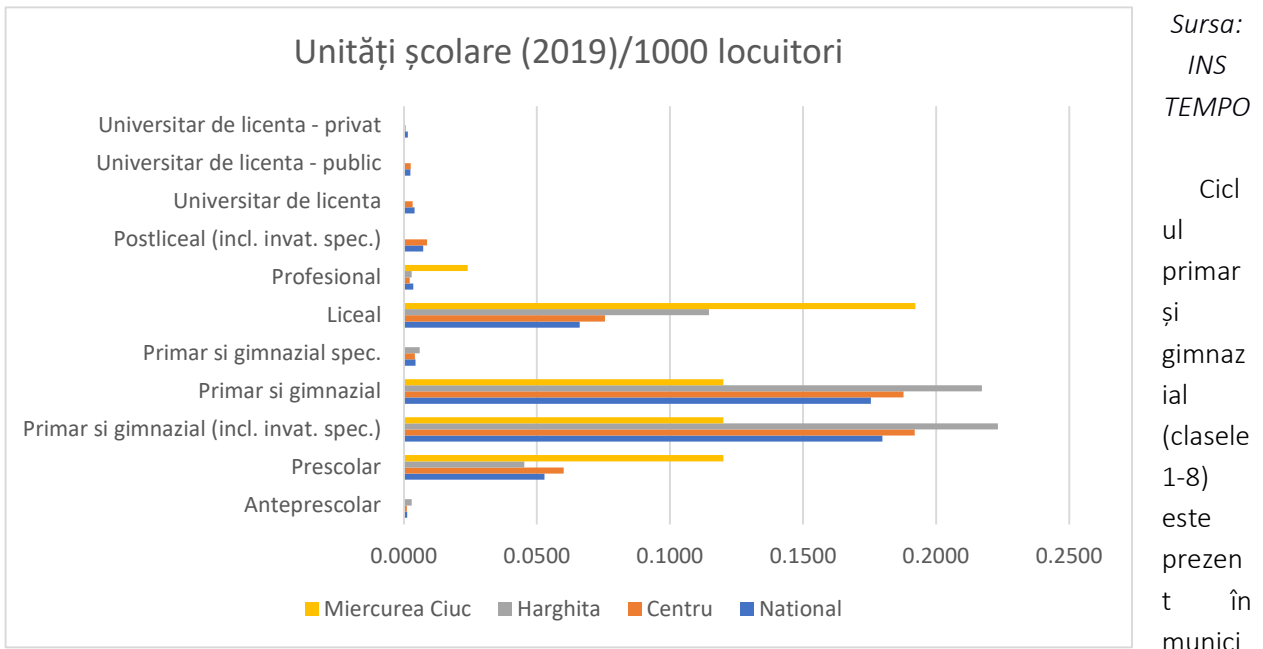
Principalul efect al unei incluziuni de succes este conștientizarea către locuitorii majoritari a valorii egale și a demnității fiecărei ființe umane. Printre efectele dorite pot fi enumerate prevenirea marginalizării, respingerea oricăror forme de discriminare vis a vis de minorități, etnii, persoane dezavantajate. Crearea potențialului de a trăi, a lucra și învăța în mod demn și decent în cadrul societății majoritare, garantarea drepturilor pentru minorități de a trăi în comunitate și în familie, de a beneficia de integrare socială și participare deplină la viața societății, sunt deasemenea deziderate ale incluziunii de succes.

## Sistem educațional

Pe baza datelor oferite de sursele locale, institutul de statistică ține evidența indicatorilor infrastructurii sistemului educațional, pe baza cărora putem avea o privire de ansamblu asupra serviciilor educaționale din Miercurea Ciuc, însă nu putem evalua starea dotărilor cu instrumente educaționale, actualitatea lor, funcționarea sistemului, și nici gradul lor de eficiență. Pentru examinarea complexă fenomenelor legate de acest aspect, am recurs la chestionarea populației și la metoda focus grup, care ne-au oferit multe informații suplimentare.

Pentru a putea compara datele, ne-am raportat la o mie de locuitori, la nivel județean, regional și național, pentru anul 2019 (fiind cele mai recente date disponibile). Pe figura de mai jos am prezentat numărul unităților școlare raportat la o mie de locuitori și se poate observa că populația din Miercurea Ciuc este deservită peste medie din punctul de vedere al liceelor (0,19 unități/1000 de locuitori), respectiv al grădinițelor (0,12 unități/1000 de locuitori). Una dintre explicații ar fi ceea ce am amintit și la sistemul sanitar, adică faptul că aceste licee școlarizează elevi nu numai din municipiu, ci din întregul județ.





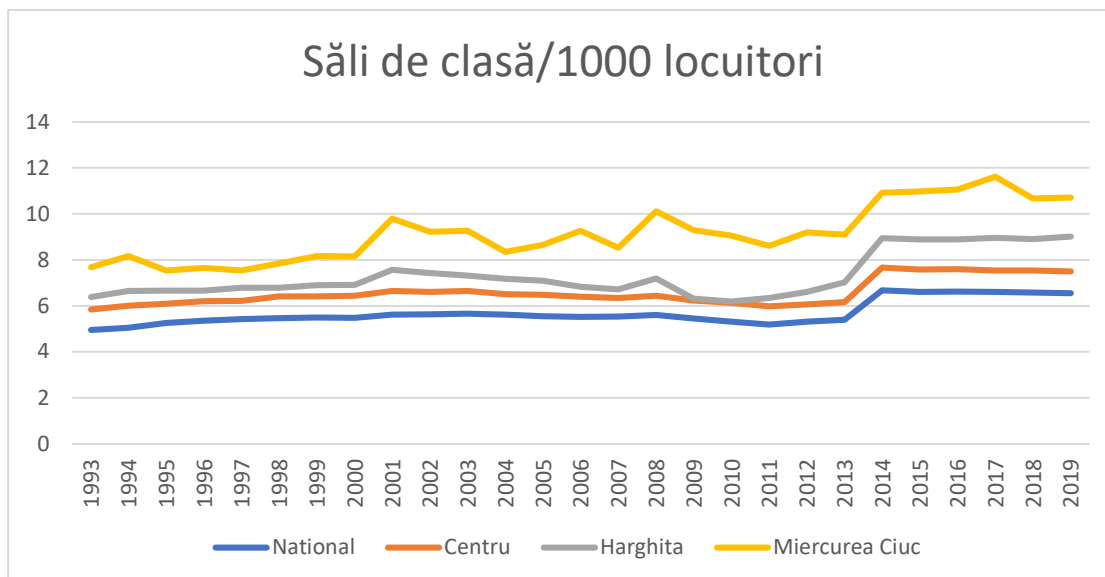
pu în mai puține unități școlare decât în țară (0,12/mia de locuitori față de 0,18 la nivel național), căci în mod evident numai după terminarea gimnaziului elevii din zonă/ județ vor urma cursurile unui liceu din Miercurea Ciuc.

În ceea ce privește studiile superioare, nu am găsit nici o instituție superioară finanțată din bugetul de stat care să organizeze cursuri de zi în municipiu, singura șansă de continuare a studiilor în localitate fiind Universitatea particulară Sapientia. Este un dezavantaj economic puternic că în Miercurea Ciuc nu există nici o unitate școlară specializată exclusiv pe învățământ profesional și tehnologic.

Numărul unităților școlare este satisfăcător numai până la terminarea cursurilor liceale, dar oferta educațională nu este în concordanță cu cerințele economiei locale (ceea ce am amintit și în capitolul privind provocările economice, dar ceea ce se relevă și din părerea celor implicați).

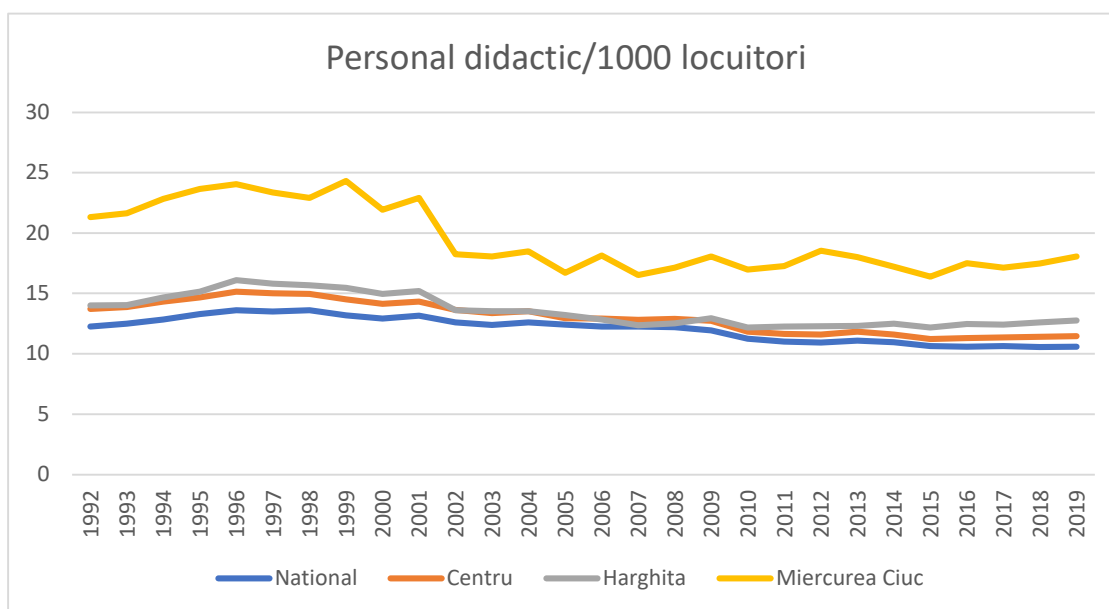
Ca urmare a lipsei de corelare a ofertei educaționale cu cerințele pieții muncii, absolvenții instituțiilor de învățământ superior nu se pot angaja în multe cazuri în localitate, de aceea sunt nevoiți să părăsească locurile natale, implicând astfel o atitudine negativă față de studii universitare în rândul populației adulte.

Următoarea figură sintetizează grafic numărul sălilor de clasă disponibile în unitățile de învățământ, raportat la 1000 de locuitori, în perioada 1993-2019. Proporția sălilor de clasă este de 1,6 ori mai mare decât media pe țară (9,15 respectiv 5,69), ceea ce presupune grupuri mai mici de elevi și spații de predare mai largi. Se mai vede că această valoare este mai mare în Miercurea Ciuc decât în alte zone.



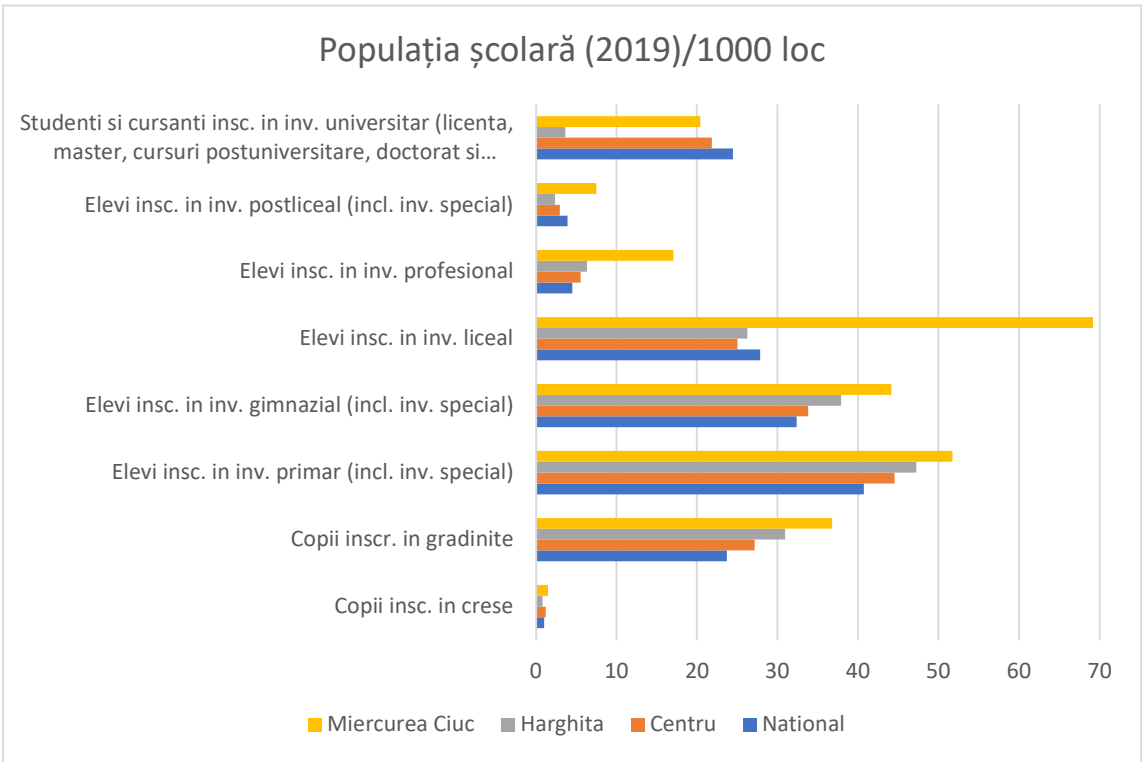
Sursa: INS TEMPO

Pe lângă mediul material, factorul de capital uman este un alt indicator esențial al calității învățământului. La acest capitol municipiul se poate mândri (în 2019 au fost 18 profesori/1000 de locuitori, față de media pe țară de 10). În pofida numărului favorabil al personalului didactic, în cazul instituțiilor de învățământ apare ca o reală problemă îmbătrânirea și lipsa cadrelor didactice (în special în cazul disciplinelor matematică și științe ale naturii).



Sursa: INS TEMPO

După examinarea condițiilor-cadru, trebuie să urmărim și evoluția numărului de elevi. Nu vom aborda separat fenomenul de scădere a populației școlare, căci acesta se datorează în primul rând proceselor demografice. Este însă un aspect pozitiv că la fiecare nivel de studiu (începând cu creșa), numărul elevilor înscriși depășește media pe țară, singura excepție fiind nivelul superior din cauza lipsei instituțiilor (menționată anterior), așa cum se vede pe figura următoare.

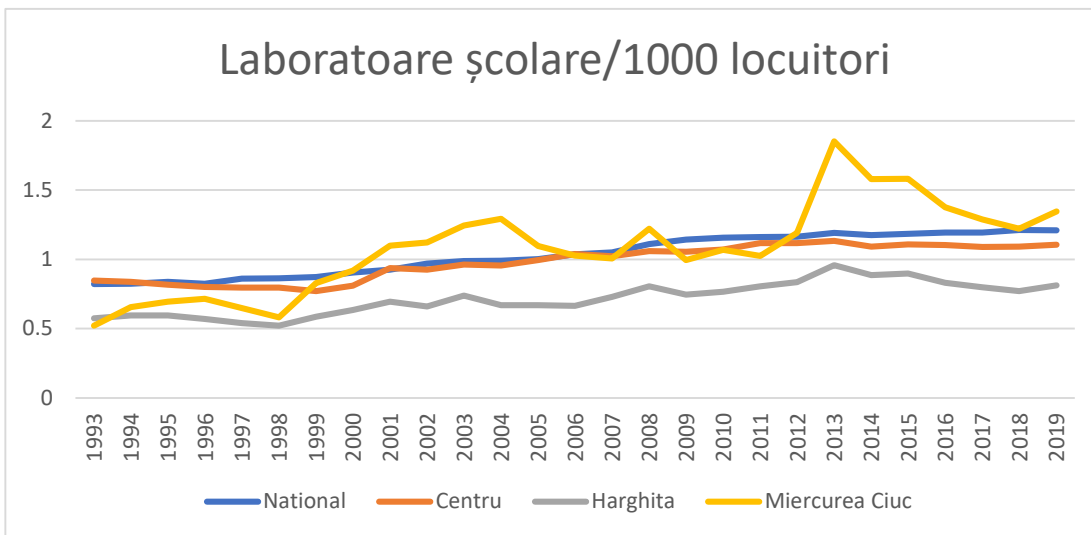


Sursa: INS TEMPO

Est e de remarc at număr ul elevilo r din liceu (69 de capete /mia de locuito

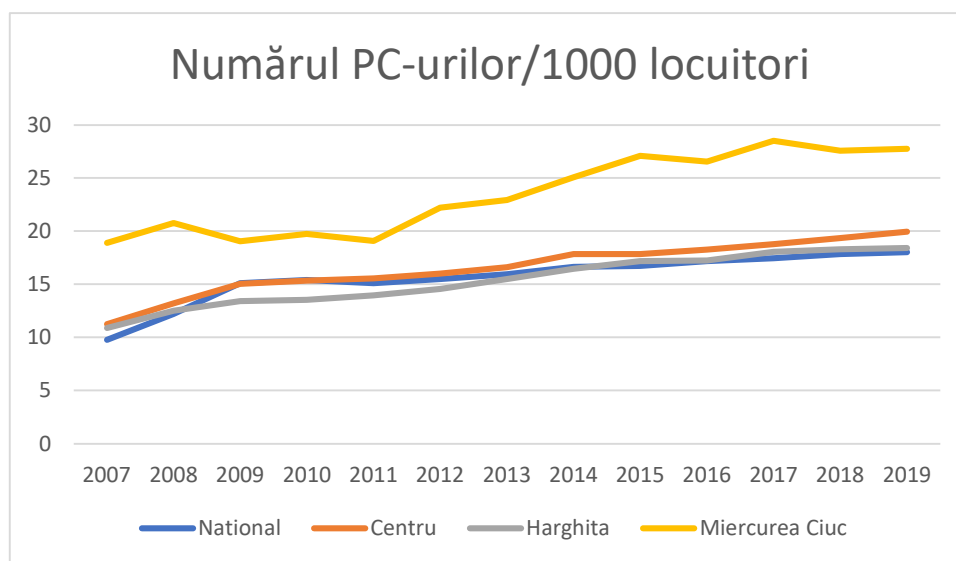
ri), care este de 2,5 ori mai mare decât media națională (28 elevi/mia de locuitori). Evident, aici intervine și deja amintitul aspect derivat din calitatea de reședință de județ, de rolul asumat de municipiu în privința serviciilor educaționale, determinând valorile scăzute la nivel județean, similar cu cele din țară (privind numărul elevilor înscriși în învățământul de nivel liceal).

Revenind la dotarea unităților școlare, analizând numărul laboratoarelor raportat la 1000 de locuitori, putem ajunge la concluzia că unitățile școlare ciucane începând din 1993 și până la 2000 nu au depășit nivelul mediu pe țară. Un nou avânt al renovărilor și modernizărilor s-a observat din 2012, odată cu apariția proiectelor de finanțare europene, care au contribuit la ameliorarea nivelului de dotări și echipamente tehnice din unitățile școlare ale municipiului, mult peste media pe țară.



Sursa: INS TEMPO

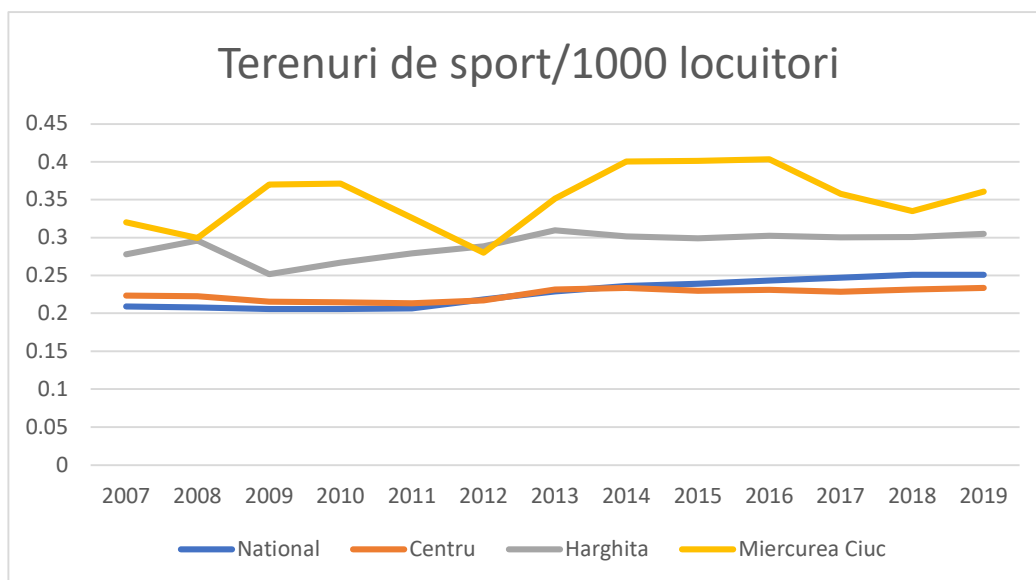
Calitatea învățământului poate fi urmărită și în evoluția numărului de calculatoare (vezi diagrama următoare), capitol la care unitățile școlare din Miercurea Ciuc iarăși se situează bine, comparativ cu nivelul național (28 PC/1000 de locuitori, față de 18 PC/1000 de locuitori). Din anul 2007 acest nivel a crescut în unitățile școlare, ceea ce demonstrează că se fac investiții permanente pentru îmbunătățirea instruirii asistate de calculator. Trebuie menționat că dotarea școlilor cu calculatoare la nivel județean este mai slabă față de dotarea existentă în Miercurea Ciuc, aceasta fiind același nivel cu cel național. Numărul calculatoarelor pe mia locuitori ritm este în dezvoltare foarte lentă, comparative cu nivelul orășean.



Sursa: INS TEMPO

Baza de date statistice ține o evidență și despre terenurile destinate orelor de educație fizică și de activități sportive, care a fost calculată la o mie de locuitori, comparând cu valorile județene, regionale și naționale.

Sintetizând aceste date, e de apreciat că județul Harghita oferă rezultate medii mai bune (0,29), decât la nivel național sau regional (0,23), datorită faptului că în unitățile școlare din Miercurea Ciuc se pune accent pe realizarea unei infrastructuri favorabile, în vederea dezvoltării fizice armonioase a elevilor. Efectele educației pentru sănătate și pentru un stil de viață sănătos se va apare mai târziu prin statistica anilor petrecuți sănătos, urmările pozitive ale acesteia se vor reflecta și în domeniul economiei.



*Sursa: INS TEMPO*

## Sport

În ultima perioadă Miercurea-Ciuc s-a autodefinit ca un municipiu al sportului, ceea ce a făcut posibilă realizarea planurilor de dezvoltare infrastructurală nu numai pentru sporturile de performanță, dar și a celor recreative și de timp liber, cât și a sporturilor de masă. În acest sens s-au construit mai multe clădiri, obiective moderne, la dispoziția locuitorilor și a sportivilor de performanță sosiți în municipiu: stadion cu 1200 de locuri, teren de fotbal cu gazon artificial, piscină.

Datorită poziției sale geografice, în municipiul Miercurea-Ciuc iernile sunt foarte lungi și deosebit de friguroase, cu zăpadă și gheață persistentă, de aceea, municipiul este paradisul sporturilor de iarnă acestea fiind reprezentate în primul de echipa noastră de hochei pe gheață, iar sunt reprezentate și patinaj artistic, patinaj de viteză, schi alpin, schi fond, biathlon. Municipiul dispune de 2 patinoare acoperite (Patinoarul Vákár Lajos, Patinoarul Molnár Lajos din str. Inimii) care funcționează aproape 8 luni dintr-un an, facilitând practicarea patinajului și a sporturilor pe gheață. Infrastructura pistei short track trebuie regândit, poate fi filosit și pentru alergare, deschisă pentru toate lumea. În zona centrală a pistei short track poate fi înființat un parc "skate", oferind loc pentru sporturile extreme. Învățământul de patinaj școlar este de asemenea în curs, foarte popular. Așadar ar fi indicată înființarea noilor edificii/terenuri practicării sporturilor pe gheață.

Meciurile de hochei pe gheață din municipiu sunt considerate adevărate evenimente sociale și factori de formare a identității. Pe lângă clubul sportiv de hochei, există și echipă de baschet în Liga Națională de Baschet (prima ligă) VSK-CSM Csíkszereda - Miercurea-Ciuc și o echipă de fotbal din liga a II-a (FK Csíkszereda Miercurea-Ciuc).

La sporturile de iarna trebuie menționăm și biatlonul, un sport prin care Miercurea-Ciuc a fost prezent la concursuri de nivel mondial.

În municipiu, aproape de centru, există o pârtie de schi la Șumuleu, unde mulți copii învață să schieze și folosesc pârtia pentru antrenament, iar la baza pârtiei există o pârtie sintetică pentru inițiere primară în ramura de schi. Pe lângă copii, pârtia este folosită și de pasionații de sporturi de agrement. În această zonă, ar merita de a investi în dezvoltarea traseelor de drumeții, trasee de biciclete (downhill), trasee de bob, etc., fiind atent la protejarea peisajului cultural de pelerinaj de pe Muntele Șumuleu Mic.

Pe lângă sporturile de iarnă municipiul are o echipă continentală de ciclism înregistrată la Federația Internațională de Ciclism și care organizează în fiecare an un concurs de renume internațional, și anume Turul Ciclist al Ținutului Secuiesc. Pentru promovarea ciclismului profesionist este nevoie de construcția unei piste de velodrome, deoarece nu există în țară nici un velodrom, unde se poate organiza competiții oficiale conform cerințelor regulamentare moderne.

Pe lângă nenumăratele ramuri sportive existente în municipiu trebuie amintit judo-ul, care a obținut rezultate importante atât la nivel național cât și pe plan internațional. În ciuda condițiilor mai puțin favorabile de practicare a acestui sport (unui sportiv legitimat le revine o suprafață de 1,06 m<sup>2</sup>), judo-ul este practicat de mai multe sute de persoane din municipiu și are o tradiție de peste 50 de ani (din 1968). Actualmente există două săli judo, unul în cadrul Școlii Sportive Școlare, dar datorită înălțimii reduse a sălii, riscul de accidentare este foarte ridicată. Cealaltă sală este într-un cămin cultural, unde activitatea trebuie sistată la fiecare eveniment organizat, iar datorită lipsei parcarilor și fiind la periferia municipiului, circulația este îngreunată în zonă în fiecare zi. Pentru menținerea interesului față de judo și față de celelalte arte marțiale este necesar înființarea unei suprafețe multifuncționale de 1000 m<sup>2</sup> utilizată în exclusivitate de către practicanții acestor ramuri sportive. În municipiu se practică un număr de 13 ramuri de arte marțiale. Numărul practicanților activi

de judo este în jur de 250, iar împreună cu ceilalți, numărul persoanelor care practică arte marțiale este în jur de 800.

Pentru sprijinirea diferitelor forme de practicare a sportului în anul 2010 a fost înființată CSM Miercurea Ciuc (VSK Csíkszereda) care oferă o nouă structură în domeniu.

În momentul de față există 85 de sporturi (competiționale și de loisir), numărul total al locațiilor sportive este de peste 70 (de ex.: sălia de sport, patinoarul „Vákár Lajos”, pistă de patina, piscină, pistă de atletism, stadion de fotbal, terenuri de fotbal cu gazon sintetic, terenuri de tenis, pârtii de schi, pistă de bowling). Aceste spații care necesită intervenții și modernizări oferă posibilități de petrecere a timpului liber pentru întreaga comunitate, nu numai pentru sportivii de performanță. Alergatul a devenit o activitate de timp liber și o formă a menținerii sănătății fizice din ce în ce mai populară în rândul populației locale, care se practică în primul rând pe pistele de biciclete în municipiu. Așadar se arată extrem de necesară amenajarea în municipiu a noilor suprafețe de alergat, piste de alergare special amenajate.

Pista de atletism de zgură (4 culoare), în centrul municipiului, închisă actualmente datorită construcțiilor din zonă, trebuie reamenajată, și acoperită cu tartan, fiind singurul loc unde se poate face antrenamentele de pregătire aerobă, respectiv de viteză a sportivilor. Totodată toate testele (Testul Cooper, 100 metri, 400 metri) care sunt obligatorii în vederea măsurii exacte a nivelului de pregătire a sportivilor de performanță.

În municipiu piscina publică “Csíki Csobbanó” a fost inaugurată în anul 2013. Datorită programului educațional KORI&USZAS, program de inițiere în disciplinele sportive patinaj de gheață și înot a copiilor care nu au împlinit vârsta de unsprezece ani din cadrul unităților de învățământ de pe raza administrativ teritorială a municipiului Miercurea-Ciuc, elevii au posibilitatea de a învăța înotul și patinajul în cadrul programului școlar. Din acest fapt, din ce în ce mai mulți înotători sunt crescuți aici. O mulțime de copii merg la Csobbanó pentru înot, la cluburi/asociații sportive private, sunt și unii care obțin rezultate naționale. Există și echipă de polo pe apă.

În rândul tinerilor s-a format o exigență reală față de sporturile extreme (skate-park), însă practicarea acestora este periclitată de lipsa infrastructurii necesare. Există intenția de a înființa un Pump Track în parcul central din municipiu, care poate fi nu numai pentru practică, dar și pentru competiții.

În ceea ce privește piste de bicicliști, sistemul pistelor trebuie regândit, așa fel încât cele mai importante zone municipiului să fie conectate cu zonele rezidențiale. Este necesar dezvoltarea sistemului și în jurul municipiului, dealungul râului Olt, în jurul muntele Șumuleu, ajungând la un nivel metropolitan. Pe lângă necesitatea pistelor de biciclete apare necesitatea pentru magazine de depozitare biciclete smart în zone rezidențiale. Astfel se pune baza de a folosi bicicleta de cât mai mulți.

Pe baza datelor Direcției Județene de Sport din Miercurea Ciuc, anual se organizează în medie aprox. 200 de evenimente de sport. Organizarea evenimentelor sportive sunt foarte importante, în privința turismului din municipiu. Lângă municipiu, există lacul Suta, unde poate fi construit o zonă de recreere/well being, care poate fi folosit de toate lumea pentru sport.

## 2.7. Mediu și schimbări climatice

Miercurea Ciuc, aflat la altitudinea de 655-730 m, are o climă temperat-continentală. Municipiul este unul dintre cele mai friguroase (chiar geroase) localități din România.

Iarna temperatura scade și la  $-30^{\circ}\text{C}$ . Temperatura medie anuală fiind de  $5,9^{\circ}\text{C}$ , cu cea a lunilor de vară de  $16^{\circ}\text{C}$ , iar a lunilor de iarnă de  $-5,9^{\circ}\text{C}$ . Cea mai mare temperatura s-a înregistrat în anul 1953, și anume  $35,5^{\circ}\text{C}$ , iar cea mai scăzută în anul 1977 când au fost înregistrate  $-40^{\circ}\text{C}$ . În oraș se poate observa de multe ori fenomenul de stabilitate statică a atmosferei care duce la apariția fenomenelor de inversiune termică, când temperatura aerului crește odată cu altitudinea. Aceste fenomene conduc la stratificarea troposferei inferioare care induc apariția de capcane atmogeochemice care duc la acumularea poluanților în masele de aer respectiv apariția cetei. Într-o proporție de 58,5% al anului nu apar curenții de aer. Media precipitațiilor este de 589 mm/mp. Luna cea mai bogată în precipitații este iulie, cea mai seacă este luna februarie. Zăpada acoperă solul între 27-124 de zile. Provocările care derivă din particularitățile prezentate mai sus ar fi: modernizarea sistemelor de cogenerare și încălzire urbană prin folosirea unor tehnologii eco-eficiente din cauza sezonului rece lung, curățarea și dezăpezirea drumurilor, deteriorarea drumurilor și a clădirilor din cauza temperaturilor scăzute. O altă provocare este creșterea poluării aerului datorate inversiunii termice, dar în zilele cu ceață ar fi nevoie și de eficientizarea corpurilor de iluminat public.

Schimbările climatice reprezintă o provocare globală care presupune o abordare responsabilă, întreprinderea de acțiuni concrete la nivel internațional, regional, național și local. O abordare realistă a acestui fenomen necesită cooperarea tuturor actorilor naționali și internaționali în vederea identificării căilor de acțiune optime, a instrumentelor necesare stopării creșterii temperaturii globale. Schimbarea climatică se referă la variațiile semnificative din punct de vedere statistic ale stării medii a parametrilor climatici sau a variabilității lor observată în cursul timpului, fie datorită modificărilor care apar în interiorul sistemului climatic sau al interacțiunilor dintre componentele sale, fie ca rezultat al acțiunii factorilor externi naturali sau rezultați din activitățile umane.

Convenția-cadru a ONU privind schimbările climatice (UNFCCC), adoptată cu ocazia Summit-ului desfășurat la Rio de Janeiro, în 1992 (The Earth Summit) reprezintă un instrument fundamental pentru gestionarea acestei problematice. Protocolul de la Kyoto la Convenția-cadru a ONU privind schimbările climatice constituie, totodată, un pas important în abordarea internațională a fenomenului schimbărilor climatice. Ca măsură de aliniere, în iulie 2013, Guvernul României a adoptat Decizia nr. 529/2013 privind Strategia Națională în Schimbări Climatice (2013-2020), care stabilește obiectivele post-Kyoto, țintele și acțiunile a două componente principale, respectiv reducerea concentrației gazelor cu efect de seră și adaptarea la schimbarea climatică.

Ritmul evoluției schimbărilor climatice este foarte rapid și, pe lângă eforturile de diminuare ale emisiilor gazelor cu efect de seră care încearcă să îl țină sub control, sunt necesare și eforturi de adaptare la schimbările deja produse și cele anticipabile pentru deceniile viitoare. Conform Raportului de evaluare cu numărul 5, elaborat de IPCC pentru anul 2014, evoluția rapidă a schimbărilor climatice din ultimele decenii a cauzat un impact major asupra sistemelor naturale și construite din întreaga lume. Distribuția impactului cauzat de schimbările climatice evidențiază riscuri diferite, determinate de vulnerabilitate și expunere, de factorii non-climatici (caracteristicile geologice ale regiunilor, distribuția neuniformă a căldurii solare, interacțiunile dintre atmosferă, oceane și suprafața uscatului) și diferențele economico-sociale. Unele regiuni se încălzesc mai mult decât altele, iar unele au parte de mai multe precipitații, în timp ce altele sunt expuse unor secete mai frecvente.



Din cauza acestor variații regionale, este necesar să se implementeze o abordare orientată a impactului climei asupra dezvoltării, pentru a evalua expunerea și vulnerabilitatea și a stabili măsurile corecte de adaptare și atenuare.

Schimbările climatice recente au afectat și România, studiile climatice punând în evidență următoarele aspecte:

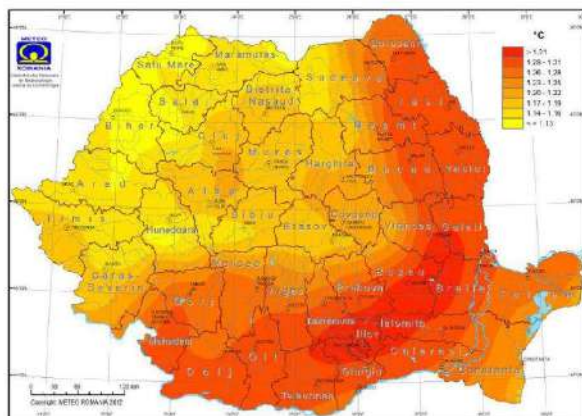
- în ultimii 100 de ani temperatura medie anuală a aerului a crescut în România cu 0,8°C. Tendința crescătoare a fost pusă în evidență începând cu anul 1985. Prognozele arată că această tendință va continua și în deceniile următoare (până în 2040), cele mai afectate județe fiind cele situate în partea sudică și estică a țării, care vor înregistra creșteri ale temperaturii medii anuale de peste 10C;
- în ceea ce privește regimul precipitațiilor, analizele indică existența, în special după anul 1960, a unei tendințe generale descrescătoare a cantităților anuale de precipitații la nivelul țării. Și în deceniile următoare (până în 2040) va continua această tendință, cu variații regionale, județele din nordul și centrul țării vor înregistra creșteri ale cantităților medii anuale de precipitații cu peste 2%, în timp ce județele din sud și est vor înregistra scăderi cuprinse între 7 și 10%.

Principalele tipuri de vulnerabilități induse de schimbările climatice și care ar putea afecta România sunt:

- Valuri de căldură (vor afecta în special sudul și estul țării);
- Secete (vor afecta în special sudul și estul țării);
- Furtuni violente (vor afecta toate județele țării);
- Incendii de vegetație (vor afecta în special zonele împădurite din sudul-vestul țării);
- Precipitații extreme (zonele montane, dar și zonele mai joase din județele situate în nordul și centrul țării);
- Inundații (zonele situate de-a lungul râurilor mari sau zonele montane, care pot fi afectate de torenți);
- Alunecări de teren (zonele predispuse alunecărilor de teren, menționate în PATN secțiunea Riscuri naturale).

Conform rezultatelor modelelor meteorologice, în România se așteaptă o tendință de încălzire treptată în acest secol, în toate anotimpurile, dar pronunțată pe timp de iarnă și vară. Și prognozele moderate arată că în perioada verilor, între 2061-2090 se așteaptă o încălzire cu 3-4°C valoare mai mare decât cea înregistrată în perioada 1961-1990. Pe harta de mai jos se poate urmări că în partea sudică a județului Harghita (inclusiv în Miercurea Ciuc) se poate aștepta la o creștere de temperatură de 1,20-1,22°C, iar în nord la 1,17-1,19°C.

*Schimbările medii anuale survenite în temperatura aerului (2011-2040 vs. 1916-1990) (°C)*

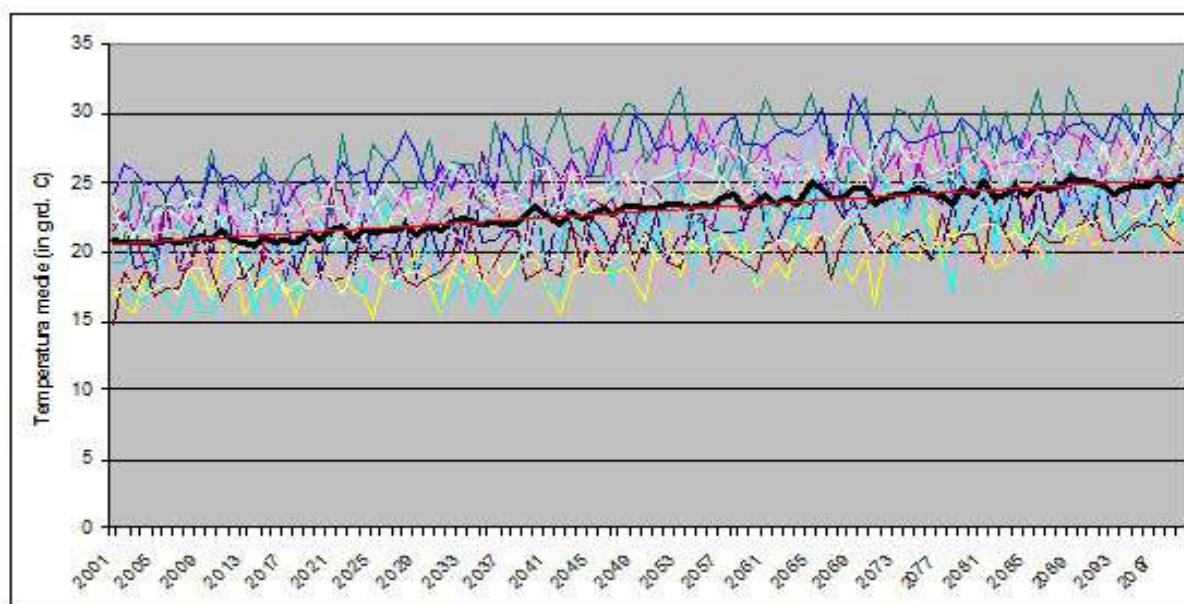


Cu privire la cantitatea precipitațiilor, modelele meteorologice prevestesc pentru România mari scăderi de precipitații pentru lunile de vară, unele dintre acestea prefigurând chiar o scădere de 20-24% în perioada

2061-2090, față de 1961-1990. Precipitațiile din timp de iarnă nu vor avea schimbări semnificative. Județul Harghita (așa cum se vede și pe harta următoare) și din acest punct de vedere se află la mijloc, în unele zone va avea loc o creștere moderată (0,1-2%) între 2011-2040 (comparând cu 1916-1990), dar pentru majoritatea teritoriului se prognozează scăderi (chiar și de -3,9%). Miercurea Ciuc este situat în partea sud-estică a județului, pe un teritoriu având precipitații în scădere pe baza acestui calcul (cantitatea precipitațiilor este scontată de la -2 la -3,9%).

Conform ANM (Administrația Națională de Meteorologie – sursă: <http://www.meteoromania.ro/clima/scenarii-climatic/> (data: 09.03.2021.)), studiile cercetătorilor români au contribuit la rafinarea unor metodologii de proiecție regională a semnalului încălzirii globale.

*Schimbările anuale privind cantitatea de precipitații (2011-2040 vs. 1916-1990) (%)*



Studiind figura de mai sus, se vede că evoluțiile în cazul temperaturii lunii august, mediată pentru teritoriul României (în °C), pentru 16 modele climatice și pentru media ansamblului (cu negru).

Pe figura următoare se poate observa ciclul sezonier al temperaturilor corespunzătoare intervalelor 1961-1990 (albastru), 2001-2030 (roșu), 2031-2060 (portocaliu) și 2061-2090 (verde) în cazul mediei pentru teritoriul României (în °C).

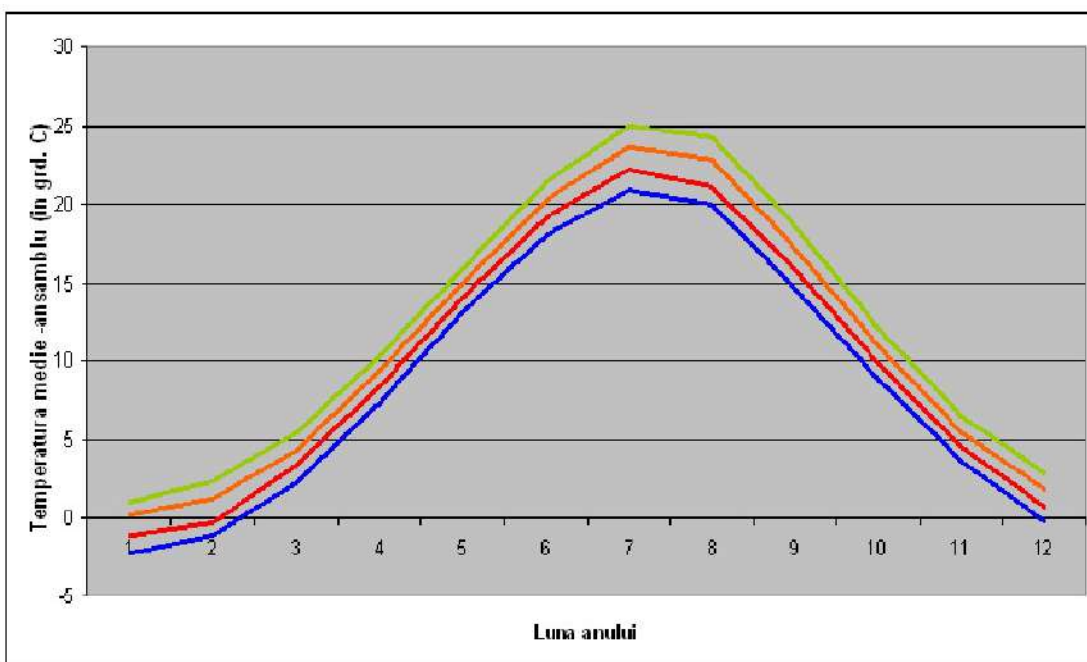
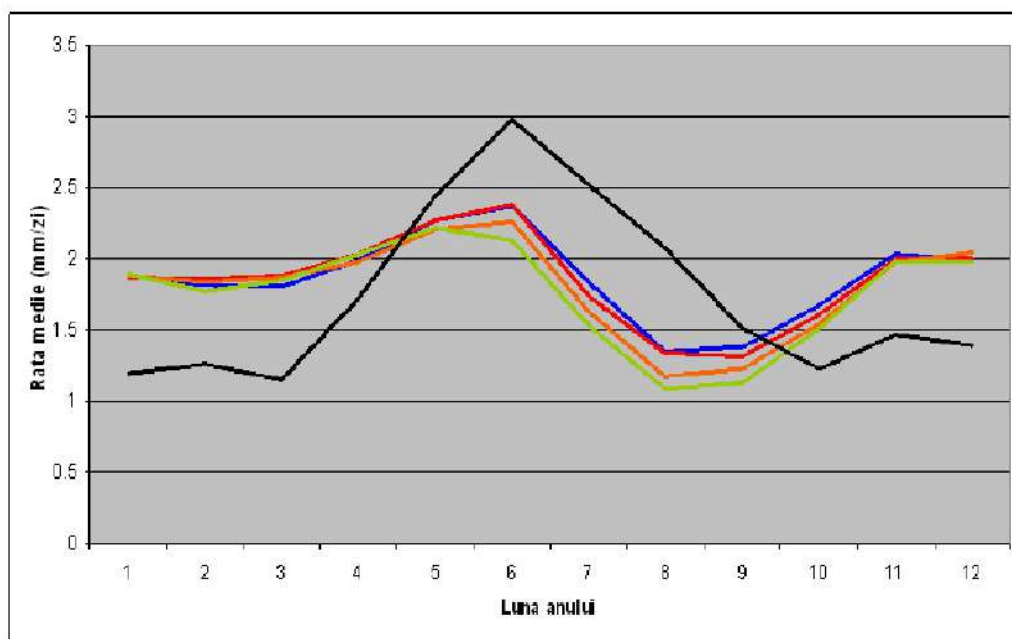


Figura următoare arată ciclul sezonier al precipitațiilor pentru corespunzătoare intervalelor 1961-1990 (albastru), 2001-2030 (roșu), 2031-2060 (portocaliu) și 2061-2090 (verde) în cazul mediei lunare, mediată pentru teritoriul României, a ratei zilnice a cantitatii de precipitații (în mm). Cu negru s-a reprezentat ciclul sezonier al ratei zilnice de precipitații pentru teritoriul României, calculat din datele de observație la stațiile meteorologice.



Potențialul actual al orașului și efectele schimbărilor climatice în următorii 50-100 de ani vor aduce multe provocări la adresa dezvoltării durabile a municipiului Miercurea Ciuc, de exemplu:

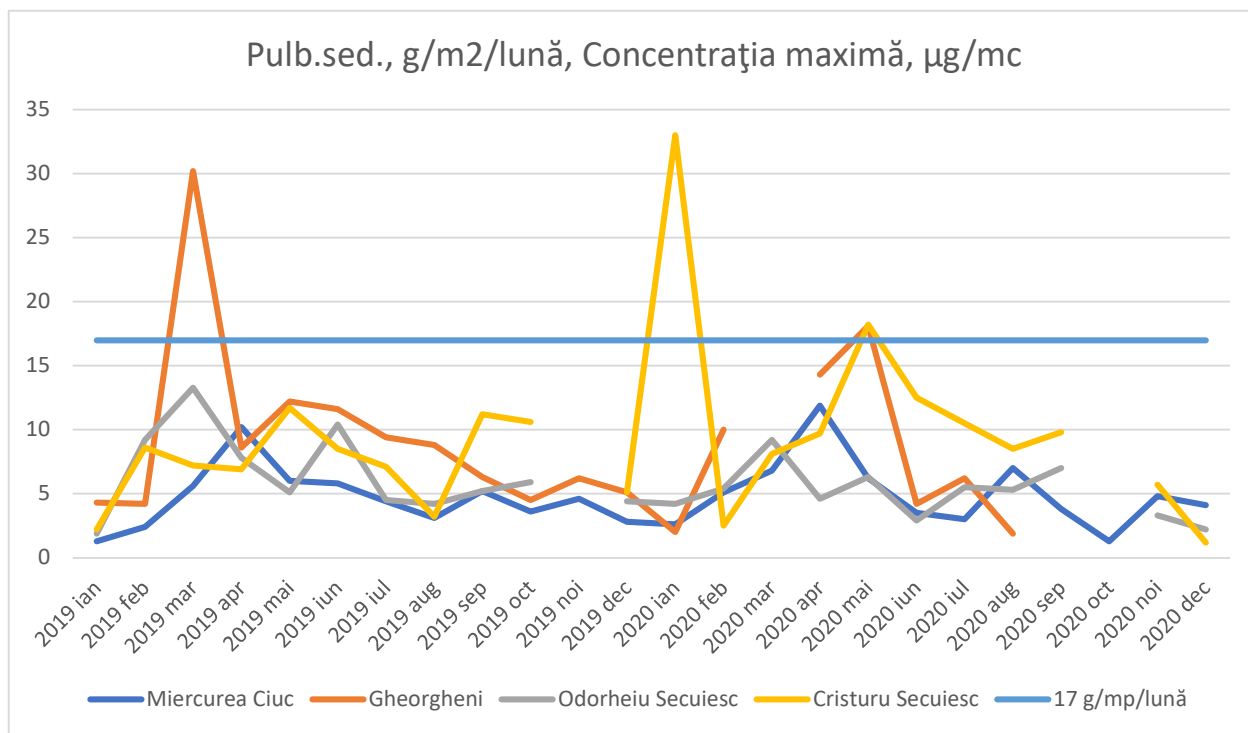
- Din cauza perioadei lungi ale anotimpului rece este indispensabilă găsirea unor soluții de modernizare a sistemelor de încălzire eco-eficientă a clădirilor, cât și izolarea termică a locuințelor (modernizarea izolării termice și a încălzirii, respectiv a iluminatului public și aprovizionarea cu energie electrică a clădirilor publice)
- Accentuarea transportului alternativ, non-motorizat sau electronic pentru reducerea emisiilor de GES.
- Este importantă conștientizarea locuitorilor și consilierea lor permanentă.
- Este nevoie de a găsi și de a dezvolta surse de energie alternativă pentru a reduce emisiile de gaze poluante (de exemplu în cazul asigurării energiei electrice la clădirile publice și la iluminatul public).
- Extinderea spațiilor verzi din oraș, căci din cauza densității urbane se așteaptă o încălzire treptată, ceea ce poate afecta starea de sănătate a populației.
- Creșterea frecvenței averselor de ploaie va determina suprasolicitarea rețelelor de canalizare exterioară.
- Se vor forma perioade fără precipitații, care vor duce la izbucnirea unor incendii de pădure și de miriște, deteriorând calitatea aerului.
- Un efect pozitiv ar fi sporirea sezonului turistic montan, ceea ce va fi o nevoie a populației urbane de a scăpa de căldura toridă urbană insuportabilă.

### **Poluarea mediului înconjurător**

Dintre provocările legate de mediu, poluarea aerului merită o atenție sporită din cauza așezării geografice a orașului, cum am amintit la trăsăturile climatice. Datorită perioadelor lungi fără mișcările curenților de aer, și din cauza inversiunii termice, fumul provenit din încălzirea locuințelor poate stagna mult timp în atmosferă, deteriorând calitatea aerului.

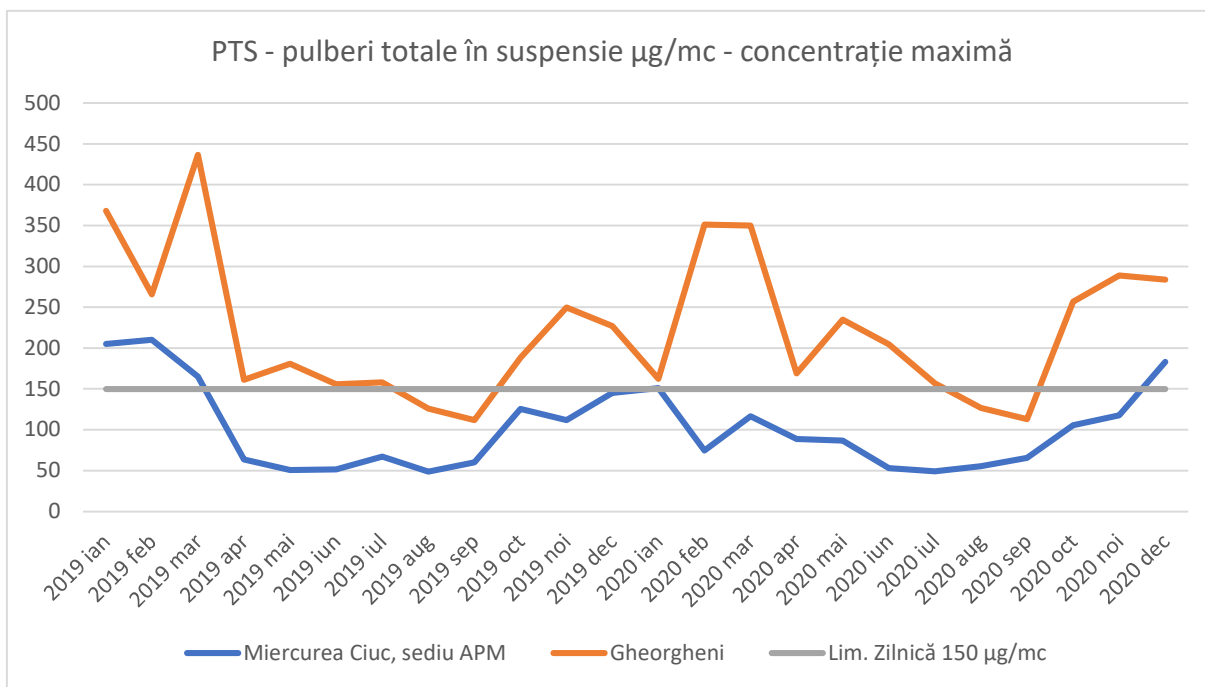
În oraș sunt două locații de monitorizare a calitatii aerului aerului, analizele cărora le-am preluat din rapoartele lunare ale APM Harghita. La sediul Agenției de Protecție a Mediului Harghita se realizează în fiecare zi măsurarea manuală a poluanților în formă gazoasă (NO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>) și cantitatea de pulberi sedimentabile, pe lângă care în 10 locuri din județ (dintre care și în Miercurea Ciuc) se monitorizează poluanții atmosferici.

Am prezentat valorile maxime ale acestei ultime raport, pe baza datelor existente (în perioada ianuarie 2019 - decembrie 2020), comparând cu valorile din celelalte orașe ale județului. După cum se observă, în Miercurea Ciuc această valoare nu a depășit valoarea standard de 17g/mp/lună (concentrația maximă admisă conform - STAS 12574/1987), ceea ce se consideră fapt favorabil. Dintre orașele județului: Gheorgheni și Cristuru Secuiesc depășesc valoarea maximă standard în cursul perioadei analizate.



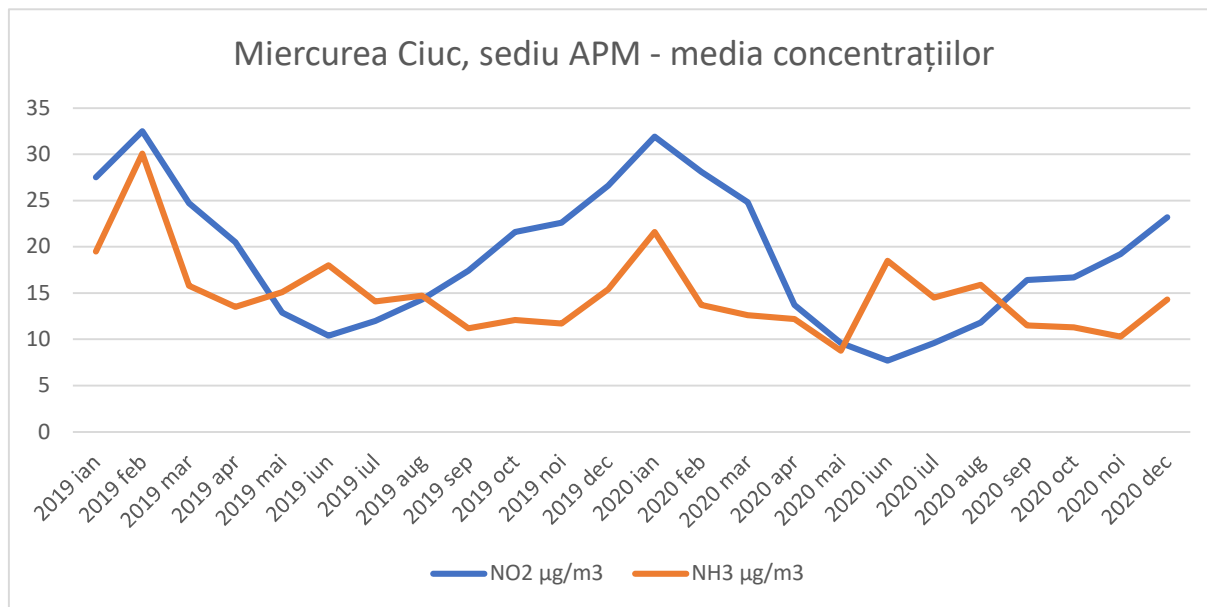
Sursa: APM Harghita

Concentrația mare de pulberi sedimentabile este în legătură strânsă cu construcțiile sau cu starea drumurilor. Figura de mai jos arată concentrația acestora în Miercurea Ciuc și la Gheorgheni, iar limita admisă fără a afecta sănătatea omului este de 150 µg/mc. În acest sens, în reședința de județ sunt înregistrate valori nefavorabile în primul rând în lunile din iarnă, în perioada de lipsă a curenților de aer, când aerul rămâne poluat.



Sursa: APM Harghita

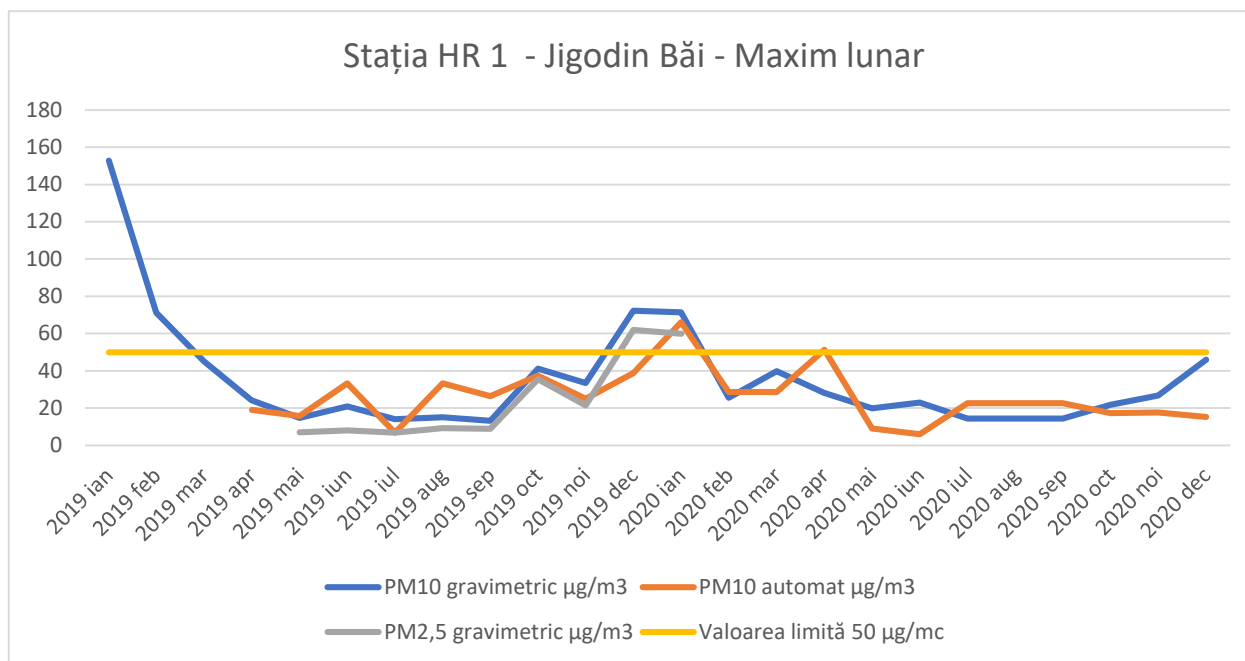
La sediul Agenției de Protecție a Mediului se realizează în fiecare zi măsurarea manuală a poluanților gazoși (NO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>), graficul următor arată evoluția acestora. (În cazul NH<sub>3</sub> valoarea limită este 300 μg /mc, la NO<sub>2</sub> de 400 μg/mc - STAS 12574/87).



Sursa: APM Harghita

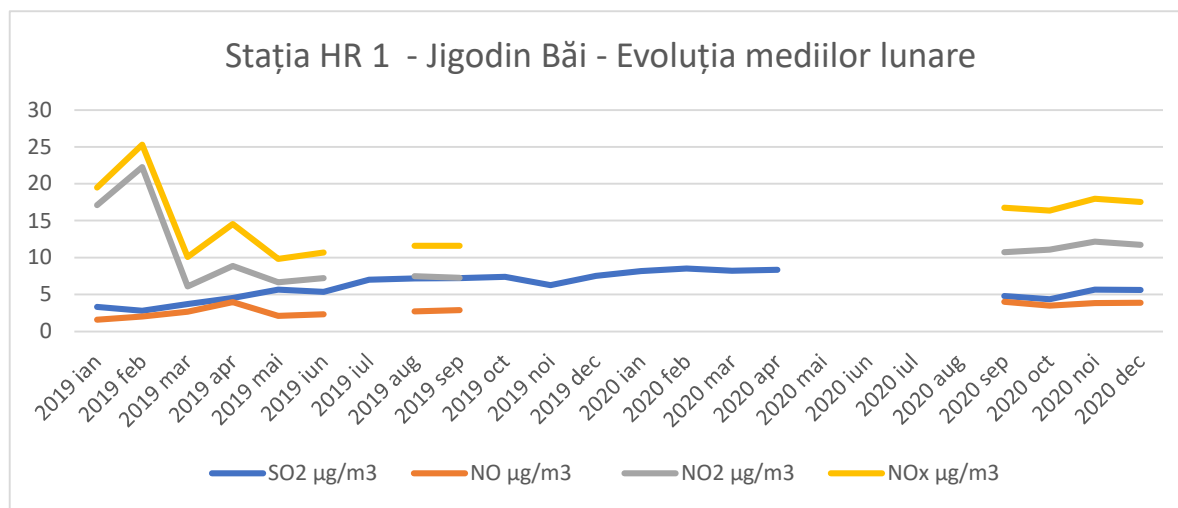
Pe lângă sediul APM, la stația de măsurare din Jigodin de fond regional, se înregistrează concentrația de pulberi in suspensie cu măsurători automate și gravimetrice (PM<sub>10</sub> și 2,5).

Astfel, se confirmă că în cursul sezonului rece (noiembrie-februarie) această valoare depășește de mai multe ori valoarea limită de 50 μg/mc (vezi figura de mai jos). Această perioadă este când aerul se contaminează treptat (fum) și se risipește mai încet (lipsa mișcărilor curenților de aer) dacă spunem treptat, pana la poluare avem fenomenul de contaminare.



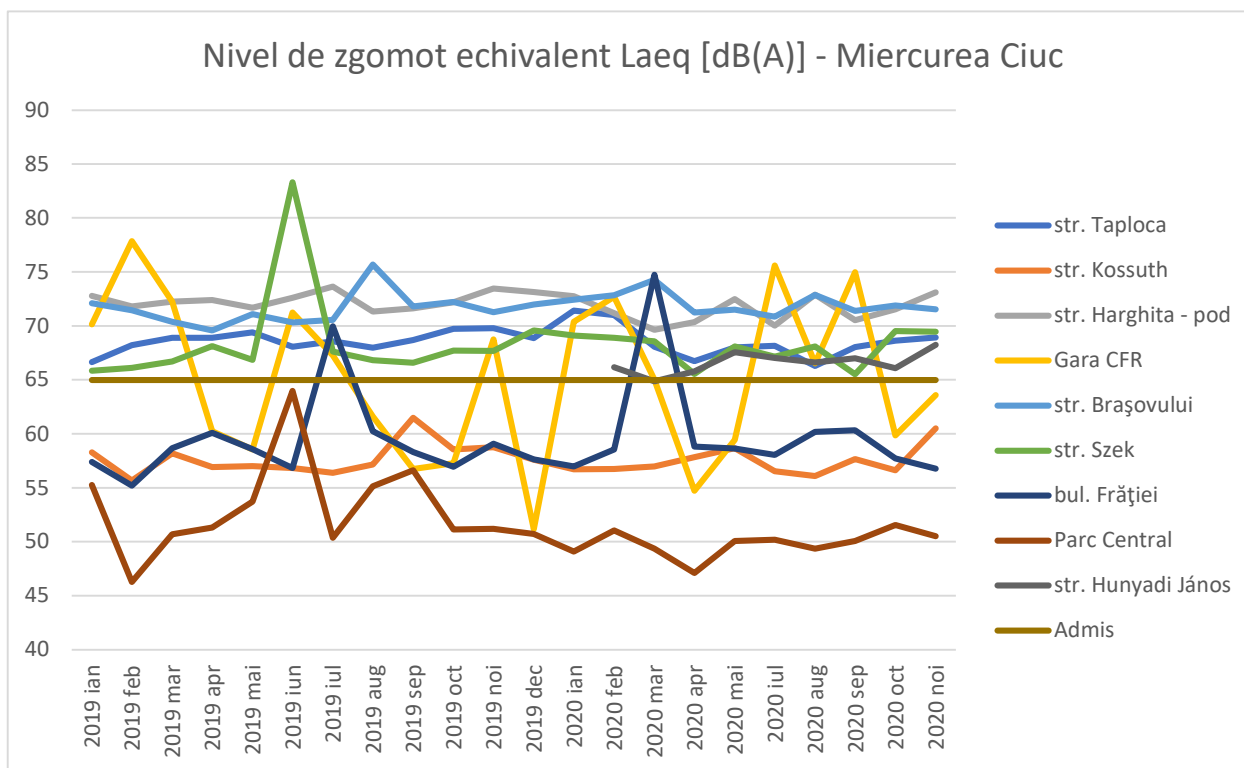
Sursa: APM Harghita

Stația de la Jigodin de fond regional, care surprinde poluarea care vine în oraș, înregistrează și concentrațiile de SO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>2</sub> și NO<sub>x</sub>, din care se observă evoluția mediilor lunare prezentate pe figura de mai jos. Dintre aceste substanțe chimice niciunul nu depășește limita admisă, ce ar avea efecte dăunătoare asupra sănătății populației.



Sursa: APM Harghita

În final, prezentăm și poluarea fonică medie în perioada ianuarie 2019 și decembrie 2020, pe baza măsurărilor efectuate la diferite puncte ale orașului. Valoarea admisă de 65 dB(A) este depășită în mai multe zone ale orașului, aproape tot anul, datorită arterelor de circulație (tranzit).



## Mediu natural

În ceea ce privește mediul natural al municipiului Miercurea Ciuc în afara suprafețelor forestiere menționate mai sus trebuie să scoatem în evidență câteva caracteristici. Cele mai semnificative zăcămintele naturale sunt izvoarele de apă minerală carbogazoasă și mofetele (locuri cu emanații de gaze de bioxid de carbon și hidrogen sulfurat), provenite din activității postvulcanice.

Cele mai importante izvoare de apă minerală în oraș se găsesc la: Șumuleu-Ciuc, la Băile Ciuc și Jigodin-Băi, respectiv la 19 km de oraș, la o altitudine de 1350 m, la Băile Harghita care aparține administrativ municipiului Miercurea Ciuc. Ape minerale, băi curative și mofete se găsesc la: Băile Seceni Jigodin-Băi, Băile Harghita (mofeta) Șumuleu-Ciuc. Orașul e înconjurat de păduri de molid, căci vegetația foioasă a dispărut treptat și de pe marginile bazinului, excepție fiind muntele Șumuleu-Mic, care este acoperit de păduri de fag și mixte. Se regăsesc multe specii de plante protejate pe terenurile forestiere și de pășune. Și fauna pădurilor din preajmă este foarte bogată, având o faună sălbatică cu o deosebită importanță.

Pe teritoriul administrativ al municipiului Miercurea Ciuc întâlnim aria naturală protejată Băile Jigodin – Csihányos, care este o arie protejată de interes local cu o suprafață de 253 hectare. A fost declarată rezervație datorită prezenței speciilor de plante și animalelor rare și ocrotite care se întâlnesc aici. Municipiul Miercurea-Ciuc va actualiza Hotărârea Consiliului Local nr.24/2004 privind aprobarea instituirii regimului provizoriu de ocrotire a rezervației naturale “Băile Jigodin – Csihányos – Dealul Cetății” și va implementa prevederile acestuia. Miercurea Ciuc este înconjurat și de arii naturale protejate din rețeaua Natura 2000: ROSCI0323B Munții Ciucului; ROSPA0034 A Depresiunea și Munții Ciucului.

## 2.8. Profil și capacitate administrative

### Capacitate instituțională

Administrația publică a Unității Administrativ Teritoriale Municipiul Miercurea Ciuc este formată din Consiliul Local ca autoritate deliberativă și Primarul ca autoritate executivă. Instituția primarului -Primăria este o instituție publică ce reprezintă structura funcțională cu activitate permanentă care aduce la îndeplinire hotărârile consiliului local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale din Municipiul Miercurea Ciuc.

### Consiliul local

Consiliul Local reprezintă autoritatea legislativă al municipiului, are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități publice, locale sau centrale.

Atribuțiile consiliului local sunt reglementate de cap. III din Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Comisiile de specialitate ale Consiliului local municipal Miercurea Ciuc sunt:

- Comisia de studii, prognoze economico-sociale, buget, finanțe, agricultură, administrarea domeniului public și privat
- Comisia pentru administrația publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățenilor
- Comisia pentru activități științifice, învățământ, cultură și municipiue înfrățite



- Comisia pentru sănătate, protecție socială, tineret, sport, agrement, turism și culte
- Comisia pentru servicii publice, comerț și relații cu cetățenii
- Comisia de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului înconjurător

### **Primarul**

Atribuțiile Primarului sunt reglementate de cap. IV din Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Primarul reprezintă unitatea administrativ-teritorială în relațiile cu alte autorități publice, cu persoanele fizice sau juridice române ori străine, precum și în justiție. Primarul este stabilit prin vot public uninominal de către locuitorii municipiului, pe o perioadă de patru ani.

Pentru exercitarea corespunzătoare a atribuțiilor sale, primarul colaborează cu serviciile publice deconcentrate ale ministerelor și ale celorlalte organe de specialitate ale administrației publice centrale din unitățile administrativ-teritoriale, precum și cu consiliul județean.

În această calitate, primarul poate solicita prefectului, în condițiile legii, sprijinul conducătorilor serviciilor publice deconcentrate ale ministerelor și ale celorlalte organe de specialitate ale administrației publice centrale din unitățile administrativ-teritoriale, dacă sarcinile ce îi revin nu pot fi rezolvate prin aparatul de specialitate.

Primarul îndeplinește următoarele categorii principale de atribuții:

- asigură conducerea și coordonarea întregii activități a Primăriei;
- asigură prin serviciile Primăriei întocmirea proiectului de buget anual de venituri și cheltuieli, al activităților autofinanțate și le supune spre aprobare consiliului local;
- asigură aducerea la îndeplinire a hotărârilor consiliului local;
- inițiază proiecte de hotărâri și le supune dezbaterii consiliului local, potrivit competențelor acestuia;
- asigură ordinea publică și liniștea locuitorilor, prin intermediul poliției locale și cu ajutorul jandarmeriei, poliției, pompierilor și apărării civile care au obligația să răspundă solicitărilor sale, în condițiile legii;
- asigură și răspunde de execuția bugetară pentru toate activitățile și acțiunile finanțate din bugetul local, precum și pentru activitățile finanțate total sau parțial din surse extrabugetare.
- asigură prin Direcția Economică stabilirea, urmărirea, încasarea impozitelor, a taxelor locale, a taxelor speciale și a altor venituri ale bugetului local și răspunde de cheltuirea sumelor alocate conform prevederilor bugetare;
- asigură și răspunde în limita prevederilor bugetare, de realizarea investițiilor și lucrărilor publice;
- răspunde și prezintă spre aprobare consiliului local contul anual de execuție a bugetului local;
- emite autorizațiile în baza Legii nr. 300/2004, certificatele și autorizațiile de funcționare pentru exercitarea unor activități prestatoare de servicii sau comerciale;
- dispune desființarea construcțiilor executate pe domeniul public fără autorizație de construire;
- ia măsuri de interdicere sau de suspendare a spectacolelor, reprezentațiilor sau a altor manifestări publice care contravin ordinii de drept ori atentează la bunele moravuri, la ordinea și liniștea publică;
- asigură emiterea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire conform documentațiilor de urbanism aprobate, cu respectarea prevederilor Planului Urbanistic General, Planului Urbanistic de Detaliu;

- asigură și răspunde de inventarierea anuală a bunurilor, de administrarea și valorificarea, conform legii, a bunurilor care aparțin municipiului, după caz;
- reprezintă Municipiul Miercurea Ciuc în raporturile juridice cu celelalte persoane fizice și juridice din țară și străinătate;
- asigură respectarea drepturilor și libertăților fundamentale ale cetățenilor, a prevederilor Constituției și ale legilor țării, ale decretelor Președintelui României, ale hotărârilor Guvernului, ale actelor emise de ministere și alte autorități ale administrației publice centrale, ale hotărârilor consiliului județean;
- asigură realizarea unei strategii elaborate în sfera informatizării activităților din primărie;
- asigură măsurile pentru prevenirea și limitarea urmărilor calamităților, catastrofelor, incendiilor, inundațiilor, epidemiilor, epizootiilor, împreună cu organele de specialitate ale statului, precum și ca urmare a instituirii stării de necesitate sau de urgență, după caz; în acest scop poate mobiliza populația, agenții economici și instituțiile publice din municipiu, care sunt obligate să execute măsurile stabilite;
- asigură și răspunde de aplicarea prevederilor Legii nr.10/2001 privind regimul juridic al unor imobile preluate în mod abuziv, în perioada 6 martie 1945-22 decembrie 1989;
- asigură ca reprezentant al statului, prin Compartimentul stare civilă, exercitarea atribuțiilor de ofițer de stare civilă, iar prin Biroul administrație publică locală atribuțiile cu privire la organizarea și desfășurarea alegerilor;
- propune și asigură consultarea populației prin referendum, cu privire la problemele locale de interes deosebit;
- exercită funcția de ordonator principal de credite, potrivit Legii finanțelor publice locale;
- stabilește în limita fondului de salarii aprobat și la propunerea conducătorilor serviciilor, funcționarii care beneficiază de premii și alte stimulente;
- aprobă fișa postului pentru funcționarii publici și personalul contractual din cadrul serviciilor;
- aprobă fișa de evaluare a performanțelor profesionale individuale și salariul funcționarilor publici din aparatul propriu și a personalului contractual din serviciile Primăriei.

**Viceprimarii** sunt aleși din rândul consilierilor locali, la propunerea primarului sau a consilierilor locali, sunt subordonați primarului și sunt înlocuitorii de drept al acestuia, care îi poate delega atribuțiile sale.

**Secretarul general al municipiului** este funcționar public de conducere, cu studii superioare juridice, este apolitic și se bucură de stabilitate în funcție.

Atribuțiile principale ale secretarului sunt:

- participă în mod obligatoriu la ședințele Consiliului Local;
- coordonează compartimentele și activitățile cu caracter juridic, de stare civilă, autoritate tutelară și asistență socială din cadrul aparatului propriu de specialitate al Consiliului Local;
- avizează proiectele de hotărâre ale Consiliului Local, asumându-și răspunderea pentru legalitatea acestora, contrasemnând hotărârile pe care le consideră legale;
- avizează pentru legalitate dispozițiile primarului;
- urmărește rezolvarea corespondenței în termenul legal;
- asigură îndeplinirea procedurilor de convocare a Consiliului Local și efectuarea lucrărilor de secretariat;
- pregătește lucrările supuse dezbaterii Consiliului Local;

- asigură comunicarea către autoritățile, instituțiile și persoanele interesate a actelor emise de consiliul local sau de primar, în termen de cel mult 10 zile, dacă legea nu prevede altfel;
- asigură aducerea la cunoștința publică a hotărârilor și dispozițiilor cu caracter normativ;
- eliberează extrase sau copii de pe orice act din arhiva Consiliului Local, în afara celor cu caracter secret, stabilit potrivit legii;
- legalizează semnături de pe înscrisurile prezentate de părți și confirmă autenticitatea copiilor cu actele originale, în condițiile legii.
- Pe lângă aceste atribuții, secretarul poate primi atribuții și însărcinări date de către primar sau de către Consiliul Local.

**Primăria Municipiului Miercurea Ciuc** reprezintă o structură funcțională cu activitate permanentă constituită din Primarul, Viceprimarii, Secretarul municipiului și din aparatul de specialitate al primarului. Primăria reprezintă autoritatea locală executivă, ducând la îndeplinire hotărârile consiliului local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale.

### **Dezvoltarea capacității administrative - Acțiuni**

Modernizarea infrastructurii și dotărilor administrației publice

- Reabilitare, lucrări de întreținere, modernizare a clădirii Primăriei;
- Reabilitarea și modernizarea clădirilor unităților de învățământ;
- Achiziția dotărilor necesare desfășurării activităților, cu echipamente IT și software specializat;
- Reabilitarea spațiilor publice
- Digitalizare

Îmbunătățirea capacității de planificare strategică și bugetară la nivelul Primăriei

- Organizarea de cursuri în domeniul planificării strategice, cu accent pe corelarea politicilor publice cu managementul financiar;

Îmbunătățirea procesului consultativ al administrației publice locale

- Dezvoltarea mecanismului de consultare și participare a părților interesate în procesul decizional;

Eficientizarea procesului de consultare prin crearea de instrumente și metodologii moderne;

- Asigurarea transparenței procesului decizional în elaborarea politicilor publice inclusiv prin organizarea de campanii de conștientizare care să conducă la intensificarea implicării actorilor relevanți în procesul de luarea a deciziilor.

Îmbunătățirea managementului resurselor umane

- Analiza nevoilor de pregătire a resurselor umane în concordanță cu nevoile instituționale;
- Dezvoltarea de instrumente suport în elaborarea și implementarea strategiilor proprii de resurse umane;
- Dezvoltarea și implementarea de indicatori de măsură specifici managementului resurselor umane;
- Instruirea personalului în domeniul planificării și managementul resurselor umane, procese și proceduri de muncă, formare și dezvoltare aptitudini etc.

#### Dezvoltarea capacității de gestionare a serviciilor publice oferite

- Evaluarea proceselor și procedurilor de lucru interne utilizate și simplificarea/ actualizarea acestora pentru reducerea timpilor de furnizare a serviciilor și creșterea eficienței acestora;
- Dezvoltarea sistemelor interne și a mecanismelor de management al performanței, de monitorizare și evaluare a gestionării serviciilor publice;
- Utilizarea instrumentelor TIC;
- Maparea și informatizarea resurselor publice gestionate de Primărie;
- Implementarea sistemelor de plată on-line a taxelor și impozitelor;
- Schimburi de experiență cu autorități locale din România și/sau din Uniunea Europeană în scopul adoptării modelelor de bună practică.

## 2.9. Context metropolitan

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc a fost înregistrată oficial în martie 2021. Astfel, odată cu asocierea a 22 unități administrativ teritoriale, alături de Consiliul Județean Harghita, a fost înființată cea de-a doua zonă metropolitană din Transilvania.

Zonele metropolitane pot fi constituite prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între municipii și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zonă Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet are 24 membrii fondatori din care fac parte Consiliul Județean, Municipiul Miercurea Ciuc și 22 de localități din zona Ciuc în raza 30 km, demersul având rolul de a atrage fonduri pentru derularea unor proiecte comune de dezvoltare.

### Membrii fondatori sunt:

1. Județul Harghita
2. Municipiul Miercurea Ciuc
3. Municipiul Băile Tușnad
4. Comuna Cârța
5. Comuna Ciceu
6. Comuna Ciucsângeorgiu
7. Comuna Cozmeni
8. Comuna Dănești
9. Comuna Frumoasa
10. Comuna Leliceni
11. Comuna Lunca de Jos
12. Comuna Lunca de Sus
13. Comuna Mihăileni
14. Comuna Mădăraș
15. Comuna Păuleni-Ciuc
16. Comuna Racu
17. Comuna Sâncrăieni
18. Comuna Sândominic
19. Comuna Sânmartin
20. Comuna Sânsimion
21. Comuna Sântimbru
22. Comuna Siculeni
23. Comuna Tușnad
24. Comuna Tomești



### *Zona metropolitană Miercurea Ciuc*

Prin intermediul asociației, putem începe dezvoltarea durabilă a zonei și creșterea potențialul economic al zonei Ciuc în următorii zece ani prin această asociere. Activitatea asociației va deschide surse noi de fonduri europene, care va rezulta dezvoltarea economică a zonei (modernizarea transportului public din zona Ciuc dezvoltarea/construire pistelor pentru biciclete).

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zonă Metropolitană Ciuc – Asociația Csík Metropoliszövezet are principalul scop crearea unui instrument de dezvoltare durabilă a întregii zone prin atingerea unor obiective specific și de a stimula și sprijini creșterea prosperității zonei, direcția de orientare fiind axată pe creșterea continuă a calității vieții. Asociația are ca scop dezvoltarea Zonei Metropolitane din perspectiva relațiilor economice, sociale, culturale și de mediu dintre autoritățile administrației publice locale componente ale zonei prin atingerea unor obiective specifice precum:

1. dezvoltarea durabilă a întregii zone metropolitane și a tuturor unităților administrativ teritoriale care compun Asociația;
2. alinierea Zonei Metropolitane la standardele economice și sociale euro-atlantice, în consens cu cele naționale,
3. instaurare în teritoriul metropolitan a unui climat de piață aliniat procedurilor competiționale internaționale
4. creșterea coeziunii economice și sociale la nivelul zonei;
5. dezvoltarea durabilă a întregii zone metropolitane și a tuturor unităților administrativ – teritoriale ;

6. inițierea, promovarea și derularea unor proiecte comune de dezvoltare integrată a zonei și de atenuare a discrepanțelor de dezvoltare între localități;
7. accesarea în parteneriat a diverselor surse de finanțare internațională, respectiv a fondurilor nerambursabile alocate în cadrul Programelor Operaționale |Regionale și Sectoriale în cadrul cărora administrațiile publice locale, respectiv asocierile între acestea sunt eligibile ca și solicitanți ai finanțării nerambursabile;
8. atragerea unui număr cât mai mare de investiții private în vederea dezvoltării durabile a zonei metropolitane și a unităților administrativ - teritoriale care o compun, etc.
9. dezvoltarea infrastructurii zonei într-un mod unitar, în beneficiul comunităților și pentru asigurarea unei mai bune funcționalități;
10. dezvoltarea, modernizarea și îmbunătățirea serviciilor publice.

## 2.10. Analiza SWOT

<b>1. Programul privind calitatea vieții și bunăstarea socială (infrastructură)</b>	
<b>PUNCTE TARI</b>	<b>PUNCTE SLABE</b>
În ultimii ani, mai multe cartiere au fost supuse unor modernizări de infrastructură	Zonele periferice ale municipiului prezintă o serie de lacune în ceea ce privește infrastructura (drumuri, piste de biciclete, utilități).
Municipiul are un patrimoniu construit semnificativ	Existența unor lacune în amenajarea teritoriului (în special în zonele periferice)
Un număr semnificativ de locuri de joacă au fost construite în municipiu	Starea precară a clădirilor de interes istoric
Infrastructura sportivă a municipiului a fost extinsă semnificativ în ultimele decenii	Necesitatea de a reabilita anumite cartiere
Un procent ridicat de clădiri pentru educație au fost renovate sau a fost lansat programul de reabilitare	Pistele de biciclete nu sunt interconectate
	Interconectarea incompletă a cartierelor
	Lipse importante în infrastructura de sport
	Lipsa strandurilor operationale
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<b>AMENINȚĂRI</b>
Transformarea funcțiilor centrelor termice	Numărul și dimensiunea redusă a terenurilor proprii
Achiziționarea de terenuri pentru investiții în infrastructură	Implementarea lentă a programelor de locuințe
Exploatarea atractivității turistice a patrimoniului construit	Marginalizarea zonelor periurbane
Creșterea continuă a zonei intravilane a municipiului	Deteriorarea continuă a cartierelor nerenovate
	Numărul redus de întreprinderi locale implicate în construcții
	Procese de achiziții publice necesită mult timp



**2. Competitivitate și program inteligent (dezvoltare economică, incubare, inteligență, imagine urbană)**

<b>PUNCTE TARI</b>	<b>PUNCTE SLABE</b>
Rata scăzută a șomajului	Ponderea scăzută a întreprinderilor mijlocii și mari
Continuitatea programelor de formare profesională	Scăderea treptată a populației
Sfera antreprenoriă organizată	Îmbătrânirea treptată a populației
Extinderea continuă a sectorului IT	Nivelul și importanța redusă a investițiilor străine
Creșterea treptată a numărului și cantității de produse locale	Nivel scăzut de competență în utilizarea tehnologiei moderne
	Venituri scăzute la nivel național
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<b>AMENINȚĂRI</b>
Valorificarea economică a turismului și a resurselor naturale	Migrația tinerilor
Utilizarea terenurilor industriale neutilizate	Lipsa proceselor de descentralizare
Caracterul centrului județean	
Lansarea unui parteneriat între antreprenori locali și administrația locală	
Derularea de programe de formare profesională	

**3. Programul "Miercurea Ciuc verde" (protecția mediului, spații verzi, apropierea de natură, recreere)**

<b>PUNCTE TARI</b>	<b>PUNCTE SLABE</b>
Continuarea programului de reabilitare termică a blocurilor	Rata insuficientă de spații verzi
Resurse naturale semnificative	Așezările de la periferia orașului nu sunt conectate la rețeaua de apă și canalizare.
Rezarvații naturale	Sistemul de colectare a apelor uzate și a apelor pluviale nu este separată
Majoritatea gospodăriilor sunt conectate la rețeaua de apă și canalizare	Resursele naturale nu sunt valorificate corespunzător
Cantitate și calitate bună a apei potabile	Zona Olt nu poate fi folosită pentru crearea de zone umede din cauza reglementărilor privind protecția împotriva inundațiilor
Colectarea organizată a deșeurilor	
Întreținerea spațiilor verzi	
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<b>AMENINȚĂRI</b>
Corelarea activității ONG-urilor de mediu cu cea a municipiului	Forța barierelor mentale în calea colectării separate a deșeurilor menajere
Planificare strategică și plan de acțiune pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice	Impactul din ce în ce mai mare al schimbărilor climatice
Valorificarea resurselor naturale la scară mai mare	Amenințări privind protecția împotriva inundațiilor
Răspândirea treptată a educației ecologice	Inflamarea turbăriei din câmpia inundabilă a Oltului
Creșterea opțiunilor de transport ecologice	Atitudinea populației față de utilizarea autovehiculelor

<b>4. Programul de incluziune socială (servicii sociale, dezvoltare)</b>	
<b>PUNCTE TARI</b>	<b>PUNCTE SLABE</b>
O proporție semnificativă de locuințe se află în proprietate privată.	Îmbătrânirea continuă a populației
Rolul tradițiilor culturale și religioase în identitatea locală	Segregare socială
Prezența universităților	Accesibilitatea instituțiilor publice și a altor servicii nu este satisfăcătoare
Prezența unor ONG-uri cu o experiență semnificativă (Serviciul de Ajutorul Maltez în România, Caritas)	Condițiile pentru un trafic pietonal sigur nu sunt bine dezvoltate peste tot
În Miercurea Ciuc se organizează în mod regulat numeroase programe culturale de importanță locală și regională.	Lipsa serviciilor medicale în instituțiile de învățământ
Tradiții sportive, viață sportivă activă	
<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<b>AMENINȚĂRI</b>
Consolidarea cooperării între societatea civilă și administrația locală	Lipsa campaniilor și a programelor de prevenție
Înființarea și funcționarea unui GAL cu o funcție socială specifică	Efectele negative ale migrației
Dezvoltarea și promovarea de noi programe culturale și sportive	Lipsa programelor de combatere a sărăciei

## 2.11. Stadiul implementării proiectelor propuse în precedenta SIDU

Precedenta Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea-Ciuc elaborate pentru perioada 2016-2025, se află în curs de finalizare în ceea ce privește implementarea proiectelor. În perioada anterioară municipiul a făcut pași importanți în dezvoltarea municipiului.

În acest subcapitol vom prezenta situația actuală (până la noiembrie 2021) a proiectelor din lista prioritară a proiectelor din perioada precedentă de programare.

Nr. crt.	Titlul proiectului	Realizat	Realizat parțial	Derulare	Nerealizat
1	Accesibilizarea zonei periferice prin drum asfaltat și infrastructura pentru biciclete	x	x		
2	Accesibilizare primăria, grădinița, școala	x		x	
3	Achiziționare de autobuze electrice/coeficiente, tranșa 1-a			x	
4	Achiziționarea autobuze electrice/coeficiente, tranșa a 2-a				x
5	Centru de incubare în zona economică Vest				x
6	Centru de zi pentru copii cu dizabilități mintale, centru de dezvoltare timpurie și de dezvoltare				x
7	Centru de zi pentru persoane cu dizabilități				x
8	Centru de zi pentru vârstnici 1.				x
9	Centru de zi pentru vârstnici 2.				x
10	Centru multimodal la gara CF				x
11	Centru rezidențial pentru vârstnici din Miercurea Ciuc				x
12	Centrul de servicii comunitare Cioboteni	x			
13	Centrul de servicii comunitare Harghita-Băi	x			
14	Centrul de servicii comunitare în zona Toplița	x			
15	Centrul de servicii comunitare Jigodin	x			
16	Centrul de servicii comunitare Șumuleu-Ciuc		x		
17	Centrul pentru persoane cu demență				x
18	Clădire polivalentă pentru sport				x
19	Construirea grădiniței centrale			x	
20	Construire cresa				x
21	Dezvoltarea de ateliere prioritare în unități de învățământ tehnologic: sectorul creativ și de alimentație publică		x		
22	Dezvoltarea generală a sistemului de învățământ tehnologic și vocațional		x		
23	Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate pietonală și de treceri pietonale		x		

24	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona economică Vest: pietonal, infrastructura pentru biciclete, parcări			x	
25	Dezvoltarea infrastructurii IT în școli			x	
26	Finalizarea tronsonului inelului între strada Ret și DN 13	x			
27	Iluminat public inteligent	x	x		
28	Înființare piața Universității și construirea accesului alternativ				x
29	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: tinovul Lunca mare, cartier Tudor				x
30	Înființarea pieței Sfânta Cruce				x
31	Infrastructura pentru biciclete: trasee, suport biciclete stradale		x	x	
32	Investiții de eficiența energetică în clădiri educaționale		x		
33	Investiții de eficiența energetică în clădiri publice		x		
34	Investiții pentru siguranța circulației pe strada Brașovului				x
35	Locuințe pentru integrarea adulților tineri cu dizabilități				x
36	Locuințe publice pentru închirieri descentralizate				x
37	Modernizarea pieței agroalimentare, cu schimbarea funcțiunii	x			
38	Pasaje CF pentru pietoni și bicicliști (2)		x		
39	Piața agroalimentară nouă				x
40	Prelungirea străzii Brașovului	x			
41	Program parc Miko				x
42	Reabilitare terenuri degradate zona Strandului Miercurea Ciuc			x	
43	Programul de locuințe publice de închiriat pe strada Kossuth				x
44	Reabilitare autogara			x	
45	Reabilitare de cartiere	x	x	x	
46	Reabilitare energetică a blocurilor	x	x	x	
47	Reabilitare parcul Tineretului				x
48	Reabilitarea clădirii Frăției și clădirii Cristea - Șc. József Attila și înființarea serviciului public de școală după școală		x		
49	Reabilitarea energetică a primăriei				x

50	Reabilitarea energetică și modernizarea centrului INNOKULT				x
51	Reabilitarea și dotarea Șc. Liviu Rebreanu	x			
52	Reconstruirea pasajului CF și a nodurilor			x	
53	Reorganizarea traficului pe strada Kossuth Lajos				x
54	Restaurare clădirii monument istoric din strada Petőfi nr. 38				x
55	Sala de sport a Șc. Petőfi Sándor			x	
56	Sala de sport Lic. Nagy Istvan			x	
57	Separarea rețelei de canalizare și de evacuarea apei meteorologie			x	
58	Service autovehicule electrice				x
59	Sistem public de închiriere biciclete			x	
60	Managementul traficului			x	
61	Stații de reîncărcare				x
62	Stații TPL inteligente cu acces neîngrădit				x
63	Strada comercială Kossuth				x
64	Reabilitare regenerării fizice, economice și sociale a comunităților marginalizate				x
65	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>30</b>

## SECȚIUNEA 3: VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE

### 3.1. Fundamentarea formulării viziunii și obiectivelor strategice

Viziunea, definirea obiectivelor strategice și mecanismele de realizare a acestora se bazează pe principii care susțin o abordare integrată și un proces de planificare eficient:

**a) Abordarea participativă.** În cadrul procesului de elaborare a strategiei au fost facilitate diverse procese de consultare și implicare (cercetări, reuniuni, consultări tematice) pentru a reflecta nevoile și prioritățile identificate de populație și de diferitele grupuri țintă. De asemenea, strategia propune măsuri de sprijinire și eficientizare a procesului participativ prin accelerarea digitalizării instituțiilor publice și enumeră proiecte prioritare a căror implementare poate fi ușor monitorizată.

**b) Prioritate și proprietate.** Unul dintre cele mai importante instrumente pentru o strategie de succes, care este mai mult decât o condiție prealabilă pentru accesul la resurse, este stabilirea priorităților unei liste scurte de proiecte și pregătirea unei liste care să poată fi ușor de urmărit de către public. Procesul vizează crearea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2021-2030, cu responsabilități clare și angajamente cu termene precise. Stabilirea priorităților ar trebui să urmărească nevoile reale ale comunității, pentru care ar trebui identificate diferite surse de finanțare, de preferință externe.

**c) Integrarea orizontală și verticală.** O planificare eficientă necesită coordonarea instituțiilor și departamentelor responsabile cu planificarea în diverse domenii la nivel local și la nivel județean, regional, național și european. Prin urmare, procesul de elaborare a strategiei s-a bazat pe identificarea și analiza diferitelor documente strategice relevante, în vederea alinierii acestora la politicile regionale și la prioritățile naționale și europene.

**d) O abordare transjurisdicțională.** Cele mai dinamice aglomerații urbane sunt și cele care reușesc cel mai bine să atragă oameni și investiții, iar dezvoltarea lor se bazează pe cooperare și planificare intercomunală. În strategie au fost integrate nevoile de dezvoltare ale unităților administrativ-regionale care alcătuiesc aria funcțională a județului Miercurea și au fost formulate o serie de direcții de dezvoltare pentru a consolida accesul locuitorilor la oportunități și legăturile dintre zonele urbane și rurale.

**e) Complementaritatea între măsurile dure și ușoare.** Pentru a dezvolta o strategie integrată, este important să se mențină un echilibru între investițiile "hard", cum ar fi parcurile industriale, zonele rezidențiale, rețelele de transport și investițiile "soft", cum ar fi programele de sprijinire a antreprenoriatului și a inovării, crearea de programe de îmbunătățire a competențelor forței de muncă și facilitarea accesului pe piața muncii pentru grupurile defavorizate, programe și activități culturale.

**f) Continuitate în procesul de planificare.** Planificarea dezvoltării urbane este un proces ciclic care necesită o revizuire periodică a viziunilor, obiectivelor și acțiunilor propuse anterior, pentru a se asigura că acestea sunt evaluate în mod realist și actualizate în lumina situației locale existente și a orientărilor strategice la nivel regional, național și european.

La acest nivel, viziunea și obiectivele de dezvoltare ar trebui să reflecte cel mai bine nevoile reale ale comunității și ceea ce înseamnă "binele comun" reprezentat și preconizat de comunitate. Pe lângă analizarea statisticilor și a evoluțiilor din ultimii ani, consultarea este esențială pentru a formula obiective comune de dezvoltare, pentru a valida ipotezele și pentru a contura în mod pragmatic cea mai bună versiune posibilă a municipiului pentru următorii zece ani.

Cu toate acestea, pentru ca strategia să își atingă obiectivul, este important ca aceasta să fie elaborată pe baza unui proces cât mai cuprinzător posibil, care să acopere nevoile diferitelor părți interesate și să fie cât mai transparent posibil. Acest lucru necesită priorități clare, o perioadă de punere în aplicare definită, un buget adecvat și o comunicare continuă cu privire la stadiul punerii în aplicare.

În același timp, anul 2020 a arătat cât de important este să ne putem adapta rapid la schimbările majore care afectează întreaga comunitate. Strategia nu este menită să fie un document rigid, ci să ghideze

dezvoltarea pe termen mediu, astfel încât resursele și oportunitățile să poată fi utilizate în mod eficient, iar noile provocări să poată fi abordate în mod flexibil. O strategie bazată pe priorități și pe o viziune comună va face ca dezvoltarea municipiului să fie mai durabilă, chiar și în perioade de schimbări și provocări majore.

Nu în ultimul rând, un proces de planificare strategică ar trebui să fie deschis la procesele de inovare care ar putea conduce sau conduc deja la schimbări majore în politica de dezvoltare.

Cele mai multe procese economice din zilele noastre funcționează încă în principal în conformitate cu modelul economic liniar, a cărui caracteristică principală este producția de diverse produse din resurse naturale, materii prime primare, care devin deșeuri după utilizare. Acest proces prezintă mai multe dezavantaje: în primul rând, depozitarea și distrugerea deșeurilor produse reprezintă o povară economică și naturală, iar în al doilea rând, resursele neregenerabile sunt scoase din ciclu pe măsură ce devin deșeuri, ceea ce reduce constant cantitatea disponibilă.

În modelul economiei circulare, resursele neregenerabile circulă într-o buclă închisă. Atunci când se proiectează un produs, se iau în considerare etapele ulterioare ale ciclului de viață, de preferință prin proiectarea unor produse cât mai durabile, care pot fi reparate și, dacă este necesar, reciclate, iar atunci când ciclul de viață al unui produs se încheie, deșeurile generate pot fi refolosite într-un mod planificat în prealabil, fie la fabricarea unui produs similar, fie în altă industrie sau produs.

Bineînțeles, toți actorii din procesul de schimbare a modelului au o responsabilitate semnificativă. Publicul și utilizatorii au responsabilitatea de a cumpăra produse durabile, reparabile și reciclabile, pe cât posibil, și de a colecta selectiv deșeurile sau de a participa activ la procesul de reciclare atunci când ciclul de viață al unui produs se încheie. În plus, dacă mentalitatea consumatorilor și mecanismele de luare a deciziilor se schimbă pentru a se adapta la acest nou mod de gândire, atunci și producătorii trebuie să reacționeze, nu numai prin comunicările lor, ci și prin acțiunile lor concrete.

Instituțiile publice și autoritățile locale au, de asemenea, o responsabilitate în procesul de tranziție, pe de o parte, în ceea ce privește propria utilizare a materialelor și consumul și, ca și publicul larg, în luarea deciziilor de cumpărare bazate pe principiile economiei circulare, în măsura în care le este posibil, dar poate chiar mai important, în a da un exemplu, promovând, reglementând și oferind sprijin.

Municipiul Miercurea Ciuc își asumă această responsabilitate, de aceea face parte din strategia actuală să planifice și să implementeze diverse proiecte și investiții bazate pe principiile economiei circulare, în măsura în care este posibil, iar în viitor va susține în mod activ modelul economiei circulare în comunicarea sa, va ține cont de liniile directoare ale modelului circular în operațiunile sale zilnice și va organiza din când în când programe de informare și promovare pentru populație.



## 3.2. Concept de dezvoltare spațială

3.2. Conceptul de dezvoltare spațială are în vedere atingerea a trei scopuri:

- i) municipiue verzi și reziliente, prin influența directă pe care forma și structura unui municipiu o au asupra eficienței mobilității, a amprentei de carbon și a rezilienței urbane, atât în fața dezastrelor naturale și a provocărilor climate, cât și a asigurării unui mediu verde și curat; acest scop în cazul Municipiului Miercurea Ciuc poate fi atins prin aplicarea măsurilor impuse de analiza hărților de risc la inundație, realizarea unor lucrări de protejare (baraje uscate) în colaborare cu Ministerul Mediului, asigurarea suprafeței spațiilor verzi de minim 26 mp pe locuitor prin realizarea parcului dendrologic Lunca Mare,
- ii) municipiue competitive și productive, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea municipiului pentru locuire, muncă și investiții și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investiții strategice; acest scop poate fi atins prin mai multe direcții. Prima, regenerarea urbană a zonelor protejate pentru dezvoltarea segmentului turistic intern și extern, revitalizarea zonelor economice, comerciale și industriale existente, prin modernizarea și extinderea rețelei stradale, realizarea de parcuri industriale noi concomitent cu realizarea centrului de ocolire (drumul transregional)
- iii) municipiue juste și incluzive, prin asigurarea accesului echitabil la utilități și servicii publice, a calității vieții și locuirii pentru toți și prin crearea unui spațiu public incluziv, care să stimuleze spiritul comunitar. Reabilitarea zonelor rezidențiale existente pentru a spori calitatea vieții urbane și menținerea și atragerea de locuitori, cererea unor zone rezidențiale noi, atât pentru locuințe colective cât și cele de mici dimensiuni, semicolective și individuale

Dezvoltarea durabilă este un principiu de bază în planificarea spațială. Sustenabilitatea spațială este valabilă, atât în cazul localităților dinamice, aflate în expansiune, cât și celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale.

Pentru valorificarea resurselor locale într-un mod eficient, inclusiv și sustenabil, procesul de amenajare al teritoriului ar trebui să urmărească:

- i) dezvoltarea urbană compactă, printr-o planificare pro-activă, echilibrată și în cazul municipiuelor dinamice, prin limitarea expansiunii urbane necontrolate și prin definirea unor zone prioritare de dezvoltare în care să fie aplicate politici locale de densificare și diversificare; În cazul Municipiului Miercurea-Ciuc, localitate care nu a realizat creșterea demografică la 50 de mii de locuitori preconizată de PUG, ci după o scădere abruptă a populației la 36 de mii, a revenit în ultimul deceniu la nivelul de 41 de mii, extinderea intravilanului existent trebuie făcut controlat, temeinic fundamentat și pentru investiții care aduc un spor economic capabil să justifice oportunitatea costurilor extinderii infrastructurii rutiere și de utilități necesare.
- ii) regenerarea urbană care să vizeze creșterea atractivității nucleului urban prin revitalizarea spațiului public, a calității vieții în cartierele rezidențiale și valorificarea activelor urbane bine amplasate pentru investiții strategice, cum ar fi obiectivele de patrimoniu sau zonele industriale dezafectate;
- iii) îmbunătățirea conectivității în interiorul zonelor de dezvoltare și între zonele urbane și peri-urbane, vizând reducerea dependenței față de automobil, facilitarea mobilității nemotorizate, creșterea accesibilității la servicii în interiorul cartierelor și accesul echitabil la servicii publice prin realizarea rețelelor stradale prevăzute de PUG, pistelor de bicicliști care să lege zonele de interes (Str Helwig, de a lungul râului Olt) extinderea transportului în comun pentru zona metropolitană.

Cel de-al patrulea scop a Politicii Urbane cel al municipiuelor bine guvernate, este o condiție prealabilă pentru atingerea primelor trei, prin facilitarea cadrului instituțional care să eficientizeze procesul de amenajare a teritoriului, astfel încât acesta să se facă într-o manieră pro-activă, prin definirea zonelor de dezvoltare prioritare și să capete un rol coordonator și integrator pentru implementarea politicilor sectoriale la nivel metropolitan.

Astfel, pentru consolidarea procesului de amenajare a teritoriului astfel încât acesta să promoveze principiile sustenabilității spațiale, sunt necesare:

- i) sincronizarea amenajării teritoriului cu politicile sectoriale și investițiile în infrastructura de transport, cea edilitară, socială și în inițiativele ce vizează mediul, astfel încât acestea să fie direcționate spre zonele prioritare de dezvoltare, pentru a stimula investițiile private și a maximiza impactul asupra calității vieții;
- ii) cooperarea la scară metropolitană și dezvoltarea integrată a zonei peri-urbane, vizând atât consolidarea rolului pe care municipiul îl joacă în teritoriul său de influență, cât și implementarea echitabilă a principiilor de dezvoltare sustenabilă în teritoriu, dincolo de limitele administrativ teritoriale.

Pentru a facilita dezvoltarea urbană durabilă, având în vedere configurația actuală a teritoriului, modelul de dezvoltare spațială al municipiului Miercurea Ciuc ar trebui să urmărească dezvoltarea compactă a municipiului, prin valorificarea terenurilor și a clădirilor bine amplasate pentru investițiile strategice, atragerea de investitori în cele două parcuri industriale din sudul municipiului prin facilitarea conectivității acestora la infrastructura și limitarea zonelor de expansiune (intravilanului), pentru a eficientiza cheltuielile legate de livrarea serviciilor publice și a stimula regenerarea zonei centrale și a activelor de patrimoniu.

Pentru a stimula conectivitatea și calitatea vieții la nivel metropolitan, cadrul teritorial ne indică două axe prioritate de dezvoltare:

- eficientizarea mobilității din zona urbană funcțională spre principalii atractori din Municipiul Miercurea-Ciuc
  - abordarea integrată a valorificării cadrului natural din zona urbană funcțională, pentru a crește atractivitatea turistică a zonei și a facilita deplasările nemotorizate între Municipiul Miercurea-Ciuc și localitățile periurbane
- Procesul de regenerare urbană este critic pentru creșterea calității vieții, a atractivității turistice și a competitivității economice în interiorul municipiului, însă el trebuie să valorifice cu prioritate specificul arhitectural local și să faciliteze mobilitatea pietonală și adaptarea fondului construit și a spațiului public la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire – ex. accesibilizarea domeniului public, a blocurilor și clădirilor publice, astfel încât persoanele vârstnice și cele cu dizabilități să fie încurajate să aibă o viață cât mai activă.

Următoarele direcții de intervenție prioritare ar trebui urmărite:

- regenerarea zonei centrale și a spațiilor publice reprezentative, prin creșterea calității spațiului urban, promovarea caracterului inovativ și multifuncțional al acestora și facilitarea accesibilității pietonale.
- regenerarea spațiilor verzi, pentru a crește suprafața și calitatea parcurilor și grădinilor publice și pentru a facilita accesul echitabil la spații verzi în proximitatea locuinței, prin amenajarea unor spații recreative în jurul nucleului urban, întrucât municipiul Miercurea Ciuc nu îndeplinește minimul de spațiu verde pe cap de locuitor
- regenerarea patrimoniului construit, atât cel istoric și cultural, cel industrial dar și alte obiective de interes public, precum școlile, spitalele, gările sau piețele agroalimentare, fie prin modernizarea spațiilor funcționale sau reconversia funcțională a obiectivelor dezafectate. Specificul arhitectural al municipiului, în contextul provocărilor demografice și economice, se poate deteriora rapid, astfel impunându-se adoptarea unor politici fiscale care să stimuleze restaurarea patrimoniului arhitectural aflat în proprietate privată.
- regenerarea urbană a cartierelor de locuințe prin creșterea echipării acestora cu dotări de cartier, conturarea unor centre de cartier și facilitarea accesibilității pietonale în proximitatea locuinței. Fondul locativ are nevoie de asemenea de reabilitare, fie prin investițiile directe în reabilitarea ansamblurilor de locuințe colective, fie prin stimularea investițiilor de reabilitare sau reconversie funcțională a clădirilor individuale.

- regenerarea urbană a zonelor marginale, aflate în intravilanul municipiului- zona Csiba, Szécseny, Jigodin-Băi și Harghita-Băi - prin creșterea accesului la servicii publice, acoperirea lacunelor din infrastructura tehnico-edilitară și socială

Dezvoltarea zonelor rezidențiale desemnate de către planul urbanistic general (PUG) precum Zona Dealului Nagy Laji, Lacul Suta, zona Barátok kertje, zona Fűzhát și altele prin aprobarea unor documentații de urbanism, planuri urbanistice zonale prin care să se urmărească următoarele obiective:

- viabilizarea zonei prin reparcelare (transformarea parcelarului agricol în rezidențial cu respectarea prevederilor PUG privind dimensionarea acestora)
- realizarea rețelei stradale prin desemnarea porțiunilor de teren care necesită a fi trecute în domeniul public, prin desemnarea unor secțiuni stradale corespunzătoare din punct de vedere tehnic
- asigurarea realizării infrastructurii de utilități publice prin extinderea rețelelor electrice, apă, canalizare, canalizare pluvială, gaz, și telecomunicații
- asigurarea echipamentelor publice ale zonei rezidențiale prin realizarea funcțiilor publice complementare de învățământ, sociale, economice, de agrement și sport. Dotarea cartierelor cu funcțiuni publice locale participă la decongestionarea traficului din zonele centrale și arterele principale de circulație precum str. Iancu de Hunedoara, B-dul Frăției, strada Kossuth Lajos, Pieții șamd.
- strategia de dezvoltare a zonelor rezidențiale trebuie etapizată în funcție de posibilitățile economice. Această etapizare este un element de politică urbană de importanță crucială. Menționăm că în cazul inexistenței infrastructurii de transport și a utilităților publice emiterea autorizațiilor de construire este interzisă cu excepția cazurilor în care investitorii își asumă această sarcină. Zona prioritara ar fi cea a Dealului Nagy Laji, lacului Suta, un nume elegant ar fi cartierul Suta.

Asigurarea reglementării urbanistice a zonelor centrale în scopul facilitării investițiilor, în prezent acestea fiind blocate prin lipsa planurilor urbanistice zonale elaborate pentru centru protejat (PUZCP).

Fundamentarea strategiei de dezvoltare spațială a municipiului pentru următorii 10-20 de ani prin actualizarea planului urbanistic general, actualizare care va cuprinde:

- stabilirea direcțiilor generale de dezvoltare a zonelor industriale și comerciale. PUG actual prevede conversia fostei zone de industrie ușoară (UTR Centru Est) în zonă administrativă, comercială și rezidențială care s-a manifestat prin realizarea complexului Nest, sunt preconizate investiții rezidențiale - locuințe colective înalte
- PUG mai prevede concentrarea industriei grele în zona din vestul căii ferate, pentru care este în curs de elaborare un PUZ de revitalizare și regenerare urbană - analiza extinderii zonei de industrie ușoară, de logistică, și comercială de a lungul DN12
- eventualele extinderi ale intravilanului în scopul realizării unor investiții cu caracter turistic și/sau cultural, de agrement
- urbanizarea realistă a zonelor periurbane precum zona Csiba, Szécseny, Băile-Jigodin prin lărgirea și modernizarea străzilor și a infrastructurii, asigurarea dotărilor urbane prin elaborarea de PUZ-uri și studii de fezabilitate urmate de trecerea unor terenuri în domeniul public
- întărirea turismului din zona Harghita-Băi prin actualizarea PUZ Harghita-Băi.

Totodată trebuie să fie o prioritate digitalizarea și transpunerea în sistemul GIS al documentațiilor de urbanism (PUG, PUZ, PUD).

Analiza situației existente, diagnosticarea problemelor în domeniul construcțiilor cu consum redus de energie termică și care folosesc energii regenerabile, educarea publicului, luare unor măsuri de sprijinirea a acestor investiții și obținerea de fonduri prin programul PNRR.

### 3.3. Viziunea 2030

Un factor cheie în formularea unei noi strategii de dezvoltare este definirea direcțiilor strategice de dezvoltare care vor permite municipiului Miercurea Ciuc să obțină rezultate tangibile pe termen mediu și lung. Programele implementate în ultimul deceniu s-au axat în principal pe reabilitarea infrastructurii, dar centrul județean se confruntă acum cu o serie de provocări care vor necesita răspunsuri relevante în viitor pentru a deveni o municipalitate viabilă și în curs de dezvoltare, cu un rol semnificativ la nivel regional.

#### ***Miercurea Ciuc, municipiul locuibil.***

După cum s-a menționat mai sus, majoritatea programelor de dezvoltare anterioare din Miercurea Ciuc s-au axat pe dezvoltarea infrastructurii. În ciuda implementării cu succes a acestora, o serie de probleme rămân nerezolvate, dintre care cea mai importantă este extinderea ofertei de locuințe. Unul dintre elementele cheie ale dezvoltării municipiului Miercurea Ciuc este că programele pentru anii următori ar trebui să se concentreze pe creșterea ofertei de locuințe. O modalitate posibilă de a face acest lucru este prin construirea de noi blocuri de apartamente, dar un alt aspect important este dezvoltarea unor zone ale municipiului care au potențialul de a crea zone rezidențiale suplimentare prin construirea de noi case unifamiliale sau condominii. Pe lângă prețurile ridicate actuale ale proprietăților, programul de dezvoltare a locuințelor din municipiu este justificat și de faptul că succesul multor programe de dezvoltare viitoare va depinde în mare măsură de capacitatea de a crea o ofertă realistă de locuințe pentru tinerii din zonă.

În afară de locuințe, este important să se continue programul de reabilitare a infrastructurii, care, pe lângă reabilitarea clădirilor publice, va continua să se concentreze pe îmbunătățirea zonelor rezidențiale, pe întreținerea rețelei de drumuri, pe construirea de noi servicii (case de pensii, centre sociale, noi grădinițe, noi creșe, noi piețe etc.) și pe finalizarea programului de deviere. În plus, există o nevoie clară de îmbunătățire a rețelei rutiere în partea de est a municipiului și de conectare a diferitelor cartiere.

În general, scopul este de a lansa un program complex de dezvoltare a infrastructurii, menit să asigure necesitățile de bază ale populației municipiului, care va contribui în mare măsură ca locuitorii să se simtă ca acasă în Miercurea Ciuc și să le permită să ajungă la serviciile de care au nevoie din ce în ce mai convenabil și mai rapid.

#### ***Miercurea Ciuc, un municipiu pentru familii***

Este de la sine înțeles că un program de dezvoltare urbană se concentrează asupra așezării și a oamenilor care o vizitează în mod regulat. Pe lângă îmbunătățirea infrastructurii, este important ca, în viitorul apropiat, Miercurea Ciuc să ofere regiunii un program cultural extins, variat și profesionist, care să răspundă nevoilor diferitelor generații. Pe lângă serviciile culturale, ar trebui să se pună în continuare accentul pe gestionarea vieții sportive, cu un accent din ce în ce mai mare pe promovarea sporturilor de competiție, pe funcționarea sporturilor de masă și pe promovarea activităților sportive. În același timp, desigur, nu trebuie să uităm de dezvoltarea și funcționarea pachetelor de servicii destinate în mod special generațiilor mai în vârstă.

#### ***Miercurea Ciuc, municipiul inteligent***

Extinderea constantă a oportunităților digitale reprezintă o provocare majoră pentru municipiile din regiunile periferice. În cazul municipiului Miercurea Ciuc, sunt necesare pe termen mediu o serie de programe de dezvoltare legate de conceptul de municipiu inteligent, pentru a contribui la o mai bună funcționare a municipiului și la îmbunătățirea confortului locuitorilor săi.

În următorii 10 ani, Miercurea Ciuc intenționează să se concentreze pe programe de dezvoltare a soluțiilor inteligente, care vizează, în primul rând, accelerarea procedurilor oficiale și, în al doilea rând, facilitarea funcționării serviciilor municipiului, cum ar fi sistemul de parcuri. Acestea ar trebui să fie completate de îmbunătățiri ale transportului public, de un sprijin sporit pentru electromobilitate și de coordonarea digitală a traficului pentru a facilita transportul zilnic.

În prezent, este în curs de desfășurare o activitate pregătitoare privind aplicarea locală a soluțiilor inteligente, care va oferi municipiului o bază realistă pentru identificarea proiectelor mai mici și mai mari care pot fi

integrate în conceptul de municipiu inteligent și care pot fi integrate în programul de dezvoltare a municipiului.

### ***Miercurea Ciuc - municipiu prietenos pentru antreprenori***

De la urbanizarea forțată și dezvoltarea industrială/investițiile aferente, Miercurea Ciuc nu a reușit să lanseze un program de dezvoltare economică care ar fi putut crea un număr mai mare de întreprinderi pentru a compensa într-o oarecare măsură numărul mare de angajați din sectorul public. În viitor, pare esențial să se reducă treptat dependența populației de sectorul public.

În ceea ce privește municipiul, o cale realistă de urmat este de a atrage întreprinderi mai mici (până la 300 de angajați) și de a sprijini întreprinderile mici locale. Desigur, acest lucru implică, de asemenea, lansarea și punerea în aplicare a unor programe care pot crea condițiile necesare pentru o municipalitate favorabilă antreprenorilor. Printre acestea se numără, de exemplu: înființarea unui parc industrial, crearea și funcționarea unui sistem de coworking, dezvoltarea și punerea în aplicare a unui sistem de programe de formare, o strânsă cooperare cu structurile antreprenoriale locale, sprijinirea sistemelor de cercetare și dezvoltare și îmbunătățirea programelor de educație a adulților.

Un element cheie în planurile pe termen mediu și lung ale județului Miercurea Ciuc este operarea eficientă a unui program complex de dezvoltare economică capabil să ofere o viziune realistă asupra viitorului atât pentru tinerii care au părăsit regiunea, cât și pentru generațiile în creștere, oferind în același timp o perspectivă competitivă pentru populația activă pe piața muncii, pentru a depăși treptat dependența de sectorul public.

### ***Miercurea Ciuc, municipiul verde.***

Este de necontestat faptul că unul dintre cele mai mari atuuri ale municipiilor de dimensiune medie din zonele montane este proximitatea lor față de mediul natural, care, în cazul municipiului Miercurea Ciuc, este completat de caracteristicile geografice și de mediu. Programele de dezvoltare a regiunii și a municipiului din punct de vedere turistic sunt, de asemenea, legate într-o măsură semnificativă de mediul natural.

Valorificarea treptată a activelor naturale oferă în mod clar o oportunitate unică pentru Miercurea Ciuc de a opera programe de dezvoltare atractive și competitive, dar necesită, de asemenea, o atenție specială, deoarece conservarea activelor naturale este esențială pentru implementarea și funcționarea planificării pe termen lung.

Viziunea de dezvoltare pe termen mediu și lung a centrului județean se bazează pe atuurile de mediu ale municipiului Miercurea Ciuc, dar va continua să se concentreze pe politicile de mediu care oferă oportunități pentru a asigura că resursele de mediu disponibile în prezent sunt disponibile și în viitor, subliniind în același timp valoarea adăugată a rezervațiilor naturale.

De asemenea, este o prioritate pentru municipiu să lanseze și să pună în aplicare programe pentru a maximiza utilizarea surselor de energie regenerabilă și pentru a aborda provocările tot mai mari pe care le ridică schimbările climatice.

### ***Miercurea Ciuc, un municipiu sensibil din punct de vedere social***

Buna funcționare a sistemelor de servicii sociale este din ce în ce mai dificilă, în special în așezările mixte din punct de vedere etnic, unde grupuri mici sau mari sunt parțial sau permanent dezavantajate din punct de vedere social, în așa măsură încât nu pot recupera singure. În același timp, diversele tendințe din ultimii 15-20 de ani (creșterea numărului de locuri de muncă în străinătate, abandonul școlar timpuriu, lipsa programelor de prevenire etc.) au creat o serie de probleme nerezolvate, care nu au în prezent soluții eficiente și viabile.

Unul dintre obiectivele cheie ale strategiei de dezvoltare a municipiului Miercurea Ciuc pe termen mediu și lung este de a construi un sistem de parteneriat cu inițiativele civile relevante, antreprenorii locali și populația sensibilă la problemele în cauză, pentru a stabili, dezvolta și opera un sistem de asistență socială care poate oferi un pachet modern și eficient de soluții pentru a aborda situația actuală a grupurilor dezavantajate social. Un astfel de pachet complex de programe ar include crearea de servicii sociale de bază, formarea forței de

muncă adecvate, lansarea diferitelor programe de recuperare, introducerea practicilor de antreprenoriat social în regiune etc.

Obiectivul strategic pe termen lung al centrului județean este acela de a stopa și reduce treptat disparitățile dintre diferitele grupuri sociale și de a contribui efectiv la o creștere măsurabilă a nivelului și calității vieții populației prin intermediul programelor prevăzute în acest document strategic.

### ***Miercurea Ciuc, inima regiunii***

Miercurea Ciuc este cel mai important municipiu din bazinul Ciucului și, în ceea ce privește funcționarea regiunii și serviciile legate de aceasta, nu poate fi comparat în mod semnificativ cu Baile Tusnad sau Balan. Poziția sa centrală este întărită și mai mult de statutul său de centru județean. Zona metropolitană, care va fi înființată oficial în 2021, a creat o oportunitate realistă pentru Miercurea Ciuc, care este deja un centru regional, și pentru municipalitățile învecinate, de a elabora un concept de dezvoltare care să includă programele existente și să ofere posibilități pentru noi oportunități de dezvoltare care pot consolida și armoniza relațiile municipiu-regiune pe termen lung.

### ***Transport***

Dezvoltarea transportului în municipiul reședință de județ este tratată în detaliu în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Cu toate acestea, este important să subliniem în acest document că prioritățile de dezvoltare pentru următorii 10 ani în Miercurea Ciuc includ dezvoltarea unui sistem de transport durabil care să asigure condiții adecvate de transport pentru mașini, transport public, bicicliști și pietoni. În același timp, este important să subliniem că integrarea soluțiilor ecologice trebuie să rămână un obiectiv cheie al dezvoltării transporturilor.

## SECȚIUNEA 4: DIRECȚII DE ACȚIUNE, POLITICI ȘI PROGRAME DE DEZVOLTARE

### 4.1. Aspecte cheie în formularea politicilor și programelor

Strategia Integrată de Dezvoltare a Municipiului Miercurea Ciuc pentru perioada 2022-2030, similar cu structura documentelor strategice anterioare, a elaborat o serie de pachete complexe de programe de dezvoltare. Pentru elaborarea acestor pachete de programe de dezvoltare au fost luate ca bază următoarele aspecte:

- pachetele de programe individuale și propunerile de dezvoltare aferente ar trebui să fie strâns legate de principiile și orientările de dezvoltare formulate la nivelul UE, național, regional și județean;
- conținutul strategiei de dezvoltare integrată include toate aspectele și perspectivele care au apărut în timpul procesului de consultare publică și al diferitelor reuniuni tematice;
- pachetele de programe de dezvoltare nu ar trebui să se adreseze doar locuitorilor din Miercurea Ciuc, ci ar trebui să fie legate și de strategiile altor municipalități din zonă, de nevoile celor care locuiesc în vecinătatea municipiului și de cele ale celor care folosesc serviciile municipiului.

După cum s-a subliniat mai sus, Strategia integrată de dezvoltare urbană a municipiului Miercurea Ciuc se bazează pe patru seturi complexe de programe, la care alte două documente de strategie vor aduce contribuții complementare: Planul de mobilitate al municipiului Miercurea Ciuc un document de strategie separat privind dezvoltarea transportului urban, și documentul de strategie recent stabilit privind dezvoltarea zonei metropolitane Miercurea Ciuc

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Miercurea Ciuc constă în următoarele seturi de programe:

1. Programul privind calitatea vieții și bunăstarea socială (infrastructură)
2. Competitivitate și program inteligent (dezvoltare economică, incubare, inteligență, imagine urbană)
3. Programul "Miercurea Ciuc verde" (protecția mediului, spații verzi, apropierea de natură, recreere)
4. Programul de incluziune socială (servicii sociale, dezvoltare)

### 4.2. Lista politicilor și programelor de dezvoltare

#### 4.2.1. Programul privind calitatea vieții și bunăstarea socială (infrastructură)

##### **4.2.1.1 Îmbunătățiri ale infrastructurii**

###### *4.2.1.1.1. Elaborarea planurilor de urbanism și zonare (PUG-uri, PUZ-uri)*

Multe programe de dezvoltare locală se bazează pe pregătirea planurilor urbanistice și zonale pentru zona interioară a municipiului Miercurea Ciuc. Pregătirea planurilor generale de zonare și a planurilor de zonare pentru diferite zone reprezintă o prioritate ridicată.

###### *4.2.1.1.2 Conectarea cartierelor, extinderea și renovarea rețelei de drumuri*

Pentru a răspunde nevoilor actuale de transport și la congestia actuală a rețelei rutiere, este necesar să se conecteze acele părți ale municipiului care suferă în prezent de astfel de deficiențe (Sumuleu Ciuc, zona industrială estică a municipiului și zona Jigodin pot fi conectate).

O altă sarcină cheie a programului de dezvoltare a rețelei de drumuri este modernizarea temporară a drumurilor și trotuarelor aflate pe lista de așteptare pentru dezvoltare și regularizarea intersecțiilor dintre drumurile modernizate și cele neamenajate. Secțiuni de drumuri propuse ca priorități de reabilitare:

- Strada Kossuth
- Bulevardul Frăției

- Bulevardul Timișoarei
- Strada Câmpul Mare
- Strada Inimii
- Strada Sarkadi Elek
- Strada Zorilor
- Strada Cîntarului (poartă de acces)
- Strada Lelicieni
- Strada Eroilor
- Strada Patinoarului
- Strada Salcâm
- Strada Fabricii
- Strada Olt
- Strada Vultur
- Strada Pünkösöd
- Strada Lavandei
- Strada Grîului
- Strada Manejului
- Strada Kájoni János
- Renovarea străzii Sîncrăieni și a tronsonului aferent din Hunyadi László,
- Strada Malom
- Strada Jigodin
- Strada Kútpatak
- Strada Plopilor
- Strada Szék (între străzile Șumuleu și Manejului)
- Repararea/reconstrucția podurilor (strada Harom, strada Kútpatak, strada Szék, strada Nyírfa).

În ceea ce privește proiectele deja finalizate, ar trebui subliniat faptul că acest rezultat va crește, de asemenea, așteptările publicului în ceea ce privește continuarea lucrărilor de îmbunătățire a drumurilor. O componentă importantă a gestionării programului ar trebui să fie comunicarea cu publicul, care ar trebui să fie mai mult decît o simplă informare periodică.

#### *4.2.1.1.3. Construcția și reabilitarea pistelor pentru bicicliști*

Bicicleta este un mijloc de transport din ce în ce mai important în centrul județului. Traseele de biciclete existente joacă un rol important în acest sens, dar nevoile populației indică în mod clar necesitatea de a moderniza traseele de biciclete existente (Taploca, Șumuleu Ciuc) și de a desemna și construi trasee complet noi. Următoarele criterii ar trebui să fie luate în considerare atunci când se proiectează noi piste pentru biciclete:

- piste de biciclete care să lege zonele rezidențiale de la periferia municipiului de centrul municipiului,
- acolo unde este posibil, piste pentru biciclete ar trebui să atingă și să lege activele culturale și naturale ale municipiului,
- Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete,

#### *4.2.1.1.4. Construcția de trotuare, programul de renovare a trotuarelor*

Construcția și întreținerea trotuarelor reprezintă mult mai mult decît o dezvoltare a infrastructurii, ci o parte importantă a dezvoltării urbane. Gestionarea pavajului implică o gamă largă de activități:

- Construirea de noi trotuare,
- Reabilitarea trotuarelor existente care au nevoie de reînnoire,
- Reabilitarea trotuarelor existente, inclusiv crearea de noi trotuare, reabilitarea trotuarelor existente, crearea de noi trotuare, reînnoirea trotuarelor existente și efectuarea de lucrări de întreținere periodică,



- Reabilitarea trotuarelor existente, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu nevoi speciale de transport (cărucioare, persoane cu mobilitate redusă, persoane cu deficiențe de vedere și nevăzători). Trotuarele bine proiectate și executate (culori, forme, soluții grafice unice, combinații cu elemente plastice și zone verzi) consolidează unicitatea așezării. Pe termen mediu, este oportună amenajarea unor zone pietonale specifice care să fie unice pentru acest municipiu.

#### *4.2.1.1.5. Reabilitarea zonelor rezidențiale*

Programul de succes de reabilitare a cartierelor, lansat în ultimii ani, a produs o serie de rezultate tangibile. În perioada următoare, procesele complexe de reabilitare a cartierelor (de exemplu, cartierul din jurul străzii Revoluției din Decembrie și cartierul pictor Nagy Istvan) vor face parte integrantă din programul de dezvoltare urbană, inclusiv:

- Construcția de infrastructuri de bază sau reabilitarea și extinderea sistemelor existente (rețele de apă curentă și de canalizare a apelor uzate, canalizare a apelor pluviale, rețeaua de distribuție gaze/energie electrică),
- Reabilitarea rețelei de străzi din zona rezidențială, sistematizarea verticală și orizontală a traficului,
- Reabilitarea zonelor pietonale, utilizarea de soluții de gestionare a traficului,
- Amenajarea de locuri de parcare organizate pentru autoturisme,
- Crearea și/sau renovarea de spații verzi, plantarea de copaci,
- Instalarea de mobilier stradal nou,
- Crearea de locuri de joacă, spații în aer liber pentru sporturi publice,
- Amenajarea de spații de depozitare a bicicletelor,
- Instalarea de containere și pubele pentru colectarea selectivă și depozitarea temporară a deșeurilor menajere,
- Furnizarea de servicii de piață la scară mică la cerere.

#### *4.2.1.1.6 Reabilitarea completă a clădirilor publice, accesibilitate*

Reabilitarea și accesibilizarea clădirilor publice ale municipiului este esențială pentru îmbunătățirea imaginii urbane și a accesibilității serviciilor oferite de clădirile publice. Acest tip de renovare ar trebui să includă cu siguranță următoarele clădiri. În strânsă legătură cu aceasta este îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor menționate mai sus, care este descrisă mai detaliat la punctul 3.2.1.

Ca urmare a scăderii constante a cererii de încălzire urbană, mai multe centrale termice din Miercurea Ciuc și-au pierdut fosta funcție. Există acum posibilități realiste pentru o varietate de utilizări. Datorită amplasării lor în zone rezidențiale, fostele centre termice sunt ideale pentru a fi transformate în case comunitare, care ar putea fi folosite pentru diverse activități sociale, culturale (de exemplu, transformarea centrului termic din strada Piac într-un centru de artă contemporană) și alte servicii comunitare. În același timp, există și posibilitatea și necesitatea de a folosi centrele termice ca locuri de antrenament și de practicare a sporturilor care se dezvoltă la nivel urban (de exemplu, crearea unei săli de judo pe locul centrului termic de pe strada Inimii).

#### *4.2.1.1.7. Dezvoltarea zonelor periferice*

În prezent, valoarea zonelor rezidențiale situate mai departe de aglomerația urbană crește treptat. Totuși, aceasta este o alternativă atractivă doar dacă accesul la serviciile de bază nu reprezintă o problemă. În cazul municipiului Miercurea Ciuc, zonele Szécseny, Jigodin Băi și Ciba necesită dezvoltarea modernă și funcționarea serviciilor de bază (rețea rutieră, apă curentă, canalizare, gaz, iluminat). În plus, zonele menționate mai sus și centrul municipiului ar trebui să fie legate de piste de biciclete, ar trebui să fie instalate diverse servicii educaționale și de sănătate, ar trebui create zone comunitare și de recreere și ar trebui să se asigure infrastructura pentru activități sportive în aer liber.

#### *4.2.1.1.8 Programul de locuințe*

Dezvoltarea dinamică a municipiului Miercurea Ciuc necesită lansarea și susținerea unui program complex de locuințe. În cadrul programului de construcție de locuințe, ar trebui să se ia măsuri în următoarele domenii:

- Construcția și gestionarea locuințelor sociale și gestionarea eficientă a acestora,
- construirea de locuințe pentru tineri,
- Construcția de blocuri de locuințe ANL,
- desemnarea unor zone de construcție preferențiale pentru tineri,
- extinderea zonelor rezidențiale existente, crearea de noi zone rezidențiale.

#### *4.2.1.1.9. Dezvoltarea unei noi piețe agroalimentare*

Piața din centrul municipiului a fost supusă unei renovări majore. Congestia din această zonă face dificilă accesul zilnic al cumpărătorilor, iar capacitatea ei este limitată. Soluția este crearea și funcționarea unei noi piețe agroalimentare.

#### *4.2.1.1.10. Reabilitarea și exploatarea strandurilor*

În Miercurea Ciuc erau disponibile trei stranduri. În prezent, doar strandul din Jigodin este operațional. Unul dintre elementele cheie ale strategiei de dezvoltare pe termen mediu a municipiului Miercurea Ciuc este relansarea acestor servicii în conformitate cu nevoile și așteptările actuale. Viziunea actuală este că cele trei stranduri vor oferi trei pachete complementare de servicii:

- În cazul stațiunii Jigodin, integrarea serviciilor de tip wellness va crea o locație cu accent pe relaxare, recreere și servicii spa. Pe lângă dezvoltarea acestor servicii, construirea capacității de cazare de bună calitate.
- În urma reabilitării strandului din cartierul Patinoarului, aceasta se va concentra în primul rând pe satisfacerea nevoilor familiilor, datorită proximității sale față de centru și accesibilității sale ușoare.
- Renovarea unei părți a strandului Szeredai va oferi un loc variat pentru activități sportive în aer liber, care este deja în curs de desfășurare. Dezvoltarea facilităților face parte din strategia de dezvoltare a municipiului, deși acest program nu face parte din licitația menționată mai sus.
- Pe lângă îmbunătățirile de infrastructură, punerea în funcțiune și gestionarea strandurilor din Miercurea Ciuc este o parte integrantă a conceptului de dezvoltare.

#### *4.2.1.1.11. Programul Poarta Municipiului*

Pentru fiecare municipiu, o sarcină importantă de dezvoltare este proiectarea și organizarea mediului înconjurător în jurul semnelor de delimitare a municipiului de-a lungul traseelor care duc în municipiu. Acestea acționează ca o poartă de intrare în municipiu. Printre soluțiile posibile se numără: elemente spațial-plastice, panouri informative, panouri digitale, panouri de întâmpinare a oaspeților care sosesc și pleacă, crearea de vegetație (copaci, compoziții florale) de-a lungul traseului, activarea aplicațiilor digitale.

#### *4.2.1.1.12. Îmbunătățirea infrastructurii din Harghita Bai*

În cazul Harghita Bai, posibilitățile de dezvoltare a infrastructurii în Miercurea Ciuc sunt limitate semnificativ de faptul că drepturile de proprietate necesare pentru dezvoltarea infrastructurii sportive sau pentru construirea de îmbunătățiri pentru deservirea acestora nu sunt asigurate, deoarece acestea sunt deținute de municipalitatea vecină (Ciceu). Cu toate acestea, Miercurea Ciuc sprijină punerea în aplicare a tuturor programelor de dezvoltare legate de punerea în aplicare a Programului pentru Munții Harghita și a Programului pentru Harghita Bai.

### **4.2.1.2 . Dezvoltarea utilităților**

Înainte de a descrie programul de dezvoltare a municipiului Miercurea Ciuc în ceea ce privește dezvoltarea utilităților, este necesar să menționăm cartierele și străzile unde sunt necesare investiții complexe. Investițiile complexe includ lucrări de utilități (rețea de apă, rețea de canalizare, canalizare pluvială, renovarea și

extinderea iluminatului public, rețea electrică, reabilitarea secțiunilor de drum), construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete pe următoarele străzi și zone: strada Zorilor, strada Salcâm, strada Fabricii, strada Tanorok și împrejurimile acesteia, străzile din zona rezidențială Szécseny, străzile din zona rezidențială Ciba. Extinderea rețelei de apă curentă/apă uzată/apă menajeră/apă uzată spre zona Taploca.

#### *4.2.1.2.1 Îmbunătățirea rețelei de apă curentă și de canalizare a apelor uzate*

Modernizarea serviciilor de apă include înlocuirea rețelei, extinderea rețelei și creșterea capacității. Programul ar trebui să fie extins treptat la întreaga municipalitate și la zona metropolitană. Orice dezvoltare a infrastructurii care umple lacunele are așteptări foarte mari din partea publicului.

O problemă sensibilă pentru toate municipiile este gestionarea completă și modernă a tratării apelor reziduale. Problema este cauzată de numărul tot mai mare de destinații turistice, de vizitatori și de evenimente, care pun o povară tot mai mare pe rețea. În același timp, este necesară separarea sistemelor de canalizare a apelor pluviale de rețeaua de canalizare. De asemenea, este important de remarcat faptul că dezvoltarea serviciilor discutate în acest document în zonele periferice ale municipiului este o prioritate absolută.

#### *4.2.1.2.2 Îmbunătățirea iluminatului stradal*

În ceea ce privește serviciile de infrastructură de bază, ar trebui menționat și iluminatul stradal. Pe lângă funcția sa estetică, acesta contribuie în mod semnificativ la siguranța transportului, la o imagine publică pozitivă și la îmbunătățirea siguranței publice. În cazul municipiului Miercurea Ciuc, dezvoltarea iluminatului stradal ar trebui să se bazeze pe următoarele aspecte:

- Remedierea deficiențelor iluminatului stradal în cartierele și pe străzile unde acesta este necesar în prezent (Cioboteni, Jigodin-Băi),
- Îmbunătățirea continuă a eficienței energetice a iluminatului stradal,
- În vederea îmbunătățirii peisajului urban, se va proceda la îngroparea liniilor.

#### *4.2.1.2.3. Extinderea rețelei de gaze naturale*

În plus față de sau în paralel cu dezvoltarea serviciilor de infrastructură de bază discutate în subcapitolele anterioare, este necesară extinderea rețelei de gaze în Miercurea Ciuc. Planificarea și punerea în aplicare a îmbunătățirilor aferente ar trebui să se bazeze pe nevoile de consum ale populației. Este deosebit de important să se acopere lacunele din zonele periferice (Szécseny, Ciba, Cioboteni).

#### *4.2.1.2.4. Rețeaua de energie electrică*

Dezvoltarea rețelei electrice din Miercurea-Ciuc ar trebui să servească mai multor scopuri:

- extinderea completă a serviciului,
- pentru a asigura continuitatea serviciului
- rolul continuu și în creștere al surselor de energie regenerabilă pentru a satisface nevoile de consum local.

Rețeaua de energie electrică trebuie introdusă în subteran.

Pentru a atinge aceste două obiective, este nevoie de:

- Înlocuirea elementelor învechite ale sistemului instalat în prezent (linii, transformatoare),
- Promovarea investițiilor bazate pe surse de energie regenerabilă,
- Extinderea și/sau creșterea capacității rețelei electrice.

#### **4.2.1.3. Îmbunătățiri ale infrastructurii necesare pentru funcționarea serviciilor sociale**

Pentru a asigura funcționarea eficientă a serviciilor sociale din Miercurea Ciuc, este necesară extinderea infrastructurii pe care se bazează serviciile. Investițiile de diferite dimensiuni și scopuri (achiziție, construcție, reabilitare) sunt considerente importante în faza de planificare:

- Accesibilitatea centrelor sociale pentru persoanele/famiiliile defavorizate social care locuiesc în diferite zone ale municipiului Miercurea Ciuc,

- Condițiile fizice ale instalațiilor care urmează să fie construite trebuie să permită funcționarea serviciilor planificate,
- O cooperare eficientă între primărie și organizațiile publice și neguvernamentale care furnizează servicii sociale în zonă va avea o contribuție semnificativă la crearea instituțiilor sociale planificate.

#### *4.2.1.3.1. Reabilitarea centrului social situat pe Aleea Copiilor nr. 9*

Reabilitarea/reamenajarea Centrului social este absolut necesară precum și consolidarea structurală pentru a putea respecta prevederile legale în vigoare cu privire la funcționarea acesteia în condiții optime.

#### *4.2.1.3.2. Construirea unui centru de criză - multifuncțional*

În Miercurea-Ciuc, este nevoie de construirea unui spațiu cu funcția specifică de a oferi locuințe temporare și un pachet complex de servicii sociale pentru familiile sau grupurile aflate în situațiecriză.

#### *1.3.3 Construcția/amenajarea unui centru rezidențial destinat victimelor violenței domestice*

În Miercurea-Ciuc, este nevoie de înființarea unui centru rezidențial destinat victimelor violenței domestice.

#### *4.2.1.3.4. Construcția unui centru rezidențial destinat persoanelor vârstnice.*

Îmbătrânirea continuă a populației locale și lipsa unei asemenea centru rezidențial în aria de 50 km a municipiului, înseamnă nevoia acută de înființare a unui centru rezidențial destinat persoanelor vârstnice pentru a rezolva această problemă.

#### *4.2.1.3.5. Înființarea unui centru rezidențial destinate persoanele fără adăpost*

În perioada următoare, este necesară înființarea/construirea unei centru rezidențial destinate persoanele fără adăpost pentru a putea respecta prevederile legale în vigoare cu privire la funcționarea acesteia în condiții optime.

#### *4.2.1.3.6. Înființarea unui centru de tranzit*

Centrul de tranzit (centru rezidențial), va sprijini dezvoltarea de competențe utile pentru o calitate a vieții mai bună și sustenabilă, prin oferirea de cazare temporară și programe educaționale și de incluziune socială. Înființarea Centrului de tranzit necesită achiziționarea și/sau închirierea unui teren adecvat, crearea de spații de cazare temporară și asigurarea facilităților necesare pentru funcționarea serviciilor. Cooperarea cu ONG-urile din regiune joacă un rol esențial în procesul de înființare a Centrului de tranzit.

#### *4.2.1.3.7. Înființarea unui Centru de tip Respiro pentru Persoane adulte cu dizabilități*

Scopul serviciului social cu cazare "Centrul de tip Respiro pentru Persoane adulte cu dizabilități" este de a asigura găzduire, îngrijire personală, hrană, îngrijire medicală primară, recuperare și reabilitare funcțională, activități de petrecere a timpului liber, asistență socială și psihologică, pe o perioadă determinată de timp, persoanelor adulte cu dizabilități care se află în imposibilitatea de a-și asigura singure activitățile de bază ale vieții zilnice, nu se pot gospodări și necesită asistență și îngrijire. Beneficiarii serviciilor oferite: persoanele adulte cu handicap care în urma evaluării complexe de către Comisia de Evaluare Complexă a

Persoanelor Adulte cu Handicap au obținut un certificat de handicap sau asistenții personali ai persoanelor adulte cu handicap, care se află în concediu de odihnă ori în orice altă situație temeinic justificată.

În județul Harghita nu există nicio instituție de acest gen. Centrul RESPIRO necesită construirea infrastructurii necesare. Înființarea acestei instituții sociale poate fi realizată prin cooperarea cu ONG-urile regionale.

#### *4.2.1.3.8. Construirea unui centru comunitar integrat*

Construirea și/sau dezvoltarea unui centru comunitar integrat este un element vital pentru o comunitate în complexul de instituții sociale. Scopul serviciului social „Centrul comunitar integrat” este de a furniza servicii de sănătate în sistem integrat cu serviciile sociale la nivelul comunității, pentru soluționarea problemelor medico-sociale ale individului, în vederea menținerii acestuia în propriul mediu de viață. Asistența medicală comunitară presupune un ansamblu integrat de programe și servicii de sănătate centrate pe nevoile individuale ale omului sănătos și bolnav, precum și pe nevoile comunității, acordate în sistem integrat cu serviciile sociale.

#### *4.2.1.3.9. Centru de zi pentru copii cu dizabilități*

Numărul centrelor de îngrijire de zi pentru copiii cu dizabilități nu este suficient, iar cele care există sunt foarte specializate. Este necesar să se construiască și/sau să se dezvolte o unitate de înlocuire cu servicii de îngrijire de zi și de dezvoltare pentru copiii cu dizabilități, pentru a-i ajuta pe aceștia să-și dezvolte abilitățile necesare pentru o viață independentă și pentru incluziune socială.

#### *4.2.1.3.10. Centre de zi pentru acordarea serviciilor sociale comunitare în așezările informale*

În așezările informale, este necesar să se dezvolte platforme pentru persoanele și grupurile care trăiesc în condiții de sărăcie extremă pentru a oferi servicii socio-medicale și educaționale de bază.

#### *4.2.1.3.11. Campusul alternativ:*

Crearea unei facilități complexe care să ofere activități și îngrijire pe tot parcursul zilei pentru copiii preșcolari cu vârste cuprinse între 0 și 6 ani din familii defavorizate.

### **4.2.1.4. Programe de dezvoltare legate de educație**

#### *4.2.1.4.1. Programul de construcție de școli*

Ca urmare a unei combinații de mai mulți factori, lipsa unor facilități adecvate este o problemă din ce în ce mai frecventă în instituțiile de învățământ actuale din Miercurea Ciuc. Unul dintre motive este percepția mai pozitivă a școlilor din mediul urban în comparație cu instituțiile de învățământ din mediul rural, apariția și răspândirea treptată a unor noi metode/direcții educaționale (Step-by-step, Waldorf, Montessori) și apariția claselor pregătitoare pe măsură ce sistemul educațional se transformă. Un factor important este prezența în instituțiile de învățământ din centrul județean a elevilor din zona metropolitană a municipiului, singura soluție la această problemă fiind crearea unui nou site educațional, care ar rezolva problemele similare ale mai multor instituții de învățământ din Miercurea Ciuc.

#### *4.2.1.4.2. Extinderea serviciilor de creșă*

Serviciile de creșă devin din ce în ce mai populare în Miercurea Ciuc, iar cererea de locuri în creșe crește treptat în raport cu numărul real de locuri. În consecință, strategia pe termen mediu a Miercurea Ciuc este de

a crește numărul de servicii de creșă ca răspuns la cerere și de a contribui la promovarea natalității în rândul familiilor tinere și la menținerea generației tinere.

#### *4.2.1.4.3. Programul de reabilitare pentru unitățile de învățământ*

În ultimii ani, au fost lansate cu succes mai multe programe de reabilitare a instituțiilor de învățământ din Miercurea Ciuc. În ciuda rezultatelor obținute, sunt necesare intervenții suplimentare în multe clădiri de învățământ, anexe, curți și terenuri de sport. Instituțiile vizate de programul de reabilitare sunt Școala primară Attila József, Școala primară Sándor Petőfi, Școala primară Imre Nagy, Liceul de Arte István Nagy, Colegiul Național Octavian Goga, Școala primară Liviu Rebreanu, Școala primară János Xántusz, Școala profesională secundară József Venczel, Școala profesională secundară Kós Károly, Școala profesională secundară Johannes Kájoni.

#### *4.2.1.4.4. Îmbunătățirea echipamentelor IT în instituțiile de învățământ*

Epidemia de coronavirus a sporit gradul de conștientizare a numeroaselor deficiențe ale echipamentelor IT din instituțiile de învățământ. Cu toate acestea, pe lângă echipamentul tehnic, este important să se îmbunătățească și utilizarea echipamentului atât de către personal, cât și de către studenți. Prin îmbunătățirea echipamentelor IT în instituțiile de învățământ, ar trebui să se atingă următoarele obiective:

- Achiziționarea de echipamente IT moderne,
- Asigurarea competențelor și cunoștințelor necesare pentru a sprijini utilizarea pe scară largă a instrumentelor IT,
- Să creeze și să utilizeze cât mai multe materiale didactice digitale în procesul educațional,
- Promovarea utilizării aplicațiilor digitale pentru a facilita funcționarea instituțiilor de învățământ (administrare, comunicare, control acces, securitate),
- Achiziționarea de instrumente inovatoare bazate pe tehnologii digitale pentru predare.

#### *4.2.1.4.5 Programul de dezvoltare a școlilor profesionale*

Cadrul juridic și administrativ pentru învățământul profesional secundar este în conformitate cu politica UE, iar pe termen mediu, managementul învățământului profesional va fi îmbunătățit. Prin urmare, educația și formarea profesională vor reprezenta o oportunitate importantă pentru dezvoltarea locală și regională, cu un potențial semnificativ de mobilizare a resurselor.

Totuși, această situație oferă o bună oportunitate de a lansa un program care poate duce la un avantaj pe piața județeană și regională de formare profesională, jucând în același timp un rol direct în rezolvarea problemelor de pe piața muncii. Proiectul are ca scop profesionalizarea și creșterea competitivității și acceptabilității pentru publicul larg a formării profesionale locale. Un proiect în acest domeniu ar trebui să includă:

- reabilitarea și, dacă este necesar, extinderea unităților de învățământ
- crearea și dotarea cu echipamente moderne a atelierelor de formare practică,
- organizarea formării duale
- integrarea operațională în rețelele naționale și străine de formare profesională cu conținut similar,
- planificarea și implementarea sistematică a tematizării sociale în rândul familiilor urbane și regionale,
- comunicarea publică a programului de dezvoltare.

#### *4.2.1.4.6. Dezvoltarea și promovarea serviciilor de tip Afterschool*

Un număr tot mai mare de familii întâmpină dificultăți în a-și gestiona viața de zi cu zi, deoarece programul de învățământ primar se încheie în mod regulat la începutul după-amiezii. Cererea de programe extrașcolare crește treptat, iar soluțiile alternative existente în prezent sunt disperate și variază considerabil. În cazul municipiului Miercurea Ciuc, este necesar să se construiască și să se lanseze un program afterschool organizat și bine coordonat. Un aspect important este posibilitatea ca instituțiile de învățământ să pună la dispoziție

spații pentru programe de tip afterschool. Pentru ca programul să se desfășoare în mod eficient, este necesar să:

- Crearea condițiilor pentru asigurarea meselor pentru elevi,
- Asigurarea unor facilități adecvate pentru mesele școlare pentru elevi,
- Furnizarea personalului necesar pentru desfășurarea sesiunilor și organizarea formării și dotării cu personal,
- Furnizarea de indemnizații pentru personalul implicat în derularea programului afterschool,
- Sprijinirea costurilor programului afterschool pentru copiii dezavantajați din punct de vedere social.

#### *4.2.1.4.7. Îmbunătățirea condițiilor serviciilor de sănătate în instituțiile de învățământ*

În prezent, serviciile de sănătate oferite de instituțiile de învățământ din Miercurea Ciuc au mai multe deficiențe. Având în vedere că elevii petrec în medie 6-8 ore la școală, este important să se ofere servicii de sănătate de bază pe baza următoarelor criterii:

- Fiecare instituție de învățământ ar trebui să aibă o clinică medicală modern echipată, dacă este posibil,
- În toate instituțiile de învățământ, ar trebui să se pună un accent mai mare pe predarea și promovarea promovării și prevenirii sănătății,
- Acolo unde este posibil, clinici stomatologice pentru elevi.

#### *4.2.1.4.8. Dezvoltarea unei rețele de autobuze școlare*

Rețeaua de autobuze școlare este o intervenție de dezvoltare cu scopul explicit de a sprijini nevoile de mobilitate ale elevilor în legătură cu programul educațional. Avantajele exploatarea unei rețele de autobuze școlare sunt:

- Contribuie la ușurința și siguranța transportului elevilor între instituția de învățământ și casă.
- Aceasta contribuie la asigurarea unui acces mai rapid, mai sigur și mai organizat la locurile de desfășurare a programelor din afara unității de învățământ (program de patinaj, program de înot, alte programe alternative),
- să contribuie la o organizare mai eficientă a excursiilor școlare către destinații regionale,
- Reducerea semnificativă a congestiei traficului în timpul perioadelor de vârf,
- Ajută familiile să își gestioneze viața.

#### *4.2.1.4.9 Integrarea structurilor educaționale de nivel universitar*

În cazul municipiului Miercurea Ciuc, prezența instituțiilor de nivel universitar este o resursă locală care trebuie exploatată. O cooperare eficientă între primărie și universități oferă o oportunitate realistă de a:

- Corelarea învățământului universitar cu nevoile pieței locale a muncii,
- Dezvoltarea și gestionarea legăturilor dintre instituțiile de învățământ la diferite niveluri,
- Dezvoltarea și funcționarea unei rețele de legături între universități, întreprinderi și primării,
- valorificarea competențelor profesionale care pot fi legate de dezvoltarea municipiului,
- Promovarea și sprijinirea programelor de cercetare și dezvoltare.

#### *4.2.1.4.10. Dezvoltarea unei baze de formare pe tot parcursul vieții la scară urbană*

Formarea profesională și formarea adulților în afara școlii vor fi consolidate în continuare în perioada următoare. Acest lucru se datorează faptului că așteptările profesionale se schimbă rapid, iar oamenii trebuie să dobândească o gamă largă de competențe profesionale. Un motiv deloc neglijabil este faptul că multe persoane din regiunea noastră au competențe profesionale, dar nu au calificări conexe. Sistemul planificat ar trebui să se concentreze pe desfășurarea următoarelor tipuri de formare:

- Formare profesională în afara sistemului școlar,
- Educația adulților,
- Reconvertire profesională.
- Acreditarea programelor de formare

Un aspect important este acela de a lega programele de educație a adulților de centrele de incubare și de nevoile antreprenorilor din regiune. În același timp, programul oferă administrației municipiului o

perspectivă asupra evoluției pieței locale a forței de muncă, oferă o oportunitate semnificativă de mobilizare a resurselor, consolidează baza profesională pentru a face față acestui fenomen și îmbunătățește ocuparea forței de muncă locale. Va fi un avantaj dacă, în timpul fazei pregătitoare a programului, se va stabili un parteneriat cu o instituție de învățământ superior care poate furniza materiale didactice și formatori.

#### **4.2.1.5 Programe de dezvoltare culturală**

##### *4.2.1.5.1. Crearea de galerii de artă*

În Miercurea Ciuc există o tradiție îndelungată în domeniul artelor plastice, iar activitățile Colegiului de Artă István Nagy vor consolida și mai mult acest proces. Pe lângă oportunitățile educaționale, este important să se creeze și să funcționeze spații și suprafețe artistice care să ofere artiștilor posibilitatea de a-și desfășura activitățile artistice (atelier de creație), să sprijine consolidarea relațiilor dintre artiști (spațiu comunitar) și care pot funcționa și ca spații de expunere (galerie). În perioada următoare, în Miercurea Ciuc ar trebui să fie create două galerii de acest tip.

##### *4.2.1.5.2. Crearea și funcționarea unei galerii mobile Art-Box*

Scopul proiectului este de a crea un sistem de expoziție mobil care să aducă operele de artă mai aproape de public într-o varietate de forme. Spațiile comunitare din Miercurea Ciuc oferă multe oportunități pentru a găzdui o expoziție mobilă de mici dimensiuni. Datorită naturii galeriei planificate, aceasta poate fi mutată într-o altă locație într-un timp relativ scurt, iar conținutul său poate fi schimbat rapid. Un alt aspect important este promovarea artei regionale în comunitățile rurale.

##### *4.2.1.5.3. Dezvoltarea de noi evenimente culturale și gestionarea programelor culturale consacrate*

Primăria joacă un rol important în viața municipiului prin oferirea unui program variat de evenimente, pe care Primăria, în colaborare cu alte instituții culturale locale și regionale, joacă un rol important în organizarea acestora. Printre acestea se numără Zilele Municipiului Miercurea Ciuc, Festivalul Internațional de Jazz din Miercurea, Festivalul de Muzică Veche din Miercurea, serviciile Muzeului Secuiesc din Miercurea Ciuc, precum și sprijinul pentru cinematografie și teatru. Pentru a asigura diversitatea programelor culturale, organizarea regulată a acestor evenimente va rămâne, desigur, o prioritate în perioada următoare. Cu toate acestea, pe lângă oferta de programe deja stabilită, există o nevoie clară de îmbogățire a paletei actuale cu programe suplimentare, atât mari, cât și mici. Pentru a stimula viața culturală din Miercurea Ciuc (și din regiune), ar trebui organizate următoarele programe:

- Monitorizarea continuă a nevoilor culturale locale și identificarea așteptărilor în materie de consum cultural,
- Organizarea regulată a programelor culturale deja stabilite,
- Organizarea de programe culturale noi și complexe (festivaluri) care să joace un rol semnificativ la nivel regional,
- Organizarea de evenimente destinate în primul rând populației municipiului.

##### *4.2.1.5.4. Reabilitarea zonei din jurul Cetății Mikó*

Dezvoltarea zonei din jurul Cetății Mikó este o sarcină cheie în implementarea strategiei de dezvoltare pe termen mediu pentru Miercurea Ciuc. Reamenajarea acestei zone, care conține, de asemenea, bunuri culturale și istorice, are ca scop crearea unui spațiu care poate fi folosit pentru activități de agrement, turism și cultură.

În prezent, mai multe secții ale Spitalului Clinic Județean de Urgență din Miercurea Ciuc se află în clădirea clasată adiacentă Cetății Mikó, dar planurile actuale sunt de a muta aceste secții în locul cunoscut sub numele de Dealul Nagy Laji. Proprietățile și terenurile astfel eliberate ar trebui, de asemenea, să fie utilizate în scopuri recreative, turistice și culturale. În plus, pe lângă conectarea celor două zone menționate mai sus, există și posibilitatea de a crea un complex mai mare care să le lege cu zonele adiacente patinoarului de viteză și patinoarului și cu plaja din Cartierul Patinoarului.



#### 4.2.1.5.5. Crearea de spații de concerte în aer liber

Concertele de muzică ușoară joacă un rol important în viața culturală a municipiului Miercurea Ciuc. Programul ar trebui să atingă două obiective:

- Crearea unui spațiu scenic de mari dimensiuni în municipiu, adecvat pentru găzduirea unui concert de muzică ușoară (ținând cont de cererea de trupe cu atractivitate regională), asigurând accesibilitatea, utilitățile, parcare, toaletele, logistica etc.
- Amenajarea mai multor scene mici în aer liber și a unor spații comunitare în cartiere.

#### 4.2.1.6. Stil de viață sănătos și sport

##### 4.2.1.6.1. Dezvoltarea serviciilor de promovare a sănătății

În prezent, gama de servicii de promovare a sănătății și de prevenire a bolilor depășește cu mult asistența medicală instituțională tradițională. Există o cerere tot mai mare pentru toate serviciile, programele și produsele legate de un stil de viață sănătos și de consumul de alimente sigure.

Programe conexe:

- Promovarea și susținerea programelor de sport, educație fizică, stil de viață sănătos și gastronomie
- Încurajarea și sprijinirea creării de întreprinderi și servicii cu activități conexe.
- sprijinirea organizațiilor neguvernamentale și a programelor de voluntariat care nu se bazează pe piață în acest domeniu (evenimente, activități, formare).
- promovarea legăturii dintre asistența medicală instituțională și programele inovatoare de promovare a sănătății și de prevenire a bolilor.

##### 4.2.1.6.2 Îmbunătățirea infrastructurii sportive urbane și promovarea oportunităților sportive de masă

Pentru a promova sportul de masă și un stil de viață sănătos, este necesar să se dezvolte infrastructura necesară pentru a susține aceste activități. Programul municipiului pentru dezvoltarea zonelor rezidențiale familiale în expansiune va include investiții în instalații sportive în aer liber. Aceste dezvoltări includ construcția de piste de alergare în aer liber, parcuri de fitness, piste de biciclete și terenuri de sport multifuncționale.

În cazul programelor de dezvoltare aferente, este important să se coordoneze strategia de sport urban cu dezvoltarea sportului de masă și cu intervențiile cluburilor sportive locale.

##### 4.2.1.6.3. Sprijin pentru sporturile de competiție

Viața sportivă din ce în ce mai bogată a municipiului este caracterizată de o serie de sporturi ai căror practicanți au obținut recent rezultate importante la nivel național și internațional. Promovarea sportului de competiție este parte integrantă a strategiei de dezvoltare a municipiului Miercurea Ciuc, care include atât investiții în infrastructură, cât și sprijin operațional. Intensitatea programului de sprijin va fi strâns legată de rezultatele obținute în sporturile de competiție.

##### 4.2.1.6.4. Sprijin pentru sporturile neprioritare

Pe lângă sprijinul acordat sporturilor de competiție și sporturilor de masă, dezvoltarea sporturilor mult mai puțin cunoscute ar trebui să fie inclusă în strategia de dezvoltare a municipiului. O caracteristică importantă a investiției în programul de dezvoltare în discuție este faptul că se concentrează pe investiții în infrastructura sportivă, după cum este necesar. Scopul acestor dezvoltări este de a oferi oportunități sportive pentru publicul larg și de a găzdui evenimente sportive naționale și internaționale, sporind astfel profilul municipiului. În cadrul acestui program, sunt propuse următoarele proiecte:

- Construirea unei săli de sport multifuncționale,
- Construirea unui complex sportiv multifuncțional, inclusiv o sală de sport multifuncțională,
- Crearea unei piste de curse pentru sporturi cu motor și motociclete, capabilă să găzduiască competiții internaționale,

- Dezvoltarea zonei Suta ar trebui să ofere oportunități pentru diverse sporturi nautice,
- Crearea unei piste de atletism care să fie folosită de cluburile sportive locale și regionale, pe lângă școli, și posibilitatea de a organiza competiții.

#### 4.2.1.6.5. Sprijin pentru sporturile de iarnă

Sporturile de iarnă devin din ce în ce mai populare în regiune. Șumuleu Ciuc joacă, de asemenea, un rol tot mai important în furnizarea acestui tip de servicii. Dezvoltarea infrastructurală a instalațiilor de sporturi de iarnă include următoarele activități:

- Îmbunătățirea accesibilității pârtiilor de schi,
- Îmbunătățirea accesibilității la pârtiile de schi, îmbunătățirea accesibilității la pârtiile de schi și îmbunătățirea parcărilor care deservește pârtiile de schi,
- Relocarea patinoarului mobil cu acoperiș de cort în Sala de gheață.

În cazul Harghita Băi, posibilitățile de dezvoltare a infrastructurii în Miercurea Ciuc sunt limitate semnificativ de faptul că drepturile de proprietate necesare pentru dezvoltarea infrastructurii sportive sau pentru deservirea acestora nu sunt asigurate, deoarece acestea sunt deținute de comuna vecină, Ciceu.

### 4.2.2. Programul pentru competitivitate: dezvoltare economică, incubare, digitalizare, turism

#### 4.2.2.1 Proiecte de dezvoltare economică

##### 4.2.2.1.1. Crearea unui parc industrial

Crearea unui parc industrial, cu utilități și infrastructură corespunzătoare, este un element cheie al strategiei de dezvoltare economică a orașului. Obiectivele investiției sunt de a asigura condiții corespunzătoare și atractive pentru noi investiții în oraș, de a crește numărul locurilor de muncă și de a asigura că noile investiții realizate de întreprinderile locale mai mari în cursul creșterii lor nu vor fi transferate în localitățile din jur sau în alte regiuni, ci se vor realiza în zona parcului industrial.

Rezultatele așteptate ale proiectului sunt:

- creșterea numărului de întreprinderi care se stabilesc în oraș;
- creșterea veniturilor fiscale ale orașului;
- creșterea numărului locurilor de muncă disponibile în oraș;
- creșterea atractivității orașului pentru investiții noi.

##### 4.2.2.1.2 Incubator industrial și centru de formare profesională

Proiectul va fi un incubator de afaceri specializat pe afaceri cu profil industrial, conceput pentru a sprijini crearea și dezvoltarea întreprinderilor implicate în activități industriale.

Pe lângă serviciile și facilitățile oferite de un incubator de afaceri clasic, conform prevederilor Legii 102/2016, viitorii rezidenți ai incubatorului de afaceri vor beneficia și de posibilitatea utilizării unei hale moderne de producție, dotate cu o varietate de mașini și echipamente de ultimă generație. În această locație antreprenorii pot realiza inclusiv prototipuri și activități de producție la scară mică.

O altă componentă a investiției este înființarea unui centru de formare profesională, care va oferi o bază de cunoștințe profesionale, adaptată nevoilor firmelor din oraș, de fapt a ofertei de locuri de muncă. Centrul de formare va oferi programe de formare teoretică și practică, utilizând dotările și echipamentele de ultimă generație atât la nivelul orașului cât și la cea a întregii regiuni.

Rezultate așteptate:

- creșterea ponderii activității industriale în totalul cifrei de afaceri la nivelul orașului;
- creșterea numărului de întreprinderi industriale nou înregistrate/înființate;
- creșterea numărului de locuri de muncă în oraș;
- creșterea competitivității companiilor din oraș;
- creșterea constantă a numărului de lucrători calificați din oraș/regiune;
- asigurarea de forță de muncă cu calificare corespunzătoare cererii de pe piața forței de muncă.

#### 4.2.2.1.3. Birou comunitar sau de coworking

Scopul biroului comunitar este de a oferi un mediu inspirațional și modern în care diferite categorii de persoane (freelanceri, antreprenori, angajați în telemuncă, liberi profesioniști, etc) pot lucra într-un mediu care oferă concentrare individuală, dar oferă avantajul apartenenței la o comunitate. Biroul comunitar oferă spațiu și libertate pentru dezlănțuirea creativității, având rol de construire a comunității inovatoare. În spațiul biroului comunitar vor avea loc evenimente și/sau workshopuri în spiritul inovației și/sau științei, precum și pentru sprijinirea antreprenoriatului.

Acest proiect vizează inclusiv sprijinirea start-up-urilor și materializarea ideilor de afaceri.

Sprijinul oferit va consta printre altele în oportunitatea de a dezvolta ideile, îndrumare și ajutor în procesul de pătrundere pe piață și de validare a produselor și ideilor de afaceri.

Noua structură va avea sarcina de a promova antreprenoriatul, de a sprijini inovația și chiar de a atrage capital de risc în regiune.

Rezultatele așteptate ale proiectului sunt:

- creșterea posibilităților de dezvoltare pentru persoanele care desfășoară activități independente și liber-profesioniști,
- creșterea numărului de persoane care se mută înapoi în Miercurea-Ciuc
- sprijinirea inovării și dezvoltării
- creșterea numărului de firme din oraș
- creșterea ratei de supraviețuire a întreprinderilor nou înființate;
- creșterea numărului tinerilor care se întorc la muncă la distanță.

#### 4.2.2.1.4. Dezvoltarea Centrului INNOKULT

Casa de Cultură a Sindicatelor, sau Casa Artelor, așa cum este numita acum, este una dintre clădirile-cheie din partea centrală a orașului. O parte integrantă a conceptului de dezvoltare a orașului o constituie ideea de a adăuga noi funcții clădirii în urma unui program de renovare și reabilitare:

- un centru de inovare și de incubare, precum și derularea de programe de cercetare;
- derularea unor programe de formare la nivel secundar și superior;
- crearea unui incubator de co-working și de co-învățare;
- crearea de spații de expunere și de demonstrație;
- crearea de spații pentru evenimente comunitare;
- săli de conferință;
- crearea de locuri de întâlnire pentru ONG-uri.

#### 4.2.2.1.5 Program de sprijin profesional pentru întreprinderile din oraș

Obiectivul principal al acestei serii complexe de activități este de a sprijini întreprinderile locale din mai multe perspective. Mai multe propuneri de proiecte se încadrează în această categorie:

- organizarea de forumuri economice;
- programe locale de licitație și informații privind licitațiile;
- Sistem Ghișeu unic;
- organizarea de programe de formare;
- organizarea de expoziții;
- stabilirea de relații economice de înfrățire;
- programe de dezvoltare a spiritului antreprenorial;
- crearea și punerea la dispoziție a unei baze de date a întreprinzătorilor;
- programe de sprijin pentru firmele aflate în prag de schimbare între generații;
- programe de sprijin de tip de minimis pentru întreprinderi;
- programe care să sprijine tranziția către un model de economie circulară.

Aceste programe ar trebui să se desfășoare în cooperare cu diverși parteneri, iar un prim pas, dar important în această direcție a fost înființarea Consiliului Economic Consultativ în oraș. În plus, implicarea altor parteneri profesioniști sau de finanțare este o posibilitate reală.

#### *4.2.2.1.6. Cartografierea pieței muncii și strategia locală de ocupare a forței de muncă*

Scopul cartografierii pieței forței de muncă, bazată pe cercetări profesionale, este de a oferi baza pentru o strategie locală de ocupare a forței de muncă. Primul pas constă în crearea unei baze de date de aptitudini și competențe care să acopere populația considerată activă pe piața muncii. Baza de date va conține informații privind nivelul de educație, cunoștințele și experiența profesională formală și non-formală, experiența pe piața muncii, precum și informații privind planurile ulterioare pe piața muncii, ambițiile și interesele profesionale, planurile de învățare ulterioară.

Pe baza constatărilor tehnice ale strategiei de ocupare a forței de muncă, care va fi elaborată pe baza bazei de date, se poate elabora un plan de acțiune strategic cu privire la următoarele aspecte:

- atragerea de potențiali investitori regionali pe baza potențialului pieței locale a forței de muncă;
- promovarea și sprijinirea sectoarelor de activitate preferate;
- organizarea de programe de formare și reconversie profesională în funcție de nevoile populației.

### **4.2.2.2 Dezvoltarea turismului**

#### *4.2.2.2.1. Șumuleu-Ciuc, ca destinație turistică prioritară*

Șumuleu-Ciuc este o destinație turistică bine cunoscută la nivel național și internațional. Pe lângă pelerinajul de Rusalii de la Șumuleu-Ciuc, care atrage un număr semnificativ de vizitatori, există un număr tot mai mare de evenimente și programe mai mici și mai mari legate de această locație. Este important ca programele de dezvoltare să fie puse în aplicare în perioada următoare pentru a spori și mai mult rolul acestui sit în turismul local și regional:

- îmbunătățirea accesibilității șezătorii și a atracțiilor situate acolo (șezătoare, capele);
- construirea unui nou punct de observare;
- prezentarea valorilor religioase, istorice și culturale ale sanctuarului (panouri informative, soluții digitale).

#### *4.2.2.2.2. Diversificarea tipurilor de cazare turistică*

Este important să se diversifice în continuare tipurile de cazare în funcție de grupele de vârstă și de programele turistice. Acolo unde este posibil, ar trebui să crească numărul unităților de cazare cu o clasificare superioară. Punerea în aplicare a acestui program poate fi realizată în consultare cu întreprinderile implicate în turism.

Un program de diversificare a locurilor de cazare și de conectare a programelor turistice existente și noi va spori și mai mult eficiența intervenției.

#### *4.2.2.2.3. Planificarea și dezvoltarea traseelor turistice în oraș*

Pentru a crea o experiență turistică specială, este necesar să se planifice rute pietonale în interiorul orașului și în imediata vecinătate a acestuia.

Selecția și desemnarea traseelor și dezvoltarea serviciilor turistice necesită următoarele intervenții de dezvoltare:

- o listă a atracțiilor culturale, turistice și naturale afectate de traseele turistice;
- planificarea și proiectarea de trasee turistice;
- realizarea de materiale de informare pentru trasee (materiale tipărite, hartă digitală);
- dezvoltarea unui serviciu de ghidaj turistic;
- conectarea traseelor turistice cu alte servicii turistice;

- comercializarea traseelor turistice.

#### 4.2.2.2.4. Programul de extindere a facilităților de divertisment

Pentru a crește atractivitatea orașului, este nevoie de mai multe locuri de divertisment care să fie unice în ceea ce privește designul și conținutul serviciilor, cu renume și o atracție proprie. Cererea pentru acest tip de divertisment din partea populației orașului și a turiștilor este foarte mare. Un program de sprijin local ar putea fi utilizat pentru a încuraja operatorii să dezvolte astfel de locuri.

Programul de extindere a facilităților de divertisment include următoarele:

- crearea de cafenele multifuncționale care să ofere activități culturale sau de altă natură pe lângă serviciile de bază;
- sprijin pentru programele orchestrelor în spații publice;
- dezvoltarea de oferte specifice în restaurante;
- crearea unui parc tematic.

Implementarea cu succes a programului va fi ajutată în mare măsură de cooperarea cu operatorii de servicii de alimentație publică.

#### 4.2.2.2.5. Construcția de puncte de observare

Construcția platformelor de observare, care oferă o priveliște a orașului și a împrejurimilor sale, reprezintă o atracție pentru turiști și locuitori locali deopotrivă.

Condiții importante:

- să fie accesibilă cu mașina, cu bicicleta și pentru pietoni;
- designul trebuie să fie unic;
- să fie potrivită pentru fotografiere;
- să fie asigurată siguranța vizitatorilor care doresc să utilizeze platforma.

#### 4.2.2.2.6. Marketingul turistic

Marketingul integrat al activelor turistice ale orașului, al resurselor și al serviciilor conexe este un element cheie al dezvoltării turismului local și regional. Este important să se identifice grupurile de turiști care sunt în căutarea diferitelor tipuri de servicii și să se adapteze pachetele de servicii la nevoile acestor grupuri.

Activități propuse:

- utilizarea de soluții digitale;
- elaborarea de pachete de servicii specifice unui grup;
- utilizarea de instrumente digitale pentru identificarea pachetelor de servicii și utilizarea unui design uniform;
- integrarea în oferta turistică regională.

#### 4.2.2.2.7. Dezvoltarea serviciilor de turism de sănătate în Harghita Băi

Harghita Băi cu potențialul său turistic balnear renumit la nivel regional, ar trebui să fie inclus în programele de dezvoltare orientate spre turism nu numai la nivel municipal, ci și la nivelul zonei metropolitane. În ciuda constrângerilor administrative asupra dezvoltării locale, municipiul va sprijini orice inițiativă care se bazează pe acest avantaj natural al Harghita Băi, în măsura în care este posibil.

### 4.2.3. Programul "Miercurea Ciuc Verde" (protecția mediului, zone verzi, proximitatea naturii, recreere)

#### 4.2.3.1. Funcționarea unui program de colectare selectivă a deșeurilor

În paralel cu renovarea zonelor rezidențiale, dar și independent de aceasta, în Miercurea Ciuc au fost realizate mai multe programe de dezvoltare, cu scopul de a oferi populației posibilități realiste de implementare a colectării selective a deșeurilor. Aceste programe vor continua să facă parte din strategia de dezvoltare locală

în perioada următoare, fie ca parte a programelor complexe de reînnoire a cartierelor, fie independent. Pe lângă oferirea de oportunități pentru colectarea selectivă a deșeurilor, o parte importantă a programului constă în încurajarea și sprijinirea publicului pentru colectarea selectivă a deșeurilor menajere. În acest scop, se propune operarea unor subprograme care să recompenseze și să valorizeze practicile de colectare a deșeurilor ale familiilor și comunităților care se angajează și sunt consecvente în această direcție. Urmărirea colectării selective a deșeurilor prin intermediul unei aplicații va crește gradul de implicare a populației.

#### *4.2.3.2 Îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor*

##### *4.2.3.2.1. Program de reabilitarea termică a clădirilor de locuit (a blocurilor)*

Unul dintre principalele obiective ale programului de reabilitare termică a blocurilor lansat în Miercurea Ciuc este îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor, dar are și un rol important în îmbunătățirea imaginii urbane. Popularitatea programului este neîntreruptă, iar pentru viitoarea finanțare a fost întocmită o cantitate semnificativă de documentație. Ca urmare, reabilitarea termică a blocurilor va rămâne o parte integrantă a programului de dezvoltare a municipiului.

##### *4.2.3.2.2 Eficiența energetică a clădirilor publice*

Una dintre consecințele tendinței spre eficiență energetică este că îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor publice este un program important al strategiei de dezvoltare locală. Acest lucru este valabil în special pentru clădirile clasate sau semiclasate care nu au fost supuse acestui tip de reabilitare în ultimii 15-20 de ani. În acest domeniu sunt necesare următoarele investiții

- Dezvoltarea de sisteme de producție de energie bazate pe surse de energie regenerabilă (solară, eoliană, biogaz, geotermală),
- Clădiri ecologice,
- Investiții în producția de energie fotovoltaică,
- Minimizarea cererii de resurse,
- Dezvoltarea rețelelor inteligente descentralizate.

##### *4.2.3.2.3 Îmbunătățirea eficienței energetice a locuințelor familiale*

Pe lângă programul de izolare pentru blocurile de locuințe, este important să se dezvolte un program local pentru a aborda situația caselor familiale construite înainte ca izolarea să devină o parte evidentă a procesului de construcție. Îmbunătățirea eficienței energetice a acestor case mai vechi va aduce o îmbunătățire semnificativă a calității vieții populației și va sprijini eficiența energetică a municipalității.

##### *4.2.3.3. Extinderea opțiunilor de transport ecologice*

Extinderea opțiunilor de transport ecologic a făcut parte din strategia anterioară de dezvoltare a municipiului Miercurea Ciuc. Schimbările în politica de dezvoltare la nivelul UE au sporit și mai mult necesitatea acestui tip de intervenție. Pentru a atinge obiectivele stabilite, vor fi necesare următoarele proiecte:

- Îmbunătățirea transportului public prin mijloace ecologice,
- Investiții în transportul public adaptate la nevoile populației,
- Dezvoltarea condițiilor pentru transportul pe bază de biciclete (piste de biciclete, spații de depozitare a bicicletelor),
- Reducerea utilizării mașinilor de către populație,
- Dezvoltarea condițiilor de utilizare a mașinilor electrice (rețea de stații de încărcare urbane).

##### *4.2.3.4. Sisteme separate de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale*

După cum se arată în secțiunea privind îmbunătățirea infrastructurii, este esențial să se separe sistemele de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale. Scopul acestei investiții este de a separa apa care necesită tratare de apa care nu necesită tratare, astfel încât aceasta să poată fi reciclată mult mai eficient și mai rapid din

punct de vedere energetic. În același timp, drenarea precipitațiilor provenite din precipitații abundente printr-un sistem separat este mai puțin probabil să supraîncarce sistemul.

#### *4.2.3.5 Îmbunătățirea eficienței energetice a iluminatului stradal*

Gestionarea eficientă și ecologică a energiei în municipiu este strâns legată de îmbunătățirea eficienței energetice a iluminatului stradal. Înlocuirea corpurilor de iluminat convenționale folosite la iluminatul public din Miercurea Ciuc cu becuri LED a început deja, dar marea majoritate a acestora au încă becuri convenționale. Scopul acestui program este de a schimba cât mai curând posibil întregul sistem de iluminat stradal cu becuri cu durată de viață mai lungă și mai eficiente din punct de vedere energetic.

#### *4.2.3.6. Modernizarea sistemului de încălzire urbană*

Dezvoltarea sistemelor de încălzire urbană bazate pe utilizarea energiei verzi este unul dintre pilonii dezvoltării pe termen lung. Modernizarea sistemului de încălzire urbană din Miercurea Ciuc (prin utilizarea surselor de energie regenerabilă și a tehnologiilor de înaltă eficiență) oferă posibilitatea de a oferi o alternativă realistă la sistemele individuale de încălzire pentru populație.

### **4.2.3.7. Dezvoltarea spațiilor verzi urbane**

#### *4.2.3.7.1 Creșterea proporției de spații verzi, întreținerea spațiilor verzi*

La nivelul UE, politica de dezvoltare impune o creștere treptată a proporției de centură verde în zonele urbane. În paralel cu alte tipuri de dezvoltare locală, ar trebui depuse eforturi pentru a crea spații verzi suplimentare și pentru a le întreține și îngriji pe cele existente. De exemplu: în zona UTR Lunca Mare este o zonă verde propus pentru protecție locală, cu suprafața de cca. 74 ha. În termen lung, investiții în legătura cu valorificarea terenurilor situate la nord de la zona comercială sunt fezabile prin crearea traseelor tematice, respectiv reabilitarea-ameliorarea condițiilor naturale degradate din cauza desecării și din cauza depozitării deșeurilor de construcții

Întreținerea spațiilor verzi din municipiu este responsabilitatea personalului de horticultură al municipiului. Una dintre activitățile lor principale este plantarea de flori și alte plante ornamentale. Aceste plante sunt cultivate în serele pepinierii municipale, care nu poate funcționa corespunzător fără reabilitare. Aceste activități aduc o contribuție semnificativă la peisajul urban și sunt foarte apreciate de public.

#### *4.2.3.7.2. Renovarea parcului tineretului*

În trecutul recent, mai multe parcuri din municipiu au fost implicate în programe de reabilitare care au dus la transformarea lor în spații active pentru bucuria zilnică a populației. Reabilitarea Parcului Tineretului face parte din programul de dezvoltare pe termen mediu al municipiului, care va aborda și funcționalitatea spațiului verde.

#### *4.2.3.7.3. Exploatarea valorii adăugate a rezervațiilor naturale*

În zona urbană a municipiului se află mai multe rezervații naturale. Se propune dezvoltarea, împreună cu ONG-urile active din zonă și interesate de acest subiect, a unui program de programe care să ofere oportunități pentru exploatarea complexă a florei și faunei unice din rezervațiile naturale. Dacă sunt exploatare în mod corespunzător, aceste active pot fi utilizate în următoarele moduri

- O atracție unică pentru vizitatorii din zonă, ca atracție turistică,
- Acestea pot fi integrate în învățământul primar și general (trasee educaționale),
- Acestea pot fi folosite ca activități de agrement și de recreere pentru publicul larg, în special pentru familiile cu copii mici,

Dezvoltarea de aplicații mobile va contribui la o diseminare mai largă a acestor informații.

În contextul exploatarea valorii adăugate a zonelor de conservare a naturii, ar trebui să se pună un accent deosebit pe gestionarea zonelor verzi din Marile Pajiști. Flora și fauna din această zonă mlăștinoasă au o

valoare considerabilă și ar trebui protejate și conservate cu prioritate. În urma exproprierii suprafețelor în cauză, Primăria municipiului Miercurea Ciuc are în vedere crearea unei zone de agrement, care să includă:

- intervențiile necesare pentru accesul pietonal în zonă,
- crearea unei păduri spectaculoase,
- toate măsurile care vor contribui la reabilitarea zonei și la îndeplinirea condițiilor de utilizare activă de către populație (crearea unui sistem de căi de acces, instalarea de mobilier stradal în concordanță cu mediul înconjurător, zone de odihnă, puncte de informare).

#### *4.2.3.7.4. Dezvoltarea zonei din spatele Cetății Mikó*

După cum se arată în secțiunea 1.5.4, se așteaptă ca zona din spatele Cetății Mikó, terenul adiacent castelului, patinoarul de viteză, patinoarul și Sala de gheață, care așteaptă în prezent să fie reamenajate, precum și plaja din Cartierul Patinoarului să formeze în viitor un sistem de destinații turistice-culturale-recreative legate funcțional. Ecologizarea acestor zone este, de asemenea, o parte integrantă a strategiei urbane.

#### *4.2.3.8. Creșterea gradului de conștientizare a populației în ceea ce privește mediul înconjurător*

Pe lângă proiectele axate pe investiții majore, este nevoie și de o mai mare conștientizare a populației în ceea ce privește protecția mediului. Dezvoltarea tehnologică continuă a dus la dezvoltarea unor soluții ecologice care sunt puțin sau deloc cunoscute de populația din regiune. Ar fi recomandabil să ne adresăm în special comunităților școlare și universitare și să dezvoltăm conștiința ecologică, astfel încât acest tip de abordare să poată fi transmis generațiilor viitoare de la nivelul familiei. Acest program include:

- sprijin pentru programe și activități educaționale care să promoveze conștientizarea bogățiilor naturale ale zonei,
- producerea și distribuirea de materiale de informare privind problemele de mediu,
- intensificarea cooperării cu ONG-urile locale și regionale.

#### *4.2.3.9. Reabilitarea lacului Suta și a împrejurimilor sale*

Lucrările de reabilitare a lacului Șuta, care au început în 2021, au deschis posibilitatea de a transforma unul dintre cele mai importante elemente de mediu ale municipiului într-un spațiu unic și dominant al municipiului, ca urmare a unui program complex de dezvoltare. Odată ce lucrările de protecție împotriva inundațiilor în curs de desfășurare vor fi finalizate, vor fi elaborate alte programe de dezvoltare pentru a atinge următoarele obiective:

- Îmbunătățirea accesului la lacul Suta (drum, pistă de biciclete)
- Asigurarea accesului la lac pentru sporturi nautice,
- Dezvoltarea de zone de agrement, turism și recreere,
- Crearea de activități recreative și de agrement, facilități de recreere și de agrement pentru lac.

### **4.2.4. Dezvoltarea comunitară, culturală și socială**

#### *4.2.4.1 Rolul Centrului INNOKULT în susținerea activităților ONG-urilor locale*

Activitatea ONG-urilor joacă un rol din ce în ce mai important în societatea locală și regională. Prin urmare, programul este important din punct de vedere strategic în furnizarea unei infrastructuri comune pentru ONG-urile care lucrează în beneficiul comunității locale. Centrul INNOKULT își propune să sprijine activitatea organizațiilor locale ale societății civile prin următoarele funcții:

- Asigurarea unui punct de întâlnire pentru organizațiile societății civile,
- Oferirea unui punct de întâlnire pentru ONG-uri la nivel local,
- Asigurarea unui spațiu adecvat pentru evenimentele ONG-urilor,
- Oferirea unui loc de întâlnire pentru ONG-uri pentru a organiza și administra birourile administrative ale organizațiilor lor.



#### 4.2.4.2. Programul de promovare a voluntariatului

Implicarea tinerilor din municipiu va fi mult îmbunătățită dacă practica voluntariatului va fi cunoscută mai mult. Noua legislație românească permite ca voluntariatul într-o formă formală să fie o etapă pregătitoare pentru intrarea pe piața muncii. Municipalitatea poate implementa următoarele activități în acest domeniu:

- promovarea și sprijinirea programelor de informare privind munca voluntară,
- promovarea oportunităților de voluntariat în rândul întreprinderilor locale și regionale,
- încurajarea și sprijinirea evaluării nevoilor locale de voluntariat.

#### 4.2.4.3. Programul de bugetare participativă

Programul de bugetare participativă are ca scop implicarea cetățenilor municipiului din Miercurea Ciuc într-un proces democratic de luare a deciziilor, în cadrul căruia se discută modul optim de cheltuire a unei părți din bugetul local. Procesul implică participarea activă a locuitorilor la definirea și rezolvarea problemelor comunității lor.

Programul încurajează populația din Miercurea Ciuc să participe la deciziile privind investițiile de interes local. În acest fel, bugetarea participativă poate deveni un instrument important pentru guvernarea locală și poate asigura transparența procesului decizional.

Programul de bugetare participativă se adresează tuturor persoanelor cu vârsta de peste 18 ani cu domiciliul sau adresa permanentă în Miercurea Ciuc. Propunerile de proiecte pot fi depuse de: cetățeni, individual; asociații, fundații și ONG-uri; cluburi sportive; societăți comerciale. Lista propunerilor de proiecte care pot fi prezentate în legătură cu programul bugetar de participare va fi adaptată în permanență în funcție de provocări și tendințe.

#### 4.2.4.4. Sprijin pentru cultura muzicală

Există mai multe forme de viață muzicală în municipiu, fiecare dintre ele având propria sa valoare. În multe cazuri, inițiativele individuale beneficiază de un sprijin specific sau se bazează pe o participare publică semnificativă. În cazul sprijinului pentru cultura muzicală, se acordă prioritate următoarelor direcții:

- sprijinirea dezvoltării de programe muzicale bazate pe utilizarea unor spații dedicate din municipiu (scene în aer liber, săli de spectacole),
- sprijin pentru producții și spectacole de muzică clasică, pop și folk.

Demararea/operarea programului este condiționată de crearea și/sau reabilitarea spațiilor de spectacol în aer liber.

#### 4.2.4.5. Sistemul complex de asistență socială

Pe lângă stabilirea infrastructurii pentru sistemul de asistență socială al municipiului, este necesar să se contureze și gama de servicii oferite de sistemul instituțional. Activitățile diferitelor instituții sociale care vor contribui la funcționarea sistemului complex de asistență socială din Miercurea Ciuc sunt prezentate mai jos.

4.2.4.5.1 Următoarele servicii vor fi furnizate de noua instituție care va fi înființată la Aleea Copiilor nr. 9: locuințe sprijinite și catering comunitar.

4.2.4.5.2. Centrul de criză va oferi servicii sociale, psihologice și de sănătate pentru grupurile sociale aflate în dificultate, în funcție de situația de criză, și va asigura condiții de trai de bază pentru persoanele aflate în dificultate.

4.2.4.5.3 Funcția centrală a Căminului protejat este de a oferi cazare temporară victimelor violenței domestice, în conformitate cu legea.

4.2.4.5.4. Funcția Căminului pentru persoane vârstnice este de a oferi locuințe permanente și îngrijire pentru persoanele vârstnice.

4.2.4.5.5 *Noul adăpost pentru persoanele fără adăpost*: oferă locuințe temporare și de urgență și mese comunitare pentru persoanele fără adăpost.

4.2.4.5.6 *Centrul de tranzit* este un element important al rețelei de siguranță socială, fiind o opțiune temporară de cazare. Funcția sa este aceea de a fi un prim pas spre integrarea socială efectivă a unei persoane sau a unei familii defavorizate din punct de vedere social. Pe lângă locuințe temporare, oferă servicii sociale, psihologice și de sănătate, precum și sesiuni educaționale și de conștientizare necesare pentru o viață independentă. În același timp, oferă asistență, în cooperare cu Programul "A doua șansă", pentru a dobândi o educație de bază.

4.2.4.5.7. *Centrul RESPIRO* este conceput pentru a ușura povara pe care o poartă îngrijitorii adulților cu dizabilități, oferindu-le o perioadă specifică mai scurtă de îngrijire. Funcția sa este de a oferi locuință, îngrijire și supraveghere profesională/medicală și ocupație pentru adulții cu dizabilități pentru o perioadă limitată de timp, eliberându-i astfel pe îngrijitorii primari.

4.2.4.5.8. *Centrul social comunitar integrat*. Această denumire se referă la un centru care oferă servicii complexe care combină servicii sociale, de sănătate și educaționale pentru persoanele și familiile defavorizate, fie că este vorba de activități de informare, cartografiere, asistență sau educație.

4.2.4.5.9. *Centru de zi pentru copii cu dizabilități*. Centru de zi și centru de dezvoltare dedicat copiilor cu dizabilități pentru a-i ajuta să își dezvolte abilitățile necesare pentru o viață independentă și integrare socială. Funcția sa este de a ajuta familiile care au copii cu dizabilități să evalueze tipul și gravitatea dizabilității acestora și de a le ajuta să își dezvolte abilitățile prin activități și activități specializate.

4.2.4.5.10. *Centre sociale în așezările informale*: primul pas în cadrul măsurilor de dezmembrare și reintegrare a așezărilor informale identificate este crearea de centre sociale sub formă de clădiri nepermanente (structuri modulare, containere) pe amplasament, care vor permite locuitorilor și serviciilor sociale să înceapă să pună bazele proceselor de integrare. Funcția sa este de a crea un punct de contact între populația care locuiește pe amplasament și forma specifică a serviciului social (activități de sensibilizare, discuții, obiceiuri de igienă).

4.2.4.5.11. *Campus alternativ*: o structură complexă care oferă activități și îngrijire pe tot parcursul zilei pentru copiii preșcolari cu vârste cuprinse între 0 și 6 ani din familii defavorizate. Funcția sa este de a oferi activități de jumătate de zi sau de zi întreagă, activități, educație, evaluare și îngrijire pentru copiii mici, pregătindu-i pentru începerea școlii și pentru integrarea socială. Competențele care pot fi învățate aici sunt competențe pe care nu le-ar dobândi acasă sau le-ar dobândi doar incomplet. Serviciile campusului alternativ îi ajută pe părinți să își găsească locuri de muncă pe care nu le-ar putea ocupa dacă ar trebui să aibă grijă de copiii lor în mod permanent. Punerea în aplicare a programului Campus alternativ oferă o oportunitate pentru programul Safe Start House, un serviciu preventiv care sprijină dezvoltarea sănătoasă a copiilor cu dezavantaje socio-culturale, compensează întârzierile de dezvoltare, consolidează abilitățile parentale și oferă un serviciu de incluziune socială pentru părinți și copii care nu sunt încă la grădiniță.

4.2.4.7. *Programe de prevenire în domeniul sănătății*

Mentalitatea regională privind sănătatea și boala nu pune suficient accent pe prevenție. Pentru a schimba această caracteristică socială, este important să se planifice și să se lanseze programe de sănătate și de prevenire. Ar trebui puse în aplicare următoarele activități:

- sprijin pentru programele de dezvoltare timpurie,

- sprijinirea diferitelor teste de depistare și a programelor de informare,
- sprijinirea și promovarea activităților ONG-urilor care activează în acest domeniu,
- consolidarea legăturilor dintre profesioniștii din domeniul sănătății și societatea civilă.

#### 4.2.4.8. Crearea de întreprinderi sociale

Un mijloc eficient de integrare socială a persoanelor, familiilor și grupurilor marginalizate este integrarea pe piața muncii prin intermediul întreprinderilor sociale. În acest domeniu ar trebui să se desfășoare următoarele activități:

- sprijin pentru crearea de întreprinderi sociale,
- implicarea activă a municipalității în înființarea unei întreprinderi sociale,
- instituirea și sprijinirea sistemelor de parteneriat pentru funcționarea eficientă a întreprinderilor sociale.

#### 4.2.4.9 Înființarea unui grup de acțiune locală

Înființarea unui grup de acțiune locală cu scopul de a participa activ la dezvoltarea infrastructurii sociale a municipiului, a serviciilor conexe și a coeziunii culturale. Sarcinile Grupului de acțiune locală sunt:

- să elaboreze o strategie de dezvoltare integrată pentru zonele indicate,
- să prezinte autorităților de sprijin strategia de dezvoltare aprobată,
- în cazul unei decizii pozitive, să conducă și să gestioneze procesul local de licitație pentru proiectele necesare pentru punerea în aplicare a strategiei de dezvoltare.

Un alt rol al Grupului de Acțiune Locală în dezvoltarea municipiului Miercurea Ciuc este de a participa la sistemul de cooperare între organizațiile implicate în dezvoltarea regională.

### 4.2.5. Mobilitate

#### 4.2.5.1. Transportul și parcare cu mașina

Cel mai des folosit mijloc de transport zilnic în Miercurea Ciuc este mașina personală. În prezent, este din ce în ce mai frecvent ca o familie să aibă două mașini, ceea ce sporește în mod constant congestia pe rețeaua rutieră. Traficul de tranzit prin Miercurea Ciuc este o altă problemă care trebuie rezolvată.

Pentru a îmbunătăți calitatea condițiilor de transport, sunt necesare următoarele măsuri

- Îmbunătățirea rețelei rutiere interioare a municipiului, dezvoltarea unei rețele rutiere de calitate,
- Conectarea părților izolate ale municipiului (rețeaua rutieră)
- Construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului pentru a facilita trecerea traficului de tranzit
- Dezvoltarea și operarea unui sistem digital inteligent de parcare cu plată
- Gestionarea inteligentă a traficului
- Dezvoltarea unei rețele de stații de încărcare pentru a sprijini adoptarea mașinilor electrice
- Implementarea unor sisteme de parcări cu locuri de staționare și transport la prețuri accesibile la periferia municipiului pentru a reduce impactul traficului din zona metropolitană asupra rețelei rutiere urbane,

#### 4.2.5.2 Transportul public local integrat și transportul nemotorizat integrat

Pe lângă transportul auto, în Miercurea Ciuc se pune din ce în ce mai mult accent pe transportul public și pe mersul cu bicicleta. Pentru a reduce congestia pe rețeaua rutieră și pentru a promova practici de transport ecologice, sunt necesare următoarele îmbunătățiri în aceste zone:

- Transformarea stației de autobuz de lungă distanță din zona gării într-un centru multimodal,
- Conectarea rutelor locale de autobuz, optimizarea rutelor și, dacă este necesar, desemnarea de noi rute,
- Dezvoltarea unui sistem regional de transport public,
- Achiziționarea de echipamente moderne de transport public
- Dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare,

- Dezvoltarea de noi trasee pentru bicicliști (zone periferice, situri de interes turistic, conectarea izvoarelor de vin, șoseaua de centură în jurul municipiului etc.), modernizarea traseelor de biciclete existente,
- Conectarea rețelei de biciclete,
- Construirea de spații de depozitare a bicicletelor, dezvoltarea de facilități de închiriere de biciclete.

#### 4.2.5.3. Unificarea și modernizarea serviciilor de transport de călători

Calitatea serviciilor și a informațiilor pentru pasageri este la fel de importantă în transportul de zi cu zi ca și satisfacerea nevoilor de infrastructură și de echipament. Pentru a realiza acest lucru, sunt necesare următoarele îmbunătățiri:

- Bilete inteligente: carduri reîncărcabile, SMS, aplicații mobile,
- tarifyare transparentă și orare frecvente.

#### 4.2.5.4 Îmbunătățirea rețelei pietonale

Atunci când se dezvoltă mobilitatea în municipiu, este esențial să se vorbească despre traficul pietonal. Intervențiile de dezvoltare locală au ca scop extinderea rețelei de trotuare și îmbunătățirea continuă a condițiilor pentru un trafic pietonal de calitate.

- să completeze traseele pietonale lipsă și să îmbunătățească siguranța traficului pietonal în tot municipiul,
- soluții inovatoare la trecerile de pietoni, afișaje inteligente, sisteme de informare
- semnalizarea traseelor turistice,
- coridoare verzi,
- accesibilitate
- calmarea traficului

#### 4.2.5.5 Programe de mobilitate de importanță regională

În calitate de centru al regiunii, Miercurea Ciuc are un rol important de jucat în cadrul programelor de mobilitate regională. Pe lângă punerea în aplicare a unor investiții adecvate în infrastructură, ar trebui să joace un rol în introducerea de soluții tehnologice inovatoare. Pentru a dezvolta mobilitatea regională, se propune lansarea următoarelor programe:

- crearea unei companii de transport public pentru unitățile administrative teritoriale din zona metropolitană,
- operarea unui sistem de transport public regional,
- interconectarea infrastructurală a localitatilor limitrofe Miercurea Ciuc (rețea rutieră și pistă de biciclete - Sanraieni- Jigodin- Lelicieni – Pauleni Ciuc - Soimeni - Delnita- Ciceu - Ciaracio - Csiba – Miercurea Ciuc),
- Construirea de sisteme de parcuri și transport cu autobuzul la prețuri accesibile la periferia municipiului
- Îmbunătățirea accesibilității rutiere și cu bicicleta la gările regionale,
- îmbunătățirea accesibilității la centrele școlare regionale și urbane, dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare,
- gestionarea digitală a traficului la scară metropolitană.

#### 4.2.6. Rolul REGIONAL - Zona metropolitană

Municipiul Miercurea Ciuc și împrejurimile sale reprezintă o zonă care oferă o gamă largă de oportunități pentru cooperarea între localități și pentru ca regiunea să devină o destinație atractivă. Înregistrarea Asociației De Dezvoltare Intercomunitara Zona Metropolitană Ciuc, care a fost înregistrată în prima jumătate a anului 2021, a avut drept scop găsirea de beneficii reciproce și planificarea și dezvoltarea unor programe concrete de cooperare. Se așteaptă ca strategia de dezvoltare a zonei metropolitane să includă programe detaliate de cooperare în cadrul cărora localitățile din regiune intenționează să acționeze în comun. Prezentul document strategic, după ce descrie principalele programe de dezvoltare ale municipalităților din zona metropolitană, conține o serie de propuneri de programe de dezvoltare la scară regională.

#### *4.2.6.1 Programe majore de dezvoltare pentru localitatile din zona metropolitană*

Unul dintre elementele cheie ale cooperării și planificării comune între municipalitățile din zona metropolitană este cunoașterea reciprocă a documentelor strategice care alcătuiesc sistemul de programe de dezvoltare la scară metropolitană. Corelarea programelor de dezvoltare locală, amplificarea efectelor pozitive pe care acestea le generează, precum și elaborarea și punerea în aplicare a unor concepte de dezvoltare pentru întreaga regiune pot constitui baza unei cooperări durabile.

Pe baza unei sinteze a programelor de dezvoltare locală și a viziunilor de dezvoltare ale localitatilor din regiune, următoarele domenii se numără printre prioritățile din zona metropolitană:

##### *4.2.6.1.1. Reglementarea relațiilor patrimoniale*

Un număr semnificativ de programe de dezvoltare locală se bazează pe activități legate de regularizarea proprietății. Acest proces, care se desfășoară de mulți ani, este încă inclus în obiectivele de dezvoltare locală.

##### *4.2.6.1.2. Asfaltarea rețelei de drumuri din comune*

Principalul obiectiv al investițiilor în dezvoltarea rețelei de drumuri în zonele rurale este creșterea continuă a suprafeței asfaltate a rețelei de drumuri rurale. Scopul este de a îmbunătăți calitatea vieții în zonele rurale, de a îmbunătăți mobilitatea în cadrul așezărilor și de a facilita accesul la destinațiile turistice.

##### *4.2.6.1.3. Drumuri de câmp/pădure*

Programul de reabilitare a drumurilor de câmp este în primul rând complementar cu îmbunătățirile legate de producția agricolă, dar în multe cazuri acestea sunt legate și de mobilitatea între așezări. Reabilitarea drumurilor forestiere este un element cheie al programelor de turism și silvicultură.

##### *4.2.6.1.4. Crearea de variante de ocolire*

Creșterea constantă a volumului de trafic care tranzitează comunele din zona metropolitană și îmbunătățirea mobilității în interiorul zonei au făcut din construcția de centuri ocolitoare o prioritate pentru un număr tot mai mare de comune. În unele cazuri, acesta va fi un proiect comun între mai multe localități, ținând cont de rentabilitatea și funcționalitatea planurilor. Construcția variantelor de ocolire are, de asemenea, un impact semnificativ asupra îmbunătățirii siguranței transportului în interiorul municipiului.

##### *4.2.6.1.5. Extinderea rețelei de drumuri*

În paralel cu programul de asfaltare a rețelei de drumuri, multe comune au acordat prioritate și extinderii rețelei de trotuare. Aceste intervenții implică în principal construcția de trotuare de-a lungul drumurilor principale care traversează localitățile și sunt, de asemenea, incluse în programele de reabilitare a străzilor, acolo unde lățimea secțiunii de drum permite acest lucru.

##### *4.2.6.1.6. Extinderea rețelelor de apă curentă și de canalizare*

Extinderea continuă a rețelelor de apă și canalizare face parte din strategia de dezvoltare a tuturor localitatilor din regiune. În zona metropolitană, acest tip de investiții necesită adesea cooperare intercomunală, planificare și implementare comune.

##### *4.2.6.1.7. Dezvoltarea rețelelor de gaze naturale*

Pentru multe localități din zona metropolitană, dezvoltarea rețelelor de gaze la nivel local va reprezenta un pas important. Lemnul de foc este încă principala resursă de încălzire, iar scopul este de a utiliza o metodă mai ecologică, mai eficientă și mai economică pentru încălzirea gospodăriilor și a clădirilor administrative și pentru efectuarea lucrărilor casnice.

##### *4.2.6.1.8. Rețeaua de energie electrică*

Propunerile de îmbunătățire a rețelei electrice fac parte integrantă din strategiile de dezvoltare locală. Sunt prezentate trei linii principale de propuneri: extinderea rețelei, creșterea capacității și înlocuirea sistemelor învechite. În același timp, un element important este reprezentat de apariția unor programe bazate pe utilizarea surselor de energie regenerabilă și pe conversia energiei.

#### *4.2.6.1.9. Iluminat public*

Propunerile privind iluminatul stradal nu ar trebui să fie lăsate în afara îmbunătățirii infrastructurii de bază. Pe lângă programele de modernizare a sistemelor existente, vor exista intervenții care vizează extinderea continuă a sistemului de iluminat public.

#### *4.2.6.1.10. Măsuri de protecție împotriva inundațiilor*

Măsurile de protecție împotriva inundațiilor din zona metropolitană sunt, în multe cazuri, un program comun care implică mai multe localități. Pe lângă diversele diguri de protecție împotriva inundațiilor, există, de asemenea, întreținerea și consolidarea albiei râurilor și rezolvarea problemelor legate de scurgerea apelor pluviale.

#### *4.2.6.1.11. Exploatarea rețelei regionale de autobuze, construirea/modernizarea stațiilor de autobuz*

Funcționarea coordonată a unui sistem regional de transport public care să răspundă nevoilor de mobilitate rurală este un obiectiv strategic important pentru dezvoltarea mobilității regionale în zona metropolitană. Reducerea la minimum a impactului asupra mediului este un aspect important al achizițiilor de autobuze. Un element al bune funcționări a rețelei regionale de autobuze este construirea de stații de autobuz în localitățile din zona metropolitană și/sau reabilitarea și modernizarea stațiilor de autobuze existente, precum și instalarea de afișaje digitale ale orarelor.

#### *4.2.6.1.12. Rețeaua de autobuze școlare*

Funcționarea rețelei de autobuze școlare este, de asemenea, legată de problemele de mobilitate din zonă și de îmbunătățirea accesibilității la unitățile de învățământ. În plus, o rețea de autobuze școlare gestionată în mod eficient joacă, de asemenea, un rol important în implementarea practică a programelor din afara instituțiilor de învățământ, dar strâns legate de activitățile educaționale.

#### *4.2.6.1.14. Exploatarea oportunităților turistice locale*

Localitățile din zona metropolitană dispun de o serie de atracții culturale, naturale și turistice care constituie baza pentru dezvoltarea și programele turistice locale. Calea de urmat este îmbunătățirea accesibilității, îmbunătățirea stării acestor active și integrarea lor în pachete complexe de servicii turistice. Creșterea numărului de înnoptări este, de asemenea, un obiectiv important.

#### *4.2.6.1.15. Promovarea, diversificarea și comercializarea activităților agricole*

În localitățile din zona metropolitană, concentrația scăzută de terenuri reprezintă încă o sursă de venit pentru multe familii, într-o măsură mai mare sau mai mică. Pe lângă diversificarea activităților agricole, intervențiile de dezvoltare pentru comercializarea culturilor reprezintă un obiectiv strategic important, la fel ca și sprijinul pentru inovarea agricolă.

#### *4.2.6.1.16. Centre culturale comunitare*

Înființarea, funcționarea, reabilitarea și dotarea centrelor culturale comunitare sunt esențiale pentru funcționarea vieții culturale locale. Centrele culturale comunitare oferă un loc de desfășurare pentru o gamă largă de evenimente locale și sprijină în mod semnificativ activitatea ONG-urilor locale.

#### *4.2.6.1.17. Incluziunea comunitară și integrarea persoanelor care trăiesc în sărăcie extremă*

În cazul comunelor din zona metropolitană, integrarea grupurilor marginalizate din punct de vedere social și derularea de programe de incluziune comunitară fac, de asemenea, parte din strategiile de dezvoltare locală. În multe cazuri, este nevoie, de asemenea, de dezvoltarea unui cadru instituțional și a unei infrastructuri pentru astfel de servicii.

#### *4.2.6.1.18. Clinici medicale, programe de prevenire*

Îmbunătățirea facilităților clinicilor medicale și furnizarea de servicii medicale de bază este esențială pentru fiecare localitate. În timp ce se așteaptă ca îmbunătățirile legate de mobilitatea spațială să sporească accesibilitatea serviciilor de sănătate în Miercurea Ciuc, prioritatea rămâne și îmbunătățirea facilităților clinicilor medicale locale, a programelor de promovare a sănătății și de prevenire. Serviciile veterinare se află într-o situație similară.

#### *4.2.6.1.19. Infrastructură + programe sportive*

Strategiile de dezvoltare locală ale localitatilor din zona metropolitană includ programe de sprijinire a infrastructurii sportive și a activităților cluburilor sportive locale. Majoritatea planurilor de dezvoltare actuale vizează extinderea infrastructurii sportive existente și sprijinirea activităților cluburilor sportive care funcționează la nivel local.

#### *4.2.6.1.20. Sprijin pentru organizațiile societății civile*

Activitatea ONG-urilor active în zonă contribuie în mod semnificativ la funcționarea și dezvoltarea vieții comunitare și culturale. Activitățile acestor organizații, care colaborează îndeaproape cu instituțiile locale, depășesc adesea granițele localitatilor. Activitățile lor se concentrează în principal pe organizarea de evenimente culturale locale, conservarea tradițiilor și protecția mediului. Pompierii voluntari sunt actori importanți în cadrul organizațiilor societății civile locale.

#### *4.2.6.2. Dezvoltarea mobilității regionale*

Datorită poziției sale urbane și centrale, Miercurea Ciuc are un rol cheie în dezvoltarea mobilității regionale. Întărirea legăturii dintre mediul urban și cel rural, deplasările regionale regulate, utilizarea mai eficientă a serviciilor urbane sunt toți factorii care justifică acest lucru.

Următoarele programe de dezvoltare prezintă un potențial realist de cooperare:

- Coordonarea și, acolo unde este necesar, dezvoltarea în comun a sistemelor regionale de transport public (servicii de autobuz, transport feroviar regional),
- Conectarea zonei metropolitane la rețeaua rutieră și la rețeaua de piste de biciclete, est-vest/nord-sud
- Înființarea unui operator de transport public pentru zona metropolitană,
- Conectarea stațiilor de cale ferată din zonă la rețeaua rutieră și de biciclete
- Furnizarea de servicii de parcuri și transport pentru navetiștii care fac naveta de la mediul rural la cel urban,
- Introducerea unui sistem digital de management al transportului (e-ticketing, e-parking, monitorizarea traficului)
- Îmbunătățirea accesului la școlile din centrul județului și zona metropolitană, program de transport școlar

#### *4.2.6.3. Dezvoltarea turismului regional*

Oferirea de produse turistice regionale într-un singur sistem oferă un potențial de exploatare mult mai mare decât prezentarea lor separată. Ca destinație turistică, zona poate oferi astfel o destinație turistică realistă pentru un public mai larg și mai divers și poate contribui în mod eficient la o creștere măsurabilă a numărului de nopți petrecute în zonă. Orientările de dezvoltare turistică pentru zona metropolitană sunt următoarele:

- Coordonarea ofertei turistice regionale,
- Promovarea regiunii ca destinație turistică,
- Promovarea în comun a potențialului turistic al regiunii,
- Dezvoltarea de itinerarii turistice tematice care să implice cât mai multe municipalități din regiune,

- Digitalizarea și prezentarea informațiilor turistice într-un singur sistem,
- Să integreze informațiile turistice din regiune într-o aplicație comună,
- Planificarea în comun a dezvoltărilor legate de turism.

#### 4.2.6.4. Cooperarea economică

Cooperarea dintre localități în acest domeniu este importantă pentru dezvoltarea economică a zonei metropolitane. Sistemele de cooperare care au fost create în ultimii ani sunt de o importanță capitală, deoarece acestea produc deja rezultate tangibile. În același timp, este important să se sprijine întreprinderile de cooperare la scară mică, care vor constitui baza unor acțiuni comune viitoare.

- Căutarea oportunităților de cooperare economică inter-municipală și lansarea de proiecte comune,
- Organizarea periodică de târguri locale pentru micii producători,
- Pregătirea unei hărți regionale a pieței muncii,
- Organizarea de programe de formare, de educație a adulților și de reconversie profesională în funcție de nevoile regionale.

#### 4.2.6.5. Servicii regionale

Datorită mărimii sale și funcției sale administrative (centru județean), Miercurea Ciuc oferă o cantitate semnificativă de servicii nu numai populației urbane, ci și celei rurale. Eficacitatea și eficiența acestor servicii pot fi sporite dacă se atinge un nivel de conștientizare și accesibilitate a serviciilor. Eficacitatea acestui proces este importantă atât pentru zonele urbane, cât și pentru cele rurale. Pentru a crește impactul serviciilor oferite de municipiu asupra regiunii, ar trebui să se pună în aplicare următoarele:

- Elaborarea unei hărți a serviciilor pentru municipiu/regiune ușor de utilizat (digitală, aplicație),
- Coordonarea evenimentelor culturale și sportive din zonă, dezvoltarea și promovarea unui portofoliu comun de oferte.
- Tur regional al serviciilor/programele culturale (programele culturale ar trebui să ajungă în cât mai multe municipalități),
- Pregătirea unui calendar regional de evenimente culturale,
- Creșterea accesibilității regionale a serviciilor sociale urbane,
- Organizarea de evenimente sportive regionale.



## SECȚIUNEA 5: PORTOFOLIUL DE PROIECTE

### 5.1. Lista completă a proiectelor pe baza politicilor și programelor elaborate

Nr.	Denumire proiect	Programe					
		1. Calitatea vieții și bunăstarea socială (infrastructură, utilități - social, educație, cultură, sport)	2. Competitivitate: dezvoltare economică, incubare, digitalizare, turism	3. Programul "Miercurea Ciuc Verde" (protecția mediului, zone verzi, proximitatea naturii, recreere)	4. Dezvoltarea comunitară, culturală și socială	5. Mobilitate Urbană Durabilă	6. Rolul REGIONAL - Zona metropolitană
1.	Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea-Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete	x		x		x	x
2.	Reabilitarea pistelor de biciclete existente în oraș	x		x		x	
3.	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Sanraieni: parcări ("park & ride")	x				x	x
4.	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona Nord, Ciceu: parcări ("park & ride")	x				x	x
5.	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Fitod: parcări ("park & ride")	x				x	x

6.	Dezvoltare infrastructura de mobilitate nemotorizata și creșterea siguranței în zona caii ferate	x				x	
7.	Achiziționare autobuze noi ecologice			x		x	x
8.	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: tinovul Lunca mare			x			
9.	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: zona Șuta,		x	x			
10.	Reabilitarea parcului pentru Tineret			x			
11.	Reabilitarea zonei din jurul Castelului Mikó	x	x	x	x		
12.	Reabilitarea clădirii Primăriei Municipiului Miercurea cu acces neîngrădit	x		x			
13.	Reabilitare clădire din strada Petőfi Sándor, nr. 38 - monument istoric Reduta/Vigadó	x		x			
14.	Reabilitarea Centralei Termice din str. Pieții			x	x		
15.	Extinderea sistemului de canalizare menajeră în zona Ciba din Miercurea Ciuc	x					
16.	Amenajare curte, cale de acces și parcări la licee tehnologice din Miercurea-Ciuc între străzile Toplița și Progresului	x		x			
17.	Investiții de eficiența energetică în clădiri publice BankPost	x		x			
18.	Reabilitarea Centralei termice din str. Inimii - cu destinație în sala de judo și funcțiuni anexe	x		x			
19.	Reabilitarea și extinderea clădirii Teatrului Municipal Csiki Játékszin		x	x	x		
20.	Reabilitarea energetică și modernizarea Casei de cultură a Sindicatelor "SZAKSZHÁZ"		x	x	x		

21.	Elaborarea planurilor de urbanism și zonare (PUG-uri, PUZ-uri)	x	x	x	x	x	x
22.	Conectarea cartierelor, extinderea și renovarea rețelei de drumuri	x				x	
23.	Conectarea zonelor rezidențiale periferice a municipiului cu piste de biciclete (Jigodin Băi, Cioboteni, Zona Szécseny, Zona Toplița, Ciba)	x				x	
24.	Construirea de noi trotuare	x				x	
25.	Reabilitarea trotuarelor existente	x				x	
26.	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul din jurul străzii Revoluției din Decembrie	x		x		x	
27.	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul pictor Nagy István	x		x		x	
28.	Construcția și gestionarea locuințelor sociale	x					
29.	Construirea de locuințe pentru tineri	x					
30.	Extinderea zonelor rezidențiale existente, crearea de noi zone rezidențiale.	x					
31.	Dezvoltarea unei noi piețe agroalimentare	x					
32.	Reabilitarea strand din Jigodin Băi - wellness	x	x				
33.	Reabilitare strand din Cartierul Patinoar - accent pe familii	x	x				
34.	Reabilitarea strandului municipal "Szeredai" - accent pe activități sportive în aer liber	x	x				
35.	Dezvoltarea utilităților (rețea de apă, rețea de canalizare, canalizare pluvială, renovarea și extinderea iluminatului public, rețea electrică, reabilitarea secțiunilor de drum) la str. Zorilor, str. Salcâm, str. Fabricii, Str. Tanorok, străzile din zona rezidențială Szécseny, străzile din zona rezidențială Ciba	x		x			

36.	Poarta Municipiului	x	x				
37.	Îmbunătățirea infrastructurii din Harghita Băi	x	x				x
38.	Construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete pe următoarele străzi și zone: strada Zorilor, strada Salcâm, strada Fabricii, strada Tanorok și împrejurimile acesteia, străzile din zona rezidențială Szécseny, străzile din zona rezidențială Ciba	x					
39.	Extinderea rețelei de apă curentă/apă uzată/apă menajeră/apă uzată spre zona Taploca	x					
40.	Îmbunătățirea iluminatului stradal	x		x			
41.	Extinderea rețelei de gaze naturale (Szécseny, Ciba, Cioboteni)	x					
42.	Extinderea rețelei de energie electrică	x					
43.	Reabilitarea centrului social situat pe Aleea Copiilor nr. 9	x			x		
44.	Construirea unui centru de criză - multifuncțional	x			x		
45.	Construcția/amenajarea unui centru rezidențial destinat victimelor violenței domestice	x			x		
46.	Înființarea unui centru rezidențial destinate persoanele fără adăpost	x			x		
47.	Înființarea unui centru de tranzit (centru rezidențial)	x			x		
48.	Înființarea unui Centru de tip Respiro pentru Persoane adulte cu dizabilități	x			x		
49.	Construirea unui centru comunitar integrat	x			x		
50.	Construirea unui centru de zi pentru copii cu dizabilități	x			x		

51.	Construirea unui centru de zi pentru acordarea serviciilor sociale comunitare în așezările informale	x			x		
52.	Campusul alternativ	x			x		
53.	Construcție școli	x					
54.	Construcție creșe	x					
55.	Reabilitarea unităților de învățământ (Școala primară Attila József, Școala primară Sándor Petőfi, Școala primară Imre Nagy, Liceul de Arte István Nagy, Colegiul Național Octavian Goga, Școala primară Liviu Rebreanu, Școala primară János Xántusz, Școala profesională secundară József Venczel, Școala profesională secundară Kós Károly, Școala profesională secundară Johannes Kájoni)	x					
56.	Îmbunătățirea echipamentelor IT în instituțiile de învățământ	x					
57.	Dezvoltarea școlilor profesionale	x	x				
58.	Dezvoltarea și promovarea serviciilor de tip Afterschool	x					
59.	Îmbunătățirea condițiilor serviciilor de sănătate în instituțiile de învățământ	x					
60.	Dezvoltarea și operarea unei rețele urbane de autobuze școlare	x				x	
61.	Integrarea structurilor educaționale de nivel universitar	x					
62.	Dezvoltarea unei baze de formare profesională la scară urbană	x					
63.	Crearea de galerii de artă	x			x		
64.	Crearea și funcționarea unei galerii mobile Art-Box	x			x		
65.	Dezvoltarea de noi evenimente culturale și gestionarea programelor culturale consacrate	x			x		
66.	Crearea de spații de concerte în aer liber	x			x		

67.	Dezvoltarea serviciilor de promovare a sănătății	x					
68.	Construcția de piste de alergare în aer liber, parcuri de fitness, piste de biciclete și terenuri de sport multifuncționale	x					
69.	Sprijin pentru sporturile de competiție	x	x				
70.	Construirea unei săli de sport multifuncționale	x					
71.	Crearea unei piste de curse pentru sporturi cu motor și motociclete, capabilă să găzduiască competiții internaționale	x	x				
72.	Crearea unei piste de atletism	x					
73.	Îmbunătățirea accesibilității la pârtiile de schi și îmbunătățirea parcurilor care deserveșc pârtiile de schi	x	x				
74.	Crearea unui parc industrial		x				
75.	Crearea unui Incubator industrial și centru de formare profesională		x				
76.	Crearea unui Birou comunitar sau de coworking		x				
77.	Dezvoltarea Centrului INNOKULT		x		x		
78.	Program de sprijin profesional pentru întreprinderile din oraș		x				
79.	Cartografierea pieței muncii și strategia locală de ocupare a forței de muncă		x				
80.	Șumuleu-Ciuc, ca destinație turistică prioritară (îmbunătățirea accesibilității șei Șumuleu, contruirea unui nou punct de observare, panouri informative, soluții digitale)		x				
81.	Diversificarea tipurilor de cazare turistică		x				
82.	Planificarea și dezvoltarea traseelor turistice în oraș		x				
83.	Programul de extindere a facilităților de divertisment		x				

84.	Construcția de puncte de observare		x				
85.	Marketingul turistic		x				
86.	Dezvoltarea serviciilor de turism de sănătate în stațiunea Harghita Băi		x				
87.	Program de colectare selectivă a deșeurilor			x			
88.	Reabilitarea termică a clădirilor de locuit (a blocurilor)			x			
89.	Eficiențizarea energetică a clădirilor publice			x			
90.	Îmbunătățirea eficienței energetice a locuințelor familiale			x			
91.	Rețea de stații de încărcare urbane			x			
92.	Modernizarea sistemului de încălzire urbană			x			
93.	Creșterea gradului de conștientizare a populației în ceea ce privește mediul înconjurător			x			
94.	Programul de promovare a voluntariatului				x		
95.	Programul de bugetare participativă				x		
96.	Sprijin pentru cultura muzicală				x		
97.	Programe de prevenire în domeniul sănătății				x		
98.	Crearea de întreprinderi sociale				x		
99.	Construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului pentru a facilita trecerea traficului de tranzit					x	
100.	Dezvoltarea și operarea unui sistem digital inteligent de parcare cu plată					x	
101.	Transformarea stației de autobuz de lungă distanță din zona gării într-un centru multimodal,					x	
102.	Dezvoltarea unui sistem regional de transport public					x	x

103.	Construirea de spații de depozitare a bicicletelor, dezvoltarea de facilități de închiriere de biciclete	x	x			x	
104.	Îmbunătățirea accesibilității rutiere și cu bicicleta la gările regionale,	x				x	x
105.	Îmbunătățirea accesibilității la centrele școlare regionale, dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare regionale					x	x
106.	Asfaltarea rețelei de drumuri din comune - nivel metropolitan					x	x
107.	Reabilitare drumuri de câmp/pădure - nivel metropolitan					x	x
108.	Crearea de variante de ocolitoare - nivel metropolitan					x	x
109.	Extinderea rețelei de drumuri - nivel metropolitan					x	x
110.	Extinderea rețelelor de apă curentă și de canalizare - nivel metropolitan						x
111.	Dezvoltarea rețelelor de gaze naturale - nivel metropolitan						x
112.	Extinderea rețelei de energie electrică - nivel metropolitan						x
113.	Îmbunătățire iluminat public - nivel metropolitan			x			x
114.	Construirea/modernizarea stațiilor de autobuz - nivel metropolitan					x	x
115.	Conectarea zonei metropolitane la rețeaua rutieră și la rețeaua de piste de biciclete, est-vest/nord-sud					x	x
116.	Promovarea, diversificarea și comercializarea activităților agricole - nivel metropolitan		x				x
117.	Reabilitarea și dotarea centrelor culturale comunitare				x		x
118.	Incluziunea comunitară și integrarea persoanelor care trăiesc în sărăcie extremă				x		x



119.	Îmbunătățirea facilităților clinicilor medicale - nivel metropolitan				x		x
120.	Programe de promovare a sănătății și de prevenire - nivel metropolitan				x		x
121.	Extinderea infrastructurii sportive existente - nivel metropolitan						x
122.	Sprijinirea activităților cluburilor sportive - nivel metropolitan						x
123.	Sprijinirea activităților organizațiile societății civile - nivel metropolitan				x		x
124.	Conectarea stațiilor de cale ferată din zonă la rețeaua rutieră și de biciclete					x	x
125.	Introducerea unui sistem digital de management al transportului (e-ticketing, e-parking, monitorizarea traficului)					x	x
126.	Promovarea regiunii ca destinație turistică,		x				x
127.	Promovarea în comun a potențialului turistic al regiunii,		x				x
128.	Dezvoltarea de itinerarii turistice tematice care să implice cât mai multe localități din regiune,		x				x
129.	Digitalizarea și prezentarea informațiilor turistice într-un singur sistem,		x				x
130.	Integrarea informațiilor turistice din regiune într-o aplicație comună,		x				x
131.	Organizarea periodică de târguri locale pentru micii producători		x				x
132.	Pregătirea unei hărți regionale a pieței muncii		x				x
133.	Organizarea de programe de formare, de educație a adulților și de reconversie profesională în funcție de nevoile regionale		x				x
134.	Elaborarea unei hărți a serviciilor pentru municipiu/regiune ușor de utilizat (digitală, aplicație)		x				x

135.	Dezvoltarea și promovarea unui portofoliu comun de oferte (cultural, sportiv)				x		x
------	---	--	--	--	---	--	---

## 5.2. Mecanismul de priorizare

Metodologia de priorizare cuprinde două etape:

- Etapa 1 – pregătirea unei liste care include proiecte cu o valoare estimată de cel puțin dublul bugetului de investiții
- Etapa 2 – priorizarea proiectelor prin folosirea diferite criterii enumerate mai jos.

La stabilirea ordinii de prioritate a proiectelor selectate au fost luate în considerare următoarele criterii:

1. Criteriul Gradul de maturitate a ideii de proiect;
2. Criteriul Contribuția proiectului la obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen;
3. Criteriul Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte proiecte;
4. Criteriul Corelația cu opiniile publicului.

În cazul proiectelor având ca obiectiv specific Mobilitate urbană durabilă am introdus Criteriul Calmarea traficului și siguranța rutieră. În cazul proiectelor având ca obiectiv specific O regiune mai atractivă – Regenerare urbană am introdus Criteriul Funcționalitate. În cazul proiectelor având ca obiectiv specific Infrastructura verde am introdus Criteriul Situația proprietății verzi reabilitate. Criteriile enumerate sunt de altfel în tabelele de mai jos.

<b>1. Criteriul Gradul de maturitate a ideii de proiect</b>		Maxim 25 puncte
<b>A.</b>	<b>Faze de elaborare a proiectului</b>	Maxim 15 puncte
A.1	Proiectul se află la faza de idee.	0 puncte
A.2	Există elaborat Caiet de Sarcini /Temă de proiect pentru DALI/ Studiu de fezabilitate	5 puncte
A.3	Proiectul se află la faza Documentatiei de Avizare a Lucrărilor de Intervenții/Studiu de Fezabilitate/Studiu de Oportunitate/ A fost lansată procedura de achiziție publică pentru SF/DALI	10 puncte
A.4	Proiectul se află la faza Proiect Tehnic /Autorizație de Construire, Obținere Avize	15 puncte
<b>B.</b>	<b>Constrângeri pentru realizarea proiectului</b>	Maxim 10 puncte
B.1.	Există constrângeri tehnice, juridice, administrative sau de altă natură pentru realizarea proiectului, care nu sunt preconizate a fi depășite în termen util	0 puncte

B.2	Nu există constrângeri tehnice, juridice, administrative sau de altă natură pentru realizarea proiectului	10 puncte
-----	---	-----------

<i>2. Criteriul Contribuția proiectului la obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen.</i>		Maxim 10 puncte
4.1.	Prin măsurile/acțiunile propuse proiectul contribuie la cel puțin 1 dintre obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen.	5 puncte
4.2.	Prin măsurile/acțiunile propuse proiectul contribuie la cel puțin 2 dintre obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen.	7 puncte
4.3.	Prin măsurile/acțiunile propuse proiectul contribuie la toate obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen.	10 puncte

<i>3. Criteriul Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte proiecte</i>		Maxim 25 puncte
5.1.	Kisléptékben járul hozzá más projektek eredményességéhez.	5 puncte
5.2.	Nagymértékben hozzájárul más projektek sikerességéhez.	15 puncte
5.3.	A projekt megvalósítása nélkül a kapcsolódó projektek kivitelezése nem lehetséges.	25 puncte

<i>4. Criteriul Corelația cu opiniile publicului</i>		Maxim 15 puncte
1.1	Citată de 100-250 de ori de către public ca o problemă/resursă pentru dezvoltare	5 puncte
1.2.	Citată de 250-500 de ori de către public ca o problemă/resursă pentru dezvoltare	10 puncte
1.3.	Citată de public ca o problemă/resursă pentru dezvoltare de peste 500 de ori	15 puncte

<i>5. Criteriul Calmarea traficului și siguranța rutieră (Mobilitate urbană)</i>		Maxim 25 puncte
1.1.	Proiectul va contribui la o reducere a volumului de trafic.	5 puncte
1.2.	Proiectul va contribui la reducerea congestiunii traficului și la creșterea siguranței traficului.	15 puncte
1.3.	Proiectul va contribui la reducerea congestiei traficului și la creșterea siguranței traficului și la crearea de noi trotuare și/sau piste pentru bicicliști.	25 puncte

<i>5. Criteriul Situația proprietății (Infrastructura verde)</i>		Maxim 25 puncte
1.1.	Proprietatea zonei afectate de proiect este neclară	5 puncte
1.2.	Zona/zonile afectate de proiect nu sunt în proprietatea municipiului, dar proprietatea este clară.	15 puncte
1.3.	Zona afectată de proiect este în proprietatea Primăriei.	25 puncte

<i>5. Criteriul Funcționalitate (Regenerare Urbană)</i>		Maxim 25 puncte
1.1.	Odată ce proiectul este finalizat, clădirea/spațiul va avea o funcție neprevăzută.	5 puncte
1.2.	După finalizarea proiectului, clădirea/spațiul va continua să funcționeze așa cum a funcționat până acum.	15 puncte
1.3.	Odată ce proiectul este finalizat, clădirea/spațiul va avea o funcție complet nouă, deoarece nu mai are capacitatea sau are doar o capacitate limitată de a-și îndeplini funcția actuală.	25 puncte

Pe baza criteriilor descrise mai sus, punctajul proiectelor prioritare este următorul:

<b>Proiecte prioritare – Regenerare Urbană</b>	<b>Criteriul 1</b>	<b>Criteriul 2</b>	<b>Criteriul 3</b>	<b>Criteriul 4</b>	<b>Criteriul 5</b>	<b>Total</b>
Punctaj	Max.25 puncte	Max.10 puncte	Max.25 puncte	Max.15 puncte	Max.25 puncte	Max. 100 puncte
1. Reabilitarea Centralei Termice din str. Pieții	5	10	25	5	25	70
2. Reabilitarea Centralei termice din str. Inimii - cu destinație în sala de judo și funcțiuni anexe	5	10	25	5	25	70
3. Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul pictor Nagy István	10	10	15	5	15	55
4. Amenajarea împrejurimii statuii Gál Sándor	10	10	15	5	15	55
5. Reabilitare clădire din strada Petőfi Sándor, nr. 38 - monument istoric Vigadó	15	10	5	25	5	60
6. Reabilitarea energetică și modernizarea Casei de cultură a Sindicatelor "SZAKSZHÁZ"	5	10	15	5	25	55
7. Amenajare curte, cale de acces și parcări la licee tehnologice din Miercurea-Ciuc între străzile Toplița și Progresului	5	10	5	5	15	40

<b>Proiecte prioritare – Mobilitate Urbană</b>	Criteriul 1	Criteriul 2	Criteriul 3	Criteriul 4	Criteriul 5	Total
Punctaj	Max.25 puncte	Max.10 puncte	Max.25 puncte	Max.15 puncte	Max.25 puncte	Max. 100 puncte
1. Dezvoltare infrastructura de mobilitate nemotorizata și creșterea siguranței în zona caii ferate	15	10	25	15	25	90
2. Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona metropolitană a municipiului Miercurea-Ciuc	0	10	25	15	15	65
3. Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona Nord, Ciceu: parcări ("park & ride")	0	10	15	15	15	55
4. Dezvoltarea infrastructurii de trafic Fitod: parcări ("park & ride")	0	10	15	15	15	55
5. Dezvoltarea infrastructurii de trafic Sanraieni: parcări ("park & ride")	0	10	15	15	15	55
6. Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea-Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete	0	10	5	15	25	55

Proiecte prioritare – Infrastructură verde	Criteriul 1	Criteriul 2	Criteriul 3	Criteriul 4	Criteriul 5	Total
Punctaj	Max.25 puncte	Max.10 puncte	Max.25 puncte	Max.15 puncte	Max.25 puncte	Max. 100 puncte
1. Reabilitarea parcului Tineret	0	10	25	15	25	75
2. Reabilitarea zonei din jurul Castelului Mikó	5	10	15	15	25	70
3. Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: zona Șuta	0	10	15	15	15	55
4. Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: tinovul Lunca Mare	0	10	15	5	15	45

### 5.3. Lista de proiecte prioritare și sursele de finanțare

Nr.	Denumire proiect	Buget aproximativ (Euro)	Potențiale surse de finanțare
1	Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea-Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete	15,000,000.00	POR axa 4.
2	Asigurarea infrastructurii pentru biciclete în vederea facilitării transportului verde în Municipiul Miercurea-Ciuc - Reabilitarea/construirea pistelor de biciclete în oraș	1,500,000.00	PNRR, C10 I1.4
3	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Sanraieni: parcări ("park & ride")	3,000,000.00	POR axa 4.
4	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona Nord, Ciceu: parcări ("park & ride")	5,000,000.00	POR axa 4.
5	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Fitod: parcări ("park & ride")	3,000,000.00	POR axa 4.
6	Dezvoltare infrastructura de mobilitate nemotorizata și creșterea siguranței în zona caii ferate	5,000,000.00	POR axa 4.
7	Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona metropolitană a municipiului Miercurea-Ciuc	6,000,000.00	POR axa 4.
8	Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona periurbană a municipiului Miercurea-Ciuc	5,900,000.00	PNRR, C10
9	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: tinovul Lunca mare	6,000,000.00	POR axa 3.

10	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: zona Șuta,	6,000,000.00	POR axa 3.
11	Reabilitarea parcului pentru Tineret	3,000,000.00	POR axa 3.
12	Reabilitarea zonei din jurul Castelului Mikó	10,000,000.00	POR axa 3.
13	Reabilitarea exterioară a clădirii Primăriei Municipiului Miercurea-Ciuc	5,500,000.00	PNRR, C5
14	Reabilitare clădire din strada Petőfi Sándor, nr. 38 - monument istoric Reduta/Vigadó	7,000,000.00	POR axa 8.
15	Reabilitarea Centralei Termice din str. Pieții	1,500,000.00	POR axa 8.
16	Extinderea sistemului de canalizare menajeră în zona Ciba din Miercurea Ciuc	2,000,000.00	CNI
17	Amenajare curte, cale de acces și parcări la licee tehnologice din Miercurea-Ciuc între străzile Toplița și Progresului	4,000,000.00	POR axa 8.
18	Reabilitarea clădirii Primăriei din str. Mihail Sadoveanu nr.4	2,150,000.00	PNRR, C5
19	Reabilitarea Centralei termice din str. Inimii - cu destinație în sala de judo și funcțiuni anexe	4,000,000.00	POR axa 8.
20	Amenajarea împrejurimii statuii Gál Sándor	1,300,000.00	POR axa 8.
21	Construire pavilion în parcul central	160,000.00	Local
22	Reabilitare și extindere/mansardare Casă de cultură municipală (Csiki Játékszin)	1,900,000.00	PNRR, C5
23	Reabilitarea energetică și modernizarea Casei de cultură a Sindicatelor "SZAKSZHÁZ"	12,500,000.00	POR axa 8.
24	Elaborarea/actualizarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană în Municipiul Miercurea-Ciuc	2,451,000.00	PNRR, C10
25	Conectarea cartierelor, extinderea și renovarea rețelei de drumuri	10,000,000.00	Local
26	Conectarea zonelor rezidențiale periferice a municipiului cu piste de biciclete (Jigodin Băi, Cioboteni, Zona Szécseny, Zona Toplița, Ciba)	7,500,000.00	Local
27	Construirea de noi trotuare	2,000,000.00	Local
28	Reabilitarea trotuarelor existente	3,000,000.00	Local
29	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul din jurul străzii Revoluției din Decembrie	5,000,000.00	Local
30	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul pictor Nagy István	4,000,000.00	POR axa 8.
31	Renovarea energetică pentru clădiri rezidențiale multifamiliale din Municipiul Miercurea Ciuc, str. Gál Sándor nr. 2-4.	300,000.00	PNRR, C5
32	Creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale multifamiliale din Municipiul Miercurea-Ciuc – 2 blocuri (Revoluției din Decembrie 34/A, Narciselor 1)	2,150,000.00	PNRR, C5
33	Amenajare spații publice Aleea Avântului nr. 7	440,000.00	Local
34	Construcția și gestionarea locuințelor sociale	10,000,000.00	Buget de stat
35	Construirea de locuințe nZEB plus pentru tineri din municipiul Miercurea-Ciuc	800,000.00	PNRR, C10
36	Dezvoltarea unei noi piețe agroalimentare	5,000,000.00	Local
37	Reabilitarea strand din Jigodin Băi - wellness	10,000,000.00	PPP
38	Reabilitare strand din Cartierul Patinoar - accent pe familii	5,000,000.00	PPP
39	Reabilitarea strandului municipal "Szeredai" - accent pe activități sportive în aer liber	5,000,000.00	PPP
40	Dezvoltarea utilităților (canalizare pluvială, renovarea și extinderea iluminatului public) la str. Zorilor, str. Salcâm, str. Fabricii.	1,400,000.00	Local



41	Dezvoltarea utilităților (rețea de apă, rețea de canalizare, canalizare pluvială, renovarea și extinderea iluminatului public, rețea electrică) la Str. Tanorok.	700,000.00	Local
42	Dezvoltarea utilităților (rețea de apă, rețea de canalizare, canalizare pluvială, renovarea și extinderea iluminatului public, rețea electrică) la străzile din zona rezidențială Szécseny.	2,000,000.00	Local
43	Dezvoltarea utilităților (rețea de apă, rețea de canalizare, canalizare pluvială, renovarea și extinderea iluminatului public, rețea electrică) la străzile din zona rezidențială Ciba.	2,000,000.00	Local
44	Poarta Municipiului	500,000.00	Local
45	Îmbunătățirea infrastructurii din Harghita Băi		
46	Construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete, reabilitarea secțiunilor de drum pe următoarele străzi: strada Zorilor, strada Salcâm, strada Fabricii.	4,500,000.00	Salighny
47	Construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete, reabilitarea secțiunilor de drum pe strada Tanorok și împrejurimile acesteia.	1,000,000.00	PNRR
48	Construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete, reabilitarea secțiunilor de drum pe străzile din zona rezidențială Szécseny.	8,000,000.00	Salighny
49	Construcția de trotuare și construirea de piste pentru biciclete, reabilitarea secțiunilor de drum pe străzile din zona rezidențială Ciba.	3,200,000.00	Salighny
50	Extinderea rețelei de apă curentă/apă uzată/apă menajeră spre zona Taploca	1,000,000.00	Local
51	Îmbunătățirea iluminatului stradal	1,000,000.00	AFM
52	Extinderea rețelei de gaze naturale (Szécseny, Ciba, Cioboteni)	5,000,000.00	Salighny
53	Extinderea rețelei de energie electrică		
54	Reabilitarea centrului social situat pe Aleea Copiilor nr. 9	1,000,000.00	Buget de stat
55	Construirea unui centru de criză - multifuncțional	2,000,000.00	Buget de stat
56	Construcția/amenajarea unui centru rezidențial destinat victimelor violenței domestice	500,000.00	Buget de stat
57	Reabilitare și reamanejare clădire - Centru social - Adăpost de noapte Salcâm nr.1.	2,000,000.00	Buget de stat
58	Înființarea unui centru de tranzit (centru rezidențial)	500,000.00	Buget de stat
59	Înființarea unui Centru de tip Respiro pentru Persoane adulte cu dizabilități	1,000,000.00	Buget de stat
60	Construirea unui centru comunitar integrat	1,000,000.00	Buget de stat
61	Construirea unui centru de zi pentru copii cu dizabilități	1,000,000.00	Buget de stat
62	Construirea unui centru de zi pentru acordarea serviciilor sociale comunitare în așezările informale	1,000,000.00	Buget de stat
63	Construcție școli	3,000,000.00	Buget de stat
64	Construcție creșe	2,000,000.00	Buget de stat
65	Reabilitarea cladirii 2 la Liceul tehnologic Johannes Kajoni	1,100,000.00	PNRR, C5
66	Amenajare curte la Școala Gimnazială Nagy Imre	1,600,000.00	Local
67	Îmbunătățirea echipamentelor IT în instituțiile de învățământ	1,000,000.00	POR
68	Dezvoltarea școlilor profesionale	5,000,000.00	PPP
69	Dezvoltarea și promovarea serviciilor de tip Afterschool	100,000.00	Local
70	Îmbunătățirea condițiilor serviciilor de sănătate în instituțiile de învățământ	3,000,000.00	POR
71	Dezvoltarea și operarea unei rețele urbane de autobuze școlare	2,500,000.00	POR
72	Dezvoltarea unei baze de formare profesională la scară urbană	200,000.00	PO

73	Crearea de galerii de artă	1,000,000.00	PO
74	Renovare energetică aprofundată a clădirilor publice - Galeria Nagy Imre	400,000.00	PNRR, C5
75	Crearea și funcționarea unei galerii mobile Art-Box	800,000.00	PO
76	Dezvoltarea de noi evenimente culturale și gestionarea programelor culturale consacrate	300,000.00	Local
77	Crearea de spații de concerte în aer liber	200,000.00	Local
78	Dezvoltarea serviciilor de promovare a sănătății	100,000.00	Local
79	Amenajare pistă "Pump Track"	104,813.00	Local
80	Construcția de piste de alergare în aer liber, parcuri de fitness, piste de biciclete și terenuri de sport multifuncționale	3,000,000.00	Local/PO
81	Sprijin pentru sporturile de competiție	1,000,000.00	Local
82	Construirea unei săli de sport multifuncționale	5,000,000.00	CNI
83	Crearea unei piste de curse pentru sporturi cu motor și motociclete, capabilă să găzduiască competiții internaționale	6,000,000.00	Local/PO
84	Crearea unei piste de atletism	1,500,000.00	Local/PO
85	Îmbunătățirea accesibilității la pârtiile de schi și îmbunătățirea parcărilor care deserveșc pârtiile de schi	100,000.00	Local
86	Crearea unui parc industrial	8,000,000.00	Local
87	Crearea unui Incubator industrial și centru de formare profesională	3,000,000.00	Local
88	Crearea unui Birou comunitar sau de coworking	150,000.00	Local
89	Dezvoltarea Centrului INNOKULT	2,500,000.00	Local
90	Program de sprijin profesional pentru întreprinderile din oraș	100,000.00	Local
91	Cartografierea pieței muncii și strategia locală de ocupare a forței de muncă	100,000.00	Local
92	Șumuleu-Ciuc, ca destinație turistică prioritară (îmbunătățirea accesibilității șei Șumuleu, contruirea unui nou punct de observare, panouri informative, soluții digitale)	2,000,000.00	Local
93	Construcția de puncte de observare	500,000.00	POR
94	Dezvoltarea serviciilor de turism de sănătate în stațiunea Harghita Băi	500,000.00	PPP
95	Reabilitarea termică a clădirilor de locuit (a blocurilor)	20,000,000.00	POR/PNRR
96	Eficiențizarea energetică a clădirilor publice	10,000,000.00	POR/PNRR
97	Îmbunătățirea eficienței energetice a locuințelor familiale	1,000,000.00	Buget de stat
98	Modernizarea sistemului de încălzire urbană	1,000,000.00	Buget de stat
99	Creșterea gradului de conștientizare a populației în ceea ce privește mediul înconjurător	200,000.00	AFM
100	Programul de promovare a voluntariatului	50,000.00	Local
101	Programul de bugetare participativă	1,000,000.00	Local
102	Programe de prevenire în domeniul sănătății	250,000.00	Local
103	Construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului pentru a facilita trecerea traficului de tranzit	155,000,000.00	POIM
104	Sistem de parcări publice - Dezvoltarea și operarea unui sistem digital inteligent de parcare cu plată	72,000.00	Local
105	Transformarea stației de autobuz de lungă distanță din zona gării într-un centru multimodal	2,000,000.00	POR
106	Construirea de spații de depozitare a bicicletelor în cartiere de locuit	500,000.00	Local
107	Îmbunătățirea accesibilității rutiere și cu bicicleta la gările regionale	3,500,000.00	Local

108	Îmbunătățirea accesibilității la centrele școlare regionale, dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare regionale	3,000,000.00	PO
109	Asfaltarea rețelei de drumuri din comune - nivel metropolitan	5,000,000.00	Local/PNDR
110	Reabilitare drumuri de câmp/pădure - nivel metroplitan	5,000,000.00	PNDR
111	Crearea de variante de ocolitoare - nivel metroplitan	50,000,000.00	PO
112	Extinderea rețelei de drumuri - nivel metropolitan	20,000,000.00	PO
113	Extinderea rețelelor de apă curentă și de canalizare - nivel metroplitan	20,000,000.00	PO
114	Dezvoltarea rețelelor de gaze naturale - nivel metroplitan	20,000,000.00	PO
115	Extinderea rețelei de energie electrică - nivel metroplitan	20,000,000.00	PO
116	Îmbunătățire iluminat public - nivel metropolitan	10,000,000.00	AFM
117	Construirea/modernizarea stațiilor de autobuz - nivel metropolitan	25,000,000.00	PO/PNDR
118	Conectarea zonei metropolitane la rețeaua rutieră și la rețeaua de piste de biciclete, est-vest/nord-sud	10,000,000.00	Local/PO/PNDR
119	Promovarea, diversificarea și comercializarea activităților agricole - nivel metropolitan	1,000,000.00	PPP
120	Reabilitarea și dotarea centrelor culturale comunitare	10,000,000.00	PO
121	Incluziunea comunitară și integrarea persoanelor care trăiesc în sărăcie extremă	10,000,000.00	PO
122	Îmbunătățirea facilităților clinicilor medicale - nivel metropolitan	5,000,000.00	PO/PNRR
123	Programe de promovare a sănătății și de prevenire - nivel metropolitan	1,000,000.00	Local/PPP
124	Extinderea infrastructurii sportive existente - nivel metropolitan	10,000,000.00	CNI
125	Conectarea stațiilor de cale ferată din zonă la rețeaua rutieră și de biciclete	3,500,000.00	PO/PNRR
126	Dezvoltarea sistemelor inteligente de gestionare a traficului și creșterea siguranței spațiilor publice	1,200,000.00	PNRR, C10
127	Introducerea unui sistem digital de management al transportului (e-ticketing, e-parking, monitorizarea traficului)	20,000,000.00	PO
128	Ruta cetatii – Promovare – Cetatea Mikó	30,000.00	PNRR, C11
129	Promovarea regiunii ca destinație turistică	5,000,000.00	PNRR/PO
130	Promovarea în comun a potențialului turistic al regiunii	5,000,000.00	PNRR/PO
131	Dezvoltarea de itinerarii turistice tematice care să implice cât mai multe localități din regiune	1,000,000.00	PO/Local
132	Integrarea informațiilor turistice din regiune într-o aplicație comună	1,000,000.00	PO
133	Pregătirea unei hărți regionale a pieței muncii	200,000.00	Local
134	Organizarea de programe de formare, de educație a adulților și de reconversie profesională în funcție de nevoile regionale	100,000.00	Local
135	Elaborarea unei hărți a serviciilor pentru municipiu/regiune ușor de utilizat (digitală, aplicație)	500,000.00	Local
136	Dezvoltarea și promovarea unui portofoliu comun de oferte (cultural, sportiv)	500,000.00	Local
TOTAL în Euro		737,807,813.00	

## SECȚIUNEA 6: IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI

Punerea în aplicare a Strategiei integrate de dezvoltare urbana a municipiului Miercurea Ciuc este în primul rând responsabilitatea departamentelor din cadrul municipalității Miercurea Ciuc. În același timp, prezenta strategie conține o serie de propuneri de dezvoltare, a căror punere în aplicare efectivă poate fi realizată doar printr-o cooperare eficientă cu alte organizații, instituții sau cu populația.

În vederea implementării SIDU Primăria municipiului Miercurea Ciuc va depune eforturi pentru:

- Să monitorizeze în permanență sursele de finanțare disponibile și accesibile,
- În măsura în care este posibil, angajați cât mai mulți profesioniști cu experiență în pregătirea și gestionarea licitațiilor,
- Să depună toate eforturile pentru a utiliza bugetul local disponibil pentru dezvoltare în cel mai eficient mod posibil pentru a asigura eficiența proceselor de dezvoltare locală,
- Dacă este necesar, apelați la experți externi pentru a obține fonduri nerambursabile și pentru a gestiona procesul.

Monitorizarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului va fi sarcina grupului de lucru care coordonează elaborarea documentului de dezvoltare în cadrul Primăriei Miercurea Ciuc. Grupul de lucru ar trebui să desfășoare următoarele activități:

- O analiză și un raport trimestrial privind stadiul programelor de dezvoltare a municipiului,
- să elaboreze un raport anual de evaluare strategică care să sintetizeze rezultatele obținute în cursul anului și să le compare cu obiectivele stabilite în strategie,
- Dacă este necesar, formulează și prezintă propuneri pentru includerea în SIDU a unor noi programe de dezvoltare care au devenit relevante pe parcursul procesului,
- Pregătește materiale de informare privind punerea în aplicare practică a SIDU și, după caz, le prezintă în forurile corespunzătoare.

### 6.1 Responsabilitățile și planul de acțiune pentru implementarea strategiei

Mecanismul de implementare a SIDU se realizează de către primăria Municipiului Miercurea-Ciuc, constă în:

- analiza procesului de implementare a SIDU și ulterior a proiectelor pe baza specificațiilor de proiect, a indicatorilor, precum și a modului în care acestea răspund cerințele Programelor Operaționale;
- facilitarea și îmbunătățirea continuă a proceselor de pregătire și implementare a proiectelor;
- îmbunătățirea mecanismelor interne de punere în aplicare a cerințelor Autorităților de Management.

Pentru monitorizarea activităților și a rezultatelor obținute în fiecare din aceste etape, pe perioada 2021-2030, Primăria Municipiului Miercurea-Ciuc prin Grupul de lucru în scopul elaborării și implementării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Municipiului Miercurea-Ciuc (în strânsă colaborare cu Direcția Proiecte cu Finanțare Nerambursabilă) va întocmi rapoarte anuale, ce vor conține situația implementării SIDU la sfârșitul fiecărui an.

Rolurile și responsabilitățile departamentelor implicate în elaborarea și implementarea SIDU sunt următoarele:

Grupul de lucru în scopul elaborării și implementării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Municipiului Miercurea-Ciuc (elaborare, monitorizare):

a) PREGĂTIREA DOCUMENTAȚIILOR ȘI APROBAREA ACESTORA

Documentațiile avute în vedere sunt Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU), Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Denumirea, conținutul și procesul de verificare sunt în conformitate cu documentele Autorității de Management POR 2021-2027.

1. Finalizarea și aprobarea SIDU de către Consiliul Local al Municipiului Miercurea-Ciuc.
2. Să discute și să elaboreze propunerile de dezvoltare care completează SIDU.
3. Să introducă și să redacteze corecțiile.

b.) MONITORIZARE ȘI COMUNICARE

1. O dată pe an, pregătește un raport cuprinzător privind proiectele implementate și/sau demarate în perioada respectivă.
2. Prezentarea de rapoarte privind punerea în aplicare a SIDU.
3. Pregătirea de materiale informative bazate pe implementări legate de SIDU.

Structura și responsabilitățile Grupului de lucru în scopul elaborării și implementării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Municipiului Miercurea-Ciuc:

- Coordonator: trimite invitațiile către parteneri, semnează răspunsurile, colectează toate sugestiile și comentariile, coordonează dezvoltarea SIDU și activitatea grupului de lucru.
- Secretarul: păstrează procesele-verbale și înregistrările electronice ale tuturor activităților grupului de lucru.
- Experti (3): să examineze și să elaboreze propuneri de proiecte, să contribuie la pregătirea raportului anual, să faciliteze cooperarea între direcțiile implicate în punerea în aplicare a proiectelor.

Directia Proiecte cu Finanțare Nerambursabilă (implementare):

a) FORMULAREA ȘI DEPUNEREA CERERILOR DE FINANȚARE

Instrucțiunile privind conținutul și procedura de depunere și verificare se va realiza în conformitate cu ghidul specific al fiecărui program operațional.

1. Stabilirea mecanismului de monitorizare și evaluare a proiectelor (responsabilități, sarcini, termen, conformitate, etc).
2. Întocmirea Documentului Justificativ
3. Stabilirea căilor de comunicare/raportare cu Autoritatea de Management.

b) SEMNAREA CONTRACTELOR DE FINANȚARE CU AUTORITĂȚILE DE MANAGEMENT ALE FIECĂRUI PROGRAM OPERAȚIONAL

Procedura de contractare se va realiza în conformitate cu condițiile menționate de autoritățile de management ale fiecărui program operațional.

c) REALIZAREA ȘI FINALIZAREA CONTRACTATELOR ÎNCHEIATE:

Termenul conține activitățile necesare achiziționării serviciilor pentru realizarea lucrărilor prevăzute în contractul de finanțare, urmărirea lucrărilor, finalizarea și recepționarea acestora de către beneficiarul/beneficiarii lucrării.

## 6.2 Sistemul de monitorizare și evaluare

Monitorizarea rezultatelor programelor prevăzute în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea-Ciuc este un element cheie al unei activități de dezvoltare de succes. Indicatorii selectați au fost clasificați în funcție de structura viziunii de dezvoltare a orașului.

Nr.	Indicator	U.m.	Nivel de referință (2021)	Țintă (2030)
<b>Municipiu locuibil</b>				
1.	Număr de blocuri reabilitate termic	Nr.	106	152
2.	Numărul de cartiere reabilitate	Nr.	5	7
3.	Numărul de clădiri publice reabilitate	Nr.	11	15
4.	Lungime drumuri nou construite	Km.	1,2	20,2
5.	Lungime străzi urbane modernizate	Km.	73,4	80
<b>Municipiu pentru familii</b>				
1.	Programe culturale	Nr./an	50	70
2.	Promovarea activităților sportive	Nr./an	15	25
3.	Programe orientate pe generații (vârstnici, tineri)	Nr./an	50	70
4.	Programe orientate spre familie	Nr./an	50	70
<b>Municipiu inteligent</b>				
1.	Numărul de servicii digitalizate oferite de primărie	Nr.	0	10
2.	Sistem municipal de parcare	Nr.	0	1
3.	Coordonarea digitală a traficului	Nr.	0	1
4.	Numărul de aplicații care sprijină serviciile locale	Nr.	0	5
<b>Municipiu prietenos pentru antreprenori</b>				
1.	Dezvoltarea și exploatarea unui parc industrial	Nr.	0	1
2.	Dezvoltarea și funcționarea unui incubator industrial și a unui centru de formare profesională	Nr.	0	1
3.	Înființarea și funcționarea unui birou de coworking	Nr.	0	1
4.	Crearea de locuri de muncă	Nr.	0	600
<b>Municipiu verde</b>				
1.	Numărul de spații acoperite pentru depozitarea bicicletelor	Km.	5	10
2.	Numărul de stații de încărcare electrică	Nr.	0	50
3.	Zone verzi renovate	Mp.	1200000	5000000
<b>Municipiu sensibil din punct e vedere social</b>				
1.	Număr centrelor sociale nou realizate	Nr.	0	5
2.	Număr cămine pentru bătrâni	Nr.	0	1
3.	Sprijin pentru programele de prevenire în domeniul sănătății	Nr.	0	10
<b>Inima regiunii</b>				
1.	Achiziționarea de autobuze pentru transportul regional	Nr.	0	34
2.	Construirea de noi piste de biciclete regionale	Km.	0	15
<b>Transport</b>				
1.	Lungimea pistelor pentru biciclete nou construite	Km.	19	34

2.	Lungimea pistelor pentru biciclete renovate	Km.	0	15
3.	Numărul de autobuze școlare	Nr.	0	4
4.	Lungimea trotuarelor construite sau modernizate	Km.	15	20

Punerea în aplicare a strategiei de dezvoltare urbană trebuie să ia în considerare, de asemenea, o serie de riscuri. Este important să nu se piardă din vedere aspecte precum costurile operaționale pe termen mediu și lung sau riscurile sociale, de mediu și economice atunci când se concentrează pe atragerea fondurilor europene și a investițiilor de capital. Tabelul de mai jos sintetizează factorii de risc care ar putea avea un impact semnificativ asupra obiectivelor Strategiei integrate de dezvoltare a municipiului Miercurea-Ciuc.

Riscul identificat	Probabilitatea de apariție	Impactul asupra SIDU	Propunere de prevenire/mitigare
<b>Riscuri sociale</b>			
Creșterea costului vieții, ceea ce îngreunează accesul populației la o locuință adecvată	ridicat	ridicat	Construirea de noi locuințe de bloc, operarea programului de reabilitarea termică.
Impactul social negativ al programelor de dezvoltare	ridicat	ridicat	Planificare participativă și comunicare periodică
Excluderea socială a grupurilor defavorizate din punct de vedere social	ridicat	mediu	Derularea și sprijinirea programelor de promovare a incluziunii sociale
<b>Riscuri de mediu</b>			
Protecție inadecvată a resurselor de mediu	mediu	ridicat	Planificare adecvată, promovarea programelor de protecție a mediului, creșterea gradului de conștientizare a publicului.
Impactul negativ al schimbărilor climatice	ridicat	mediu	Evaluarea și monitorizarea impactului local al schimbărilor climatice și derularea de programe de combatere a impactului schimbărilor climatice
Poluarea mediului	mediu	mediu	Programe de sprijin pentru utilizarea surselor de energie regenerabilă
<b>Riscuri economice</b>			
Sustenabilitatea economică a dezvoltărilor implementate	mediu	mediu	Planificarea pentru sustenabilitate, alinierea planului bugetului local cu dezvoltările planificate

Modificări ale bugetelor de proiect (creșteri neplanificate ale costurilor)	ridicat	mediu	Ajustarea bugetelor de proiect la prețurile pieței, planificare modulară
<b>Riscuri administrative</b>			
Lipsa de cooperare inter-municipală	mediu	alacsony	Consolidarea legăturilor inter-municipale, managementul profesionist al proiectelor
Lipsa competențelor și a forței de muncă în pregătirea și implementarea proiectelor planificate	mediu	mediu	Utilizarea specialiștilor în managementul proiectelor, implicarea unor firme externe



## 6.3 Comunicare

Comunicarea joacă un rol crucial în gestionarea eficientă a proceselor de dezvoltare locală. Ca și în cazul pregătirii Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Miercurea-Ciuc, este necesară o comunicare regulată și precisă pe parcursul perioadei de implementare. Pregătirea materialelor aferente comunicării strategiei este responsabilitatea departamentelor din cadrul Primăriei Municipiului Miercurea-Ciuc, iar coordonarea acestei activități este realizată de către grupul de lucru însărcinat cu elaborarea și monitorizarea documentului de strategie, conform următoarelor criterii:

- pregătirea periodică (cel puțin o dată la șase luni) a unor materiale informative privind stadiul programelor de dezvoltare incluse în strategie;
- prezentarea acestor informații în cadrul reuniunilor și forumurilor tematice, după caz;
- să pregătească și să prezinte prezentări bazate pe proiecte, după caz;
- produce în mod regulat materiale informative pentru platformele de comunicare gestionate de Primărie;
- cel puțin o dată pe an, pregătește un rezumat al activităților desfășurate în anul precedent pentru un forum public larg.

Principalele platforme de comunicare pentru Strategia de Dezvoltare Integrată Urbană a municipiului:

- Profiluri de Facebook administrate de Primărie,
- publicația proprie a Primăriei,
- site-ul propriu al Primăriei ([www.miercureaciuc.ro](http://www.miercureaciuc.ro), [www.szereda.ro](http://www.szereda.ro))
- presa scrisă și electronică regională.

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL HARGHITA**  
**CONSILIUL JUDEȚEAN**

Anexa nr. 2 la Hotărârea nr. 302 / 2022  
a Consiliului Județean Harghita

**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc precum  
și a Zonei Urbane Funcționale aferente, varianta română și maghiară pentru  
perioada 2021-2030**

M-Ciuc, 04.10./2022

Președinte  
Borboly Csaba

Director executiv  
Bicăjanu Vasile



Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 1 / 263

# **PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI MIERCUREA CIUC ȘI AL ZONEI URBALE FUNCȚIONALE AFERENTE**

VERSIUNE ACTUALIZATĂ

**2021-2030**



## CUPRINS

<b>1. INTRODUCERE .....</b>	<b>4</b>
1.1. Scopul și rolul documentației.....	4
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială.....	5
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale .....	5
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor.....	7
<b>2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE .....</b>	<b>11</b>
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice.....	11
2.2. Rețeaua stradală .....	31
2.3. Transport public.....	42
2.4. Transport de marfă .....	96
2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) .....	98
2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare) .....	109
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.) ..	110
<b>3. REALIZAREA MODELULUI DE TRANSPORT .....</b>	<b>128</b>
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului.....	128
3.2. Colectarea de date .....	134
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport.....	144
3.4. Cererea de transport.....	148
3.5. Calibrarea și validarea datelor .....	158
3.6. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz .....	164
3.7. Prognoze .....	164
3.8. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă).....	168
<b>4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII .....</b>	<b>195</b>
4.1. Eficiență economică.....	195
4.2. Impactul asupra mediului .....	195
4.3. Accesibilitate .....	199
4.4. Siguranță .....	199



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 3 / 263</b>

4.5.	Calitatea vieții .....	199
<b>5.</b>	<b>Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane.....</b>	<b>200</b>
5.1.	Viziunea prezentată pentru cele 3 niveluri teritoriale .....	200
5.2.	Cadrul/ metodologia de selectare a proiectelor .....	202
<b>6.</b>	<b>Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane .....</b>	<b>202</b>
6.1.	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport .....	209
6.2.	Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....	220
6.3.	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale .....	221
6.4.	Direcții de acțiune și proiecte partajate pe niveluri teritoriale .....	222
<b>7.</b>	<b>Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 niveluri teritoriale .....</b>	<b>226</b>
7.1.	Eficiență economică.....	227
7.2.	Impactul asupra mediului .....	227
7.3.	Accesibilitate .....	231
7.4.	Siguranță .....	231
7.5.	Calitatea vieții .....	231
<b>8.</b>	<b>Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung .....</b>	<b>231</b>
8.1.	Cadrul de prioritizare .....	231
8.2.	Prioritățile stabilite .....	233
<b>9.</b>	<b>Planul de acțiune .....</b>	<b>233</b>
9.1.	Intervenții majore asupra tramei stradale.....	234
9.2.	Transport public .....	234
9.3.	Transport de marfă .....	234
9.4.	Mijloace alternative de mobilitate.....	234
9.5.	Managementul traficului .....	235
9.6.	Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare .....	235
9.7.	Aspecte instituționale .....	235
<b>10.</b>	<b>Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană.....</b>	<b>237</b>
10.1.	Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D. la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc .....	237
10.2.	Stabilire actori responsabili cu monitorizarea .....	247
<b>Anexa 1 - Chestionar privind Mobilitatea Urbană la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc și a Zonei Urbane Funcționale aferente.....</b>		<b>254</b>
<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>		<b>261</b>



## 1. INTRODUCERE

### 1.1.Scopul și rolul documentației

Statisticile arată că 70% din populația Uniunii Europene se concentrează în orașe, acestea contribuind la produsul intern brut în procent de 80%. Faptul că această tendință de dezvoltare generează o solicitare importantă privind circulația, conduce la efecte negative considerabile asupra calității vieții locuitorilor, cum sunt:

- Permanentizarea problemelor legate de congestie și parcare;
- Pierderea atractivității modurilor de transport alternative din cauza direcției greșite în care evoluează sarcinile privind circulația;
- Creșterea poluării fonice și atmosferice;
- Creșterea sau invariabilitatea numărului de accidente rutiere din zonele urbane (anual, în Uniunea Europeană, cca. 250.000 oameni sunt implicați în accidente cu consecințe grave, iar 28.000 persoane au decedat pe drumurile publice, în anul 2012).

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă instrumentul cu ajutorul căruia Uniunea Europeană și-a propus să își atingă obiectivul de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Conform Comisiei Europene, obiectivul de bază al acestor planuri este de a îmbunătăți accesibilitatea zonelor urbane și de a le asigura o mobilitate și o circulație durabilă și de calitate, urmărind nevoile zonelor urbane funcționale, mai degrabă decât a unor unități teritorial-administrative.

Premisele stabilite de Comisia Europeană pentru Planul de mobilitate urbană durabilă sunt corelate cu obiectivul de bază, fiind formulate mai exact:

- Sistemul de transport este accesibil, fără obstacole și deservește nevoile de mobilitate ale fiecărui utilizator;
- Creează un echilibru între nevoile diferențiate de transport ale cetățenilor, firmelor și ale industriei, răspunzând la aceste nevoi;
- Susține dezvoltarea echilibrată și integrarea eficientă a diferitelor moduri de transport prin acordarea de prioritate modurilor de transport sustenabile;
- Asigură echilibrul între nevoile legate de viabilitatea economică, echitatea socială, sănătate și calitatea mediului, ținând cont de sustenabilitatea, funcționarea eficientă și eficacitatea costurilor;
- Crește calitatea vieții și atractivitatea zonei urbane prin optimizarea și utilizarea eficientă a spațiilor publice, prin reclassificarea infrastructurii de transport existente și prin îmbunătățirea serviciilor;
- Participă la îmbunătățirea sănătății publice și a siguranței circulației;
- Reduce poluarea atmosferică și fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie.

Având ca scop creșterea calității vieții în zonele urbane, dezvoltarea urbană și politicile publice de transport trebuie să pună în centrul planificării omul. Deși, în general, aceștia au anumite



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 5 / 263

obiceiuri de mobilitate bine înrădăcinate în viața lor de zi cu zi, printr-o planificare complexă axată pe nevoi, acestea pot fi influențate și modificate, astfel trebuie să se țină cont și de caracterul de ofertă comercială a transporturilor când vine vorba de politicile publice.

În cadrul unei planificări tradiționale, se analizează rețeaua de transport separat de infrastructura pentru traficul pietonal, ciclist și comunitar, fiind posibilă stabilirea unei anumite colaborări între aceste domenii printr-o planificare atentă. Pentru planul de mobilitate urbană, în schimb, abordarea nu este tocmai adecvată. Un exemplu îl poate constitui un plan axat pe traficul motorizat, în cadrul căruia se poate neglija faptul că spațiul de circulație trebuie să permită utilizarea acestuia și de către pietoni și biciclete.

Planul de mobilitate urbană durabilă al municipiului Miercurea Ciuc își propune să prezinte situația actuală a traficului urban, nevoile de mobilitate și posibilitățile de îmbunătățire a transportului sustenabil. Vor fi analizate, de asemenea, atât conexiunile elementelor din sistemul de transport, cât și atractivitatea și accesibilitatea tuturor modurilor de transport.

### 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

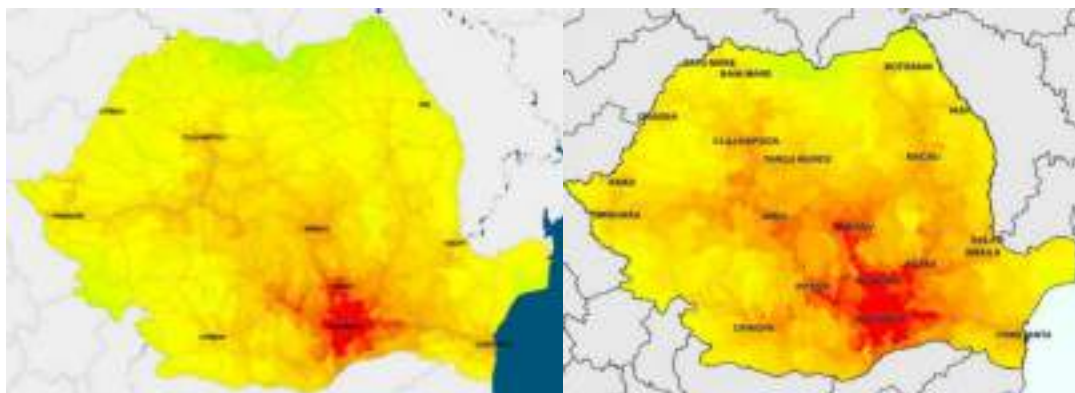
Miercurea Ciuc are reangul de municipiu, reședință de județ, localitate urbană de rangul II – conform Legii 351/2001. Cel mai important document în sensul Legii 350/2001 este PUG. Elaborarea prezentului document s-a bazat pe prevederile din PUG, inclusiv în cea ce privește PMU elaborat în anul 2009 pentru fundamentarea PUG valabil.

Pentru județul Harghita nu există PATJ aprobat, iar o parte din teritoriul este afectată de PUZ Munții Harghita, mai ales localitate Harghita Băi, localitate care aparține municipiului – la rândul sau stațiune turistică de interes local. PUZ Munții Harghita este în curs de aprobare, iar nu are efecte asupra traficului deja ameliorat în stațiunea. În afara sezonului de iarnă traficul spre stațiunea este neglijabil. PATN a fost aprobat la nivel național mult înainte introducerii concepției mobilității durabile în structura de planificare teritorială în România și în acest sens numai Legea 351/2001 privind rețeaua de localități este de considerat, respectiv regulamentul general de urbanism, aprobat prin HG 525/1996.

### 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Cel mai important plan sectorial în acest sens este MPGT aprobat în noiembrie 2016. Inițiativele ministerului de resort sunt sub-sectoriale, și în acest sens din păcate nu sunt luate în considerare oportunitățile legate de interconectarea modurilor de transport public și comun – sectorul feroviar, de autobuz și transport local se dezvoltă separate în România, dar pe baza orientărilor de nivel UE a fost realizat PMUD axat pe mobilitate urbană durabilă, adică pe mobilitate nemotorizată, care este tratată ca fiind "alternativă" de documente sectoriale aplicabile.

Conform MPGT până în 2030 accesibilitatea regiunii va fi ameliorată, cel puțin în cea ce privește axa Brașov-Sibiu-Alba Iulia, cum se poate vedea în figura 1.1, dar în județul Harghita situația nu se schimbă în mod semnificativ – acest fapt contribuie la reducerea sau stagnarea traficului de tranzit deja mic prin zona municipiului, trasee selectate de firme de transport rutier fiind cele cu accesibilitate mai bune.



**Fig. 1.1** Hărți privind accesibilitatea – cea din dreapta este situația prognozată pentru anul 2030

În conformitate cu MPGT se va construi varianta de ocolire Miercurea Ciuc până la 2030, iar infrastructură feroviară nu va fi nici modernizată, nici reabilitată – cu o singură excepție: gara CF va fi reabilitată în următorul deceniu. În figura 1.2., în stânga, sunt ilustrate proiectele rutiere din Master Planul General de transport, iar în dreapta sunt ilustrate stațiile propuse pentru modernizare extrase din același document.

Ca urmare, politica de transport formulată la nivel național nu are efect asupra mobilitate în Municipiul Miercurea Ciuc, însă trebuie respectate prevederi legale în acest sens și trebuie ameliorate condițiile de trafic și de mobilitate pe baza principiilor Politicii de Coeziune.



**Fig. 1.2.** Hărți privind proiecte de infrastructură propuse în Master Planul General de Transport

În vederea creșterii rolului local, zonal și național al municipiului Miercurea Ciuc, și al competitivității sale economice, este necesară optimizarea sistemului de transport, dezvoltarea conceptuală a traficului public și a celui feroviar, atât în domeniul transportului de persoane, cât și în domeniul transportului de marfă. Relații teritoriale ale municipiului cu zonele exterioare și cu localitățile învecinate pot fi dezvoltate. Obiectivele mobilității urbane nu pot fi subordonate obiectivelor dezvoltării teritoriale. Mai mult, obiectivele dezvoltării teritoriale vor determina instrumentele utilizate în dezvoltarea mobilității urbane. Mobilitatea urbană trebuie asigurată în așa fel încât să se asigure structura optimală a orașului iar serviciile de transport să asigure păstrarea compactității orașului și să faciliteze utilizarea sustenabilă, mixtă și variată a spațiilor.





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 7 / 263

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

Prin prisma dezvoltării durabile, obiectivul general al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului Miercurea Ciuc până în 2025 este de a realiza un oraș competitiv, pe de-o parte prin dezvoltarea dinamică și conștientă din punct de vedere ecologic, a cărei atractivitate provine din mediul de calitate, instituțiile remarcabile, oportunitățile economice și populația cu studii superioare. Pe de altă parte, acest oraș competitiv este realizat prin prisma atragerii investitorilor interesați de condiții optime de funcționare și prin investițiile care pot produce multe locuri de muncă noi.

Pentru îndeplinirea obiectivului general, este necesar să se atingă obiectivele cheie care implică dezvoltarea pe mai multe planuri. Mai exact, este nevoie de creșterea atractivității economice și sociale, implementarea soluțiilor de mobilitate durabilă, dezvoltarea mediului și managementul energiei.

Creșterea atractivității economice este importantă pentru oprirea scăderii randamentului economic al orașului și astfel, pentru a putea oferi mai multe locuri de muncă și pentru a crește competitivitatea economică a orașului la nivel internațional. Pentru atingerea acestor obiective este indispensabilă atragerea finanțărilor.

Atractivitatea economică este în strânsă legătură cu atractivitatea socială a orașului, care ar putea crește prin angajarea forței de muncă disponibile, care este în scădere din cauza tendinței descrescătoare a populației. Atractivitatea socială mai poate crește prin transformarea orașului într-unul competitiv pentru generația tânără cu studii, atât din punct de vedere al locurilor de muncă, cât și al locuințelor. Acest lucru implică dotarea instituțiilor, participarea la proiectarea și implementarea dezvoltării și atingerea unui grad ridicat de atractivitate regională.

Din punct de vedere al dezvoltării durabile, se urmărește o dezvoltare integrată, eficientă, cu soluții care îmbină diferitele moduri de transport pentru a răspunde nevoilor populației. Aceste soluții trebuie implementate ținând cont și de particularitățile de relief ale zonei pentru a putea fi atins un anumit grad de mobilitate urbană.

Pe de o parte, prin dezvoltarea mediului nu se înțelege numai respectarea valorilor limită admise pentru protecția mediului, ci și un crearea mediului natural atractiv, în care toate spațiile sunt utilizate conștient de funcționalitatea lor. Pe de altă parte, prin management al energiei se înțelege și eficiență economică și sustenabilitate financiară.

Pentru ca obiectivele descrise anterior să fie atinse, este nevoie să se întreprindă o serie de activități specifice domeniului la care fac referire. Astfel, pentru creșterea atractivității economice, se propun următoarele activități, grupate pe domenii:

- Economie competitivă bazată pe surse interne, cum sunt design-ul de lemn sau industria de textile, respectiv dezvoltarea sectorului de ITC care stă la baza celorlalte sectoare. Astfel, se vor iniția cursuri de pregătire profesională la nivel mediu și superior, co-working, co-learning, se va realiza un spațiu special, cu spațiu comunitar, cu funcții de studiu și de conferință, folosind o parte a fostei Case de Cultură a Sindicatelor.

- Dezvoltarea abilităților întreprinderilor private, necesare pentru schimbările structurale, mai exact: pregătirea angajaților în fabrici de producție, funcționarii publici, angajații din administrația



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 8 / 263</b>

publică pentru a schimba locul de muncă în contextul economiei de piață; realizarea unor programe de studiu personalizate, cu caracter flexibil; realizarea de pregătire antreprenorială, pentru însușirea unor meserii pe baza învățământului profesional și tehnic; brokerajul forței de muncă. Realizarea acestora se va face prin înființarea unui centru creativ-inovativ în zona industrială vestică a orașului, utilizând și revitalizând o clădire abandonată, apoi dezvoltarea programelor de formare și începerea cursurilor.

- Dezvoltarea turismului zonal – pornind bazat pe straturile cu așteptări mai modeste, utilizând mai bine potențialul dat –, oferind pachete de oferte turistice legat de frumusețile naturale și de mediul construit al orașului și ale zonei, ofertă transmisă în județ, regiune, România, Ungaria și UE, la următoarele grupuri-țintă: excursii școlare de mai multe zile, persoane de peste 60 de ani, familii, turiști ecologiști, turiști religioși, pelerini, turiști sportivi (tineri, turism de aventură). Pentru acestea, se va înființa o structură de marketing teritorial și se vor elabora și transmite ofertele realizate.

Pentru creșterea atractivității sociale, se dorește:

- Dezvoltarea rețelei instituționale prin: servicii publice policentrice în domeniul educației, al îngrijirii vârstnicilor și al serviciilor sanitare, întemeierea tematică și de spațiu a comunității – case de cultură, realizate deconcentrat, stimularea rețelelor de ajutor reciproc, dezvoltarea spațiilor de joacă, a spațiilor comunitare, combaterea sărăciei (dezvoltarea inclusivă a sistemului de servicii), strategii de transport sustenabilă și comunicare prin aplicații actuale.

- Proiectare participativă, participare activă a populației, implicarea locuitorilor și a întreprinderilor, prin: formare de viziune, promovare/ reclamă, ateliere de proiectare și de monitorizare.

- Creșterea atractivității regionale a municipiului Miercurea Ciuc prin: îmbunătățirea condițiilor de navetă cu destinația în Miercurea Ciuc, realizarea unei oferte de calitate și la preț accesibil a imobilelor, sprijinirea tranzacției imobiliare pentru noii locatari, oferta de programe atractive pentru tineret (locuri și programe moderne), tehnologii inovative (dezvoltarea intensivă în loc de extensivă), restaurarea clădirii monument istoric din strada Petőfi nr. 38 cu funcții de baluri, evenimente de petrecere, sesiuni de muzică clasică și de muzică populară, dezvoltarea calitativă de spații verzi: parcul Mikó, parcul Tineret, dezvoltarea calitativă de spații verzi: parc de petrecere a timpului liber și de sport în aer liber pe tinovul lângă zonei comerciale, înființarea parcului urban pentru cartierul Tudor Vladimirescu, construirea unui spațiu polivalent pentru sporturi care nu au o infrastructura potrivită, de exemplu pentru arte marțiale, sau echipamente pentru vârstnici, dezvoltarea de ștranduri (Miercurea Ciuc, Jigodin, Seceni), dezvoltarea serviciilor sociale pentru persoane cu handicap, pentru vârstnici, pentru cei fără adăpost, și pentru cei din grupuri etnice vulnerabile etc.

În privința mobilității urbane durabile și a eficienței energetice, activitățile sunt:

- Dezvoltare de rețea integrată transport public local (TPL), prin: conectarea traseelor de autobuz, optimizarea rutelor de transport public local, conectarea părților periferice ale orașului, construirea elementelor nerealizate de infrastructura circulației de biciclete, corelarea și conectarea traseelor de biciclete, reabilitarea străzilor "de la perete la perete", drumuri secundare comode pentru bicicliști.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 9 / 263

- Viabilitate TPL prin: continuitatea rețelei de acces pietonal, construirea traseelor pietonale noi, creșterea accesului neîngrădit, mediu tolerant (dirijarea de viteză diferențiată a drumurilor), calmarea traficului, creșterea accentuate a zonelor pietonale din centru și din zonele subcentrale.
- Integrarea sistemelor de transport persoane, intermodalitate (transfer comod, schimbare de modalitate) prin: relațiile locale de transport ale gării CF, logistica de mărfuri, trasee de bicicletă și de timp liber la nivel zonal, infrastructura transferului între moduri de transport de persoane.
- Servicii TPL, ca: modernizarea și uniformizarea informării călătorilor, sistem inteligent/smart de bilete: cartelă de reîncărcare, achiziția de bilete de călători printr-o aplicație pe telefon, bilete familiale etc, sistem transparent de taxe de transport și program de transport ritmic, soluții inovative la trecerile de pieton, indicatoare inteligente, sisteme de informare (informare turistică, informare despre firme, etc.), înființarea unui parc de biciclete publice, curse adaptate la nevoile publicului călător.
- Dezvoltarea infrastructurii de drumuri pentru trafic motorizat, prin: construirea variantei de ocolire (Vest), conectarea străzii Brașovului din Jigodin prin Șumuleu cu DN 13 și cu strada Ret (stradă nouă axa est-nord) având ca scop preluarea traficului între zonele orașului de pe strada Brașovului, respectiv revitalizarea și accesibilizarea zonei economice Est (cu funcții de servicii și de agrement în loc de cel industrial), preluarea traficului greu de pe B-dul Frăției

De asemenea, sunt necesare activități pentru dezvoltarea zonelor prioritare, astfel:

Pentru modernizarea centrului, sunt necesare:

- management permanent – cu sincronizarea spațiilor publice, a evenimentelor și a spațiilor comerciale
- mediu atractiv: soluționarea integrată a traficului pietonal și cu biciclete, parcare, mobilitate, ilustrarea (exprimarea) profilului sincronizat cu accesorii și mobilier urban
- constituirea gamei de magazine de calitate, diferențiată
- marketing de evenimente
- program de funcționare sincronizată
- ofertă bogată de funcții, cu profiluri diferite: strada Kossuth Lajos, stradă comercială; strada Petőfi, strada de petreceri; constituirea Centrului de Cercetare, Dezvoltare, Inovare, Incubare și Transfer Tehnologic în fosta Casa de Cultură a Sindicatelor; amenajarea zonei pieței agroalimentară într-un centru comercial diversificat cu produse locale, culturale, de design, și cu magazine mai mici; reorganizarea spațiilor publice dedicate evenimentelor și recreării în preajma Cetății Mikó;

Pentru creșterea atractivității cartierelor, vor fi necesare, și în viitor:

- reînnoirea (modernizare) energetică – termoizolarea, schimbarea ferestrelor, instalații
- transformarea atractivă a spațiilor publice
- reorganizarea treptată a sistemului de parări
- ameliorarea accesibilității (pietonal, cu bicicleta, transport public local)
- crearea și întărirea comunităților, dezvoltarea identității, asigurarea spațiilor comunitare (în clădiri și în aer liber)
- depozitarea bicicletelor și a cărucioarelor pentru copii



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 10 / 263</b>

Creșterea atractivității zonei economice Vest se va putea realiza prin:

- ameliorarea accesibilității (asigurarea rutelor de transport public local în aceste zone, să fie trotuare și treceri pietonale peste tot, pistă de biciclete)
- îmbunătățirea aprovizionării și a serviciilor
- ameliorarea traficului interior (treceri de pieton, locuri special amenajate pentru depozitare de biciclete, etc.)
- atragerea investitorilor – portofoliu de oferte, marketing de imobiliare, facilități, avantaje
- demolarea pasajului de cale ferată și construirea unui pasaj nou, cu realizarea nodurilor bine proiectate
- acces pietonal îmbunătățit prin pasaj sau pasaj subteran prin linii de CF în zona gării CF
- asigurarea energiei electrice permanente, de frecvență constantă, fără întreruperi
- înființarea parcului industrial prin reorganizare imobiliară sau pe terenuri libere, mai ales în cazul în care se va construi aeroportul regional

Regenerarea zonelor segregate va fi posibilă prin:

- intensificarea serviciilor comunitare – cabinete medicale de specialitate, de pediatrie, de stomatologie, îngrijirea vârstnicilor, cluburi de zi, casă de cultură/spațiu comunitar, grădiniță, școală (cel puțin ciclul primar)
- diferențierea transportului public local (autobuze ecologice, curse adaptate la nevoile publicului călător)
- sporirea atitudinii conștiente, dezvoltarea comunității (cluburi, cercuri tematice, etc.), planificarea rutelor de mobilitate intraurbană
- dezvoltarea traseelor spre școli (trasee pietonale, „tren de biciclete”)
- amenajarea spațiilor publice în preajma centrelor comunitare cu accesibilizare, mobilier urban, suprafețe verzi, iluminat public, după caz.



## 2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

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

Municipiul Miercurea Ciuc este reședința județului Harghita (fig. 2.1.1). Este așezat în partea estică a Transilvaniei, în zona centrală a depresiunii Ciucurilor, care este încadrat de lanțul vulcanic Harghita și Munții Ciucului. Vatra orașului s-a dezvoltat la încrucișarea căilor de comunicații de direcția nord-sud de pe valea Oltului, respectiv vest-est, care traversează pasurile carpatice Vlăhița (Tolvajos) și Ghimeș. Coordonatele geografice ale orașului sunt: 46°21' latitudine nordică și 25°48' longitudine estică. Altitudinea localității variază între 655 și 730 m deasupra nivelului mării.



Fig. 2.1.1 Amplasarea geografică a municipiului Miercurea Ciuc

Municipiul Miercurea Ciuc, reședința județului Harghita (fig. 2.1.2), are o suprafață administrativă de 161 km<sup>2</sup>, din care suprafața urbană de 17, 05 km<sup>2</sup> și o populație, conform recensământului din 2011, de 38.966 locuitori.

În luna martie 2021 a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zonă Metropolitană Ciuc – Asociația Csik Metropoliszovezetet ai cărei membrii sunt:

- Județul Harghita
- Municipiul Miercurea Ciuc
- Orasul Băile Tusnad



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 12 / 263</b>

- Comuna Cârța
- Comuna Ciucsângeorgiu
- Comuna Ciceu
- Comuna Cozmeni
- Comuna Dănești
- Comuna Frumoasa
- Comuna Leliceni
- Comuna Lunca de Jos
- Comuna Lunca de Sus
- Comuna Mihăileni
- Comuna Mădăraș
- Comuna Păuleni Ciuc
- Comuna Racu
- Comuna Sâncrăieni
- Comuna Sândominic
- Comuna Sânmartin
- Comuna Sânsimion
- Comuna Sântimbru
- Comuna Siculeni
- Comuna Tușnad
- Comuna Tomești



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 13 / 263



Fig. 2.1.2 Județul Harghita (Sursa: [1])

### Caracteristici Demografice

Populația orașelor și comunelor care fac parte din Zona Urbană Funcțională conform Recensământului populației din 2011 este (Tabelul 2.1.1.)

**Tabelul 2.1.1.** Populația orașelor și comunelor care fac parte din Zona Urbană Funcțională

Oras/Comună	Pupulație 2011
Municipiul Miercurea Ciuc	38966
Orasul Băile Tusnad	1.641
Comuna Cârța	2.709
Comuna Ciceu	2.679
Comuna Ciucșângeorgiu	4.839
Comuna Cozmeni	1.490
Comuna Dănești	2.292
Comuna Frumoasa	3.682
Comuna Leliceni	2.010
Comuna Lunca de Jos	5.328
Comuna Lunca de Sus	3.242
Comuna Mihăileni	2.644



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 14 / 263</b>

Comuna Mădăraș	2.199
Comuna Păuleni Ciuc	1.831
Comuna Racu	1.607
Comuna Sâncrăieni	2.526
Comuna Sândominic	6.110
Comuna Sânmartin	1.171
Comuna Sânsimion	3.482
Comuna Sântimbru	2.063
Comuna Siculeni	2.726
Comuna Tușnad	2.147
Comuna Tomești	2.563

Zona Urbană Funcțională este prezentată în figura 2.1.3.



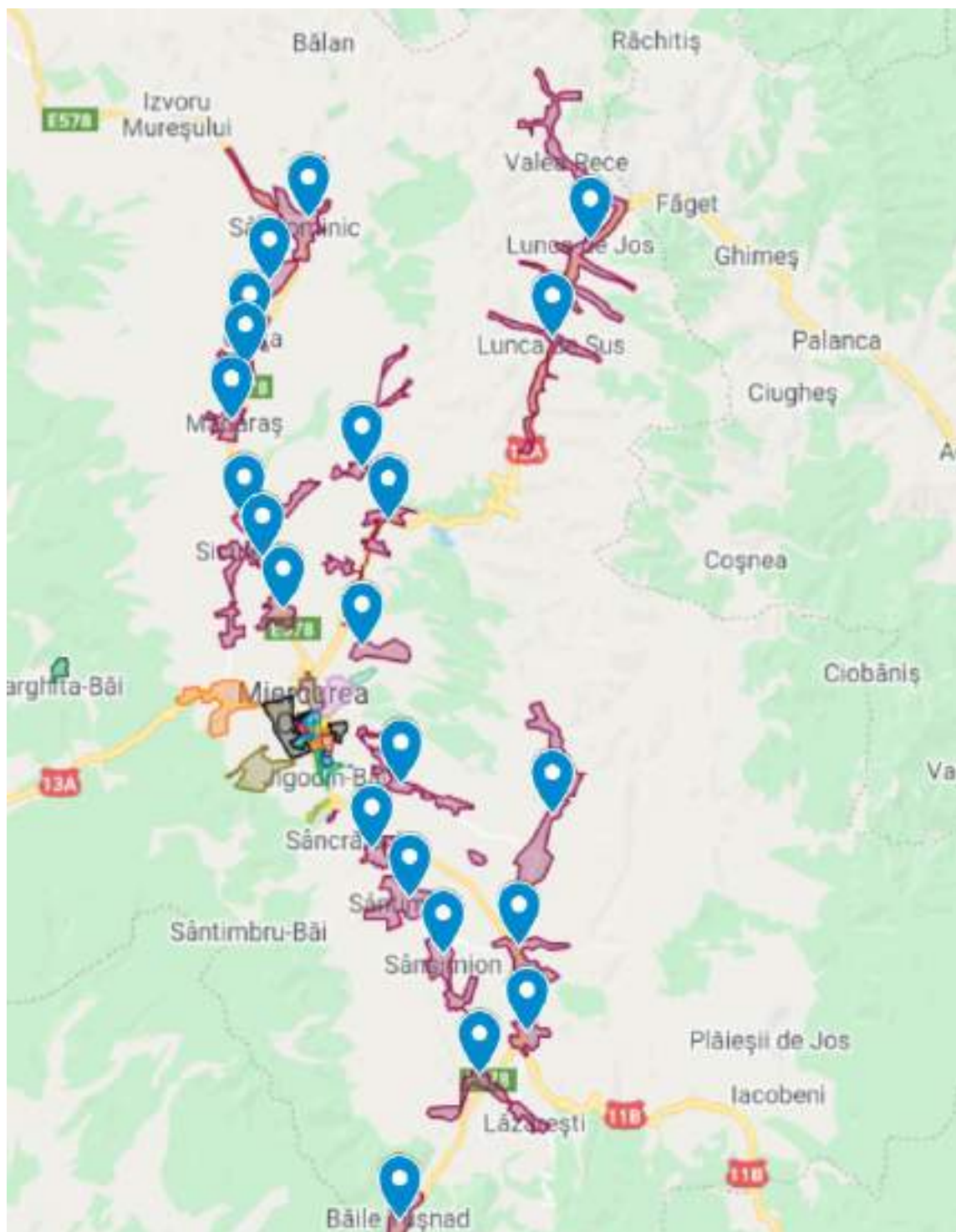


Fig. 2.1.3. Zona Urbana Funcțională

**Orașul Băile Tușnad** se află în județul Harghita, Transilvania, România, și este format din localitățile componente Băile Tușnad (reședința) și Carpitus. Are o populație de 1.641 locuitori (conform recensământului populației din 2011), fiind orașul cu cel mai mic număr de locuitori din



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 16 / 263</b>

România. Este situat în partea sudică a depresiunii Ciucului, între Munții Harghita și Munții Bodoc, în cheile Oltului, la o altitudine de 650 m. Este o importantă stațiune balneo-climaterică.

**Comuna Cârța** este o comună din județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Cârța (reședința) și Ineu. Conform recensământului efectuat în 2011 populația comunei Cârța se ridică la 2.709 locuitori.

**Comuna Ciceu** este o comună din județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Ciceu (reședința) și Ciaracio. Conform recensământului efectuat în 2011 populația comunei Ciceu se ridică la 2.679 locuitori.

**Comuna Ciucsângeorgiu** este o comună din județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Armășeni, Armășenii Noi, Bancu, Ciobăniș, Ciucsângeorgiu (reședința), Cotormani, Eghersec, Ghiurche și Potiond. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Ciucsângeorgiu se ridică la 4.839 de locuitori.

**Comuna Cozmeni** este situată în Depresiunea Ciucului, la limita sudică a județului Harghita cu județul Covasna, având ca vecini: în est comuna Plăieși de Jos, în vest Tușnad, în nord Sânmartin iar în sud comunele Malnaș și Turia. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Cozmeni se ridică la 2.115 locuitori.

**Comuna Dănești** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Dănești se ridică la 2.292 de locuitori.

**Comuna Frumoasa** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Bârzava, Făgețel, Frumoasa (reședința) și Nicolești. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Frumoasa se ridică la 3.682 de locuitori.

**Comuna Lelicieni** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Fitod, Hosasău, Lelicieni (reședința) și Misentea. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Lelicieni se ridică la 2.010 locuitori.

**Comuna Lunca de Jos** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Barațcoș, Lunca de Jos (reședința), Poiana Fagului, Puntea Lupului, Valea Boroș, Valea Capelei, Valea Întunecoasă, Valea lui Antaloc și Valea Rece. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Lunca de Jos se ridică la 5.328 de locuitori.

**Comuna Lunca de Sus** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Comiat, Izvorul Troțușului, Lunca de Sus (reședința), Păltiniș-Ciuc, Valea Gârbea și Valea Ugra. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Lunca de Sus se ridică la 3.242 de locuitori.

**Comuna Mihăileni** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Livezi, Mihăileni (reședința), Nădejdea și Văcărești. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Mihăileni se ridică la 2.644 de locuitori.

**Comuna Mădăraș** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Comuna a fost înființată în anul 2004, (Legea 104/2002) prin reorganizarea comunei Dănești. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Mădăraș se ridică la 2.199 de locuitori.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 17 / 263

**Comuna Păuleni Ciuc** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Delnița, Păuleni-Ciuc (reședința) și Șoimeni. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Păuleni-Ciuc se ridică la 1.831 de locuitori.

**Comuna Racu** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Gârciu și Racu (reședința). Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Racu se ridică la 1.607 locuitori.

**Comuna Sâncrăieni** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sâncrăieni se ridică la 2.526 de locuitori.

**Comuna Sândominic** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sândominic se ridică la 6.110 locuitori.

**Comuna Sânmartin** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Ciucani, Sânmartin (reședința) și Valea Uzului. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sânmartin se ridică la 2.322 de locuitori.

**Comuna Sânsimion** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Cetățuia și Sânsimion (reședința). Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sânsimion se ridică la 3.482 de locuitori.

**Comuna Sântimbru** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Sântimbru (reședința) și Sântimbru-Băi. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sântimbru se ridică la 2.063 de locuitori.

**Comuna Siculeni** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. În anul 2004 din comuna Siculeni s-au desprins satele Ciceu și Racu. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Siculeni se ridică la 2.726 de locuitori

**Comuna Tușnad** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată din satele Tușnad (reședința), Tușnadu Nou și Vrabia. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Tușnad se ridică la 2.147 de locuitori.

**Comuna Tomești** este o comună în județul Harghita, Transilvania, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Comuna a fost înființată în anul 2003, (Legea 384/2003) prin reorganizarea comunei Cârța. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Tomești se ridică la 2.563 de locuitori.

**Municipiul Miercurea Ciuc** este cea mai mică reședință de județ din România. este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang II (deși au sub 50.000) conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) – Secțiunea IV [30].

Populația Municipiului Miercurea Ciuc la 1 Ianuarie – 2014-2018 conform Institutului Național de Statistică este prezentată în Tabelul 2.1.2

**Tabelul 2.1.2.** Populația Municipiului Miercurea Ciuc la 1 Ianuarie – 2014-2018

Județ	Localitate	Anul			
		2014	2015	2016	2017



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 18 / 263

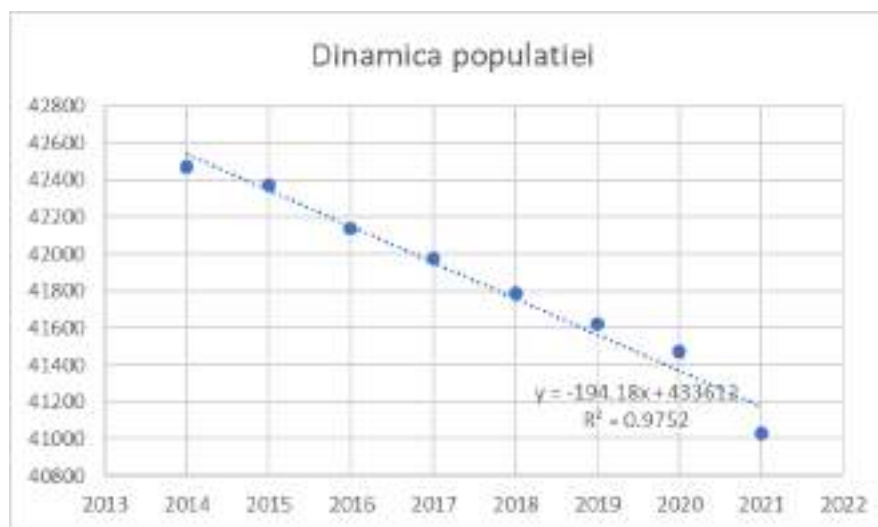
		Număr de persoane			
Harghita	Miercurea Ciuc	42470	42370	42137	<b>41972</b>

Dinamica populației Municipiului Miercurea Ciuc este prezentată în Tabelul 2.1.3 și respectiv figura 2.1.4.

**Tabelul 2.1.3.** Dinamica populației Municipiului Miercurea Ciuc\*

Județ	Localitate	Anul							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		Număr de persoane							
Harghita	Miercurea Ciuc	42470	42370	42137	<b>41972</b>	41782	41621	41470	41031

\*Prelucrare după [2]



**Fig. 2.1.4** Dinamica populației Municipiului Miercurea Ciuc

Se observă o tendință liniară de scădere a populației la nivelul municipiului.

Distribuția pe grupe de vârstă a populației Municipiului Miercurea Ciuc este prezentată în tabelul 2.1.4:

**Tabelul 2.1.4** Distribuția pe grupe de vârstă a populației Municipiului Miercurea Ciuc

Grupa de vârstă	Anul							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Număr de persoane							
0-14	6156	6116	5991	5969	5968	5942	5886	5708
15-24	4411	4171	4069	3972	3889	3903	3901	3927
25-34	6759	6571	6319	5987	5754	5465	5209	4918



<b>35-44</b>	7610	7645	7534	7478	7332	7214	7028	6874
<b>45-54</b>	5768	5860	5975	6152	6295	6444	6684	6833
<b>55-64</b>	6466	6320	6156	6015	5829	5668	5441	5175
<b>65-74</b>	1906	2092	2367	2513	4367	4530	4687	4922
<b>75-84</b>	3394	3595	3726	3886	1883	1975	2110	2148
<b>&gt;85</b>					465	490	524	526
<b>TOTAL</b>	42470	42370	42137	41972	41782	41621	41470	41031

\*Prelucrare după [2]

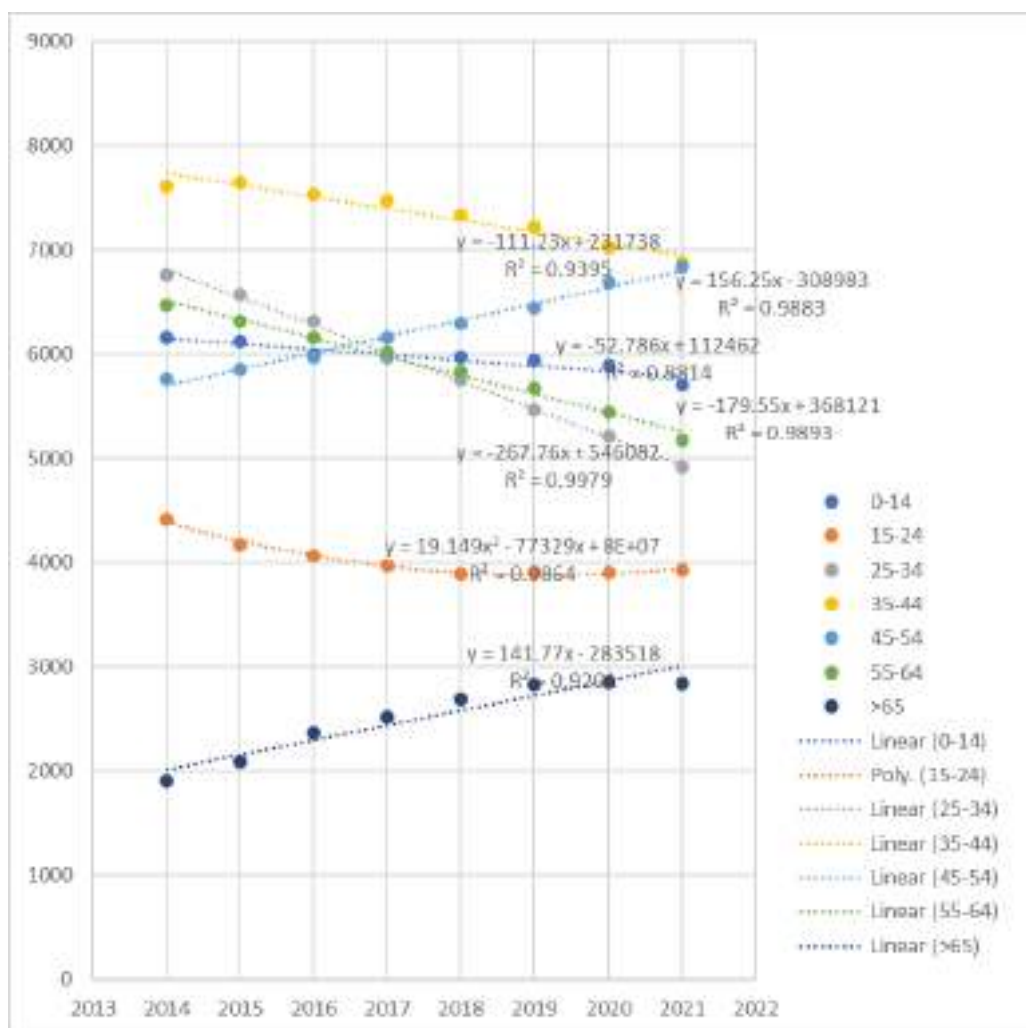


Fig. 2.1.5. Dinamica populației pe grupe de vârstă în Municipiul Miercurea Ciuc

Din figura 2.1.5 se observă că:

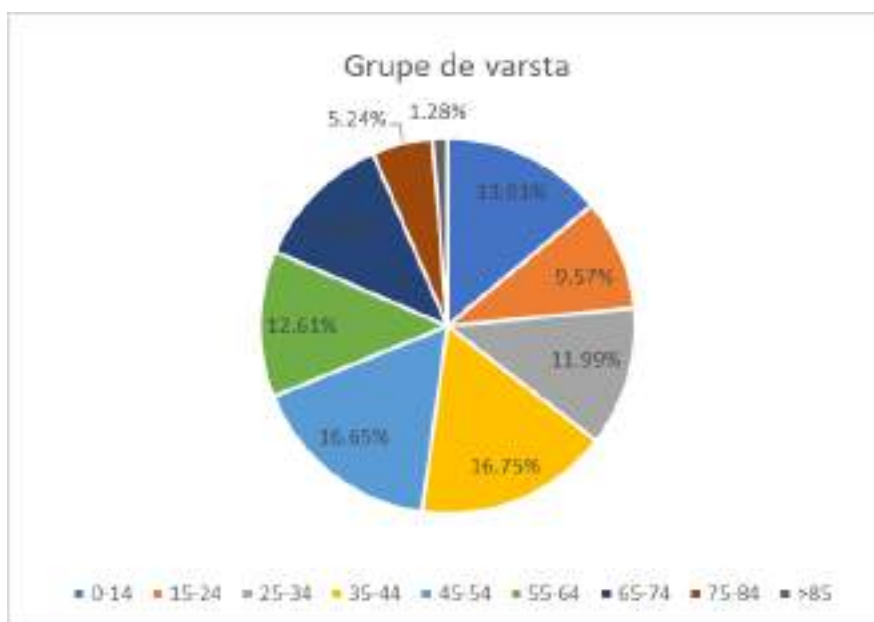
- Populația din grupa de vârstă 0-14 ani are o ușoară tendință de scădere;



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 20 / 263

- Populația din grupa de vârstă 15-24 ani a scăzut până în 2018 și apoi are o ușoară tendință de creștere
- Populația din grupa de vârstă 25-34 ani are o tendință de scădere
- Populația din grupa de vârstă 35-44 ani este cea mai numeroasă și are o ușoară tendință de scădere
- Populația din grupa de vârstă 45-54 ani are o tendință de creștere
- Populația din grupa de vârstă 55-64 ani are o tendință de scădere
- Populația din grupa de vârstă >65 ani are o tendință de creștere.



**Fig. 2.1.6** Grupele de vârstă la nivelul municipiului Miercurea Ciuc (2021)

La nivelul anului 2021 segmentul de populație cel mai reprezentativ este cel format din grupele active 35-44 ani și 45-54 ani. De remarcat faptul ca segmentul de vârstă pentru populația pensionara este mai scăzut față de segmentele populației active.

Repartiția populației pe categorii de vârstă evidențiază un număr ridicat de persoane care au vârsta legală pentru a conduce un autovehicul (70%). Totuși, 14% din populație este reprezentată de copii care au nevoie de rute sigure de deplasare între locuință și școală / grădiniță. Într-o situație dificilă se află și persoanele de peste 65 de ani ( $\approx 18\%$  din total) care se deplasează greu și sunt dependente de transportul în comun.

Din punctul de vedere al proporției populației active/populației totale, situația în municipiu este bună, întrucât 58% locuitori reprezintă populație activă direct productivă (procent care trebuie ajustat în plus dacă se au în vedere și cei peste 9000 elevi pe diferite trepte de învățământ).

Principalele puncte de interes ale municipiului Miercurea Ciuc sunt reprezentate de:

- societățile comerciale cu un număr de peste 10 salariați,
- instituțiile educaționale,
- instituțiile de interes public,
- centrele comerciale





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 21 / 263</b>

- obiectivele turistice.

Conform [www.listafirme.ro](http://www.listafirme.ro) în municipiul Miercurea Ciuc sunt înregistrate și funcționează 2258 firme (fig. 2.1.7). În tabelul 2.1.5 este prezentată o selecție a firmelor cu mai mult de 10 angajați.

**Tabel 2.1.5** Lista firmelor din municipiul Miercurea Ciuc (selecție)

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Firma</b>	<b>Adresa</b>	<b>Nr. angajați</b>
1	HARMOPAN SA	Str. Harghita 46, MIERCUREA CIUC	354
2	FENYO SRL	STR. NICOLAE BALCESCU 11	56
3	ING SERVICE SRL	STR. ZORILOR 73 Cod 530153	133
4	METAGALAX SRL	STR. TEILOR 19/A	64
5	MIDA SRL	STR. BRASOVULUI 67 Cod 530121	70
6	CROWN COOL SRL	STR. TOPLITA 155 Cod 530240	132
7	HARVIZ SA	STR. SALCAM 1	156
8	WABERERS ROMANIA SA	STR. HARGHITA 101	70
9	M. TABAC SRL	STR. HARGHITA 97	80
10	TEHNO SISTEM ALARM SRL	STR. MIHAIL SADOVEANU 17 Cod 530131	83
11	BINGO STAR SRL	STR. BAILOR 50	50
12	DAKOTA SECURITY SERVICE SRL	STR. UZINA ELECTRICA 2	75
13	HARPLAST SRL	STR. HARGHITA 69	103
14	COM ZOLD FENYO SRL	STR. HARGHITA 97 Cod 530152	62
15	ALUTUS SA	STR. HARGHITA 108/A	51
16	GOSCOM SA	STR. SALCAM 1	55
17	MIX SRL	STR. LELICENI 51-53 Cod 530190	130
18	PRODIA SRL	STR. INIMII 12 Ap. 8 Cod 530225	58
19	HAROLT SOC COOPERATIVA	STR. PETOFI 53	144
20	MAX PROTECT SECURITY SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 22 Sc. A Ap. 4 Cod 530230	99
21	IMPEX AURORA SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 31/B	180
22	IFPTR SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 22-24	204
23	EMER COM SRL	STR. SALCIM 3/B	60
24	ILM COM SRL	STR. HARGHITA 38	56
25	LACTATE HARGHITA SA	STR. LELICENI 49	152
26	HIDROTRAN SRL	STR. KUT 5	50
27	L ATELIER DE L ORANGERIE SRL	STR. SZEK 1 Cod 530200	153
28	DIS. PROD. SRL	STR. HARGHITA 97 Cod 530152	98



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 22 / 263

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Firma</b>	<b>Adresa</b>	<b>Nr. angajați</b>
29	SICULUS BAU SRL	STR. VOROSMARTY MIHALY 16 Ap. BIR. 6	68
30	FLUVIUS REGENSBURG SRL	STR. TAS VEZER 5 Cod 530203	210
31	IMPERIAL WET SRL	STR. TAS-VEZER 5 Cod 530224	61
32	ROMLINK INVEST SRL	STR. PORUMBEILOR 12	23
33	GERKON ELECTRO SRL	STR. MARTON ARON 45	18
34	TORVAN TRADE SRL	BDUL. FRATIEI 26 Ap. 33 Cod 530162	16
35	CONTINENTAL SRL	STR. HARGHITA 14 Ap. 1 Cod 530152	12
36	CONTRAST SRL	STR. BRASOVULUI 67 Cod 530121	11
37	INTER DISCRET SRL	STR. PIETII 7	10
38	ECO CAR SRL	STR. HARGHITA 108	18
39	PARA FARM SRL	BDUL. FRATIEI 5/A Cod 530112	16
40	PRIMA PEK SRL	STR. HARGHITA 97 Cod 530152	41
41	MAL PRODUCT SRL	STR. ZORILOR 38/A Cod 530153	18
42	OPEN WORLD SRL	STR. BRASOVULUI 6 Ap. 6 Cod 530141	30
43	AMIGO SRL	STR. VANATORILOR 9 Cod 530144	32
44	BITT BAU SRL	STR. HARGHITA 95	24
45	MULTIIDEA SRL	STR. HARGHITA 60 BIS Cod 530154	13
46	FLOWER GROUP SRL	STR. HARGHITA 79/B/A	11
47	FORMA CON SRL	STR. LELICENI 49/E Cod 530190	21
48	CAT LINE ADS SRL	STR. HARGHITA 113 Cod 530152	15
49	PARDOSELI BETON SERVICE SRL	STR. ZORILOR 73 Cod 530153	21
50	TIGRA WILL SRL	STR. JOKAI MOR 4 Cod 530240	12
51	PROD. MOB. SZABO SRL	STR. SZEK II 16	15
52	HARSIAL SRL	PIATA LIBERTATII 15 Ap. 27 Cod 530100	17
53	CONSIGNATIA KORALL SRL	STR. PIETII 4 Cod 530103	40
54	MAGYARI ENGINEERING SRL	STR. HARGHITA 122	19
55	PASTA GYERMELY SRL	STR. HARGHITA 41 Ap. BIR. 10 Cod 530152	14
56	CLINICA MULTIMED SRL	STR. TUDOR VLADIMIRESCU 16 Cod 530170	19
57	PRESTAREA SOC COOPERATIVA	STR. MAJLATH GUSZTAV KAROLY 6	21
58	CORECT TEAM SRL	STR. TUDOR VLADIMIRESCU 27 Sc. A Ap. 5	10
59	TOP AUTO TOUR SRL	STR. EROILOR 5 A Cod 530132	17





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 23 / 263

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Firma</b>	<b>Adresa</b>	<b>Nr. angajați</b>
60	BENVENTUR SRL	STR. CIMPUL MARE 150 Cod 530240	12
61	ELECTRO B.B.SZ. SRL	STR. HARGHITA 9 Sc. A Ap. 2 Cod 530151	11
62	START DUO SRL	STR. LELICENI 14 Cod 530190	10
63	CONSUMCOOP FEDERALCOOP	STR. UZINA ELECTRICA 2	12
64	MARIEN PRESSZO SRL	STR. PETOFI SANDOR 34 Cod 530210	44
65	KFT ROM WALD SRL	BDUL. TIMISOAREI 24 Cod 530212	24
66	Z & Z PIRO SRL	STR. MAJLATH GUSZTAV KAROLY 1 Ap. 6	32
67	HAR PAKROM SRL	STR. HARGHITA 39 Cod 530152	14
68	MIXTCOM SRL	STR. LELICENI 41 Cod 530190	37
69	DIAFARM SRL	STR. CULMEI 12-14 Cod 530193	13
70	TIPOGRAPHIC SRL	ALEEA SUA 13 Cod 530163	17
71	SPRINT MOL SRL	STR. INIMII 5 Ap. 2 Cod 530225	12
72	GERKON SRL	STR. SZEK 7/A Ap. BIR. 11 Cod 530201	14
73	COM TRADE SRL	STR. TUDOR VLADIMIRESCU 72 Cod 530175	22
74	TECTUM COMPANY SA	STR. OBOR 52/A	33
75	PANGUS SERVICE SRL	STR. HARGHITA 59 Cod 530152	30
76	INSTHAR SA	STR. MARTON ARON 21	20
77	DOMINO TRADE SRL	STR. HARGHITA 97 Cod 530152	28
78	SOMEXIM COM SRL	STR. SZEK 137 Cod 530203	10
79	SET PROD COM SRL	STR. LELICENI 49/B Cod 530190	46
80	CSIKI TRANS SRL	STR. BRASOVULUI 3 BI. AUTOGARA	25
81	PROFOOD ROM SRL	STR. UZINA ELECTRICA 1 Ap. 16	12
82	SAN GENNARO SRL	STR. PETOFI SANDOR 15	15
83	ATLAS SRL	PIATA MAJLATH GUSZTAV KÁROLY 6	24
84	TRANS ALFA SRL	STR. HOLLOK 2 Cod 530241	18
85	BRADUL EZUSTFENYO SRL	STR. SZEK 1 Cod 530200	38
86	REMAT HARGHITA SA	STR. BAILOR 72 Cod 530143	16
87	TECTUM IMPEX SRL	STR. KOROSI CSOMA SANDOR 7 Cod 530101	19
88	MICRO TRANS SRL	STR. BRASOVULUI 121 Cod 530121	14
89	INTEL SRL	PIATA LIBERTATII 10 Sc. C Ap. 3 Cod 530100	11
90	PRIZMA SRL	STR. TINERETULUI 9 Cod 530110	10



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 24 / 263

Nr. Crt.	Firma	Adresa	Nr. angajați
91	METALSAN SRL	PIATA LIBERTATII 13 Cod 530100	11
92	AUTOSPORT SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 30	25
93	ATLAS TRADE SRL	STR. LELICENI 57 Cod 530190	10
94	PRECIZIA SRL	STR. APOR PETER 1 Cod 530200	28
95	ERKOM SRL	STR. VINATORILOR 7	14
96	MAGIC SOLUTIONS SRL	STR. KOS KAROLY 10 Cod 530200	28
97	TOPO SERVICE SA	STR. SZASZ ENDRE 14	25
98	COM TUR SRL	STR. MULLER LASZLO 31 Cod 530160	13
99	HILCON SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 10 Ap. 34	15
100	ASPIRO SRL	STR. OBOR 52/A Ap. BIR. 2 Cod 530144	10
101	BUNICUTA MEA SRL	ALEEA AVANTULUI 7 Sc. B Et. 2 Ap. 9	34
102	COMPANY GRUP PAZA SRL	STR. LUNCA MARE 20 Sc. B Ap. 2	48
103	AUSTIN POWDER EXPLOZIV SRL	STR. PETOFI SANDOR 8 Et. 1 Ap. 8	24
104	TUTTO MOBILI SRL	STR. BOLYAI 29	13
105	AFEROM TRANS SRL	BDUL. FRATIEI 4 Sc. B Ap. 6 Cod 530114	39
106	COMPUTER TRADE SRL	STR. STADION 1 Cod 530223	20
107	CERAMICA VITOS KERAMIA SRL	STR. SUMULEU 32 Cod 530202	19
108	BECI COM SERVICE SRL	STR. JIGODIN 47 Cod 530123	15
109	SIGMA GUM SRL	STR. HARGHITA 89 Cod 530152	18
110	RDE HURON SRL	STR. BOLYAI 31 Cod 530111	40
111	METROLEX SRL	STR. TOPLITA 139 Cod 530240	12
112	PLUTO SRL	STR. MARTON ARON 33	18
113	OPTILAND SRL	STR. REVOLUTIEI DIN DECEMBRIE 3 Sc. A Ap. 1	12
114	FERGUSON SRL	STR. HARGHITEI 27	36
115	CITY PARKING SA	STR. KOSSUTH LAJOS 19 Ap. SP.COM. II	16
116	NIRVANA CONSULTING SRL	STR. PETOFI SANDOR 25	19
117	MEDIX SRL	STR. LUNCA MARE 24 Sc. B Ap. 11 Cod 530232	41
118	RENATA SRL	STR. BERZEI 1 Cod 530110	17
119	MIKRO ATLAS SRL	STR. VOROSMARTY MIHALY 37	11
120	B & B TRANSINVEST SRL	STR. ZORILOR 73 Cod 530153	34
121	V & R PROD COM SRL	STR. SALCIEI - Bl. 9/A Ap. 8	10



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 25 / 263

Nr. Crt.	Firma	Adresa	Nr. angajați
122	M. COMEX SRL	STR. HARGHITA 7 Sc. B Ap. 3 Cod 530151	11
123	OPTIVITA SRL	STR. HAROM 3	12
124	RENEGADE HOUSE SRL	STR. PIETII 1 Cod 530103	16
125	DISTRIB PLUS SRL	STR. HARGHITA 157	39
126	JUPITER COM SRL	STR. LUNCA MARE 12 Sc. A Ap. 8 Cod 530232	16
127	MADEZIT SRL	STR. LELICENI 49/B Cod 530190	10
128	MOTO SRL	STR. ZSOGODI NAGY IMRE 12 Cod 530122	13
129	BAGOLY LOGISTIC SRL	STR. ZORILOR 14 Cod 530143	21
130	DECEAN SRL	STR. ZOLD PETER 4 Cod 530110	45
131	INVENT SRL	STR. KOROSI CSOMA SANDOR 7	10
132	COMCOLOR SRL	STR. HARGHITA 2	26
133	OCOLUL SILVIC FRUMOASA SRL	STR. TOPLITA 78 Cod 530241	36
134	ZENIT PLUSZ SRL	STR. PIETII 7 Sc. A Et. P SP. COM. SCI1	12
135	CSIKI FURDOK SRL	STR. SALCAM 1 Cod 530153	14
136	LEMECO SA	STR. HARGHITA 1	23
137	ELECTRIC INST SRL	BDUL. FRATIEI 9 Sc. B Ap. 17 Cod 530171	18
138	TOP JOY SRL	STR. BOLYAI 4 Cod 530111	16
139	HONLINE MEDIA SRL	BDUL. TIMISOAREI 4 Et. 2 CAM. EI19	21
140	DAMSCOM SRL	STR. HARGHITA 113 Cod 530152	27
141	HOLLANDIA GREEN SRL	PIATA LIBERTATII 2 Ap. 35	12
142	KONTUR SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 26/B	12
143	RO COMP 2000 SRL	PIATA LIBERTATII 9 Cod 530100	10
144	ENETIX SOFTWARE SRL	STR. SZEK 7/A Ap. BIR. 24 Cod 530201	36
145	CSIK CAR SERVICE SRL	STR. DR. DENES LASZLO 9 Cod 530173	13
146	HAR WASSER ENERGIE SRL	STR. PETOFI SANDOR 7 Et. 2 CAM. 3	14
147	OMEGATEX SRL	STR. LELICENI 43 Cod 530190	29
148	BAMCOT SRL	ALEEA OCTAVIAN GOGA 14/B Ap. 5 Cod 530222	14
149	AGROCOM NAPSUGAR SRL	BDUL. FRATIEI 14 Cod 530172	15
150	ABS L & Z SRL	STR. SZASZ ENDRE 46	15
151	ELCOMEX SRL	STR. TOPLITA 101 Cod 530240	12
152	MECOM CIUC SRL	STR. SZEKELY MOZES 18 Cod 530200	14



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 26 / 263

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Firma</b>	<b>Adresa</b>	<b>Nr. angajați</b>
153	LUDAS SZABI SRL	STR. SZEK 50 Cod 530201	17
154	DASS PLATINIUM SRL	ALEEA NARCISELOR 9 Sc. A Ap. 15 Cod 530184	29
155	HAEMMERLING LOGISTIC SRL	STR. HARGHITA 122 Cod 530152	35
156	HAJDU TRANS SRL	STR. LUNCA MARE 12 Sc. B Ap. 15 Cod 530232	25
157	QUEEN SISI SRL	STR. CULMEI 12 Ap. 33 Cod 530193	11
158	GASTRO SERVICE SRL	STR. MARTON ARON 40	12
159	ITAS SA	STR. VINATORILOR 7	14
160	CHICKEN S FOOD SRL	STR. MARTON ARON 24	20
161	SKAND IMPEX SRL	BDUL. FRATIEI 1 Cod 530112	16
162	PROD PRIMEX SRL	STR. HOLLO 17 Cod 530241	10
163	PARADIS SRL	STR. VOROSMARTY MIHALY 38 Cod 530131	17
164	AUTO TUNNING SRL	STR. MOGYOROS 10	32
165	SUPELLEX SRL	BDUL. FRATIEI 2 Sc. B Ap. 6 Cod 530114	18
166	LORIS FUEL SHOP SRL	STR. EROILOR 5 Et. 1 Ap. 5 Cod 530132	25
167	NOVA WOLFSKIN SRL	STR. MARTON ARON 18 Ap. BIR. AM3	16
168	BAYO SRL	ALEEA CIOCIRLIEI 7 Ap. 14 Cod 530164	10
169	BIG JOHN CONSTRUCTION SRL	STR. TUDOR VLADIMIRESCU 25 Sc. F Ap. 4	19
170	ZEBLON SRL	STR. MARTON ARON 1 Cod 530211	10
171	COM BAREX SRL	STR. HARGHITEI 113	13
172	TRITON SRL	STR. ZOLD PETER 17 Cod 530110	10
173	PETROBIL SRL	STR. IANCU DE HUNEDOARA 33 Sc. A Ap. 17	30
174	CASA SECUIULUI SRL	STR. TOPLITA 147 Cod 530240	29
175	HARGHITA SERVICE SRL	STR. HARGHITA 113 Cod 530152	21
176	LUX ARI SRL	STR. REVOLUTIEI 32 Sc. B Ap. 17	18
177	TUBEWELD SRL	STR. SZEK 177 Cod 530203	10
178	RITAB TECHNICS & SUPPORT SRL	STR. ZORILOR 34 Ap. ATELIER Cod 530153	29
179	KABET BAU SRL	STR. INIMII 10 Ap. 47 Cod 530225	19
180	AQUA PROVIDEBIT SRL	STR. GAL SANDOR 16 Ap. INC. 1 Cod 530210	14
181	SPERETRIK SRL	STR. LELICENI 66/A Cod 530190	14
182	GLOBAL STORE SOLUTIONS SRL	STR. BRASOVULUI 7 Sc. A Ap. 13 Cod 530141	12
183	GOSSER RESTAURANT SRL	BDUL. FRATIEI 14 Cod 530172	20

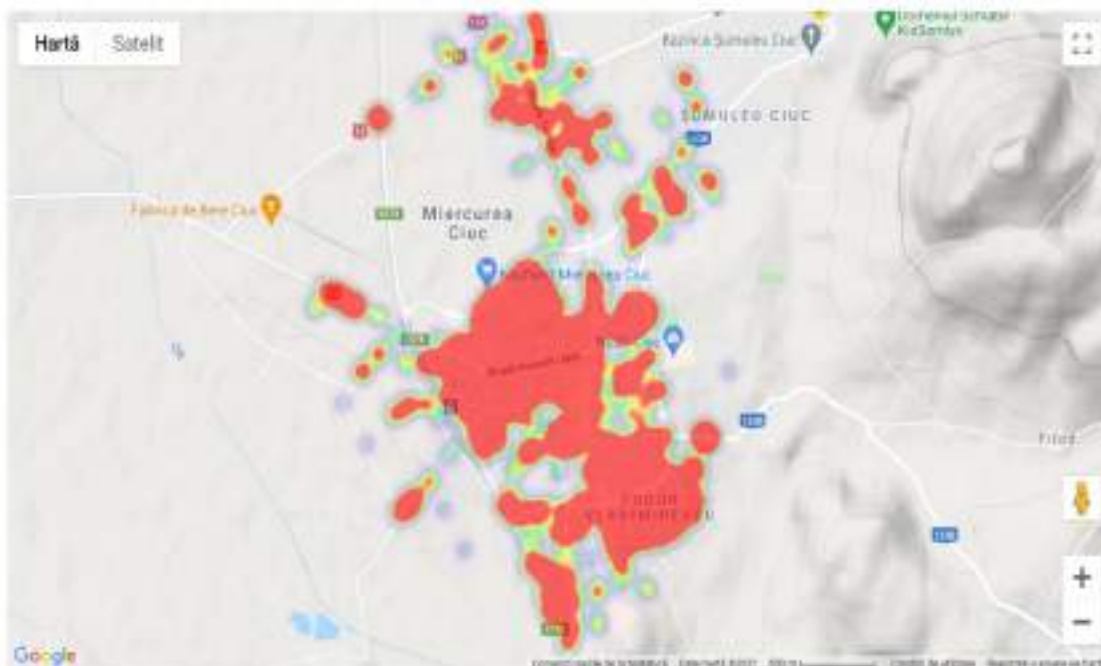


**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 27 / 263</b>

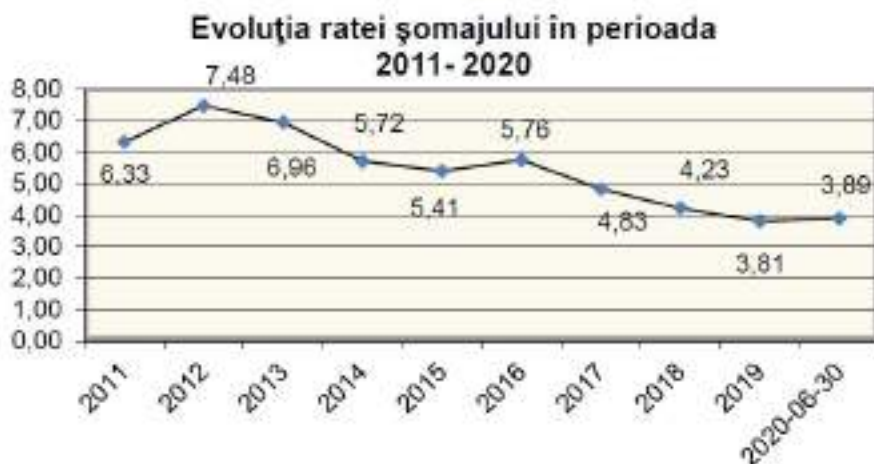
<b>Nr. Crt.</b>	<b>Firma</b>	<b>Adresa</b>	<b>Nr. angajați</b>
184	AZUR SOCIETATE COOPERATIVA	BDUL. TIMISOAREI 22 Cod 530221	27
185	PSEUDOTSUGA SRL	STR. CANTAR 2 Ap. 14	17
186	BAVARIA MAGLINE SRL	STR. INIMII 9 Sc. B Ap. 1 Cod 530212	23
187	BOHOC & GOMBOC SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 46 Sc. B Ap. 7	14
188	BVB GAMES SRL	STR. TUDOR VLADIMIRESCU 28 Et. 1 CAM. 2	19
189	GIFT CENTER SRL	STR. KOSSUTH LAJOS 12 Ap. SCII Cod 530221	24
190	ENGMATEC SRL	STR. TOPLITA 115 Cod 530240	13
191	IRIS SERVICE CIUC	STR. VÂNĂTORILOR 4	1181
192	T.G.S. ALARM SRL	STR. MIHAIL SADOVEANU 17	190
193	CONFECȚIA MIERCUREA CIUC	STR. LELICENI 39	169

Sursa: [2]



**Fig. 2.1.7** Harta firmelor din municipiul Miercurea Ciuc (Sursa: [3])

La sfârșitul lunii iunie 2020 rata șomajului înregistrat la nivelul județului Harghita a fost de 3, 89%, mai mare cu 0.14 pp decât cea din luna anterioară, și mai mare cu 0, 25 pp decât cea din luna iunie a anului 2019.



Sursa: [4]

**Fig. 2.1.8.** Evoluția ratei șomajului la nivelul județului Harghita

Din punct de vedere al populației școlare, din 30 unități de învățământ din municipiul Miercurea Ciuc, una este universitate, 11 sunt grădinițe, 3 școli primare, 6 școli din învățământul primar și gimnazial, 8 licee și o școală postliceală (Tabelul 2.1.6.).

**Tabelul 2.1.6.** Unitățile de învățământ din municipiul Miercurea Ciuc

Nr. crt.	Unitate de învățământ	Adresa	Nr. studenți / elevi în anul 2020-2021
1	Universitatea Sapientia	Strata Piața Libertății nr. 1	2245
2	Școala postliceală "Louis Pasteur"	Márton Áron 80	177
3	Colegiul Național „OCTAVIAN GOGA”	Str. Tudor Vladimirescu, nr. 40	772
4	Colegiul Național "MÁRTON ÁRON"	Str. MÁRTON ÁRON nr. 80	677
5	Liceul de arte „NAGY ISTVÁN”	Str. Piața Libertății, nr.18	634
6	Liceul Tehnologic „JOANNES KÁJONI”	Str. Toplița, nr. 22	634
7	Liceul Tehnologic „KÓS KÁROLY”	Str. Toplița, nr. 22	491
8	Liceul Tehnologic „SZÉKELY KÁROLY”	Str. Hunyadi János, nr. 31	411
9	Liceul Tehnologic „VENCZEL JÓZSEF”	Str. Toplița, nr. 20	461
10	Liceul Teologic Romano-Catolic „SEGÍTŐ MÁRIA”	Str. Márton Áron, nr. 80	459
11	Școala Gimnazială „JÓZSEF ATTILA”	Str. Miron Cristes, nr. 1	767
12	Școala Gimnazială „LIVIU REBREANU”	Str. Patinoarului, nr. 2	451
13	Școala Gimnazială NAGY IMRE	Str. Revoluției din Decembrie, nr. 6	904
14	Școala Gimnazială PETŐFI SÁNDOR	Str. Petőfi Sándor, nr. 40	703



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 29 / 263

15	Școala Gimnazială XÁNTUS JÁNOS	Str. Toplița, nr. 112	477
16	Școala Gimnazială JIGODIN-BĂI	Str. Jigodin, nr. 50	50
17	Școala Primară ȘUMULEU	Str. Szék, nr. 139	87
18	Școala Primară CIOBOTENI	Str. Ion Caianu, nr. 64	97
19	Școala Primară HARGHITA-BĂI	Str. Harghita, nr. 127	13
20	Grădinița „ARANYALMA”	Aleea Copiilor, nr. 6	256
21	Grădinița „CSIPIKE”	Str. Hunyadi János, nr. 31	217
22	Grădinița „TULIPÁN”	Str. Leliceni, nr. 62	94
23	Grădinița „KIS HERCEG”	Str. Aleea Avântului, nr. 1	402
24	Grădinița „CIMBORA”	Str. Tudor Vladimirescu, nr.38	196
25	Grădinița „MICIMACKÓ”	Str. Patinoarului, nr. 6	225
26	Grădinița „NAPRAFORGÓ”	Str. Harghita, nr.34	60
27	Grădinița „NAPOCSKA”	Str. Mihail Sadoveanu, nr. 13	209
28	Grădinița „CSIGABIGA”	Str. Mihail Sadoveanu, nr. 6	67
29	Grădinița SUBPĂDURE	Str. Harghita, nr. 135	40
30	Grădinița TAPLOCA	Str. Toplița, nr. 93	35

Cele mai importante **instituții de interes public** sunt [2]:

1. Primăria Municipiului Miercurea-Ciuc – Str. Piața Cetății, nr. 1
2. Consiliul Județean Harghita, Instituția Prefectului Harghita – Str. Piața Libertății, nr.5
3. Administrația Județeană a Finanțelor Publice - Str. Revoluției din Decembrie, nr. 20
4. Agenția Județeană pentru Plăți și Inspecție Socială Harghita – Str. Kossuth Lajos, nr. 94
5. Agenția Județeană pentru Ocuparea Forței de Muncă Harghita - Bulevardul Frăției, nr. 2
6. Agenția de Plăți și Intervenția Agricultură – Centrul Județean Harghita – Str. Progresului, nr. 16
7. Agenția Națională pentru a Îmbunătățirilor Funciare – Str. Bolyai nr.21
8. Agenția pentru Protecția Mediului Harghita – Str. Márton Áron, nr.43
9. Agenția Rutieră Română Harghita – Str. Zsögödi Nagy Imre, 45/A 530122
10. Autoritatea Națională de Turism – Str. Piața Libertății nr.5, camera 133/A
11. Biroul Vamal de Interior Harghita – Str. Harghitei, nr.98
12. Casa Județeană de Asigurării de Sănătate Harghita - Str. Patinoarului, nr.3
13. Casa Județeană de Pensii Harghita – Str. Kossuth Lajos, nr. 94
14. Direcția de Sănătate Publică Harghita – Str. Mikó, nr.1
15. Direcția Județeană de Statistică Harghita – Str. Piața Libertății, nr.5
16. Direcția Județeană pentru Cultură – Str. Piața Libertății, nr. 5
17. Direcția Județeană pentru Sport și Tineret – Str. Eroilor, nr.7
18. Direcția pentru Agricultură Harghita – Str. Piața Libertății, nr.5
19. Direcția Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor Harghita – Str. Progresului, nr. 14/A
20. Direcția Silvică Harghita – Str. Márton Áron, nr. 78



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 30 / 263</b>

21. Garda Națională de Mediu - Comisariatul Județean Harghita – Str. Márton Áron, nr. 43
22. Inspectoratul de Jandarmi Județean Harghita - Str. Márton Áron, nr. 74
23. Inspectoratul Județean pentru Concurență Harghita - B-dul Timișoarei, nr. 45, ap. 2
24. Inspectoratul Județean în Construcții Harghita - Str. Piata Libertatii, nr. 5, Camera 327
25. Inspectoratul Județean de Poliție Harghita – Str. Tudor Vladimirescu, nr. 34-36
26. Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Oltul” al Județului Harghita – Str. Iancu de Hunedoara, nr.8
27. Inspectoratul Teritorial de Muncă Harghita – Str. Kossuth Lajos, nr. 26
28. Inspectoratul Școlar Județean Harghita – Str. Piața Libertății, nr.5
29. Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Harghita - Str. Piața Libertății, nr. 5, Camera 431
30. Oficiul Județean de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit Harghita – Str. Kossuth Lajos, nr.24
31. Oficiul Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Harghita – B-dul Timișoarei, nr. 24
32. Serviciul Județean Harghita din Cadrul Arhivelor Naționale - Str. Bulevardul Frăției, nr. 6
33. Serviciul Județean de Metrologie Legală Harghita - Str. Tudor Vladimirescu, nr. 29
34. Sistemul de Gospodărire a Apelor Miercurea Ciuc – Str. Progresului, nr. 16
35. Sport Club Miercurea Ciuc – Str. Nicolae Bălcescu, nr. 9 Colegiul Național "MÁRTON ÁRON" – Str. Márton Áron, nr. 80

Cele mai importante centre comerciale sunt [2]:

1. Nest Miercurea-Ciuc – Str. Iancu de Hunedoara 26 (<http://miercurea-ciuc.rcnest.com/ro/>)
2. Centrul comercial Tulipan - Strada Petőfi Sándor 18
3. Dedeman – Str. Lunca Mare 13
4. Kaufland – Str. Lunca Mare 15
5. Lidl – Str. Lunca Mare 26

Cele mai importante obiectivele turistice sunt [2]:

1. Cetatea Miko – muzeu, castel și cetate – Piața Cetății nr. 2
2. Muzeul Secuiesc al Ciucului – Piața Cetății nr. 2
3. Mănăstirea Franciscană din Șumuleu – Str. Szek nr. 148
4. Casa Memorială Nagy Imre – Str. Jigodin nr. 2
5. Biserica Înălțarea Sfintei Cruci – Str. Kossuth Lajos nr. 38
6. Parcul Central - Str. Mihail Sadoveanu 4
7. Pal Art Gallery – Str. Szász Endre
8. Mănăstirea Clariselor – Str. Johannes Kájon

Deoarece populația activă și locurile de muncă reprezintă principala sursă de generare a deplasărilor, respectiv călătoriilor, este necesară o analiză a repartizării spațiale a populației pe cartiere și zone de studiu în vederea identificării fluxurilor semnificative de persoane și a limitărilor și aspectelor asupra cărora ar trebui acționat în vederea asigurării unei mobilități durabile (tramei stradale necorespunzătoare, restricții necorespunzătoare pentru reglementarea circulației vehiculelor în funcție de capacitate/sarcini pe axe, lipsa liniilor de transport în comun, precaritatea parcului de vehicule de transport în comun, solicitări mari cauzate de fluxuri de autoturisme, caracteristici tehnice necorespunzătoare ale infrastructurii rutiere etc.). Aceste aspecte vor fi analizate în capitolele următoare în vederea constituirii planului de mobilitate urbana durabila (PMUD) al municipiului Miercurea Ciuc.





## 2.2. Rețeaua stradală

Conform statisticii din 1850 în Miercurea Ciuc s-au numărat 229 de case cu 961 de locuitori. În pofida creșterii numărului de locuitori, în Memoriu General PUG Miercurea Ciuc marele etnograf-fotograf din Secuime, Orbán Balazs consemna: „ Miercurea este o localitate atât de mică, încât în jur, în scaunul Ciuc mai găsești nenumărate sate cu aspect mai urban. Tot orașul se compune din două străzi care formează o intersecție în T, iar cetatea se găsește la capătul sudic al străzii care străbate orașul de la nord la sud...”



Fig. 2.2.1. Orașul Miercurea Ciuc în anul 1916 (sursa: [5])

Orașul de astăzi este un conglomerat de sate învecinate, ale căror amprente se văd și în prezent. Nucleul orașului este format din zona (urma) celor 2 străzi perpendiculare, prima fiind legătura nord-sudică ce traversează depresiunea Ciucului dinspre Gheorghieni spre Sf. Gheorghe, cealaltă fiind legătura spre Odorhei prin pasul Tolvajos din masivul Harghitei.

Prin analiza rețelei de căi de comunicație și transport s-a urmărit evidențierea accesibilității municipiului Miercurea Ciuc la rețeaua majoră de transport național și internațional. Așezarea centrală în teritoriul național și starea pe drumuri importante fac din municipiul Miercurea Ciuc un loc bun pentru dezvoltarea economică și socială. Rețeaua de căi de comunicație și transport este compusă din: căi de transport rutiere, căi feroviare, transport combinat.

Municipiul Miercurea Ciuc se situează la intersecția unor importante axe rutiere în direcțiile est-vest și nord – sud, conform Planului Urbanistic General (Fig. 2.2.2.):

- Conexiunea cu drumul European E60, segmentul București – Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea, se face la Bălăușeri, județul Mureș, prin drumul național DN 13A, dinspre Vest;
- Conexiunea cu drumul național DN 12 A spre municipiul Bacău, prin pasul Ghimeș, în direcția Est;



- Pe direcția Nord – Sud drumul european E 538 traversează municipiul, drum care face legătura între Toplița și Sfântu Gheorghe, prin intermediul drumului național DN13 dinspre Brașov.



**Fig.2.2.2. Axe rutiere importante care traversează Municipiul Miercurea Ciuc**

Teritoriul administrativ al municipiului Miercurea Ciuc este străbătut de următoarele drumuri județene ce completează rețeaua drumurilor naționale și europene:

- Drumul județean DJ 123E care face legătura între Șumuleu Ciuc și DN 12 A la Delnița;
- Drumurile județene DJ 123B și DJ 123C fac legătura între satele și comunele de la Est și Sud-Est de municipiul Miercurea Ciuc cu DN 12 în dreptul localității Sînmartin;
- Drumul județean DJ 123F care la nord reprezintă legătura între drumurile naționale DN 12 și DN 13A
- Drumul județean DJ 138A care face legătura cu Harghita Băi.

Starea rețelei de drumuri publice din zona Ciucului este una eterogenă, foarte variată, o caracteristică generală a rețelei de drumuri publice din Secuime. În multe situații lipsesc straturile unui drum asfaltat/ strat de fundație, strat de uzură etc.



**Fig.2.2.3.** Drumuri județene de pe teritoriul Municipiului Miercurea Ciuc (Sursa: [6])

Orașul este străbătut de 3 drumuri naționale – DN 12, DN 12A și DN 13 care fac legătură cu Transilvania, dar și cu Moldova. Traficul de tranzit ocolește centrul orașului, fiind deviat pe strada Brașovului, strada Harghita și strada Ret.



**Fig. 2.2.4.** Căi de comunicație care străbat zona de studiu [6]



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 34 / 263

Conform *Studiului de Trafic în Municipiul Miercurea Ciuc – versiunea reactualizată* elaborat în anul 2021 la cerințele Primăriei orașului rețeaua rutieră a Municipiului Miercurea Ciuc cuprinde 157 de străzi, cu o lungime totală de 90,8 km, din care lungimea străzilor modernizate fiind 73,84 km (la nivelul anului 2021).

Analiza critică a rețelei arată că:

- nu există o centură ocolitoare, iar traficul de tranzit se derulează pe străzi din interiorul municipiului (chiar dacă ocolește centrul orașului);
- trama stradală este formată (cu excepția câtorva străzi) din străzi înguste, cu multe sinuozități, în mare parte improprie circulației autobuzelor de mari dimensiuni, ceea ce conduce la o limitare a posibilităților de alegere a unor trasee.

Parametrii geometrici ai străzilor din România, condițiile tehnice de proiectare, precum și capacitățile maxime de circulație pe acestea sunt stabilite în STAS 10144/3-91 [7] și în *Norma tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în orașe*, din 27/01/1998.

Conform acestei *Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în orașe* [8], străzile au următoarele funcții și caracteristici în raport cu intensificarea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc:

- *străzi de categoria I – magistrale* – asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția principală de legătură cu drumul național care traversează orașul, având minimum șase benzi de circulație, inclusiv linii de tramvai și alte mijloace de transport în comun

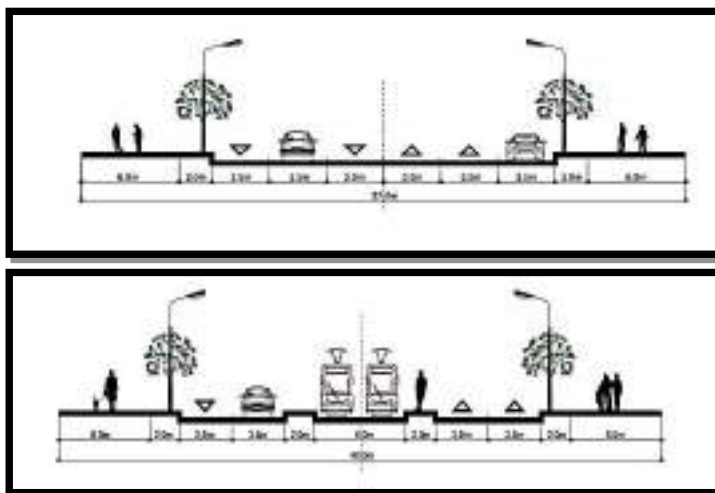


Fig. 2.2.5. Profile, cu sau fără linii de tramvai, pentru străzile de categoria I – magistrale (sursa: [8])

- *străzile de categoria a – II- a – de legătură* – asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având patru benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai și alte mijloace de transport în comun

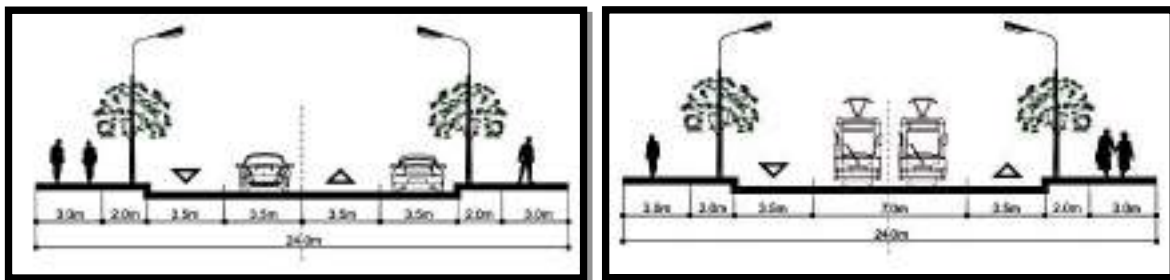


Fig.2.2.6. Profile, cu sau fără linii de tramvai, pentru străzile de categoria II – de legătură (sursa: [8])

- străzi de categoria a III-a – colectoare – preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având două benzi de circulație;

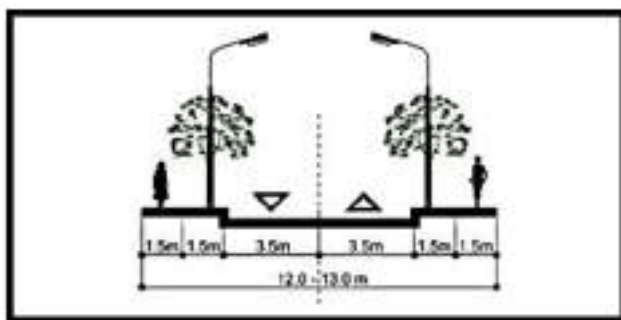


Fig 2.2.7. Profil pentru străzile de categoria III – colectoare (sursa: [8])

- străzile de categoria a IV- a – de folosință locală – asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic redus

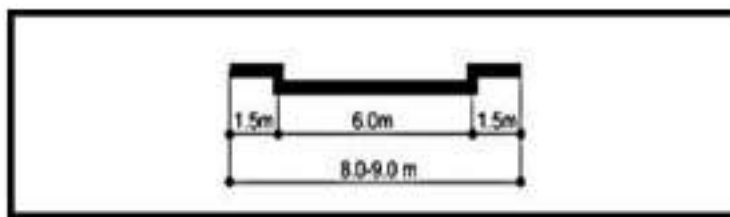


Fig.2.2.8. Profil pentru străzile de categoria IV – de folosință locală (sursa: [8])

Această clasificare a arterelor rutiere din interiorul orașelor reprezintă o ierarhizare a rețelei rutiere pe categorii de folosință, cu intensitățile de trafic și categoriile tehnice corespunzătoare.

Timp de câteva decenii, în perioada adaptării orașelor la automobil, arterele rutiere au fost abordate, în cea mai mare măsură, doar din perspectiva funcțiunii și a funcționalității lor de *culoare de circulație* care trebuie să satisfacă nelimitat și necondiționat cererile de deplasare motorizate.

Ținând cont de această clasificare, rețeaua rutieră a Municipiului Miercurea Ciuc este compusă din artere de circulație de categoria II, III și IV, constatându-se lipsa străzilor de categoria I (magistrale), poate și datorită configurației orașului.





Fig.2.2.9. Strada Brașovului – arteră de categoria II în Miercurea Ciuc [9]



Fig.2.2.10. Strada Zöld Péter – arteră de categoria III în Miercurea Ciuc [9]



Fig. 2.2.11. Aleea Avântului – arteră de categoria IV în Miercurea Ciuc [9]

Arterele de penetrație în oraș care fac legătura cu centrul orașului sunt (fig. 2.2.12.):

- str. Toplița – la nord
- str. Szek – la nord-est
- str. Harghita – la vest



- str. Brașovului – la sud
- str. Leliceni – la est

Cele mai importante artere care fac legătura între cartierele (zonele) orașului sunt:

- str. Kossuth Lajos
- str. Iancu de Hunedoara
- bd. Frăției
- bd. Timișoara
- str. Zsogodi Nagy Imre
- str. Jigodin
- str. Lunca Mare



**Fig 2.2.12.** Arterele de penetrație și cele care fac legătura între cartierele orașului

În prezent, în Municipiul Miercurea Ciuc circulația este reglementată prin sensuri unice pe următoarele artere de circulație, prezentare și în figura 2.2.13.:

- Strada Câmpul Mic, cu intrare din str. Zsögödi Nagy Imre
- Strada Tineretului, din str. Bolyai la str. Eroilor
- Strada Gábor Áron, din str. Eroilor la str. Bolyai
- Aleea Avântului, din bd. Frăției la str. Bradului
- Aleea Narciselor, din str. Bradului la bd. Frăției
- Strada Eroilor, din str. N. Bălcescu la str. Berzei
- Strada Nicolae Bălcescu, din str. Patinoar la str. Mihail Sadoveanu
- Strada Mihail Sadoveanu
- Strada Kossuth Lajos, din str. Brașovului la Biserica “Înălțarea Sfintei Cruci”



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 38 / 263</b>

- Bulevardul Timișoarei, din str. Mihai Eminescu la Piața Cetății
- Strada Petőfi Sándor, din Piața Cetății la str. Leliceni
- Strada Petőfi Sándor, din Kossuth Lajos la str. Venczel József
- Strada Kőrösi Csoma Sándor
- Strada Tudor Vladimirescu, din str. Leliceni la Bulevardul Frăției
- Strada Miron Cristea
- Strada Müller László
- Strada Mihai Eminescu
- Strada Vörösmarty Mihály, din str. Kossuth Lajos la str. Mihail Sadoveanu
- Piața Libertății, din str. Kossuth Lajos la str. M. Eminescu
- Strada Gál Sándor, din str. Petőfi Sándor
- Strada Venczel József, din str. Petőfi Sándor la str. Iancu de Hunedoara
- Strada Revoluției din Decembrie, din str. Inimii la intersecția cu Str. Revoluției din Decembrie
- Strada Joița
- Strada Sâncrăieni
- Strada Iancu de Hunedoara, din str. Székely Mózes la str. Szék
- Strada Rét, de la sensul giratoriu dintre DN 13A cu DN 12A până la intersecția cu str. Patak
- Strada Patak, de la intersecția cu str. Rét, continuând cu strada Forras până la intersecția cu str. Toplița.
- Strada Uzinei Electrice



**Fig.2.2.13.** Arterele cu sens unic din Miercurea Ciuc





Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În Tabelul 2.2.1. sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arcele care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport națională (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate – de exemplu, arcele care leagă nodurile 0, 6 în graful pentru prima categorie).

**Tabelul 2.2.1.** Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

Categorie graf	Exemplu	Descriere
Hiperintegrat		Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).
Hipointegrat		Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.
Integrat rațional		Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.



Analizând situația rețelei de transport din municipiul Miercurea Ciuc sub aceste aspecte, pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiul Miercurea Ciuc (fig. 2.2.14.), se poate concluziona că există o "integrare rațională", deoarece rețeaua rutieră națională este "tangentă" la rețeaua de drumuri locală. Întrucât în dezvoltarea municipiului s-a ținut cont de problemele pe care le pot genera fluxurile de tranzit pe teritoriul urban, circulația pe străzile Lunca Mare și Brașovului a permis integrarea rațională a rețelei locale în rețeaua națională.



**Fig.2.2.14.** Graful simplificat corespunzător rețelei de drumuri care deservește municipiul Miercurea Ciuc

În plus, legătura dintre rețeaua națională și cea locală poate fi realizată în mai multe noduri, ceea ce conferă o vulnerabilitate mai scăzută, prin aceea că o întrerupere a unei joncțiuni nu conduce la izolarea ariei urbane, existând prin conectivitatea multiplă, rute ocolitoare suficiente.

Ținând cont de obiectivele elaborării planului de mobilitate integrată, sunt analizate activitățile care ocupă teritoriul și asigură funcționalitatea așezării urbane, evidențiind, în limita datelor disponibile, aspectele de disfuncționalitate pentru care se caută soluții integrate. În acest sens, o primă activitate pregătitoare elaborării PMUD constă în zonificarea sistemului teritorial cu activități economico-sociale din aria Municipiului Miercurea Ciuc, modelarea rețelei de transport (rețeaua de străzi și rețeaua liniilor de transport public) și conectarea celor două subsisteme (cel de activități economico-sociale care ocupă teritoriul și cel de transport prin care se realizează funcționarea spațiului urban) în vederea dezvoltării modelului de transport.



Orașul actual nu reprezintă numai totalitatea clădirilor, construcțiilor și amenajărilor constituite, dar și infrastructurile tehnice complexe, care cuprind amenajări terestre, subterane și supraterane, în vederea realizării unei funcționări normale a orașului, unui mediu sănătos și sigur. Dintre toate ramurile administrației orășenești, relațiile cele mai puternice apar între activitățile desfășurate pe teritoriul orașului și sistemul de transport. Configurarea și organizarea unui sistem de transport corespunzător dezvoltării durabile sunt condiționate într-o mare măsură de rețeaua străzilor. Posibilitatea de a utiliza o stradă pentru circulație motorizată, într-un sens sau în ambele sensuri și pentru vehicule ale sistemului de transport public este determinată de caracteristicile tehnice (profil longitudinal, lățime, categoria străzii, existența unor lucrări de artă – poduri, pasaje, treceri la nivel etc). Necesitatea și structura rețelei de transport public sunt determinate de amplasarea entităților care trebuie servite (centrul orașului, societăți comerciale, gări, școli, spitale etc.) și, în consecință, depind de forma și structura orașului. De aceea, problemele dezvoltării rețelei de transport public sunt în strânsă legătură cu planul orașului și trebuie analizate concomitent.

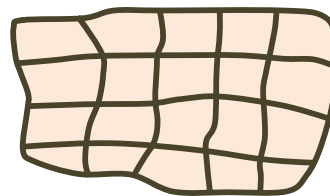
Sistemul de străzi, drumuri, bulevarde etc. al unui oraș prezintă o serie de întretăieri și ramificații care constituie modul prin care căile de comunicație terestră își îndeplinesc sarcina: asigurarea accesibilității și conectivității entităților amplasate în diferite zone ale teritoriului.

Din acest punct de vedere, se pot evidenția trei structuri relevante pentru formarea orașelor cu un singur pol de dezvoltare - cum este exemplul municipiului Miercurea Ciuc, descrise în tabelul 2.2.2. Fiecare dintre cele trei structuri are avantaje și dezavantaje specifice, dar, ca trăsătură generală, poate fi menționat că:

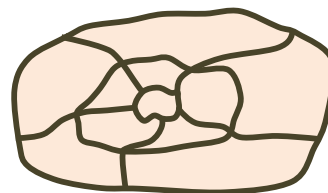
- structurile rectangulare oferă condiții de repartizare uniformă a traficului și ca urmare cele mai reduse premise pentru congestie, iar
- structurile radiale oferă legături inelare, care permit deplasări periferice zonelor centrale.

**Tabel 2.2.2. Structura mixtă a orașelor**

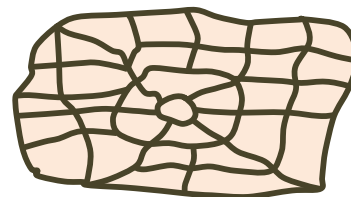
- *Structura rectangulară (grid)* - se întâlnește la orașe construite pe spații libere, fără restricții ale unor construcții existente sau legate de condiții geo-fizice



- *Structura radială* - se întâlnește la orașe construite în depresiuni (sau în alte situații speciale din punct de vedere al reliefului), în general în jurul centrelor religioase și culturale



- *Structura mixtă* - se întâlnește în cele mai multe orașe care au parcurs de-a lungul istoriei mai multe etape de dezvoltare urbanistică





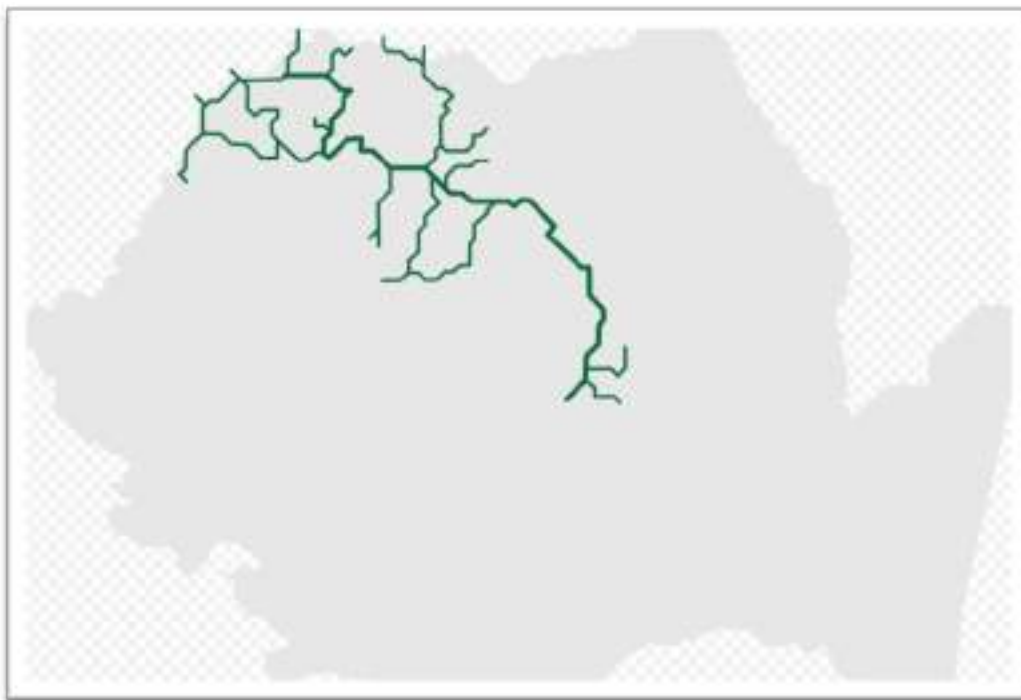
## 2.3. Transport public

### 2.3.1 Transportul feroviar de călători

Din punctul de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorul local de transport public de călători trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport la nivel regional și național.

Calea ferată dată în folosință la 5 aprilie 1897 a adus schimbări radicale în dezvoltarea orașului Miercurea Ciuc. Înainte de primul război mondial, societatea de căi ferate maghiare (MAV) construiește tronsonul de cale ferată dintre Miercurea Ciuc și Deda.

Astfel, Municipiul Miercurea Ciuc este tranzitat de magistrala de cale ferată 400: Brașov – Ciceu – Satu Mare, cale dublă, electrificată și cu o lungime de 560 km.



**Fig. 2.3.1.** Magistrala de cale ferată 400 Brașov – Satu Mare (Sursa: [10])



Fig. 2.3.2 Poziția stației de cale ferată Miercurea Ciuc în magistrala 400 (Sursa: [10])

Magistrala 400 leagă următoarele localități: Brașov - Sfântu Gheorghe - Miercurea Ciuc - Siculeni - Deda - Sărățel - Dej - Jibou - Baia Mare - Satu Mare. Prin această linie municipiul este accesibil din mai multe puncte nodale din țară. În apropiere, la circa 10 km este gara CFR din Siculeni, care este un punct nodal de cale ferată, astfel, aici oprind toate trenurile ce trec prin municipiul Miercurea Ciuc. Punctul Siculeni este nod de cale ferată și stație triaj care face conexiunea între centrul țării (Transilvania) și estul țării (Moldova).

Astfel, stația de cale ferată Miercurea Ciuc asigură traficul de călători prin 10 perechi de trenuri inter-regio cu destinația Suceava, Iași, București, Brașov, Sighetu – Marmației, Sibiu, Zalău, Baia Mare, Rodna Veche și 19 perechi de trenuri regio cu destinații apropiate ca Târgu – Mureș, Brașov, Mărășești, Comănești, Deda, Izvoru Oltului, trenuri operate de CFR Călători.

- **Lista serviciilor de transport feroviar de călători disponibile în municipiul Miercurea Ciuc**

**Tabelul 2.3.1** Trenuri care se formează în stația Miercurea Ciuc

Rang tren	Număr tren	Ora de plecare	de Itinerariu
Regio	R 4503	5:11	Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului - Gheorgheni - Ditrău - Toplița – Deda (133 km)
Regio	R 5214	7:25	Miercurea Ciuc - Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș – Comănești (84 km)



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 44 / 263

<b>Regio</b>	R 4521	10:30	Miercurea Ciuc – Siculeni (8 km)
<b>Regio</b>	R 4507	12:17	Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului - Gheorgheni - Ditrău - Toplița – Deda (133 km)
<b>Regio</b>	R 5204	12:23	Miercurea Ciuc - Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș - Comănești - Saline hc – Onești (121 km)
<b>Regio</b>	R 4511	15:45	Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului - Gheorgheni - Ditrău - Toplița - Deda - Rușii Munți hc - Aluniș Mureș - Aluniș h - Brâncovenești hc - Idiciu de Jos hc - Reghin - Petelea hc - Periș Mureș hc - Gornești Mureș H - Dumbrăvioara - Târgu Mureș (187 km)
<b>Regio</b>	R 5208	16:16	Miercurea Ciuc - Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș - Comănești - Saline hc - Onești - Adjud – Mărășești (184 km)
<b>Regio</b>	R 5212	19:28	Miercurea Ciuc - Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș - Comănești - Saline hc - Onești - Adjud – Mărășești (184 km)
<b>Regio</b>	R 4523	23:35	Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului (36 km)
<b>Regio</b>	R 4524	23:36	Miercurea Ciuc - Sâncrăieni - Băile Tușnad Hm (29 Km)

**Tabelul 2.3.2.** Trenuri care au ca stație terminus Miercurea Ciuc

<b>Rang tren</b>	<b>Număr tren</b>	<b>Ora de plecare</b>	<b>de Itinerariu</b>
<b>Regio</b>	R 4516	4:39	Siculeni - Miercurea Ciuc (8 km)
<b>Regio</b>	R 5213	6:36	Comănești - Asău - Ghimeș - Livezi Ciuc - Siculeni - Miercurea Ciuc (84 km)
<b>Regio</b>	R 5201	9:08	Mărășești - Pădureni Putna - Adjud - Onești - Saline hc - Comănești - Ghimeș - Livezi Ciuc - Siculeni - Miercurea Ciuc (184 km)
<b>Regio</b>	R 13506	9:53	Deda - Deda Bistra - Toplița - Ditrău - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc (133 km)
<b>Regio</b>	R 5203	10:50	Mărășești - Pădureni Putna - Adjud - Onești - Saline hc - Comănești - Ghimeș - Livezi Ciuc - Siculeni - Miercurea Ciuc (184 km)
<b>Regio</b>	R 4518	11:30	Siculeni - Miercurea Ciuc (8 km)
<b>Regio</b>	R 4520	14:51	Siculeni - Miercurea Ciuc (8 km)



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 45 / 263

<b>Regio</b>	R 5207	18:51	Mărășești - Pădureni Putna - Adjud - Onești - Saline hc - Comănești - Ghimeș - Livezi Ciuc - Siculeni - Miercurea Ciuc (184 km)
<b>Regio</b>	R 4515	22:16	Brașov - Pavilion CFR Brașov Triaj - Harman - Ozun - Sfântu Gheorghe - Bicsadu Oltului - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc (95 km)
<b>Regio</b>	R 4522	22:44	Gheorgheni - Valea Strâmbă hc - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc (55 km)

**Tabelul 2.3.3.** Trenuri regio care tranzitează stația de cale ferată Miercurea Ciuc

<b>Rang tren</b>	<b>Număr tren</b>	<b>Ora de plecare</b>	<b>de Itinerariu</b>
<b>Regio</b>	R 4502	4:25	Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Bicsadu Oltului - Sfântu Gheorghe - Ozun - Harman – Brașov (103 km)
<b>Regio</b>	R 4504	7:23	Toplița - Gălăuțaș - Ditrău - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Bicsadu Oltului - Sfântu Gheorghe - Ozun - Harman – Brașov (184 km)
<b>Regio</b>	R 4501	7:36	Brașov - Pavilion CFR Brașov Triaj - Harman - Sfântu Gheorghe - Bicsadu Oltului - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului – Gheorgheni (150 km)
<b>Regio</b>	R 4505	8:01	Brașov - Pavilion CFR Brașov Triaj - Harman - Ozun - Sfântu Gheorghe - Bicsadu Oltului - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc – Siculeni (103 km)
<b>Regio</b>	R 4508	14:37	Gheorgheni - Valea Strâmbă hc - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Bicsadu Oltului - Sfântu Gheorghe - Ozun - Harman – Brașov (150 km)
<b>Regio</b>	R 4509	14:53	Brașov - Pavilion CFR Brașov Triaj - Harman - Ozun - Sfântu Gheorghe - Bicsadu Oltului - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului – Gheorgheni (150 km)
<b>Regio</b>	R 4510	16:18	Deda - Deda Bistra - Toplița - Ditrău - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Bicsadu Oltului - Sfântu Gheorghe - Ozun - Harman – Brașov (228 km)



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 46 / 263

<b>Regio</b>	R 4513	19:48	Brașov - Pavilion CFR Brașov Triaj - Harman - Ozun - Sfântu Gheorghe - Bicsadu Oltului - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului - Gheorgheni - Ditrău – Toplița (184 km)
<b>Regio</b>	R 4512	20:08	Deda - Deda Bistra - Toplița - Ditrău - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Bicsadu Oltului - Sfântu Gheorghe - Ozun - Harman – Brașov (228 km)

**Tabelul 2.3.4.** Trenuri interregio care tranzitează stația de cale ferată Miercurea Ciuc

Rang tren	Număr tren	Ora de plecare	de Itinerariu
<b>InterRegio</b>	IRN 01642	2:14	Beclean pe Someș - Sărățel - Deda - Toplița - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe - Brașov - Predeal - Sinaia - Câmpina - Florești Prahova - Ploiești Vest - București Nord (466 km)
<b>InterRegio</b>	IRN 1642	2:14	Dej Călători - Beclean pe Someș - Sărățel - Deda - Toplița - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe - Brașov - Predeal - Sinaia - Câmpina - Florești Prahova - Ploiești Vest - București Nord (490 km)
<b>InterRegio</b>	IR 366	8:49	Brașov - Sfântu Gheorghe - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Gheorgheni - Toplița - Deda - Sărățel - Beclean pe Someș - Dej Călători - Gherla - Cluj Napoca (383)
<b>InterRegio</b>	IR 12407	9:30	Valea lui Mihai - Episcopia Bihor - Oradea - Aleșd - Huedin - Cluj Napoca - Gherla - Dej Călători - Beclean pe Someș - Sărățel - Deda - Toplița - Gheorgheni - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe – Brașov (601 km)
<b>InterRegio</b>	IR 1541	11:58	Iași - Târgu Frumos - Roman - Bacău - Adjud - Onești - Saline hc - Comănești - Ghimeș - Livezi Ciuc - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe – Brașov (470km)
<b>InterRegio</b>	IR 1540	15:52	Brașov - Sfântu Gheorghe - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș - Comănești - Saline hc - Onești - Adjud - Bacău - Roman - Târgu Frumos – Iași (470)





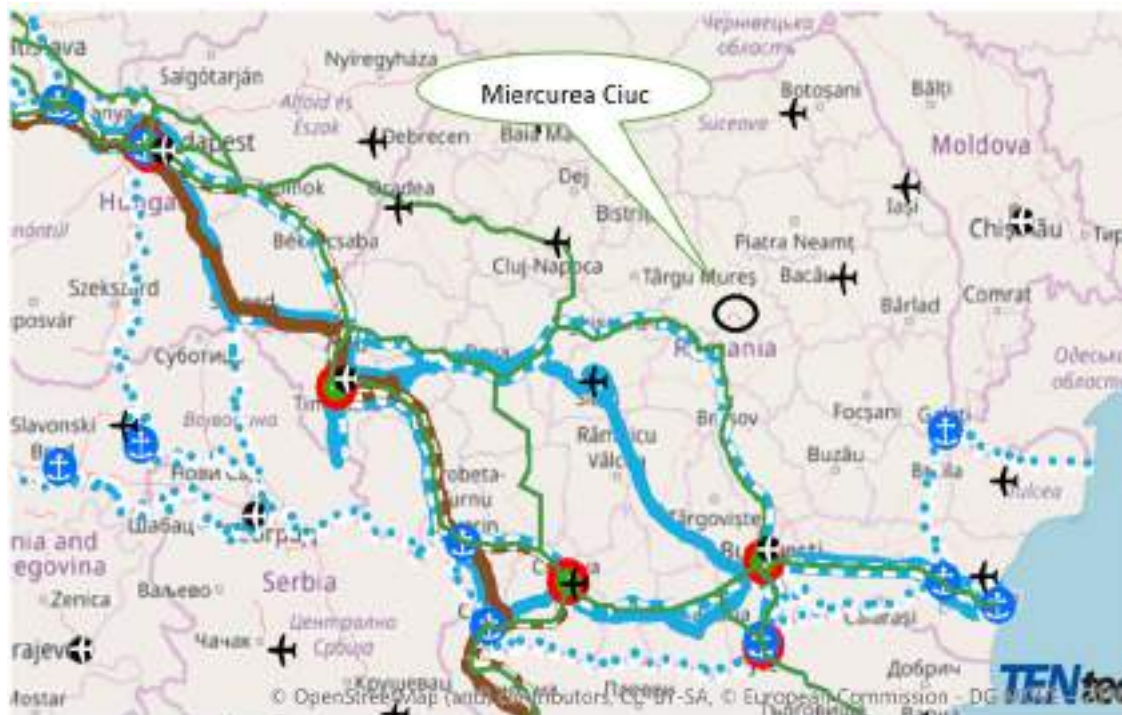
**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 47 / 263</b>

km)			
<b>InterRegio</b>	IR 1645	16:39	București Nord - Ploiești Vest - Câmpina - Sinaia - Bușteni - Azuga - Predeal - Brașov - Sfântu Gheorghe - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Izvoru Mureșului - Gheorgheni - Toplița - Deda - Reghin - Târgu Mureș (448 km)
<b>InterRegio</b>	IR 1646	17:48	Târgu Mureș - Reghin - Deda - Toplița - Gheorgheni - Izvoru Mureșului - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe – Brașov (282 km)
<b>InterRegio</b>	IR 12406	20:58	Brașov - Sfântu Gheorghe - Băile Tușnad Hm - Miercurea Ciuc - Siculeni - Izvoru Oltului - Gheorgheni - Toplița - Deda - Sărățel - Beclean pe Someș - Dej Călători - Gherla - Cluj Napoca - Huedin - Aleșd - Oradea - Episcopia Bihor - Valea lui Mihai (601 km)
<b>InterRegio</b>	IR 367	21:59	Oradea - Aleșd - Bratca - Ciucea - Huedin - Aghireș - Cluj Napoca - Gherla - Dej Călători - Beclean pe Someș - Sărățel - Deda - Toplița - Gheorgheni - Izvoru Oltului - Siculeni - Miercurea Ciuc - Băile Tușnad Hm - Sfântu Gheorghe – Brașov (535 km)

**- Relația cu rețeaua TEN-T**

Municipiul Miercurea Ciuc nu se află localizat nici pe rețeaua TEN – T rutieră nici pe TEN - T feroviară. Dar, prin drumul județean DN 12 face legătura cu coridorul Rin - Dunăre (Curtici - Arad - Simeria - Coșlariu - Sighișoara - Brașov - București - Constanța) în orașul Gheorghieni, iar pe cale feroviară prin magistrala 400, în special prin stația Brașov.



**Fig. 2.3.3.** Rețea TEN-T Core și Comprehensive pentru drumuri, căi ferate, porturi, terminale feroviare și aeroporturi [11]

În ceea ce privește transportul aerian, accesul la rețeaua TEN-T se face prin aeroporturi cuprinse în rețeaua TEN-T extinsă (comprehensive) anume Bacău aflat la o distanță de 87.29 km față de Miercurea Ciuc și Sibiu la distanța de 146.15 km.

**Tabelul 2.3.5.** Legitimații de călătorie emise în stația Miercurea Ciuc la nivelul anului 2017 (sursa: [2])

Tip legitimație	Ian.	Feb.	Mar.	Apr	Mai	Iun	Iul.	Aug.	Sept.	Oct.	Noim.	Dec.	Total
Bilet card Tren Plus	79	90	102	78	95	91	79	63	83	115	102	80	<b>1057</b>
Bilete dus-întors	634	812	892	1040	1064	1140	1252	1092	1006	948	774	750	<b>11404</b>
Abonamente	905	1034	997	748	1024	878	769	689	909	993	925	707	<b>10578</b>
Bilete întregi	8450	8443	9300	9256	10269	12379	12022	12192	11078	10188	8984	9067	<b>121628</b>

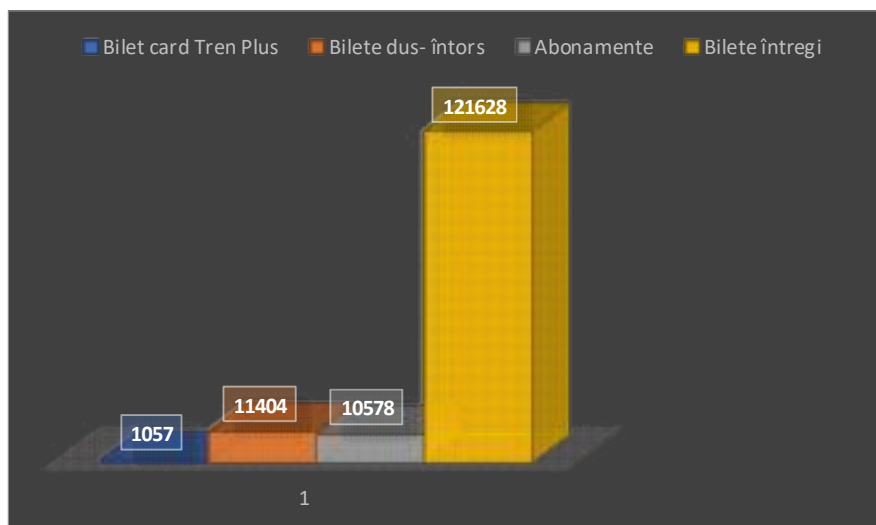


Fig. 2.3.4. Reprezentarea grafică a numărului total de legitimații emise în anul 2017

### 2.3.2. Sistemul de transport persoane la nivel regional, național și internațional

Conform *Studiului de trafic – versiune reactualizată* elaborat pentru Miercurea Ciuc, acesta dispune de o autogară în care se întâlnesc atât cursele de transport public județean, dar și cele interurbane care fac legătură cu restul țării și cele internaționale. Aceasta este amplasată pe str. Brașovului, în apropierea gării CFR, situație favorabilă creării unui nod intermodal modern în care să se regăsească atât transportul public local (mai ales că toate traseele locale au un capăt în această zonă), cât și cel rutier județean și interurban, dar și transportul feroviar (fig. 2.3.5.)



**Fig.2.3.5.** Stațiile și autogara din Miercurea Ciuc (sursa: [12])

În prezent, în programul de circulație județean sunt incluse 28 de trasee de transport public județean, care totalizează un număr de 151 de curse pe zi. Conform datelor deținute de Consiliul Județean Harghita, numărul de călători din transportul public județean care vin sau pleacă în/din Miercurea Ciuc este de aproximativ 780.000 călători/an.

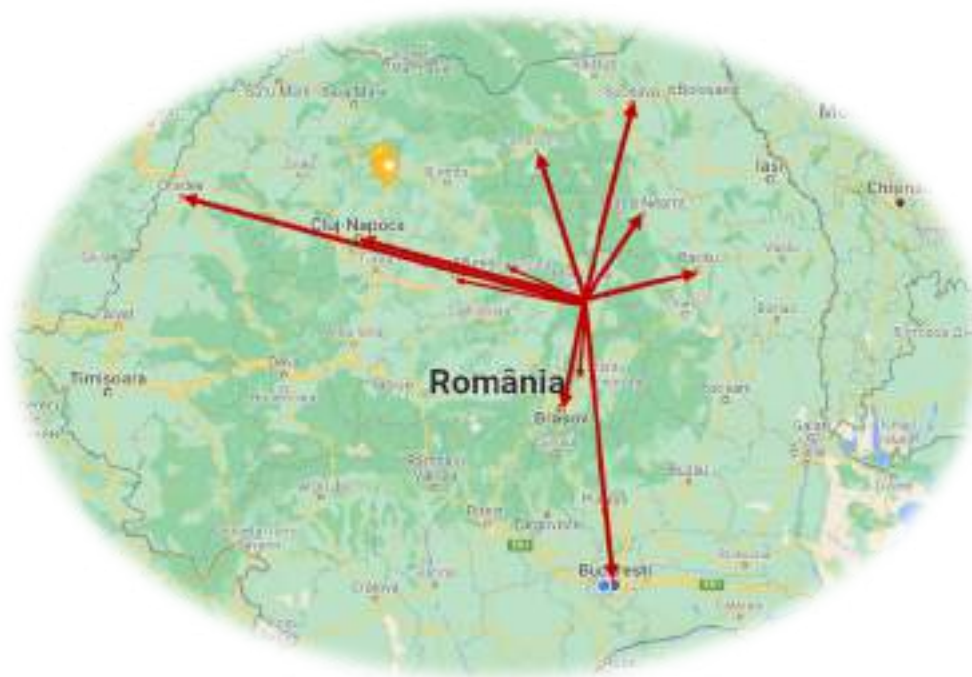
În ceea ce privește transportul interurban, din autogara Csiki Trans se poate ajunge în 54 de destinații din țara, dintre care cele mai importante sunt: București, Brașov, Bacău, Oradea, Târgu Mureș, Suceava, Câmpulung Moldovenesc, Cluj Napoca, Covasna, Piatra Neamț, Vatra Dornei etc.

Din Miercurea Ciuc se poate ajunge prin curse regulate în destinații internaționale din Ungaria, Austria, Slovenia, Germania, Marea Britanie și Italia.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 51 / 263</b>



**Fig. 2.3.6.** Harta rețelei de transport persoane la nivel regional și național



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 52 / 263

**Tabelul 2.3.6.** Autogări și stații de plecare/sosire pentru transportul județean, interjudețean și internațional, de persoane, din municipiul Miercurea Ciuc

Nr. Crt.	Nume autogară/stație	Tipul curselor	Firme de transport	Destinații
1	Autogara Trans STR. BRAȘOVULUI, MIERCUREA CIUC	Județene, Interjudețene	ITAS SA	<i>Delnița</i>
				<i>Șoimeni</i>
				<i>Bârzava</i>
				<i>Frumoasa</i>
				<i>Misentea</i>
			Open World	<i>Bancu</i>
				<i>Armășeni</i>
				<i>Potiond</i>
				<i>Tușnad</i>
				<i>Sâncrăieni</i>
			Gas Tours SRL	<i>Târgu Mureș</i>
				<i>Merești</i>
				<i>Vlăhița – Odorheiu Secuiesc</i>
				<i>Odorheiu Secuiesc</i>
				<i>Crișeni</i>
<i>Ocland</i>				



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 53 / 263

Favorit Trans SRL	<i>Remeșea</i>
Autotransport Miercurea-Ciuc SA	<i>Târgu Secuiesc</i>
	<i>Sovata Băi</i>
One Impex SRL	<i>Băile Tușnad</i>
	<i>Valea Rece</i>
	<i>Lunca de Jos</i>
	<i>Covasna</i>
Transbus Codreanu	<i>Gheorgheni -Bicaz Chei – Tepeșani</i>
	<i>Bicazu Ardelean – Ticos – Neagra – Tasca</i>
	<i>Bicaz – Tarcău – Straja – Stejaru – Oanțu – Pângărați – Vaduri</i>
	<i>Piatra Neamț</i>
	<i>Tușnad – Sfântu Gheorghe</i>
	<i>Lunca Calnicului - Brașov</i>
	<i>Sâncrăieni – Sânmartin – Cozmeni - Tușnad</i>
	<i>Băile Tușnad – Bixad – Micfalău - Malnaș</i>
	<i>Izvoru Mureșului – Gheorghieni – Lacu Roșu</i>
	<i>Bicaz Chei – Bicaz – Piatra Neamț</i>
	<i>Cracaoani – Bălțătești – Târgu Neamț</i>
	<i>Brașov</i>



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 54 / 263

				<i>Olteni – Sfântu Gheorghe</i>	
			Balint Trans	<i>Sandominic – Izvoru Mureșului – Gheorghieni</i>	
				<i>Toplița – Reghin – Târgu Mureș</i>	
				<i>Vlăhița – Odorheiu Secuiesc – Corund - Praid</i>	
				<i>Sovata Băi – Sângeorgiu de Pădure – Bălăușeri</i>	
				<i>Târgu Mureș</i>	
				<i>Frumoasa – Lunca de Sus – Lunca de Jos</i>	
				<i>Comănești – Târgu Ocna – Onești - Bacău</i>	
				<i>Cozmeni – Casinu Nou – Târgu Secuiesc - Covasna</i>	
			Dany Trans	<i>Ciceu – Siculeni – Racu - Mădăraș</i>	
				<i>Danești – Carta – Tomești – Sandominic</i>	
				<i>Izvoru Mureșului – Voslebeni – Valea Strâmbă – Gheorghieni</i>	
				<i>Lasarea – Ditrău – Sarmaș – Toplița – Bilbor – Borsec Băi</i>	
				<i>Capu Corbului – Corbu – Valea Frumoasă – Tulgheș</i>	
			Demaraj Trans	<i>Reghin</i>	
2	Gara Miercurea Ciuc	CFR	Interjudețene,	Transfer Low Cost	<i>Aeroport Otopeni</i>
	Str.Brașovului,		Internaționale	FlySSpedition	<i>Aeroport Otopeni</i>
	nr.1			Romfour	<i>Viena – Melk – Amsterdam</i>
					<i>Landshut – Freising - Erding</i>





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 55 / 263</b>

*Dachau – Munchen - Rosenheim*

*Strnberg – Kemten – Ravensburg – Memmingen - Singen*

*Biberach an der Riß - Villingen-Schwenningen - Albstadt -Balingen*

*Tubingen – Reutlingen- Baden-Baden – Offenburg- Karlsruhe*

*Pforzheim - Ludwigsburg – Stuttgart - Aalen – Ulm - Ingolstadt*

*Nurnberg – Erlangen- Bamberg- Bayreuth- Kulmbach - Hof*

*Zwickau – Gera- Jena – Erfurt- Eisenach - Bad Hersfeld - Coburg*

*Wurzburg – Wertheim - Darmstadt – Offenbach - Hanau am Main*

*Mainz - Wiesbaden - Frankfurt - Fulda - Wetzlar - Saarbrucken*

*Luxembourg – Trier – Koblenz – Neuwied - Limburg an der Lahn*

*Siegen - Marburg an der Lahn - Gottingen - Kassel - Northeim*

*Einbeck – Goslar – Paderborn - Detmold - Bielefeld - Aachen*

*Koln – Wuppertal – Dusseldorf – Duisburg – Essen - Munster*

*Osnabruck - Minden – Monchengladbach - Roermond - Bocholt*

*Papenburg – Eindhoven – Tilburg – Breda – Dordrecht - Rotterdam*

*Haga – Nijmegen - Arnhem – Enschede - Venlo - Hengelo*

*Almelo – Deventer – Apeldoorn - Zwolle – Emmen - Groningen*

*Leeuwarden Drachten Utrecht Almere-Haven Leiden*

*Tatabanya – Győr - Hegyeshalom*



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 56 / 263</b>

*Viena - Stockerau*

*Langau - Waidhofen an der Thaya – Gmunden – Weitra - Neustadt*

*Amstetten – Wolfsberg - Braunau am Inn - Sankt Polten - Melk*

*Wels - Innsbruck - Bregenz – Linz – Graz – Salzburg - Laufen*

*Sankt Gallen - Berna*

*Bratislava - Jihlava - Praga*

*Plauen – Chemnitz - Altenburg*

*Freiberg - Pirna - Dresda*

*Namur – Arlon - Luxembourg*

*Klagenfurt - Villach - Udine*

*Venetia – Padova - Verona*

*Brescia - Bergamo - Novara*

*Torino - Asti -Alessandria - Casale Monferrato – Bologna - Forli*

*Rimini - Ancona - Civitanova Marche - San Benedetto del Tronto*

*Pescara – Sulmona – Celano – Avezzano - Roma*

*Viena - Stockerau*

*Winterthur – Metz – Verdun – Reims – Meaux – Paris - Lyon*

*Dijon - Rennes - Le Mans – Nantes – Soissons - Compiègne*

*Cannes – Marseille - Nancy - Troyes -Clermont-Ferrand*



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 57 / 263</b>

*Brive-la-Gaillarde - Bordeaux - Chartres -Tours - La Rochelle*

*Bratislava – Brno – Praga - Pirna*

*Dresda - Cottbus - Vetschau*

*Berlin - Rostock - Neumunster*

*Silkeborg - Arhus – Viborg – Holstebro - Skive - Randers*

*Aalborg*

Dany Tur

*Schwechat - Ljubljana*

*Verona - Brescia – Bergamo - Como -Milano*

*Pavia – Piacenza – Cremona - Parma*

*Mantova - Modena - Trieste – Venetia – Mirano - Padova*

*Bologna – Prato – Firenze – Roma – Napoli - Salerno*

*Southend-on-Sea - Folkestone - Luton*

*Doncaster - Sheffield*

*Bradford - Leeds - York - Kingston upon Hull - Scunthorpe*

*Warrington - Liverpool - Preston – Bolton – Manchester - Halifax*

*Brno - Linz – Luxembourg - Passau - Praga*

*Plzen – Liege – Deggendorf - Dresda*

*Bayreuth - Namur – Charleroi - Straubing*

*Berlin – Bamberg – Mons - Bogen - Rostock - Schweinfurt*



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 58 / 263</b>

				<i>Bruxelles – Regensburg- Lubeck – Fulda – Gent - Parsberg</i>
				<i>Cloppenburg - Oldenburg - Bremen</i>
				<i>Bonn - Koln – Dusseldorf – Wuppertal - Duisburg - Essen</i>
				<i>Schwechat -Ljubljana</i>
		<i>Șincarom Tour</i>		<i>Brașov – Otopeni Aeroport – București</i>
				<i>Gheorghieni – Toplița – Borsec – Tulgheș - Grintieș</i>
				<i>Poiana Largului – Borca – Broșteni – Crucea – Chiril</i>
				<i>Vatra Dornei – Iacobeni – Câmpulung Moldovenesc</i>
		<i>Maxi Bus Travel</i>		<i>Oradea</i>
<b>3</b>	<i>Penny Market Str. Brașovului</i>	<i>Interjudețean, Internațional</i>	<i>Aliseb Tours România</i>	<i>Cluj Napoca</i>
				<i>Budapesta - Gyor – Bratislava - Parndorf</i>
				<i>Wiener Neustadt – Baden - Klosterneuburg</i>
				<i>Mattersburg – Neukirchen - Krumbach</i>
				<i>Pinkafeld - Viena – Oberwart – Hattelberg - Stegersbach - Gussing</i>
				<i>Stainz – Gratkorn – Weiz - Vorau - Frohnleiten - Leoben</i>
				<i>Kapfenberg - Sankt Polten – Melk - Hollabrunn - Horn</i>
				<i>Spielberg – Leibnitz - Bad Radkersburg – Wolfsberg - Klagenfurt</i>
				<i>Bad Aussee - Bad Ischl – Salzburg - Gmunden - Wels</i>
				<i>Halle – Magdeburg – Potsdam - Berlin</i>



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 59 / 263</b>

Schwerin - Luneburg – Hannover - Bremen - Hamburg

Bratislava – Viena – Brno – Plzen - Passau

Deggendorf -Regensburg - Nurnberg

Wurzburg - Hanau am Main - Frankfurt

Bury Saint Edmunds – Loveston – Norwich - Peterborough - Boston

Oxford - Milton Keynes - Bedford - Cambridge

Birmingham - Worcester -Cheltenham - Gloucester - Chippenham

Budapesta - Gyor -Tatabanya - Viena - Tulln

Rotterdam – Delft – Haga - Leiden - Amsterdam

Budapesta – Tatabanya – Gyor - Viena

Bratislava – Brno – Praga - Bayreuth -Fulda

Orleans – Tours – Poitiers - La Rochelle

Bologna - Sasso Marconi - Barberino di Mugello - Prato - Firenze



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 60 / 263

### **2.3.3. Sistemul de transport în comun local**

Conform [2], transportul public local este asigurat de SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc. Societatea s-a înființat în urma reorganizării SC GOSCOM SA Miercurea Ciuc în temeiul O.U.G. nr. 30/1997 aprobată prin legea nr. 207/1997, privind reorganizarea regiilor autonome, prin H.C.L nr. 275/29.09.2017 a municipiului Miercurea Ciuc. Are forma juridică de societate pe acțiuni, Municipiul Miercurea Ciuc fiind unic acționar. Activitatea de transport local se desfășoară conform prevederilor Contractului de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local nr.16/2013, modalitatea de concesiune fiind delegarea directă a gestiunii pe o perioadă de 6 ani.

Societatea dispune de un parc vechi de autobuze compus din 4 autobuze marca Mercedes-Benz de capacitate reduse (30 persoane), 2 autobuze MAN de capacitate medie (60 locuri). Municipiul Miercurea-Ciuc va achiziționa 23 autobuze CNG cu emisii reduse, contractul de furnizare pentru autobuze a fost semnat în februarie 2022.

Activitatea principală a societății este transportul de persoane prin curse regulate, efectuate cu autobuze pe raza administrativ-teritorială a municipiului Miercurea Ciuc. Programul de transport se desfășoară pe șapte trasee, traseele sunt marcate cu numere de la 1 la 7 și au și câte o culoare proprie pentru a se putea distinge ușor pe hârtiile informative.

Stațiile de autobuz sunt semnalate cu indicatoare stilizate, sub formă de croșe de hochei, având afișate pe o parte harta municipiului cu traseele de autobuze, iar pe cealaltă parte graficele de circulație.

Pentru satisfacerea nevoii de deplasare cu transportul public operatorul de transport exploatează o rețea de transport cu autobuze reprezentând 9 trasee cu o lungime cumulată de 170, 9 km.

Mijloacele de transport din dotarea operatorului deservește 7 trasee de zi și 2 de noapte (de fapt ambele trasee au câte o singură cursă după ora 22.00), și un număr de 92 puncte de oprire (pe ambele sensuri). Structura traseelor mijloacelor de transport în comun este radială, cu plecare și sosire de la / la Gara Miercurea Ciuc.

#### **2.3.3.1 Traseele care sunt deservite în prezent de rețeaua de transport public din Miercurea Ciuc sunt:**

- Linia 1 (linia roșie) – Gara Miercurea Ciuc – Parcul de locuit Natur – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 2 (linia galbenă) – Gara Miercurea Ciuc – Băile Jigodin – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 3 (linia verde) – Gara Miercurea Ciuc – Casa de Cultura – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 4 (linia mov) – Gara Miercurea Ciuc – Cioboteni – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 5 (linia albastră) – Gara Miercurea Ciuc – Fitod – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 6 (linia maro) – Gara Miercurea Ciuc – Subpădure – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 7 (linia neagră) – Gara Miercurea Ciuc – Harghita Băi – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 8a (linie nocturnă) – Gara Miercurea Ciuc – Fitod – Gara Miercurea Ciuc
- Linia 8b (linie nocturnă) – Gara Miercurea Ciuc – Ciba – Fitod - Gara Miercurea Ciuc



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 61 / 263

- Linia 9 (linia alba) – Gara Miercurea Ciuc – Băilor – Pescarilor – Mineral Quantum – Ferma Agricolă – Magazinul din Seiceni

**Caracteristici de exploatare linia 1: Gara Miercurea Ciuc – Parcul de locuit Natur – Gara Miercurea Ciuc**



Traseu linie 1 – linia roșie (Sursa: [13])









Caracteristici de exploatare linia 2: Gara Miercurea Ciuc – Băile Jigodin – Gara Miercurea Ciuc



Traseu linie 2 – linia galbenă (sursa: [13])



**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Pieții – str. Mihail Sadoveanu – bd. Timișoara – str. Szász Endre – bd. Frăției – str. Tudor Vladimirescu – str. Arsenalului – str. Zsogodi Nagy Imre – DN 12 - str. Jigodin Băi (Cap linie Băile Jigodin).



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 64 / 263</b>



**Traseu întors:** (Cap linie Băile Jigodin) str. Jigodin Băi – str. Zsogodi Nagy Imre – str. Arsenalului – str. Tudor Vladimirescu – bd. Frăției – str. Szasz Endre – str. Petofi Sandor – str. Korosi Csoma Sandor – bd. Timișoara – str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Lunca Mare – str. Brașov (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Vehicle	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
2	Dus – 208 Întors – 141	1	13, 7 Km Dus – 5, 51 Km / 10 stații Întors – 8, 19 Km / 14 stații	60	Dus: 15 min Întors: 19 min	60 min

Linie	Nr. stații	Lungime (Km)	Durata medie cursă (min)	Capacitatea de transport		Interval de circulație	
				Dus	Întors	Dus	Întors
2	208	13,7	15	19	60	60	



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 65 / 263</b>

**Caracteristici de exploatare linia 3: Gara Miercurea Ciuc – Casa de Cultura – Gara  
Miercurea Ciuc**



Traseu linia 3 – linia verde (Sursa [13])



**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Szek – str. Johannes Kajoni





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 66 / 263</b>

(Cap linie Casa de Cultură Cioboteni).



**Traseu întors:** (Cap linie Casa de Cultură Cioboteni) str. Johannes Kajoni – DC 4 - str. Câmpul Mare - str. Ret – str. Izvorului - str. Furras - str. Toplița - str. Lunca Mare - bd. Timișoara - str. Kossuth Lajos – str. Brașov (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr de medii de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Veicule	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
<b>3</b>	Dus – 361 Întors – 231	1	<b>12.4 Km</b> Dus – 4.71 Km / 10 stații Întors – 7.69 Km / 17 stații	60	Dus: 13 min Întors: 22 min	<b>60 min</b>

3		DUS		ÎNȚORS		DUS		ÎNȚORS		DUS		ÎNȚORS		DUS		ÎNȚORS	
St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.	St. Nr.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15
17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	20:00	20:15	20:30	20:45	21:00	21:15



Caracteristici de exploatare linia 4: Gara Miercurea Ciuc – Cioboteni – Gara Miercurea Ciuc



Traseu linia 4 – linia mov (Sursa: [13])



**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Toplița – str. Câmpul Mare – DC 4 - str. Johannes Kajoni (Cap linie Cioboteni)







Caracteristici de exploatare linia 5: Gara Miercurea Ciuc – Fitod – Gara Miercurea Ciuc



Traseu linie 5 – linia albastră (sursa: [13])





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 70 / 263</b>

**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Pieței – str. Mihail Sadoveanu – bd. Timișoara – bd. Frăției - str. Lelicieni (Cap linie Fitod).



**Traseu întors:** (Cap linie Fitod) str. Lelicieni – bd. Frăției - bd. Timișoara - str. N. Bălcescu - str. Mihail Sadoveanu – str. Brașov (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr mediu de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Vehicule	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitate de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
5	Dus – 94 Întors – 144	1	<b>11.4 Km</b> Dus – 5.96 Km / 10 stații Întors – 5.44 Km / 9 stații	60	Dus: 14 min Întors: 12 min	<b>60 min</b> <b>Între 6.00 – 10.00 și 13.00 – 21.00</b> <b>120 min</b> <b>Între 10.00 – 13.00</b>

RĂZVORAL Târnăveni – Focșani Liniile Sâncrău – Focșani Sâncrău	Timp de călătorie (min)															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
2	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
3	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
4	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
5	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105
6	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110
7	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
8	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
9	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125
10	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130
11	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135
12	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140
13	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145
14	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150
15	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
16	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160





Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 71 / 263

Caracteristici de exploatare linia 6: Gara Miercurea Ciuc – Subpădure – Gara Miercurea  
Ciuc



Traseu linia 6 – linia maro (sursa: [13])





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 72 / 263</b>

**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – str. Ciba (Cap linie Ciba).



**Traseu întors:** (Cap linie Ciba) str. Ciba – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr mediu de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Vehicle	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
6	Dus – 41 Întors – 30	1	<b>12, 1 Km</b>  Dus – 6, 2 Km / 9 stații  Întors – 5, 9 Km / 8 stații	120	Dus: 17 min Întors: 22 min	<b>30 min</b>  <b>Între 6.00 – 10.00</b>  <b>120 min</b>  <b>Între 10.00 – 19.00</b>

6	SARNA VOIAL															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Verdeleuca - Sotaleu	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
Verdeleuca	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
UNA PRAZI	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
Car. CR - Subșelba -	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
Car. CR	08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
08	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40



Caracteristici de exploatare linia 7 : Gara Miercurea Ciuc – Harghita Băi – Gara Miercurea  
Ciuc



Traseu linia 7 – linia neagră (sursa: [13])



Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – DJ 138A – str. Harghita



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

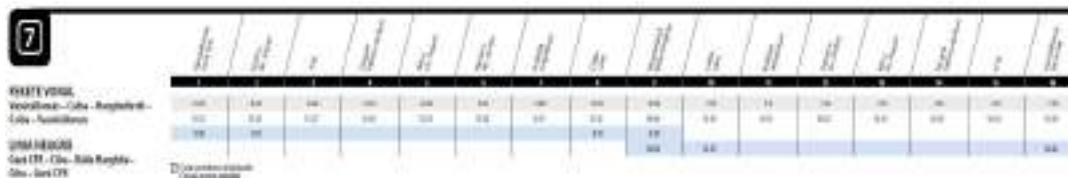
Pag: 74 / 263

Băi (Cap linie Harghita Băi).



**Traseu întors:** (Cap linie Harghita Băi) str. Harghita Băi – DJ 138A – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr mediu de călătorii	Caracteristici de exploatare					Interval de circulație
		Vehicule	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă		
7	Dus – 23 Întors – 30	1	<b>40, 1 Km</b> Dus – 20, 2 Km / 9 stații Întors – 19, 9 Km / 8 stații	60	Dus: 29 min Întors: 28 min	<b>540 min</b> <b>Între 6.00 – 10.00</b> <b>Între 13.00 – 19.00</b>	



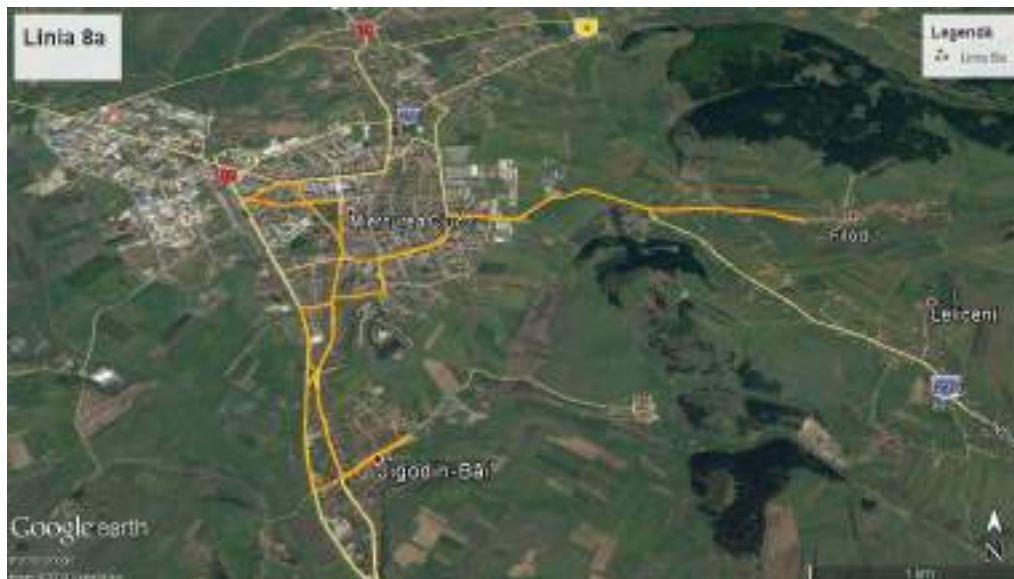




**Caracteristici de exploatare linia 8a (linia nocturnă): Gara Miercurea Ciuc – Fitod – Gara Miercurea Ciuc**



Traseu linia 8 – linia nocturnă (sursa: [13])



**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. N. Bălcescu – str. M. Sadoveanu – bd. Timișoara – str. Szasz Andre – str. Ghiocelilor – str. Brașovului – str. Nagy Imre – str. Jigodin – str. Brașovului – str. Nagy Imre – str. Arsenalului – str. T. Vladimirescu – bd. Frăției – str. Leliceni (Cap



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMM CZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 76 / 263

linie Fitod).

**Traseu întors:** (Cap linie Fitod) str. Leliceni – bd. Frăției – str. Szász Endre – str. N. Bălcescu - str.  
M. Sadoveanu – str. Brașovului (Cap linie Gara).

Nr. linie	Număr mediu de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Vehicle	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitate de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
8a	Dus – 4 Întors – 4	1	14, 1 Km Dus – 9, 6 Km / 13 stații Întors – 4, 5 Km / 7 stații	30	Dus: 10 min Întors: 15 min	1 cursă

**8**  
KÉSŐ ESTI JÁRAT  
LINIA NOCTURNĂ

A	1	2	3	4	5
Konstáncsina Gara CFR		Nagy Erőse Ágoston Coború helyi busz	Fenyő u. Str. Bălcescu	Fitod Fitod	Konstáncsina Gara CFR
	22.15	22.18	22.21	22.28	22.38



**Caracteristici de exploatare linia 8b1 (linie nocturnă): Gara Miercurea Ciuc – Ciba – Fitod -  
Gara Miercurea Ciuc**



**Traseu dus:** (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – str. Ciba (Cap linie Ciba).

**Traseu întors:** (Cap linie Ciba) str. Ciba – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov  
(Cap linie Gara).

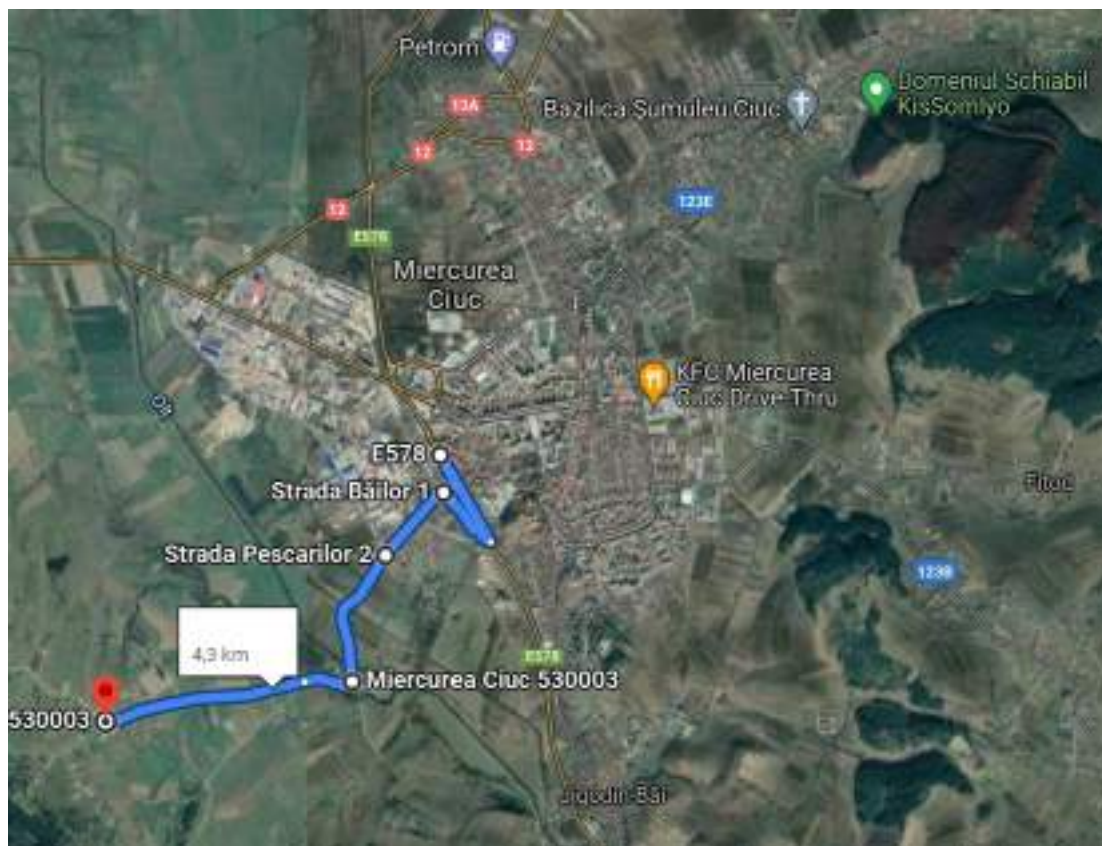
Nr. linie	Număr mediu de călătorii	Caracteristici de exploatare				
		Vehicle	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
8b1	Dus – 4	1	12 Km Dus – 6 Km / 8 stații Întors – 6 Km / 8 stații	30	Dus: 15 min Întors: 10 min	1 cursă







**Caracteristici de exploatare linia 9 (linia alba) – Gara Miercurea Ciuc – Băilor – Pescarilor – Mineral Quantum – Ferma Agricola – Magazinul din Seiceni**



**Traseu dus:** Gara Miercurea Ciuc – Băilor – Pescarilor – Mineral Quantum – Ferma Agricola – Magazinul din Seiceni

**Traseu întors:** Magazinul din Seiceni - Ferma Agricola - Mineral Quantum – Pescarilor – Băilor - Gara Miercurea Ciuc

Nr. linie	Caracteristici de exploatare				
	Vehicule	Lungime traseu (Km) / Nr. stații	Capacitatea de transport	Durata medie cursă	Interval de circulație
9	1	8, 6 Km Dus – 4, 3 Km / 6 stații Întors – 4, 3 Km / 6 stații	30	Dus: 15 min Întors: 15 min	1 cursă



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 80 / 263

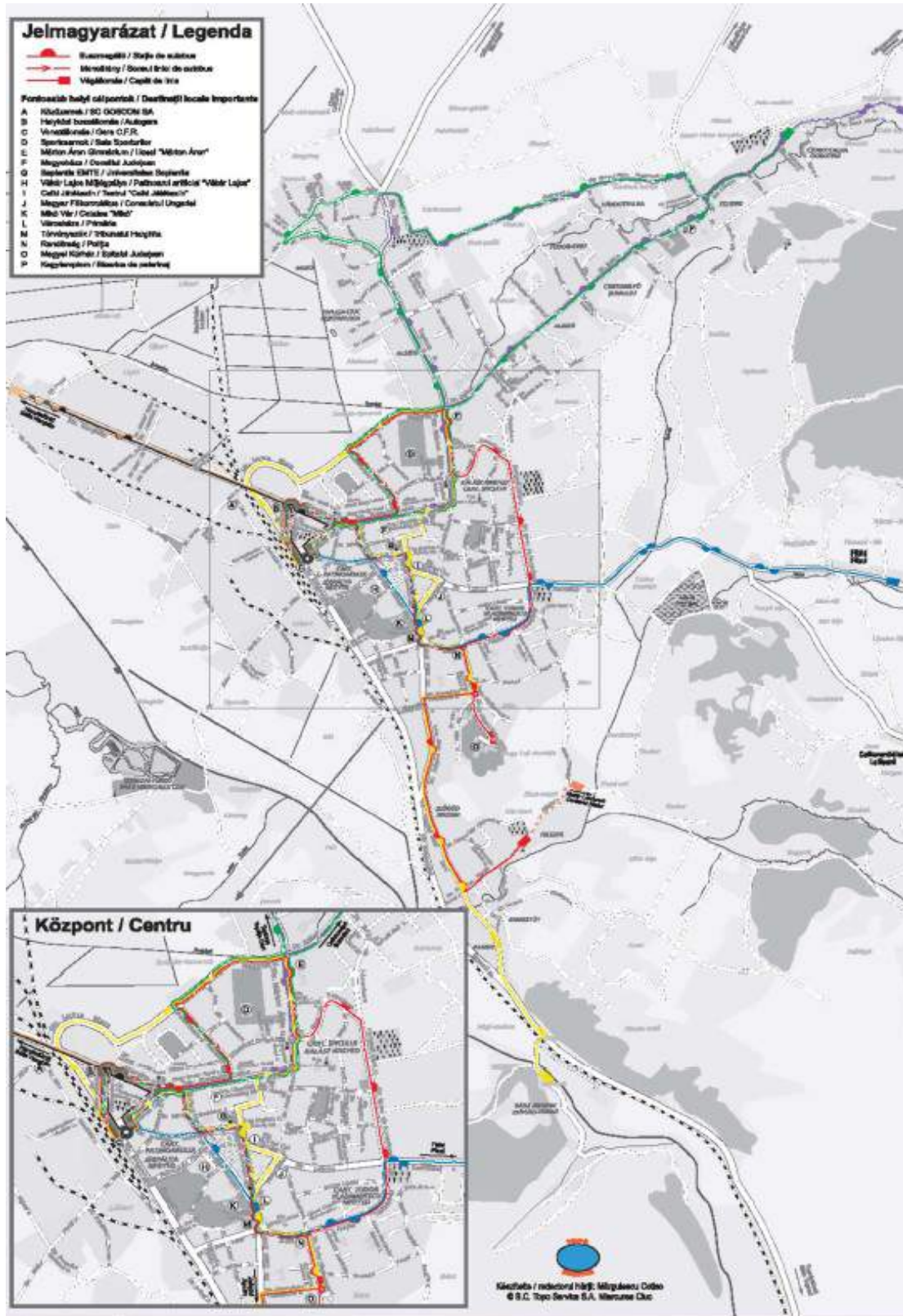


Fig. 2.3.6. Rețeaua de transport public din municipiul Miercurea Ciuc (Sursa: [14])

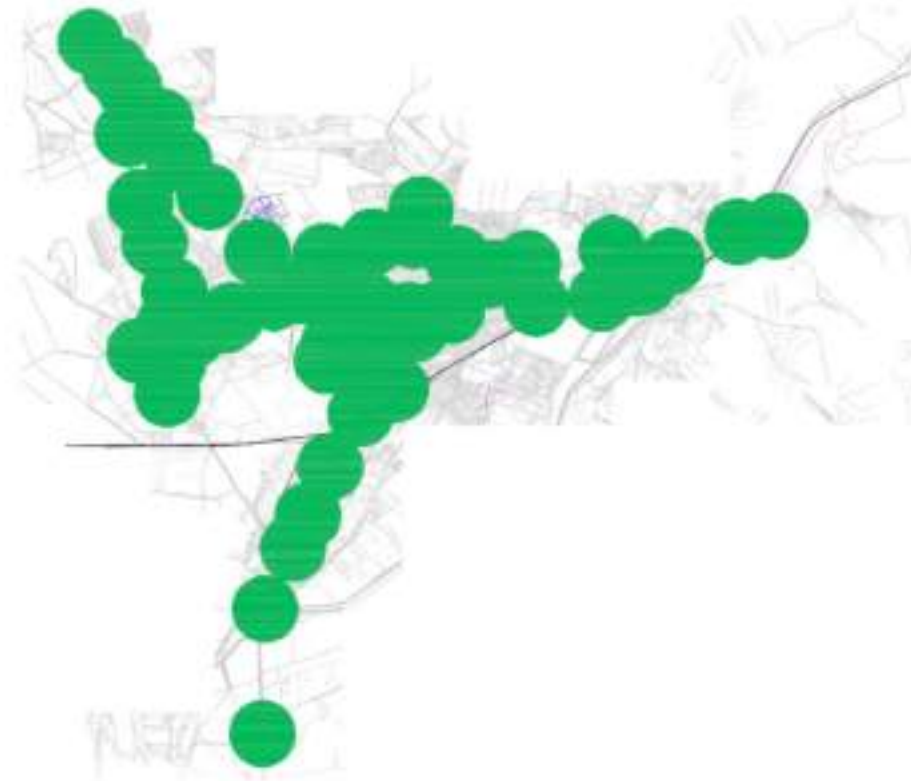


## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 81 / 263

Dacă privim rețeaua de transport public din municipiul Miercurea Ciuc se poate spune că aceasta deservește toate cartierele orașului, dar în realitate, pe fiecare linie vehiculele circulă la intervale de succedare mari, apropiate de 1 oră. Este necesar extinderea rețelei TPL la nivel metropolitan, prin interconectarea a localitatilor din această zonă, și creșterea frecvenței de curs pe liniile TPL existente. Un element al bunei funcționări a rețelei regionale de autobuze este construirea de stații de autobuz în localitățile din zona metropolitană și/sau reabilitarea și modernizarea stațiilor de autobuze existente, precum și instalarea de afișaje digitale ale orarelor.

Pentru a determina gradul de accesibilitate la sistemul de transport public s-au construit curbele izocrone de 300 m (pentru o deplasare pietonală de aproximativ 5 minute) față de stațiile de transport public. Astfel, conform [2] a rezultat că aproximativ 969 ha din cele 1790, 6 ha ale municipiului se pot considera sub acoperirea serviciului de transport public local (54, 1 % din suprafața orașului) pentru izocrona de 300 m.



**Fig.2.3.7.** Suprafețele de egală acoperire a ariei orașului de ansamblul de stații de îmbarcare-debarcare (cercuri de raza 300 m în jurul stațiilor) (Sursa: [2])



**Fig.2.3.8.** Suprafața orașului ocupată de izocronale de 40 minute (Sursa: [2])

Pe de altă parte, această reprezentare – a suprafețelor de egală acoperire a ariei orașului de către fiecare stație de îmbarcare-debarcare – nu scoate în evidență elementul cel mai important la deplasarea într-un oraș: durata cumulată pe care o consumă un călător de-a lungul întregului lanț al deplasării (apropiere de stație, așteptarea vehiculului, călătoria propriu-zisă și parcurgerea distanței de la stația de debarcare până la punctul de interes – eventual și 1-2 transbordări).

Din analizele întreprinse în cadrul studiului de trafic la nivelul municipiului Miercurea Ciuc, reiese faptul că, deși teoretic serviciul acoperă toate zonele orașului, totuși, din zonele de la periferie nu se poate ajunge în centrul municipiului (Piață Libertății) în 40 de minute respectând actualul program de transport. Acest lucru se datorează, în principal, intervalelor mari de succedare, dar și, în unele cazuri, configurației traseelor. Suprafața totală acoperită de izocronale de 40 minute ale tuturor traseelor însumează 768, 27 ha, reprezentând 42.9 % din suprafața totală intravilană a municipiului.





Fig.2.3.9. Izocrona de 40 minute pentru linia L1 (roșie) (Sursa: [2])



Fig. 2.3.10. Izocrona de 40 min pentru linia L2 (galbenă) (Sursa: [2])



**Fig.2.3.10.** Izocrona de 40 min pentru linia L3 (verde) (Sursa: [2])



Fig. 2.3.11. Izocrona de 40 min pentru linia L4 (mov) (Sursa: [2])





**Fig.2.3.12.** Izocrona de 40 min pentru linia L5 (albastră) (Sursa: [2])



**Fig. 2.3.13.** Izocrona de 40 min pentru linia L6 (maro) (Sursa: [2])

În categoria liniilor utile intră:

**L5** - are o izocronă clasică acoperind o zonă reprezentativă a orașului

**L6** - are o izocronă completă și se recomandă pentru viitoarea rețea propusă la finalul studiului de trafic, cu amendamentul ca trebuie să atingă și zona centrală a orașului, deoarece locuitorii din Ciba sunt mai degrabă interesați de această zonă, decât de gara.

În categoria liniilor relativ utile intră:

**L3 și L4 (complementare)**



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 89 / 263</b>

1. au câte o izocronă ce acoperă satisfăcător numai zona centrală și o parte din nord-estul orașului;

2. dacă liniile ar fi echipate cu câte un 1 vehicul în plus s-ar acoperi și “pauza” aflată în extremitatea de est a orașului.

**L1 și L2**

3. au câte o izocronă ce acoperă satisfăcător numai zona centrală și o parte din sudul orașului.

4. dacă liniile ar fi echipate cu câte un 1 vehicul în plus s-ar acoperi și “pauza” aflată în extremitatea de sud și sud-est a orașului.

În categoria liniilor aflate la limita de jos a utilității intră L7, L8a și L8b astfel:

**L7**

5. este o linie “specializată”, care deservește localitatea Harghita Băi, în special pentru naveta elevilor către unitățile de învățământ.

**L8a și L8b**

6. efectuează câte o cursă, după orele 22.00, către localitățile aparținătoare (Fitod, Cioboteni și Ciba) și se adresează navetiștilor.

**2.3.3.2. Tipuri de legitimație de călătorie**

Prețul unei călătorii cu transportul public în Municipiul Miercurea Ciuc, conform companiei CSIKI Trans, este de 4 lei dus, respectiv 5 lei dus- întors și de 7 lei pe ruta Miercurea Ciuc – Băile Harghita, sens dus, și 12 lei pentru dus – întors. Biletele pot fi achiziționate de la șoferii autobuzelor, de la dispeceratul operatorului și din alte 2 puncte de comercializare a biletelor la agenți economici cu care compania de transport are încheiat un contract de vânzare – cumpărare a biletelor.

**Tabelul 2.3.7.** Tipuri de abonamente pentru transportul public în municipiul Miercurea Ciuc (Sursa: [2])

Nr.Crt.	Tipul de abonament	Mod de acordare	Valoare (lei)
1	Abonament nominal lunar	Se eliberează legitimației de călător cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației	80
2	Abonament nominal de 15 zile		50
3	Abonament săptămânal		30
4	Abonament nenominal		130
5	Abonament elevi clasele I – XII și studenți curs zi	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimație după prezentarea carnet de elev sau de student vizat la zi	40
6	Abonament pensionari peste	Se eliberează legitimație cu	15



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 90 / 263

	65 de ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	fotografie și lunar abonament cu nr. legitimație după prezentarea cuponului de pensie din luna curentă	
7	Abonament pensionari peste 65 de ani cu pensie cuprinsă între 650 – 1300 lei		30
8	Legitimație de călătorie cu fotografie	Se eliberează o singură dată pentru un abonat	5
9	Bilet suprataxă pentru călători clandestini	Se validează de controlor, în loc de proces verbal de convenție	50
10	Abonament nominal lunar 50% reducere pentru donatori de sânge		40
11	Abonament nominal 15 zile cu 50% reducere pentru donatori de sânge		25
12	Abonament săptămânal cu 50% reducere pentru donatori de sânge		15
13	Abonament nenominal cu 50% reducere pentru donatori de sânge		65

**Tabelul 2.3.8.** Tipuri de abonament pentru ruta Miercurea Ciuc -Băile Harghita

Nr. Crt.	Tipuri de abonamnet	Mod de acordare	Valoare (lei)
1	Abonament nominalizat lunar	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr legitimației	160
2	Abonament nominalizat 15 zile		80
3	Abonament săptămânal		45
4	Abonament elevi clasele I – XII și studenți curs zi	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr legitimație după prezentarea carnetului de elev	80



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 91 / 263

		sau de student vizat la zi	
5	Legitimație de călătorie cu fotografie	Se eliberează o singură dată pentru un abonat	5
6	Bilet suprataxă călători clandestini	Se validează de controlor în loc de proces verbal de contravenție	50
7	Abonament nominalizat lunar 50% reducere pentru donatori de sânge	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu numărul legitimației	80
8	Abonament nominalizat pe 15 zile cu 50% reducere pentru donatori de sânge		40
9	Abonament săptămânal cu 50% reducere pentru donatori de sânge		22, 50

### 2.3.3.3 Număr de călători

Numărul de călători în medie pe an, conform înregistrărilor SC CSIKI TRANS SRL, a început să crească din anul 2011 de la 391.520 ajungând la 496.085 de călători, în anul 2017.



Fig. 2.3.14. Evoluția numărului de utilizatori ai transportului în comun, în Municipiul Miercurea Ciuc



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 92 / 263

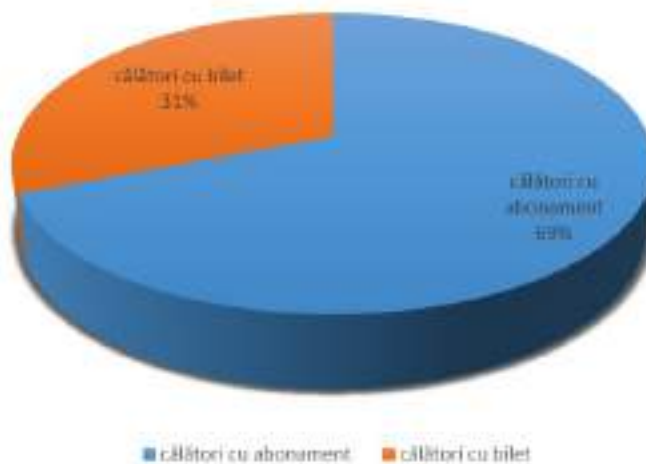


Fig. 2.3.15. Procentul de călători care utilizează transportul public în Miercurea Ciuc

### 2.3.3.4 Parcul de vehicule

Transportul public local se realizează cu mijloace de transport de tip microbuz și minibuz, destinate în primul rând transportului în suburbii. Autobuzele cu care se realizează transportul public au norme de poluare Euro 1, 2, 4 și un număr total de locuri cuprins între 30 și 61 de locuri (4 vehicule 30 de locuri, 1 vehicul de 46 de locuri, 2 vehicule de 56 de locuri, 1 vehicul de 60 de locuri și 1 vehicul de 61 de locuri) (tabelul 2.3.9.).

Vor fi achiziționate 23 autobuze CNG cu emisii reduse. Contractul de furnizare pentru autobuze a fost semnat în februarie 2022.

**Tabelul 2.3.9.** Componența parcului de vehicule aflat în exploatarea SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc (Sursa: [15])

Nr. Crt.	Tip/Marca	Nr. înmatriculare	An fabricație	Data punere în funcț.	Norma poluare	Capacitate cilindree	Nr. locuri	Durata de amortizare / luni	Masa totală (Kg)
1	MAN/MIDI 469	HR-07-EKE	1995	30.07.2010	EURO 1	6871	61	36	11700
2	MAN/MIDI 469	HR-07-EKF	1995	30.07.2010	EURO 1	6871	60	36	11700
3	MB/SPRINTE R 515 CDI	HR-07-EKC	2008	30.07.2020	EURO 4	2148	30	96	5000
4	MB/SPRINTE R 515 CDI	HR-07-EKD	2008	30.07.2010	EURO 4	2148	30	96	5000
5	MB/SPRINTE R 515 CDI	HR-07-FDJ	2008	30.07.2010	EURO 4	2148	30	96	5000



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 93 / 263</b>

6	MB/SPRINTER R 515 CDI	HR-07-FDK	2008	30.07.2010	EURO 4	2148	30	96	5000
7	VOLVO B6	HR-08-GUF	1999	31.12.2012	EURO 2	5480	56	36	12500
8	VOLVO B6	HR-08-NNH	1997	10.12.2013	EURO 2	5480	46	48	11800
9	VOLVO B6	HR-09-BKO	1999	30.03.2016	EURO 2	5480	56	48	12500



**Fig. 2.3.16.** Microbuz MB/SPRINTER 515 CDI pe traseul liniei 3 în municipiul Miercurea Ciuc (Sursa: [16])

Astfel, s-a constatat din situația parcului de vehicule existente că:

- 55 % din parcul de autobuze are o vechime mai mare de 22 ani (cu norme de poluare EURO 1 și 2), iar 45 % din autobuze are o vechime de 13 ani și se încadrează în norma de poluare EURO 4.
- Numărul mediu de kilometri parcurși/vehicul, la finalul anului 2017, a fost de peste 380.000 Km, ajungând chiar la valori mai mari de 700.000 km, în unele cazuri.

Având în vedere durata de amortizare a autobuzelor se poate spune că parcul de vehicule are o îmbătrânire avansată, fiind oportună înnoirea acestuia cu vehicule de transport moderne, ecologice. Popularitatea scăzută și utilizarea redusă a serviciilor se datorează frecvenței reduse a rutelor și stării vehiculelor de transport. Cursele nu răspund la nevoie publicului călător, având o organizare deficitară, nefiind în concordanță cu principalele așteptări față de acest serviciu (de exemplu sosirea/pornirea trenurilor).





În SIDU Miercurea Ciuc [17] se menționează faptul că la nivelul municipiului, transportul public local este slab dezvoltat și cel puțin 500 de navetiști utilizează zilnic serviciile de transport public local. În același document programatic se stipulează ca și direcție de dezvoltare în ce privește mediul și managementul energiei ca transportul public local să fie 70% cu autobuze eficiente electrice și/sau cu norma de poluare Euro 6, optimizarea rutelor de transport public local, program de transport ritmic, diferențierea transportului public local (autobuz electric, curse adaptate la nevoile publicului călător).

#### **2.3.3.5 Infrastructura de garare și mentenanță**

Operatorul de transport oferă și servicii de autogară – activitate prestată cu începere din luna iulie 2011, după ce s-a obținut licența pentru activități desfășurate de autogară seria CA nr.4661 / 09.06.2016. Toate utilitățile, cum ar fi biroul de informații, spațiul de depozitare a bagajelor, sala de așteptare mobilată, grupul sanitar au fost puse la dispoziția publicului călător și toți operatorii de transport care desfășoară activitate de transport persoane în zonă au încheiat contracte de peron.

Toate cursele pleacă din fața dispeceratului auto, iar autobuzele sunt parcate pe platforma din autogară.

Gararea mijloacelor de transport se realizează la sediul din str. Brașovului, care dispune de toate facilitățile de operare: conectare la rețeaua de electricitate, canalizare și apă, gaze, peroane, zonă de deservire, trotuare de pietoni. Starea acestor facilități este destul de precară iar clădirile sunt degradate. Primăria Municipiului Miercurea-Ciuc a semnat contractul pentru reabilitarea autogării în mai 2022.



**Fig. 2.3.17.** Spațiu de garare al mijloacelor de transport în autogara Miercurea Ciuc (sursa: [9])

Pentru garare și mentenanță, operatorul de transport are la dispoziție o suprafață de 3394 m<sup>2</sup> din care 173 m<sup>2</sup> situat pe str. Salcâm reprezentând teren și spațiu construit. Acest spațiu dispune de facilități precum conectarea la rețeaua de electricitate, canalizare, apă, gaze, instalație aer





comprimat, echipamente pentru mentenanța vehiculelor. și acest spațiu va fi modernizat pentru a corespunde standardelor în vigoare pentru infrastructura de mentenanță a vehiculelor.

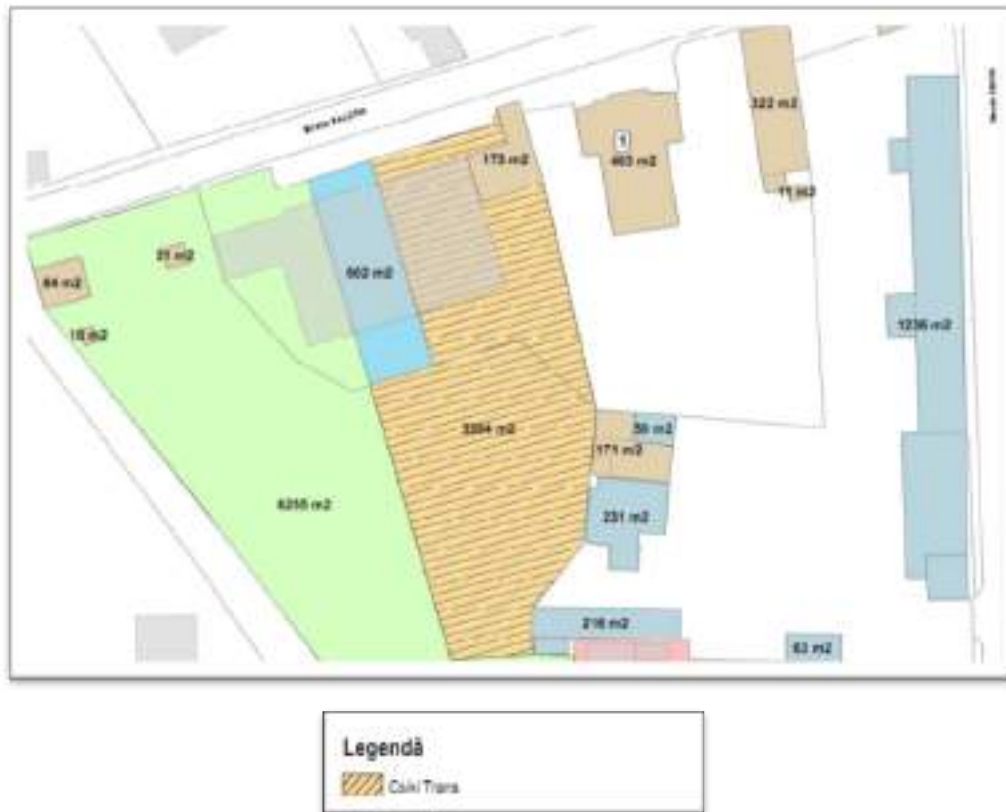


Fig. 2.3.18. Infrastructura de garare și mentenanță (Sursa: [15])

#### 2.3.3.6. Stațiile de autobuz

Conform PMUD elaborat în anul 2016 amenajarea stațiilor de autobuz este variată. Nu sunt numeroase stații acoperite, iar în unele cazuri accesul în stații este blocat de autoturismele parcate, pe drumurile intens circulat nu sunt amenajate refugii speciale pentru autobuze. Sondajul efectuat indică de asemenea necesitatea modernizării stațiilor, cei chestionați indicând în principal modernizarea gării feroviare și stațiilor de autobuz, ca elemente cheie ale unui transport public atractiv.



Fig. 2.3.19. Stație de transport public în Miercurea Ciuc

#### 2.4. Transport de marfă

România este parte semnatară a Acordului European privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (AGTC). La Miercurea Ciuc funcționează un terminal de transport combinat auto – cale ferată de mărfuri exploatat de S.C. Rail Container S.R.L. Acesta este amplasat pe strada Obor, nr. 24, lângă calea ferată.

Dezvoltarea transportului combinat constituie o prioritate a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă.



Fig. 2.4.1. Amplasarea terminalului combinat auto – cale ferată (Sursa: [9])



Tabelul 2.4.1. Infrastructura terminalului combinat auto – cale ferată (Sursa: [18])

Aria totală a terminalului	20000 m <sup>2</sup>
Utilaje manipulate	Containere Semiremorci
Linii	Linii de cale ferată: 2 x 450 m Număr total de piste rutiere: 2 Lungimea pistelor rutiere: 900 m
Număr de transbordări	15 manipulări/oră
Capacitatea de depozitare intermediară	1000 TEU/ 10000 m <sup>2</sup>
Capacitatea depozitare	1000 TEU

Sistemul logistic urban al municipiului Miercurea Ciuc este unul rudimentar, accidental. O problemă des întâlnită este faptul că manipularea mărfii se face prin utilizarea, ocuparea trotuarului, iar în zona pietonală vehiculele cu marfă reprezintă un izvor permanent de conflicte. Nu există zone dedicate, concentrate pentru manipularea mărfurilor, care îngreunează problemele transportatorilor.

În zonele unde circulația mărfurilor este accentuată (zona pieței) sunt dese ambuteiajele cauzate de lipsa zonelor de acces. Stimularea metodelor alternative pentru transportul de marfă corespunzătoare condițiilor (cărucioare, biciclete destinate mărfurilor) nu există.

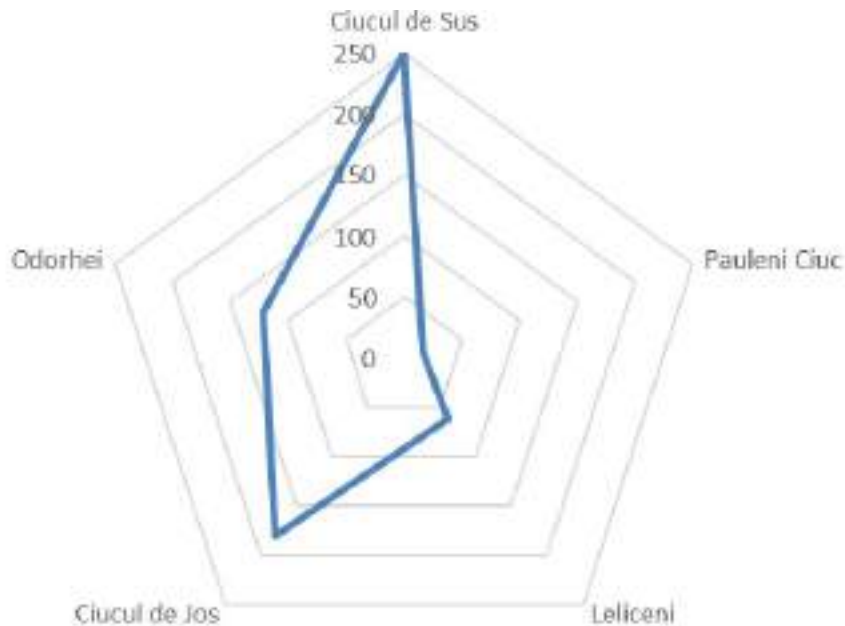


Fig. 2.4.2. Traficul de marfă sub 5 t intrat în Miercurea Ciuc (Sursa: [19])

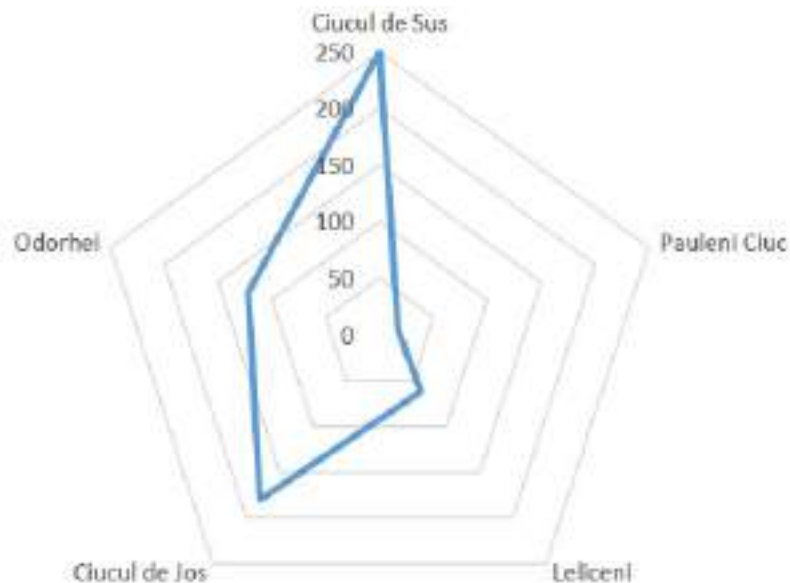


Fig. 2.4.3. Traficul de marfă peste 5 t intrat în Miercurea Ciuc (Sursa: [19])

### 2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)

Conform chestionarelor origine-destinație aplicate în perioada octombrie – decembrie 2021 pe un eșantion de 1.110 de persoane se observă că aproximativ 20, 63% dintre cei care se deplasează în oraș o fac pe bicicletă și 50, 72 % aleg mersul de jos.

Din totalul de respondenți 22, 88% ar fi dispuși să renunțe la utilizarea autoturismului personal pentru a utiliza bicicleta dacă ar exista mai multe facilități pentru bicicliști. De asemenea, din totalul numărului de deplasări, deplasarea cu bicicleta este aleasă a treia (390 deplasări/săptămână) iar deplasarea pe jos fiind pe locul doi cu 1769 deplasări săptămânale. La finalul săptămânii, din totalul respondenților, mijlocul de deplasare ales pe primul loc este mersul pe jos (66, 40%) urmat de deplasarea pe bicicletă (23, 96%).

#### 2.5.1 Infrastructura velo și sisteme de închiriere biciclete

Majoritatea persoanelor decid să folosească bicicleta ca mijloc de deplasare în momentul în care li se asigură infrastructura necesară. În caz contrar, datorită existenței alternativelor în ceea ce privește mobilitatea, în majoritatea cazurilor vor fi alese alte moduri de deplasare. În amplasarea pistelor dedicate deplasării cu bicicleta, în mediul urban, sunt foarte importante gândirea sistematică și viziunea de ansamblu.

Infrastructura pentru biciclete este compusă, în principiu, din pistele pentru biciclete, elementele de semnalizare și alte dotări aferente (parcări / locuri de depozitare, puncte service, etc.).

Pentru dezvoltarea unei rețele de infrastructuri dedicate deplasărilor cu bicicleta, trebuie să se aibă în vedere următoarele criterii [20, 21]:



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 99 / 263

- *Accesibilitate* – aceasta se măsoară prin distanța dintre facilitățile pentru biciclete și originea / destinația călătoriei, prin ușurința cu care această distanță poate fi parcursă cu bicicleta.
- *Conflict minim* – furnizarea siguranței personale și limitarea conflictelor între bicicliști și ceilalți participanți la trafic. Volumul traficului și viteza de deplasare a vehiculelor afectează siguranța cicliștilor. Pe măsura creșterii acestora este de dorit să se separe căile de rulare ale autovehiculelor de cele ale bicicliștilor. Semnalizarea și semaforizarea, în special în intersecții, este foarte importantă. Percepția bicicliștilor referitoare la siguranță este foarte importantă. O infrastructură adecvată va ajuta bicicliștii să se simtă în siguranță pe parcursul deplasării.
- *Confort* – benzile de biciclete trebuie să fie plane, să nu prezinte asperități, să nu fie alunecoase, să permită evacuarea apei pe timp ploios și prin modul lor de proiectare să se evite efectuarea de manevre complicate.
- *Orientare și sens* – traseele de biciclete trebuie să fie pe cât posibil directe, permițând o deplasare cât mai rapidă între două puncte ale rețelei. De asemenea, trebuie precizat pe fiecare bandă sensul de deplasare pentru evitarea conflictelor.
- *Continuitate* – rețeaua de benzi de biciclete trebuie să fie continuă și ușor recognoscibilă. Acolo unde apar discontinuități, acestea se pot remedia prin dotarea vehiculelor de transport public cu echipamente pentru transportul bicicletelor.
- *Atractivitate* – piste de biciclete trebuie să se integreze și să fie complementare zonelor unde sunt construite, să aibă un aspect plăcut și să contribuie în mod pozitiv la o experiență plăcută pentru deplasarea cu bicicleta.
- *Cost* – acesta este reprezentat atât de costurile de proiectare și construcție, dar și de cele de întreținere
- *Ușurința construcției* – aceasta depinde de spațiul existent, dar și de trafic.

Pentru România, conform standardului în vigoare – STAS 10144/2-91, lățimea unei benzi dedicate deplasării cu bicicleta este de 1, 0 m pe sens, demarcată, de regulă, cu o culoare galbenă, aplicată termic. Până în prezent s-a preferat amenajarea pistelor pe trotuare, dar practica unor țări cu experiență în proiectarea căilor de circulație pentru biciclete arată că amenajarea acestora este de preferat a se realiza și pe partea carosabilă.

Municipiul Miercurea Ciuc este situat la altitudinea de 655-730 m, are o climă temperat-continentală. Acesta este unul dintre cele mai friguroase (chiar geroase) localități din România. Iarna temperatura scade și la -30°C. Temperatura medie anuală este de 5, 9°C, cea a lunilor de vară de 16°C, iar a lunilor de iarnă de -5, 9°C.

Din punct de vedere al utilizării bicicletelor ca mod de deplasare, se pare că municipiul Miercurea Ciuc se află printre primele orașe din România care sunt prietenoase cu acest mod de deplasare. Astfel, se poate observa din Clasamentul celor mai "velocity" orașe din România că Miercurea Ciuc se situează pe locul 2 din punct de vedere al numărului de locuitori la 1 km de piste de biciclete (2000 locuitori/ 1km de piste de biciclete), în comparație cu Bucureștiul care se află pe locul 22 cu o un raport de 1 km de piste de biciclete la 23.750 locuitori.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 100 / 263

Tabelul 2.5.1 Clasamentul celor mai “velocity” orașe din România la nivelul anului 2015 (prelucrare  
dupa: [22])

Oraș	Lungime piste biciclete	Număr de locuitori (aproximați)
Arad	134, 5 km	159.000
Miercurea Ciuc	19 km	38.000
Alba Iulia	70 km	63.000
Sibiu	63, 5 km	147.000
Vaslui	15 km	50.000
Sfântu Gheorghe	14, 28 km	54.000
Oradea	41, 1 km	201.000
Timișoara	60, 9 km	306.000
Râmnicu Vâlcea	17, 8 km	99.000
Reșița	10, 7 km	65.000
Bistrița	9, 4 km	70.000
Brașov	32 km	253.000
Iași	34, 5 km	290.000
Suceava	10, 5 km	92.000
Baia Mare	10, 7 km	123.000
Craiova	18 km	269.000
Cluj - Napoca	20 km	324.000
Pitești	8, 7 km	155.000
Târgu Jiu	5 km	95.000
Botoșani	5 km	106.000
Galați	11, 6 km	249.000
Buzău	5, 4 km	119.000
București	80 km	1.900.000
Călărași	2, 7 km	65.000
Tulcea	2, 7 km	73.000
Târgu Mureș	4 km	164.000
Ploiești	6 km	209.000





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 101 / 263</b>

<b>Deva</b>	1, 5 km	56.000
<b>Constanța</b>	4, 6 km	283.000

Din rețeaua de piste pentru biciclete fac parte toate secțiunile de drum și liniile de deplasare, unde circulația cu biciclete nu este interzisă. În acest context, principale artere de circulație, străzile cu trafic redus, piste și traseele pentru biciclete, suprafețele pietonale sunt considerate elemente ale rețelei de piste pentru biciclete. Rețeaua de drumuri din Miercurea Ciuc asigură un sentiment de siguranță bicicliștilor în general – cu excepția secțiunilor de drum sau intersecțiilor cu trafic ridicat, unde în etapa de reabilitare trebuie luat în calcul traficul ciclist. Principalele elemente ale rețelei au fost realizate odată cu reabilitarea străzilor, fiind înființate linii bidirecționale pentru pietoni și cicliști prin marcaje vopsite sau cu pavaj diferit pentru cele două moduri de deplasare.

Din răspunsurile celor 1110 persoane la întrebările *Chestionarului privind Mobilitatea Urbană la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc și a Zonei Urbane Funcționale aferente* se observă că în ceea ce privește problemele întâmpinate de bicicliști în municipiul Miercurea Ciuc 33.50% au ales număr insuficient de piste de bicicletă, 22.36% lipsa/numărul insuficient de rasteluri, 19.13% amenajarea necorespunzătoare a pistelor, 18.37% interacțiunea cu autovehiculele și 6.52% lipsa/numărul insuficient de centre de închiriere.

De asemenea, deplasarea în Miercurea Ciuc și în zonele limitrofe se realizează cu bicicleta în procent de 7, 66% în mod frecvent, în cursul săptămânii, iar la sfârșit de săptămână procentul crește la 23, 29%, deplasările fiind de agrement și cumpărături.



**Fig. 2.5.1.** Utilizatori ai deplasărilor cu bicicleta în scop recreativ sau de mers la cumpărături  
(Sursa: [19])



Fig.2.5.2. Pistă de biciclete și suport pentru parcare acestora în municipiul Miercurea Ciuc  
(Sursa: [23])



Fig.2.5.3. Cricurile/suporturile în formă P asigură condiții sigure și comode pentru parcare  
bicicletelor, însă amplasarea lor este deficitară în unele locuri (Sursa: [23])

Numărul bicicletelor în gospodăria  
(în procentul respondenților)

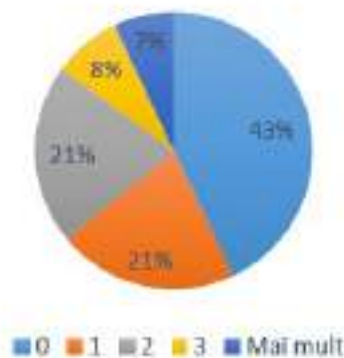


Fig.2.5.4. 57 % dintre respondenți dețin o bicicletă, 37 % cel puțin două (Sursa: [19])





Potrivit *Serviciului cultural, de învățământ, sport și tineret* din cadrul Primăriei Miercurea Ciuc, în municipiu piste de biciclete existente sunt avizate de către Serviciul Rutier al Inspectoratului de Poliție, iar lungimea lor ajunge la 19 km. În total sunt 19 piste, cele mai lungi aflându-se pe străzile Szász Endre – Zsögödi Nagy Imre (555 m – 1.970 m), Szék (1.550 metri), Toplița (1.511 m) și Kossuth Lajos (1.360 m, cu precizarea că aici pista este împărțită pe cele două trotuare). Porțiuni mai mici de piste au fost amenajate (marcate) pe străzile Arsenalului (62 m), Pieței (250 m), Nicolae Bălcescu (190 m), în piața Libertății (157 m) sau Piața Cetății (100 m) [24].

Rețeaua de drumuri din Miercurea Ciuc asigură un sentiment de siguranță bicicliștilor în general, dar sunt secțiunile de drum sau intersecțiile unde în faza de proiectare trebuie luat în calcul traficul ciclist. Principalele elemente ale rețelei au fost realizate odată cu reabilitarea străzilor, fiind înființate linii bidirecționale pentru pietoni și cicliști prin marcaje vopsite, sau cu pavaj diferit pentru cele două moduri de deplasare. Pe parcursul proiectării a fost luat în calcul faptul că în zonele dens populate această amenajare trebuie să asigure un acces direct și o deplasare continuă, porțile, străzile laterale sunt puncte de conflict (inclusiv pentru conducătorii auto), fiind accentuate chiar de amenajarea realizată.

Însă rețeaua actuală de piste pentru biciclete nu asigură standardele necesare pentru această categorie de călători. Rețeaua este discontinuă, cu obstacole și în mai multe puncte nu asigură legătura directă dintre locul de pornire și destinație.

Un alt dezavantaj al pistelor pentru biciclete amenajate pe trotuare este faptul că acestea cresc posibilitatea situațiilor de conflict dintre pietoni și bicicliști.



**Fig.2.5.5.** Rețeaua de piste de biciclete existentă la nivelul anului 2021 (Sursa: [2])

În municipiul Miercurea Ciuc nu există stații de bike sharing, închirierea bicicletelor fiind posibilă doar de la firme private sub forma unor taxe de închiriere pe o anumită perioadă de timp (1 zi, 2-3 zile sau mai mult de 3 zile).



### **2.5.2 Deplasările pietonale**

Mersul pe jos este forma cea mai fundamentală a mobilității. Este ieftin, fără emisii, folosește puterea omenească mai degrabă decât combustibilii fosili, oferă beneficii importante pentru sănătate, este la fel de accesibil pentru toți indiferent de venituri, iar pentru mulți cetățeni este o sursă de mare plăcere.

Ameliorarea calității spațiilor pietonale este una din strategiile ce atinge mobilitatea durabilă. Există două categorii de facilități pentru pietoni: întrerupte (trecherile pentru pietoni) și neîntrerupte (alei).

Aceasta din urmă pot fi clasificate ca atare: holuri, alei, curți, trotuare, drumuri publice și trasee, străzi pietonale și piețe [25].

Următoarele principii de proiectare reprezintă un set de idealuri, care ar trebui să fie încorporat în fiecare îmbunătățire pietonală. Ele sunt ordonate aproximativ în ceea ce privește importanța relativă [26]:

- Mediul pietonilor ar trebui să fie unul sigur. Trotuarele, aleile de trecere trebuie să fie proiectate și construite pentru a fi libere de pericole și pentru a minimiza conflictele cu factorii externi, cum ar fi zgomotul, traficul de vehicule și proeminențele elementelor arhitecturale;
- Rețeaua pietonilor ar trebui să fie accesibilă tuturor. Trotuarele, aleile și trecherile ar trebui să asigure mobilitatea tuturor utilizatorilor prin satisfacerea nevoilor tuturor persoanelor indiferent de vârstă sau abilitate;
- Rețeaua pietonilor ar trebui să se conecteze la locurile de interes. Rețeaua pietonală ar trebui să ofere rute directe și conexiuni convenabile între destinații, inclusiv între case, școli, zone comerciale, servicii publice, oportunități și tranzitul de recreere;
- Mediul spațiului pietonal ar trebui să fie ușor de utilizat. Trotuarele, rutele trebuie să fie proiectate astfel încât oamenii să poată găsi cu ușurință o cale directă către o destinație întârzierile fiind reduse la minimum;
- Mediul spațiului pietonal ar trebui să ofere spații atractive. Designul bun ar trebui să consolideze aspectul și calitatea mediului pietonal. Mediul pietonal include spații deschise, cum ar fi piețe, grădini, scuaruri precum și fațadele construcțiilor care dau forma spațiului pietonal;
- Dotări cum ar fi mobilier stradal, bannere, arta stradală, plantații de aliniament și vegetație și pavajul special, împreună cu elemente istorice și culturale de referință, ar trebui să promoveze un sentiment de spațiu consolidat;
- Spațiul pietonal ar trebui folosit pentru mai multe activități. Pietonalul ar trebui să fie un loc unde activitățile publice sunt încurajate. Activități comerciale, cum ar fi terase, locuri de întâlnire pot fi permise atunci când nu interferează cu siguranța și accesibilitatea;
- Îmbunătățirile pietonalului ar trebui să fie profitabil economic. Îmbunătățirile pietonale ar trebui să fie concepute pentru a atinge beneficii maxime pentru costul investițiilor, inclusiv costul inițial și costurile de întreținere, precum și reducerea dependenței pentru diferite moduri costisitoare de transport. În cazul în care este posibil, ameliorarea infrastructurii pietonale ar trebui să stimuleze investiții private cum ar fi noi activități economice sau restaurarea / renovarea fondului clădit.

#### **Clasificarea tipurilor de pietonal**



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 105 / 263

Un trotuar tipic este definit de trei zone:

- „Zona construită” – de acces la parterul clădirilor care limitează trotuarul și unde pot fi amplasate terase;

- Centrul trotuarului, numit și culoarul principal de deplasare sau „lățimea efectivă”;
- Zona bordurii – folosită pentru amplasarea dotărilor sau a elementelor de mobilier

De exemplu pentru un trotuar de 3.00 m, culoarul de deplasare ar trebui să aibă minim 1.80 m. Așa cum pentru determinarea capacității părții carosabile există un raport între viteza de deplasare – volumul de trafic – dimensionare (lățime benzi, raze de curbură, etc.) numit și nivel de deservire a traficului, similar, pentru trotuare se definește o capacitate pe baza raportului dintre nr. de pietoni pe mp/pe o perioada de timp dată – viteza și direcția lor de deplasare – lățimea trotuarului, numit și nivel de deservire pietonal. Se definesc astfel diferite nivele de deservire pietonală de la: mișcare complet liberă, neinconcomodată (trotuar lejer), până la mișcare complet obstrucționată (congestie totală) – trotuar impracticabil/inaccesibil.

Identificarea nivelului de deservire pietonală este un element de bază în determinarea numărului și tipului de dotări pietonale/elemente mobilier care pot fi amplasate confortabil în spațiul trotuarului.

Cele patru principii care stau la baza proiectării unor spații pietonale adecvate și atractive sunt:

- Spațiile pietonale trebuie să fie sigure și să ofere sentimentul de siguranță;
- Străzi accesibile pentru a sprijini toate tipurile de pietoni.
- Rute pietonale directe pentru a satisface dorința de trasee liniare și de a promova mai mult mersul pe jos.
- Străzi atractive și spații pentru a face mersul pe jos o experiență plăcută.

### **Standarde de proiectare a trotuarelor**

#### *Lățime*

- 2 metri - minim preferat pentru două scaune cu rotile pentru a trece unul pe altul;
- 1,5 metri - minim acceptabil pentru un utilizator scaun cu rotile și muncă în măsură pietonal pentru a trece unul pe altul;
- 1 metru - minim absolut, <distanță de 6 metri în cazul în care fluxul de pietoni este scăzut și spațiu este grav constrâns sau un obstacol este prezent.

#### *Suprafață*

- 2-5 mm - recomandat lățime între dale de trotuar pentru a reduce pericolul călătoriei;
- 6-10 mm - recomandat lățime între plăcile trotuarului pentru un mortar compactat;
- 13 mm - recomandare maximă a deschiderii (capace și grătare)

#### *Borduri*

- 125 mm - marginea de bordură Standard - 140 mm la stațiile de autobuz;
- 50mm - minim de rebord preferată de pietonii cu deficiențe de vedere;
- 25 mm – min de margine pentru suprafețe de nivel pentru a delimitarea spațiului;
- Bordură de picătură nu mai mare de 6 mm - de la partea carosabilă la trecerea desemnată la



- canalul de evacuare a apei.

Conform [2] deplasarea pietonilor se desfășoară pe trotuare, trasee pietonale speciale, piețe publice, sau prin rețeaua acestora. Spații pietonale și axe s-au format în principal în centrul orașului, dar deocamdată nu formează o rețea coerentă. Printre acestea se numără ansamblul str. Petőfi Sándor- Piața Majláth Gusztav Károly sau cel care cuprinde zonele pietonale ale străzii Kossuth Lajos și Piața Libertății. Recent s-a reamenajat spațiul public din fața cetății Mikó, situat la distanță, independent de cele menționate anterior.

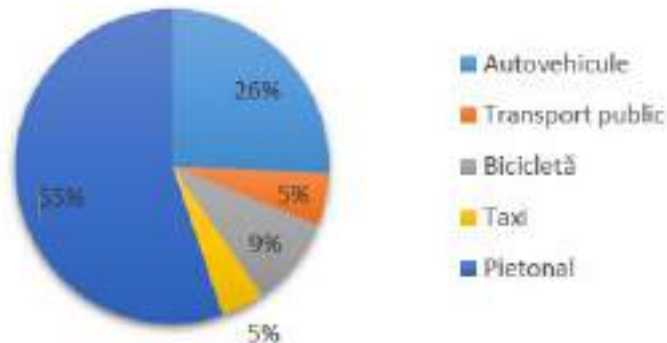


Fig. 2.5.6. Modul de deplasare predominant în Miercurea Ciuc (Sursa: [19])

Opțiunile celor care se deplasează pe jos sunt determinate de structura localității: distanțe mici și diferențe de nivel reduse. Din centrul orașului poate fi accesat pietonal aproape fiecare punct al localității. În zona centrală a orașului aceasta este de peste 50%, iar în zonele exterioare în jurul a 30%. Trebuie menționat, că în anumite direcții deplasarea pietonală este forțată de lipsa transportului public (zona industrială din partea vestică al orașului, unde zilnic mii de oameni se deplasează pe jos).

Amenajarea de trotuare este minimul necesar, însă ele deseori sunt parțial sau în totalitate ocupate de mașini parcate. Soluționarea acestor situații conflictuale de obicei nu necesită un efort financiar mare și efectul scontat în îmbunătățirea stării generale este semnificativ.

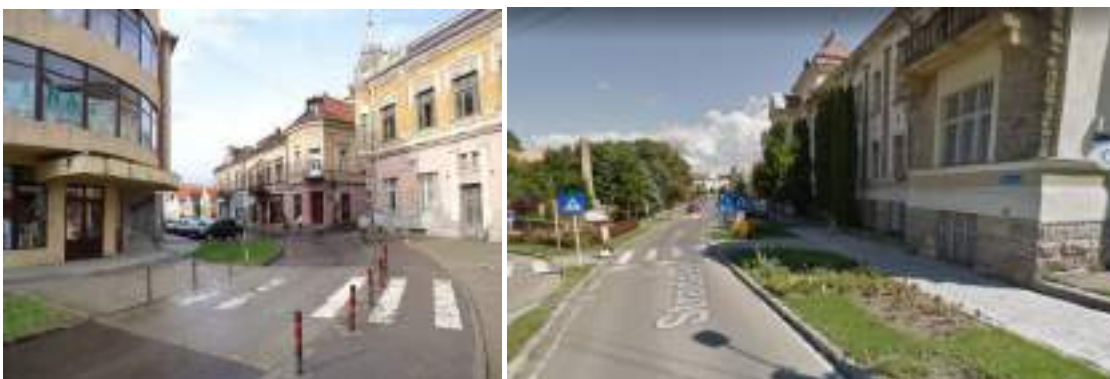


Fig. 2.5.7. Trotuare amenajate în Miercurea Ciuc (Sursa: [9])

Între 2009-2013, la comanda primăriei locale, s-a derulat în centrul orașului Miercurea Ciuc o dezvoltare urbană de mare anvergură, bazată pe un proiect european de integrare. Zona de acțiune urbană s-a compus din 3 unități teritoriale [27]:



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 107 / 263</b>

- strada Petőfi, carosabil și tronson pietonal: 1, 5ha;
- piața Majláth Gusztáv Károly, pietonal: 0, 9ha;
- Promenada, înglobând vechea piață Libertății: 2, 3ha la care s-a adăugat parcul central cu cei 2, 7 ha ai săi.



**Fig. 2.5.8.** Zona pietonală Promenada (Sursa: [27])



**Fig. 2.5.9.** Zona pietonală Promenada din Miercurea Ciuc (Sursa: [27])







Fig. 2.5.10. Strada Petőfi - tronson pietonal (Sursa: [9])



Fig. 2.5.11. Piața Majláth Gusztáv Károly (Sursa: [28])

De asemenea este importantă întărirea legăturilor pietonale între centru, Piața Gării și autogară.

### **2.5.3 Deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă**

Pavajul tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea zonelor pentru traversarea străzilor nu există. În multe situații există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități, a celor care se deplasează cu ajutorul cărucioarelor cu roțile, dar și a celor care împing cărucioare cu copii. Astfel, nu este asigurată continuitatea deplasării persoanelor cu dizabilități, acestea întâmpinând probleme, în special, la traversarea străzilor, dar și, în multe cazuri la deplasarea pe trotuare, ocupate cu diferite obstacole (de regulă autoturisme parcate neregulamentar, dar nu numai). De asemenea, starea necorespunzătoare a trotuarelor (în unele cazuri) face ca deplasarea persoanelor aflate în cărucioare să fie dificilă. În ultimii ani primăria a luat măsuri pentru ameliorarea acestui probleme, prin aducerea trotuarelor la nivelul drumului, și prin aplicarea marcajelor tactilo vizuali lângă trecerile de pietoni în centrul orașului, iar este necesar implementarea acestor măsuri și în alte părți a municipalității.

#### **Evaluare moduri alternative de transport:**

- nu există o rețea de piste pentru bicicliști, ci doar sectoare care nu sunt interconectate și, în cele mai multe cazuri necesită lucrări de reabilitare;
- nu există centre pentru închirierea bicicletelor și spații de parcare amenajate pentru acestea (cu unele excepții reprezentate de anumite instituții, piețe sau zonă centrală);
- lipsă de trotuare amenajate sau în stare necorespunzătoare;
- lipsa pasajelor peste strada Brașovului (o arteră intens circulată de traficul de tranzit) care să faciliteze traversarea în condiții de siguranță a pietonilor, în special în zonă gării CFR, unde valorile traficului pietonal sunt foarte mari;



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 109 / 263

- lipsa pavajului tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea zonelor pentru traversarea străzilor. În multe situații există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități.

### 2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare)

Situația actuală privind elementele solicitate la acest capitol:

#### ***1. Traficul staționar (parcărilor):***

La nivelul municipiului Miercurea Ciuc nu au fost implementate în ultima perioada soluții/funcții complexe pentru monitorizarea parcarilor precum:

- Gradul de ocupare – soluția să calculeze și să arate în timp real gradul de ocupare;
- Capacitatea și numărul de autovehicule pentru întreaga locație;
- Contorizarea numărului de autovehicule parcate în zone unde parcare este interzisă sau unde este depășit numărul alocat de locuri de parcare;
- Integrare cu echipamente hardware cum ar fi semafoare/tabele electronice pentru redirectionarea către alte locații, etc.

Conform Planului de mobilitate urbană durabilă al municipiului Miercurea Ciuc, [19], în 2016 a existat 1974 locuri de parcare în zone delimitate pentru parcare cu plată. Sistemul de parcare cu plată momentan nu funcționează, urmează reorganizarea sistemului, cu implementarea managementului de trafic. În unele zone parcare s-a desfășurat neorganizat, contra unui tarif relativ redus, iar în cartiere de locuit parcare era gratuită.

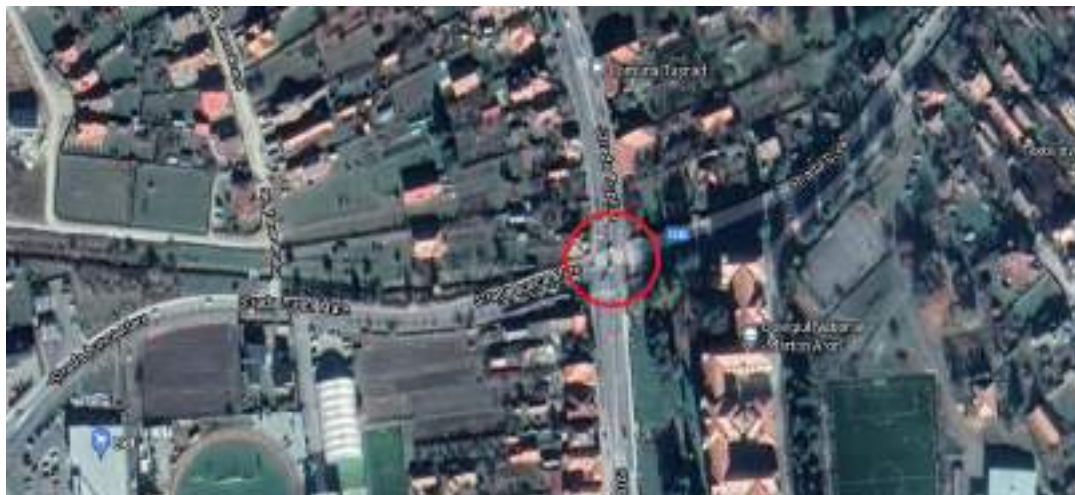
Situația actuală a parcarilor este:

- Parcare poate fi realizată relativ ușor în orice zonă a orașului, posibilitățile de parcare din Miercurea Ciuc fiind destul de atractive.
- Oferta de parcare este depășită doar pe strada Kossuth Lajos, dar într-un timp rezonabil se poate parca și în această zonă, la o distanță relativ mică de destinația dorită.
- În unele zone parcare se desfășoară neorganizat, contra unui tarif relativ redus,
- Momentan pe toată teritoriul municipiului parcare este gratuită
- Trebuie menționat că cartierele autoturismelor locuitorilor și ale firmelor ocupă valoroase spații publice.
- Condițiile parcerii bicicletelor nu sunt asigurate în mod adecvat pe teritoriul orașului.
- Momentan pe toată teritoriul municipiului parcare este gratuită



## II. Signalistică

La nivelul municipiului Miercurea Ciuc există o singură intersecție semaforizată, intersecția str. Lunca Mare/Str. Toplița/Str. Szék/Str. Márton Áron



(Sursa: [9])

## III. Structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare

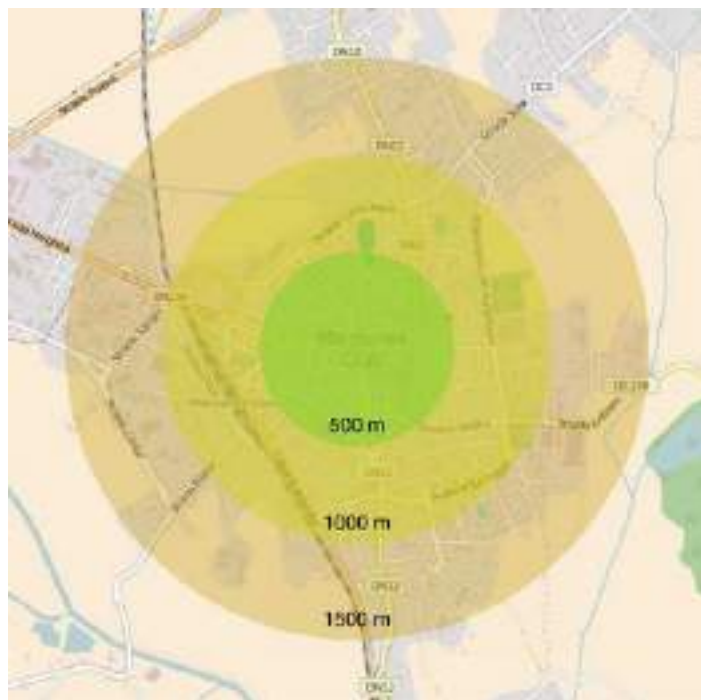
La nivelul municipiului Miercurea Ciuc nu există o structură dedicată managementului traficului. Singura structură care are ca atribuții „circulația pe drumurile publice” este Poliția Rutieră. Poliția Locală care va ocupa cu monitorizarea parcărilor pe teritoriul municipiului a fost înființată dar se află încă în faza de organizare.

### 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.)

Conform PMUD Miercurea Ciuc 2016 [19] structura urbană a orașului se caracterizează printr-un centru civic unic. Centrul orașului (strada Kossuth Lajos și zona acestuia) este delimitat de cartiere. În partea estică și în partea vestică a orașului se află zone industriale.

Distanțele între zonele urbane ale orașului sunt mici Fig.1.7.1. La distanțe de 500 m deplasarea se poate face pe jos. Toate punctele aflate la o distanță de până în 5 km sunt accesibile cu bicicleta sau cu vehicule motorizate (variante rapidă).





**Fig. 2.7.1.** Distanța între centru și celelalte zone urbane (Sursa: [19])

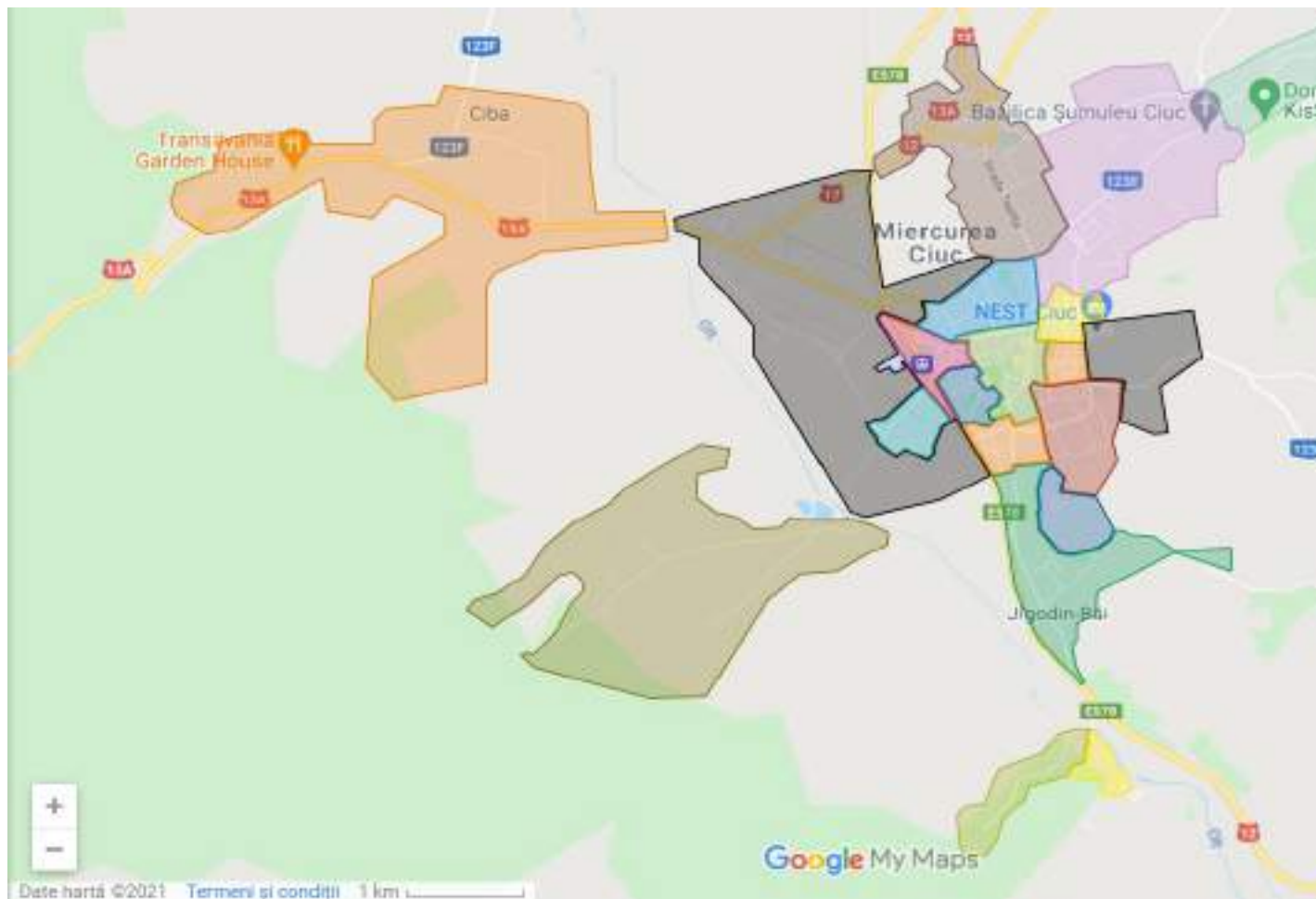
Pentru realizarea modelului de transport este nevoie să fie evaluat necesarul de transport public și privat în raport cu specificul fiecărei zone – fig. 2.7.2. (rezidențială, industrială, comercială, spații verzi etc.). În acest sens, în tabelul 2.7.1 este realizată o împărțire pe zone a numărului locurilor de muncă, în tabelul 2.7.2 este realizată împărțirea pe zone a preșcolărilor și școlărilor de la unitățile de învățământ din municipiu și în tabelul 2.7.3 este împărțită populația pe zone.

Pentru împărțire populației pe zone s-a ținut cont de densitatea populației din Planul Urbanistic General Miercurea Ciuc [19].



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 112 / 263



Legendă:

Cartiere M-Ciuc / Csíkszereda Lakónegyedek

- Jigodin - Zsögöd
  - Zona Szécseny lakóövezet
  - Zona Ciba / Csiba Lakóövezet
  - Cartierul Spicului / Kalász lakónegyed
  - Cartierul Tudor Vladimirescu / Tudor negyed
  - Zona Șumuleu / Somlyó lakóövezet
  - Zona Toplița / Taploca Lakóövezet
  - Zona Gară / Állomás övezet
  - Băile Harghita / Hargita fürdő
  - Cartierul Centru / Központi negyed
  - Zona SPITAL / Nagy Laji dombja
  - Cartierul Patinoar / Jégpálya negyed
  - Zona OS / Felső tisztviselő telep
  - Cartierul Lunca Mare / Nagyrét
- Lakónegyed
- Urzicaș / Csihányos
  - Zona Vânătorilor / Vadászok lakóövezet
  - Cioboteni - Csobotfalva
  - Zona Ol / Alsó tisztviselő telep
  - Zona Băilor / Fürdő lakóövezet
  - Zona Șumuleu / Somlyó lakóövezet

Fig. 2.7.2. Împărțirea în zone – municipiul Miercurea Ciuc



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 113 / 263

**Tabelul 2.7.1** Împărțire pe zone a numărului locurilor de muncă (luând în considerare adresa de înregistrare)

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
1	Cartierul Centru	HAROLT SOCIETATE COOPERATIVA	144	946
2		IFPTR SRL	204	
3		HARSIAL SRL	17	
4		CONSIGNATIA KORALL SRL	40	
5		PRESTAREA SOCIETATE COOPERATIVA	21	
6		MARIEN PRESSZO SRL	44	
7		Z & Z PIRO SRL	32	
8		SAN GENNARO SRL	15	
9		ATLAS SRL	24	
10		TECTUM IMPEX SRL	19	
11		INSTEEL SRL	11	
12		AUTOSPORT SRL	25	
13		HILCON SRL	15	
14		AUSTIN POWDER EXPLOZIV SRL	24	
15		INVENT SRL	10	
16		HONLINE MEDIA SRL	21	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 114 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
17		HOLLANDIA GREEN SRL	12	
18		KONTUR SRL	12	
19		RO COMP 2000 SRL	10	
20		CHICKEN S FOOD SRL	20	
21		NOVA WOLFSKIN SRL	16	
22		ZEBLON SRL	10	
23		AQUA PROVIDEBIT SRL	14	
24		GIFT CENTER SRL	24	
25		MAX PROTECT SECURITY SRL	99	
26		CLINICA MULTIMED SRL	19	
27		METALSAN SRL	11	
28		NIRVANA CONSULTING SRL	19	
29		HAR WASSER ENERGIE SRL	14	
30	Cartierul Lunca Mare	PRODIA SRL	58	473
31		GERKON ELECTRO SRL	18	
32		CONTINENTAL SRL	12	
33		KFT IMPORT EXPORT ROM WALD SRL	24	
34		INSTHAR SA	20	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 115 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
35		COMPANY GRUP PAZA SRL	48	
36		COMPUTER TRADE SRL	20	
37		PLUTO SRL	18	
38		OPTILAND SRL	12	
39		MEDIX SRL	41	
40		V & R PROD COM SRL	10	
41		BAMCOT SRL	14	
42		GASTRO SERVICE SRL	12	
43		LUX ARI SRL	18	
44		KABET BAU SRL	19	
45		BAVARIA MAGLINE SRL	23	
46		SPRINT MOL SRL	12	
47		JUPITER COM SRL	16	
48		COMCOLOR SRL	26	
49		HAJDU TRANS SRL	25	
50		AZUR SOCIETATE COOPERATIVA	27	
51		<b>Cartierul</b>	FENYO SRL	
52	<b>Patinoar</b>	TEHNO SISTEM ALARM SRL	83	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 116 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
53		TOP AUTO TOUR SRL	17	
54		CSIKI TRANS SRL	25	
55		MIKRO ATLAS SRL	11	
56		LORIS FUEL SHOP SRL	25	
57		T.G.S. ALARM SRL	190	
58	Cartierul Spicului	DIAFARM SRL	13	54
59		QUEEN SISI SRL	11	
60		PETROBIL SRL	30	
61	Cartierul Tudor Vladimirescu	TORVAN TRADE SRL	16	468
62		CORECT TEAM SRL	10	
63		START DUO SRL	10	
64		MIXTCOM SRL	37	
65		TIPOGRAPHIC SRL	17	
66		COM TRADE SRL	22	
67		COM TUR SRL	13	
68		BUNICUTA MEA SRL	34	
69		ELECTRIC INST SRL	18	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 117 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
70		BAYO SRL	10	
71		BIG JOHN CONSTRUCTION SRL	19	
72		GOSSER RESTAURANT SRL	20	
73		CONFECȚIA MIERCUREA CIUC	169	
74		OMEGATEX SRL	29	
75		AGROCOM NAPSUGAR SRL	15	
76		DASS PLATINIUM SRL	29	
77	Jigodin	MIDA SRL	70	135
78		CONTRAST SRL	11	
79		MOTO SRL	13	
80		MICRO TRANS SRL	14	
81		BECI COM SERVICE SRL	15	
82		OPTIVITA SRL	12	
83	Zona Băilor	BAGOLY LOGISTIC SRL	21	71
84		BINGO STAR SRL	50	
85	Zona Ciba	WABERERS ROMANIA SA	70	514
86		DIS. PROD. SRL	98	
87		PRIMA PEK SRL	41	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 118 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
88		BITT BAU SRL	24	
89		MAGYARI ENGINEERING SRL	19	
90		DOMINO TRADE SRL	28	
91		SIGMA GUM SRL	18	
92		DISTRIB PLUS SRL	39	
93		HAEMMERLING GROUP LOGISTIC SRL	35	
94		M. TABAC SRL	80	
95		COM ZOLD FENYO SRL	62	
96	Zona Gară	SICULUS BAU SRL	68	505
97		INTER DISCRET SRL	10	
98		OPEN WORLD SRL	30	
99		ELECTRO B.B.SZ. SRL	11	
100		FERGUSON SRL	36	
101		CITY PARKING SA	16	
102		RENEGADE HOUSE SRL	16	
103		ZENIT PLUSZ SRL	12	
104		LEMECO SA	23	
105		AUTO TUNNING SRL	32	





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 119 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
106		GLOBAL STORE SOLUTIONS SRL	12	
107		BOHOC & GOMBOC SRL	14	
108		IMPEX AURORA SRL	180	
109		M. COMEX SRL	11	
110		PARADIS SRL	17	
111		PSEUDOTSUGA SRL	17	
112	Zona Industrială EST	MIX SRL	130	383
113		LACTATE HARGHITA SA	152	
114		FORMA CON SRL	21	
115		MADEZIT SRL	10	
116		SPERETRIK SRL	14	
117		SET PROD COM SRL	46	
118		ATLAS TRADE SRL	10	
119	Zona industrială VEST	HARMOPAN SA	354	2560
120		HARVIZ SA	156	
121		GOSCOM SA	55	
122		EMER COM SRL	60	



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 120 / 263</b>

<b>Nr.crt.</b>	<b>Zona</b>	<b>Nr. Crt. Firma</b>	<b>Nr. angajați</b>	<b>Nr locuri de muncă</b>
<b>123</b>		ILM COM SRL	56	
<b>124</b>		HIDROTRAN SRL	50	
<b>125</b>		ECO CAR SRL	18	
<b>126</b>		MAL PRODUCT SRL	18	
<b>127</b>		MULTIIDEA SRL	13	
<b>128</b>		FLOWER GROUP SRL	11	
<b>129</b>		PARDOSELI BETON SERVICE SRL	21	
<b>130</b>		PASTA GYERMELY SRL	14	
<b>131</b>		HAR PAKROM SRL	14	
<b>132</b>		PANGUS SERVICE SRL	30	
<b>133</b>		TUTTO MOBILI SRL	13	
<b>134</b>		RDE HURON SRL	40	
<b>135</b>		CSIKI FURDOK SRL	14	
<b>136</b>		DAMSCOM SRL	27	
<b>137</b>		COM BAREX SRL	13	
<b>138</b>		HARGHITA SERVICE SRL	21	
<b>139</b>		IRIS SERVICE CIUC	1181	
<b>140</b>		ING SERVICE SRL	133	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 121 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
141		HARPLAST SRL	103	
142		ALUTUS SA	51	
143		CAT LINE ADS SRL	15	
144		REMAT HARGHITA SA	16	
145		B & B TRANSINVEST SRL	34	
146		RITAB TECHNICS & SUPPORT SRL	29	
147	Zona OI	PARA FARM SRL	16	246
148		AFEROM TRANS SRL	39	
149		RENATA SRL	17	
150		DECEAN SRL	45	
151		SKAND IMPEX SRL	16	
152		SUPELLEX SRL	18	
153		TRITON SRL	10	
154		PRIZMA SRL	10	
155		TOPO SERVICE SA	25	
156		TOP JOY SRL	16	
157		ABS L & Z SRL	15	
158		BVB GAMES SRL	19	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 122 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
159	Zona OS	DAKOTA SECURITY SERVICE SRL	75	122
160		ROMLINK INVEST SRL	23	
161		CONSUMCOOP FEDERALCOOP HARGHITA SOCIETATE COOPERATIVA	12	
162		PROFOOD ROM SRL	12	
163	Zona SPITAL	CSIK CAR SERVICE SRL	13	13
164	Zona Șumuleu	BENVENTUR SRL	12	474
165		GERKON SRL	14	
166		PRECIZIA SRL	28	
167		MAGIC SOLUTIONS SRL	28	
168		CERAMICA VITOS KERAMIA SRL	19	
169		ENETIX SOFTWARE SRL	36	
170		MECOM CIUC SRL	14	
171		LUDAS SZABI SRL	17	
172		FLUVIUS REGENSBURG SRL	210	
173		IMPERIAL WET SRL	61	
174		PROD. MOB. SZABO SRL	15	
175		SOMEXIM COM SRL	10	
176		TUBEWELD SRL	10	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 123 / 263

Nr.crt.	Zona	Nr. Crt. Firma	Nr. angajați	Nr locuri de muncă
177	Zona Toplița	METAGALAX SRL	64	529
178		CROWN COOL SRL	132	
179		TIGRA WILL SRL	12	
180		BRADUL EZUSTFENYO SRL	38	
181		METROLEX SRL	12	
182		OCOLUL SILVIC FRUMOASA SRL	36	
183		ELCOMEX SRL	12	
184		PROD PRIMEX SRL	10	
185		CASA SECUIULUI SRL	29	
186		ENGMATEC SRL	13	
187		L ATELIER DE L ORANGERIE SRL	153	
188		TRANS ALFA SRL	18	
189	Zona Vânătorilor	AMIGO SRL	32	103
190		TECTUM COMPANY SA	33	
191		ERKOM SRL	14	
192		ASPIRO SRL	10	
193		ITAS SA	14	
<b>TOTAL</b>				<b>8003</b>



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 124 / 263

Tabelul 2.7.2. Împărțirea pe zone a preșcolarilor și școlarii de la unitățile de învățământ din municipiul Miercurea Ciuc

Nr.crt.	Zona	Unitate de învățământ	Nr.elevi în anul 2020-2021	Nr elevi
1	Cartierul Centru	Universitatea Sapientia	2245	4349
2		Liceul de arte „NAGY ISTVÁN”	634	
3		Școala Gimnazială „JÓZSEF ATTILA”	767	
4		Școala Gimnazială PETŐFI SÁNDOR	703	
5	Cartierul Lunca Mare	Școala postliceală "Louis Pasteur"	177	2217
6		Colegiul Național "MÁRTON ÁRON"	677	
7		Liceul Teologic Romano-Catolic „SEGÍTŐ MÁRIA”	459	
8		Școala Gimnazială NAGY IMRE	904	
9	Cartierul Patinoar	Grădinița „MICIMACKÓ”	225	885
10		Grădinița „NAPOCSKA”	209	
11		Școala Gimnazială „LIVIU REBREANU”	451	
12	Cartierul Spicului	Liceul Tehnologic „SZÉKELY KÁROLY”	411	628
13		Grădinița „CSIPIKE”	217	
14	Cartierul Vladimirescu Tudor	Grădinița „ARANYALMA”	256	752
15		Grădinița „TULIPÁN”	94	
16		Grădinița „KIS HERCEG”	402	



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 125 / 263

17	Cioboteni	Școala Primară CIOBOTENI	97	97
18	Jigodin	Școala Gimnazială JIGODIN-BĂI	50	50
19	Zona Ciba	Școala Primară HARGHITA-BĂI	13	53
20		Grădinița SUBPĂDURE	40	
21	Zona Gară	Grădinița „CSIGABIGA”	67	67
22	Zona industrială VEST	Grădinița „NAPRAFORGÓ”	60	60
23	Zona OI	Colegiul Național „OCTAVIAN GOGA”	772	968
24		Grădinița „CIMBORA”	196	
25	Zona Șumuleu	Școala Primară ȘUMULEU	87	87
26	Zona Toplița	Liceul Tehnologic „JOANNES KÁJONI”	634	2098
27		Liceul Tehnologic „KÓS KÁROLY”	491	
28		Liceul Tehnologic „VENCZEL JÓZSEF”	461	
29		Școala Gimnazială XÁNTUS JÁNOS	477	
30		Grădinița TAPLOCA	35	



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 125 / 263</b>

**Tabelul 2.7.3** Împărțirea populației pe zone

<b>ZONA</b>	<b>Populație</b>
Jigodin - Zsögöd	2161
Zona Szécseny lakóövezet	345
Zona Ciba / Csiba Lakóövezet	473
Cartierul Spicului / Kalász lakónegyed	1997
Cartierul Tudor Vladimirescu / Tudor negyed	11450
Zona Șumuleu / Somlyó lakóövezet	1917
Zona Toplița / Taploca Lakóövezet	2846
Zona Gară / Állomás övezet	1884
Băile Harghita / Hargita fürdő	192
Cartierul Centru / Központi negyed	3277
Zona SPITAL / Nagy Laji dombja	1033
Cartierul Patinoar / Jégpálya negyed	1684
Zona OS / Felső tisztviselő telep	1534
Cartierul Lunca Mare / Nagyrét Lakónegyed	7393
Urzicaș / Csihányos	140
Zona Vânătorilor / Vadászok lakóövezet	85
Cioboteni - Csobotfalva	390
Zona OI / Alsó tisztviselő telep	1439
Zona Băilor / Fürdő lakóövezet	750
Băile Jigodin / Zsögöd fürdő	41
<b>TOTAL</b>	<b>41031</b>

***Zone pietonale și de agrement***

Conform PMUD 2016, cel mai răspândit mod de deplasare în municipiul Miercurea Ciuc este cel pietonal (în zona centrală a orașului peste 50%, în zonele exterioare aproximativ 30%). Vechea stradă principală din municipiu a fost transformată în zonă pietonală (str. Petőfi Sandor). Principalele străzi și piețe pietonale sunt:

- str. Petőfi Sándor
- piața Majláth Gusztáv Károly;
- piața Libertății.





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 126 / 263

- Piața Cetății
- Bulevardul Timișoarei între străzile Mihai Eminescu, și Kőrösi Csoma Sándor

### **Zonele de agrement**

Principalele zone de agrement din municipiul Miercurea Ciuc sunt:

- **Zona Șuta** (PUG Miercurea Ciuc) - este o zonă de agrement, cu un baraj artificial care a fost parțial desecat din cauza colmatării și problemelor legate de siguranța barajului. Zona necesită investiții majore pentru a deveni o zonă de agrement importantă;
- **Bazilica franciscană din Șumuleu Ciuc**
- **Pârția Kissomlyó** – aflata în apropierea centrului, la Șumuleu, este folosită de copii pentru a învăța să schieze. Pârția este folosită și de pasionații de sporturi de agrement.
- **Muzeul Secuiesc al Ciucului** (Cartierul Centru) - Istoria muzeului ca instituție se datează în secolul al 19-lea, când la data de 9 ianuarie 1876 Imre Tivai Nagy a înființat Asociația Muzeului Secuiesc al Ciucului.
- **Jigodin Băi** - stațiune balneoclimaterică datorită izvoarelor minerale de aici, calde și reci, cunoscute de către localnici încă din vremuri îndepărtate. Izvoarele din stațiune au calități terapeutice, fiind bicarbonate, calcice, sodice, carbogazoase, feruginoase și hipotone. În apropiere de Jigodin Băi se află Cetatea Jigodin ale cărei ruine pot fi vizitate de iubitorii de istorie.
- **Băile Miercurea-Ciuc** - Se află în intravilanul municipiului Miercurea-Ciuc, la o distanță de 1, 5 km de oraș, pe malul drept al Oltului, la o altitudine de 660 m, cu izvoare cu apă minerală carbogazoasă în cantitate suficientă și la o temperatură de 21 grade. Debitul zilnic este de 235.000 litri. Zona este degradată, momentan nu funcționează ca zonă de agrement. Pentru a remedia situația actuală primăria a inițiat un proiect cu titlul: „Reabilitarea terenului de lângă strandul municipal”. În anii următori zona, poate va recupera funcția de zonă de agrement.
- **Harghita Băi** - Baile Harghita, parte a orașului Miercurea Ciuc, este o localitate balneoclimaterică, montană, fiind cel mai vizitat pentru părțile sale de schi. Altitudinea medie a localității este de 1300-1400 m. Anual perioada favorabilă schiatului este de 4 luni iar stratul mediu de zăpadă depășește 60 de cm. Stațiunea dispune de mai multe părți amenajate, cu teleferic, unele chiar și cu instalație de nocturnă. Baile Harghita este cunoscută datorită minei de caolin, pentru mofetele, apele sale minerale și pentru microclimatul alpin deosebit de plăcut.

### **Structura rețelei de transport public:**

Traseele aflate în exploatare în prezent [2] sunt:

- Linia 1 – Gara – Parcul rezidențial Natur – Gara
- Linia 2 – Gara – Băile Jigodin – Gara
- Linia 3 – Gara – Casa de Cultură – Gara
- Linia 4 – Gara – Cioboteni – Gara
- Linia 5 – Gara – Fitod – Gara
- Linia 6 – Gara – Subpădure – Gara
- Linia 7 – Gara – Harghita Băi – Gara



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 127 / 263

- Linia 8a (linie nocturnă) – Gara – Fitod – Gara
- Linia 8b (linie nocturnă) – Gara – Ciba – Fitod – Gara
- Linia 9 – Gara – Magazinul din Seiceni – Gară

Calitatea serviciilor de transport public este de nivel mediu. Viteza de circulație, parametru de calitate important în percepția utilizatorilor, este de 20 km/h.

### **Structura parcului de vehicule**

Starea autobuzelor este una precară, mai mult de 50% din parcul de autobuze având durata de viață economică expirată și nerespectând normele de poluare minimală (cel puțin Euro 3)[2].

Astfel:

- Dotările interioare-exteroare/echiparea sunt precare (scaune fără un confort minimal, poziționarea acestora inadecvată, podea ridicată, inexistența unei platforme flexibile pentru persoane cu dizabilități, lipsa spațiilor adecvate pentru transportul cărucioarelor pentru copii mici, lipsa instalațiilor pentru aer-condiționat, lipsa aparate de validare/verificare pentru un sistem integrat de tarifare cu elemente IT, lipsa unui spațiu și a dispozitivelor pentru asigurarea și transportul bicicletelor).
- Datorită nivelului avansat de uzură tehnică și morală, autobuzele sunt generatoare de noxe și zgomot.

**Stațiile de autobuz** nu sunt "mobilat" adecvat, pentru nici una dintre linii.

Municipiul Miercurea Ciuc dispune de o **autogară** în care se întâlnesc atât cursele de transport public județean, dar și cele interurbane și cele internaționale. Aceasta este amplasată pe str. Brașovului, în apropierea gării CFR, situație favorabilă creării unui terminal intermodal modern (Studiu de trafic în Municipiul Miercurea Ciuc, Versiunea reactualizata).

Prin municipiul Miercurea Ciuc trece magistrala de cale ferată 400: Brașov – Ciceu – Satu Mare, cale dublă, electrificată. Traficul de călători pe calea ferată este asigurat de 10 perechi de trenuri inter-regio și 19 perechi de trenuri regio operate de CFR Călători (Studiu de trafic în Municipiul Miercurea Ciuc, Versiunea reactualizata).



Sursa: [29]



Fig. 2.7.2. Stația de cale ferată Miercurea Ciuc

Traficul de călători pe calea ferată este asigurat de 10 perechi de trenuri inter-regio și 19 perechi de trenuri regio operate de CFR Călători.

### 3. REALIZAREA MODELULUI DE TRANSPORT

#### 3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

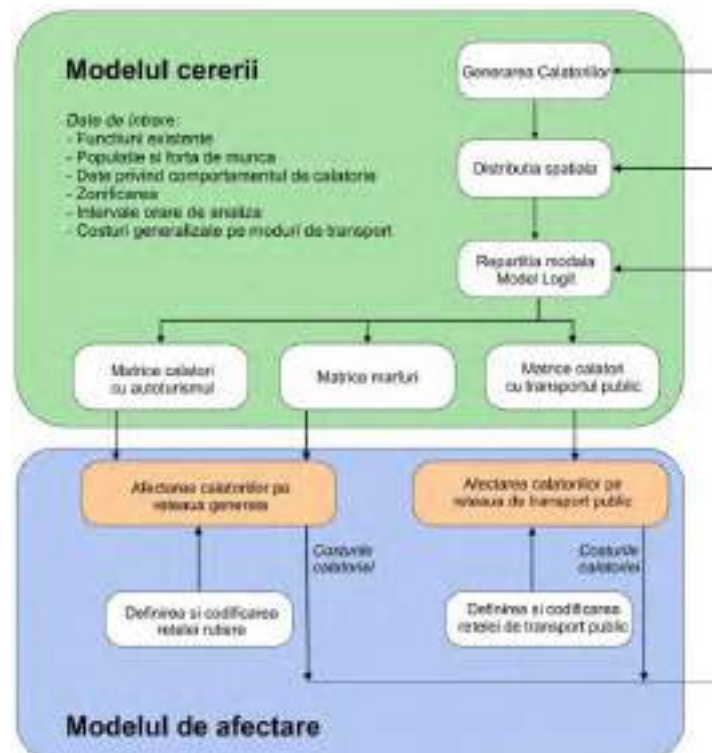
Planul integrat de mobilitate urbană se va baza pe Modelul de Transport și va cuprinde prioritizarea măsurilor aferente optimizării sistemului de transport urban. Modelul de Transport a fost dezvoltat pe baza analizelor situației existente cu privire la tiparele de călătorie existente și va fi utilizat atât la evaluarea proiectelor individuale propuse, cât și la evaluarea întregului plan general de mobilitate.

##### **Structura modelului de macrosimulare**

În vederea evaluării planului de asigurare a mobilității urbane durabile, după caracterizarea situației existente, este necesară dezvoltarea unui model de transport. Cu ajutorul modelului de transport se vor putea face propuneri pentru:

- măsuri și proiecte singulare;
- evaluarea la nivel integrat a măsurilor și proiectelor propuse pentru asigurarea mobilității urbane durabile.

Modelul de transport include o rețea multimodală pentru transportul public și privat. Modelul a fost implementat cu ajutorul software-ului de planificare a transportului, **PTV VISUM**.





Sursa: [31]

**Fig. 3.1.1. Structura modelului de Transport**

Modelul de transport este realizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Miercurea Ciuc cu scopul de reflecta cât mai real situația traficului în momentul realizării studiului. Modelul de transport realizat trebuie să permită evaluarea impactului asupra traficului în cadrul scenariilor propuse. De asemenea, în modelare sunt integrate fluxurile de vehicule externe provenite din UAT-urile care fac parte din Zona Urbană Funcțională ce au ca punct de destinație Municipiul Miercurea Ciuc sau doar tranzitează, utilizând rețeaua rutieră aferentă acestuia.

Modelul de transport este dezvoltat pe următoare structură:

- Zonificarea – zonele în care a fost împărțit orașul au derivat din structura zonală a municipiului Miercurea Ciuc conform PUG, adaptate nevoilor de modelare a traficului (fig. 3.1.2.);
- Rețeaua de transport - construită pentru infrastructura rutieră a municipiului Miercurea Ciuc și a zonelor adiacente, conectată la rețeaua națională de transport;
- Moduri de transport - ierarhizate pe moduri de transport public și moduri de transport privat.
- Modelarea și identificarea matricelor O-D pentru fiecare mod de transport în parte
- Alocarea pe itinerarii
- Calibrarea și validarea modelului - pentru fiecare etapă în parte a modelului de transport utilizând datele culese în municipiul Miercurea Ciuc

Pentru modelarea interacțiunii dintre activitățile mediului economic și social și transporturi sunt conceptualizate, pe de o parte activitățile de utilizare a terenului și, pe de altă parte, sistemul de transport, ca „obiecte” (=subsisteme) ale unui sistem (UT-T (utilizarea terenului - transport)).

Cele mai multe din experiențele de pretutindeni demonstrează că valoarea traficului este determinată de nivelul activităților de utilizare a terenului și de performanțele sistemului de transport.

Analiza de sistem oferă un cadru convenabil pentru planificarea, proiectarea și conducerea sistemelor tehnice mari. Unul dintre primele obiective ale planificării oricărui sistem de transport și a soluțiilor de amenajare a terenului este acela de a oferi siguranța că există un echilibru eficient între activitatea de utilizare a terenului și capacitățile de transport.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 130 / 263

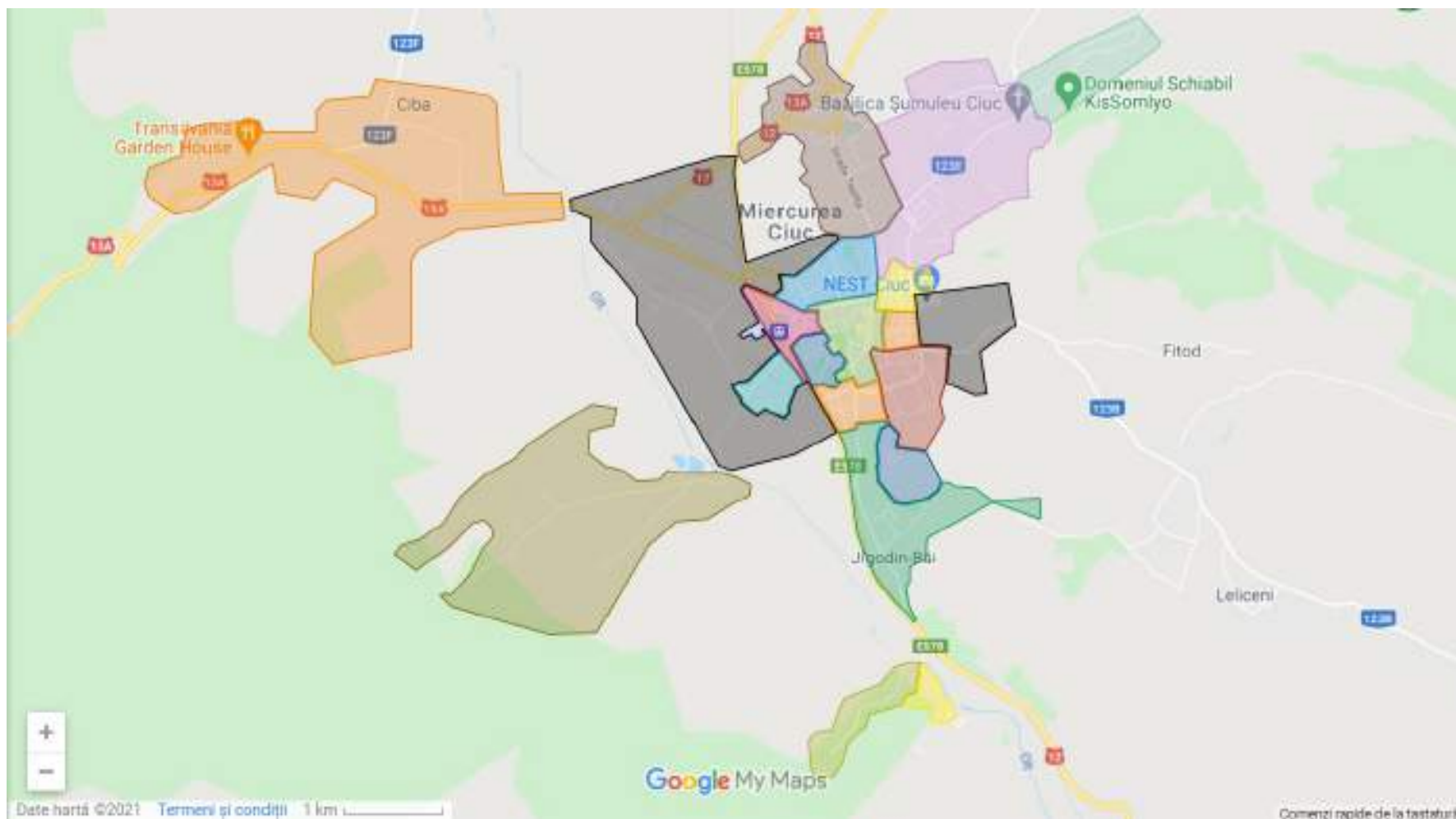


Fig. 3.1.2 Împărțirea în zone – municipiul Miercurea Ciuc



### **Dezvoltarea modelului în patru etape**

Modelarea traficului la nivel macroscopic a avut la bază modelul standard în patru etape, calibrat și validat la standardele internaționale acceptate. Un model (funcție) de cerere poate fi definit ca o relație matematică care constă din asocierea datelor sistemului de activități economico-sociale și cele ale ofertei de transport, unei dimensiuni medii a cererii, descrisă de cele mai relevante caracteristici, într-o perioadă determinată de timp [32].

Formal se poate scrie:

$$d_{od}(C_1, C_2, \dots) = f(UT, T) \quad (3.1)$$

unde fluxul mediu de deplasări între zona  $o$  și  $d$ ,  $d_{od}$ , având caracteristicile  $C_1, C_2, \dots$ , este exprimat ca o funcție de vectorul  $UT$  al variabilelor sociale și economice (cum este exemplul numărul de familii rezidente sau numărul de locuri de muncă din diferite sectoare ale unei zone de studiu) și de vectorul  $T$  al variabilelor ofertei de transport (de exemplu, durate de transport, costuri monetare, distanțe de parcurs etc. sau costuri generalizate).

Conform [32], „Modelele de cerere sunt reprezentări schematice și simplificate ale unei realități complexe cu scopul unor cuantificări, reprezentări realizate prin intermediul unei relații între variabilele relevante ale fenomenului.”

Fiecare transport este rezultatul unei serii de alegeri realizate de călător.

Alegerile care determină cererea de transport, cu specificitățile sale, sunt multiple. În cazul utilizatorului individual, cererea este determinată de “alegerea de a face o deplasare pentru un anumit motiv, pe un anumit itinerariu și într-o anumită perioadă a zilei” în situația când este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport [32].

Modelele de cerere formalizează alegerile utilizatorului referitoare la: decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop, ( $s$ ), destinația deplasării, ( $d$ ), modul de transport folosit, ( $m$ ) și itinerariul străbătut, ( $k$ ), într-un interval de timp de referință predeterminat, ( $h$ ).

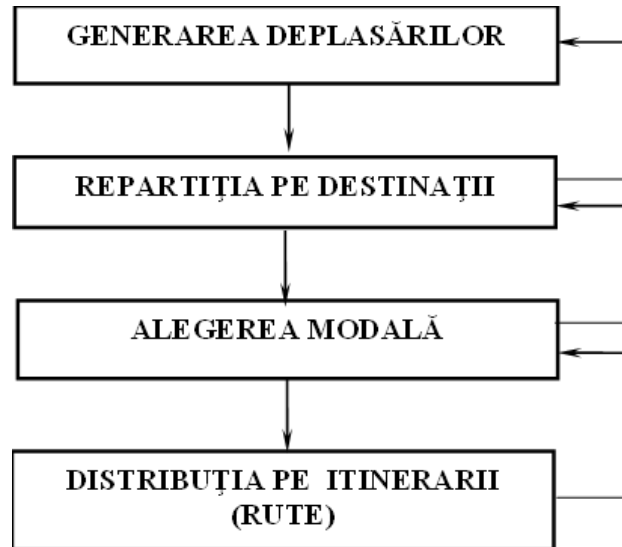
Deși alegerile amintite sunt interdependente, ele având loc simultan, din considerații de tratare analitică și statistică se adoptă separarea funcției de cerere globală în submodele interconectate, fiecare model referindu-se la un anumit nivel de alegere.

Secvența de submodele cea mai utilizată este următoarea [32]:

$$d_{sodmkk} = d_{soh}[UT, T] \cdot P_{soh}(d)[UT, T] \cdot P_{sodh}(m)[UT, T] \cdot P_{sodmh}(k)[UT, T]$$

În această secvență se poate utiliza o notație simplificată care presupune ca implicite argumentele  $[UT, T]$  dar și  $h$ , intervalul de timp referință.

În relația (2.2) cererea este exprimată ca produsul dintre numărul de deplasări generat pentru un anumit scop  $s$ , în zona de origine  $o$ , în perioada considerată -  $d_{so}$  și probabilitățile de alegere: a unei anumite destinații  $d$ , pentru motivul considerat,  $s - P_{so}(d)$ , a unui anumit mod de transport,  $m$  pentru a atinge destinația  $d$  și scopul  $s - P_{sod}(m)$ , a itinerariului  $k$  relativ la modul  $m$ , pentru destinația  $d$  și scopul  $s - P_{sodm}(k)$ . Modelul cu această structură este cunoscut sub denumirea de “modelul în patru etape” (fig. 2.1.3.) [32].



Sursa: [32]

Fig. 3.1.3. Structura modelului de cerere „în patru etape”

Modelul de transport este un model de macrosimulare în patru etape, calibrat și validat la standardele internaționale acceptate. Figura 3.1.3 prezintă succesiunea etapelor de construcție a modelului de transport.

Primele două etape ale determinării cererii de transport mai sunt considerate și modele de interacțiune între sistemul de activități și sistemul de transport și prezintă un nivel ridicat de agregare a variabilelor economice utilizate în modelare.

#### **Generarea deplasărilor – determinarea cererii globale**

Modelul de *cerere globală* sau de *generare* furnizează numărul mediu  $d_{os}$  de deplasări efectuate din zona generică,  $O$ , pentru un motiv,  $s$ , în intervalul de referință dat.

Uneori scopul deplasării este individualizat la un unic motiv, de exemplu “la locul de muncă”, “la cumpărături” ...etc.

În categoria modelelor de determinare a cererii globale de transport se găsesc modelele matematice cu ajutorul cărora se determină numărul total de deplasări generate de fiecare zonă indiferent de destinație, itinerariu sau mod.

Cererea generată depinde de caracteristicile economice și sociale ale spațiului analizat și de caracteristicile rețelei. În plus, cererea generată depinde de intervalul orar din zi și de scopurile deplasării.

#### **Repartiția pe destinații**





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 133 / 263

Această etapă a concentrate multe studii pentru modelul în *migrație alternantă*. În această etapă, numărul de deplasări generate în fiecare zonă în parte este repartizat destinațiilor potențiale din aria de analiză și din afara ei.

Atractivitatea unei zone este data de măsurători asupra intensității activităților din fiecare zonă în parte. Există trei tipuri de zone:

- Zonele rezidențiale (care au locuințe) sunt cele care generează călătorii
- Zonele industriale sunt cele care atrag călătorii;
- Zonele mixte care au și locuințe și alte activități sunt cele care generează și atrag călătorii.

Fluxurile generate de zonele care generează călătorii (rezidențiale și mixte) sunt atrase în mai mare măsură către zonele cu activități care au intensitate mai mare și care se găsesc mai aproape de zona generatoare.

Modelele gravitaționale sunt modelele cele mai utilizate în practică. Originea lor se datorează încercărilor de a formaliza schimburile de bunuri dintre două orașe, pentru care s-a folosit o relație inspirată din legea gravitației universale. Principiul acestor modele constă în a considera fluxul  $t_{ij}$ , între două sectoare ale  $i$  și  $j$  ale unei zone de studiu, proporțional cu populația (sau alt element generator de deplasări - numit în cele ce urmează „generare”) zonei de origine  $i$ ,  $g_i$  și numărul de locuri de muncă (sau alt element care să atragă deplasări - numit mai departe "atragere") din sectorul de destinație  $j$ ,  $a_j$  și descrește cu distanța dintre cele două sectoare,  $d_{ij}$ . În general, modelul gravitațional se poate scrie :

$$t_{i,j} = g_i \times a_j \times f(d_{i,j})$$

unde:

$g_i$  reprezintă numărul de călătorii generate de zona  $i$ ;

$a_j$  – numărul de călătorii atrase de zona  $j$ ;

$f(d_{i,j})$  – funcția dificultăților la deplasare (“rezistență la deplasare” sau “impedanță a deplasării”) între zona de origine  $i$  și zona de destinație  $j$ .

### Alocarea modală

Prin intermediul modelelor de alocare modală se obține proporția din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o zonă de origine,  $o$ , se efectuează către o zonă de destinație,  $d$ , pentru un motiv,  $s$ , când se utilizează modul de transport,  $m$ ,  $P_{sod}(m)$ .

În general se consideră modul de transport și nu mijlocul de transport, astfel că de exemplu, pentru sistemul urban de transport mersul pe jos poate fi considerat ca un mod de deplasare.

### Distribuția pe itinerarii

Afectarea cererii pe itinerare reprezintă ultima etapă în modelul de determinare a cererii de transport „în patru etape”. Obiectivele etapei, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din „matricea modală O-D” sunt:

- analiza perechilor O-D care solicită un anumit arc;
- evaluarea unor indicatori de utilizare a rețelei modale;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O-D, când cererea are un anumit nivel;





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 134 / 263

- identificarea celor mai solicitate arce.

Datele de intrare necesare modelului de afectare pe itinerare sunt:

- rețeaua de transport, codificată cu noduri și arce, cu atributele setate pentru fiecare în parte,
- matricea cererii modale O-D, pentru intervalul de timp de referință considerat (ea conține rezultatele celor trei etape anterioare ale determinării cererii de transport),
- principiile de selectare a rutelor, considerate relevante pentru problema în studiu.

Factorii care influențează alegerea rutei sunt, în general, aceiași cu cei care influențează alegerea modului, cu conotații psihologice și sociale mult mai reduse și cu pondere mare a factorilor care descriu oferta modală a rețelei: durată, distanță, cost monetar, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturii asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciu etc. Cea mai utilizată aproximare a factorilor care influențează alegerea rutei este o combinație care ține cont doar de durata de parcurgere a rutei și de costul monetar implicat. În funcție de metoda de constituire a acestui cost generalizat au fost dezvoltate mai multe modele de afectare pe itinerare.

În model au fost distribuiți pe itinerarii separat utilizatorii infrastructurii rutiere cu ajutorul metodei echilibrului cu ponderi 10% pentru fiecare pas în parte. Pentru transportul public alocarea a fost realizată luând în considerare programul de circulație la transportul public.

### 3.2. Colectarea de date

Colectarea datelor necesare elaborării planului de mobilitate integrată pentru municipiul Miercurea Ciuc s-a realizat prin „anchete la domiciliu” - pentru colectarea datelor privind gospodăriile (număr membri, număr autovehicule, venit lunar, informații privind deplasările – zi, scop, origine, destinație, mod de transport etc.);

Anchetele la domiciliu furnizează informații cu privire la caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile privind deplasările membrilor acestora. Cei intervievați au fost rugați să furnizeze următoarele tipuri de informații:

- Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, mărimea veniturilor etc.
- Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea unui carnet de conducere auto, locul de munca sau de studiu etc.;
- Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei. Informațiile obținute pentru fiecare deplasare includ originea, destinația, ora de plecare și de sosire, modul de transport, scopul, etc.

Anchetele la domiciliu reprezintă una din seriile de anchete realizate pentru a contura condițiile de călătorie prezente. Rezultatele acestor anchete vor fi utilizate ca bază pentru modelele de transport.

Astfel, anchetele la domiciliu reprezintă o componentă esențială pentru realizarea studiului de mobilitate. Chestionarul are cinci pagini (Anexa 1) și conține 18 întrebări.

Au fost interviuate 1110 persoane. Din prelucrarea datelor obținute în această anchetă au rezultat:



### Distribuția după reședință (fig. 3.2.1)

Dintre persoanele intervievate, 15,88% locuiesc în Centru, iar 15,54% în cartierul Tudor Vladimirescu. Din zona Șumuleu sunt 7,77% dintre persoane, iar 5,47% este proporția persoanelor din Jigodin, respectiv zona Toplița. Asociate zonelor menționate anterior sunt procentajele mai mari de 5%. În ceea ce privește zonele din care s-au intervievat cele mai puține persoane (proporție mai mică de 1%) se pot aminti: Urzicaș, Zona Vânătorilor, Zona Băilor, Băile Jigodin, Zona Industrială Vest, Cârța, Cozmeni, Sânmartin, Sânsimion, Sântimbru, Băile Harghita, Zona Ocolului Silvic, Zona Vânătorilor, Zona Industrială Est, Dănești, Lunca de jos, Mădăraș, Racu, Tomești.

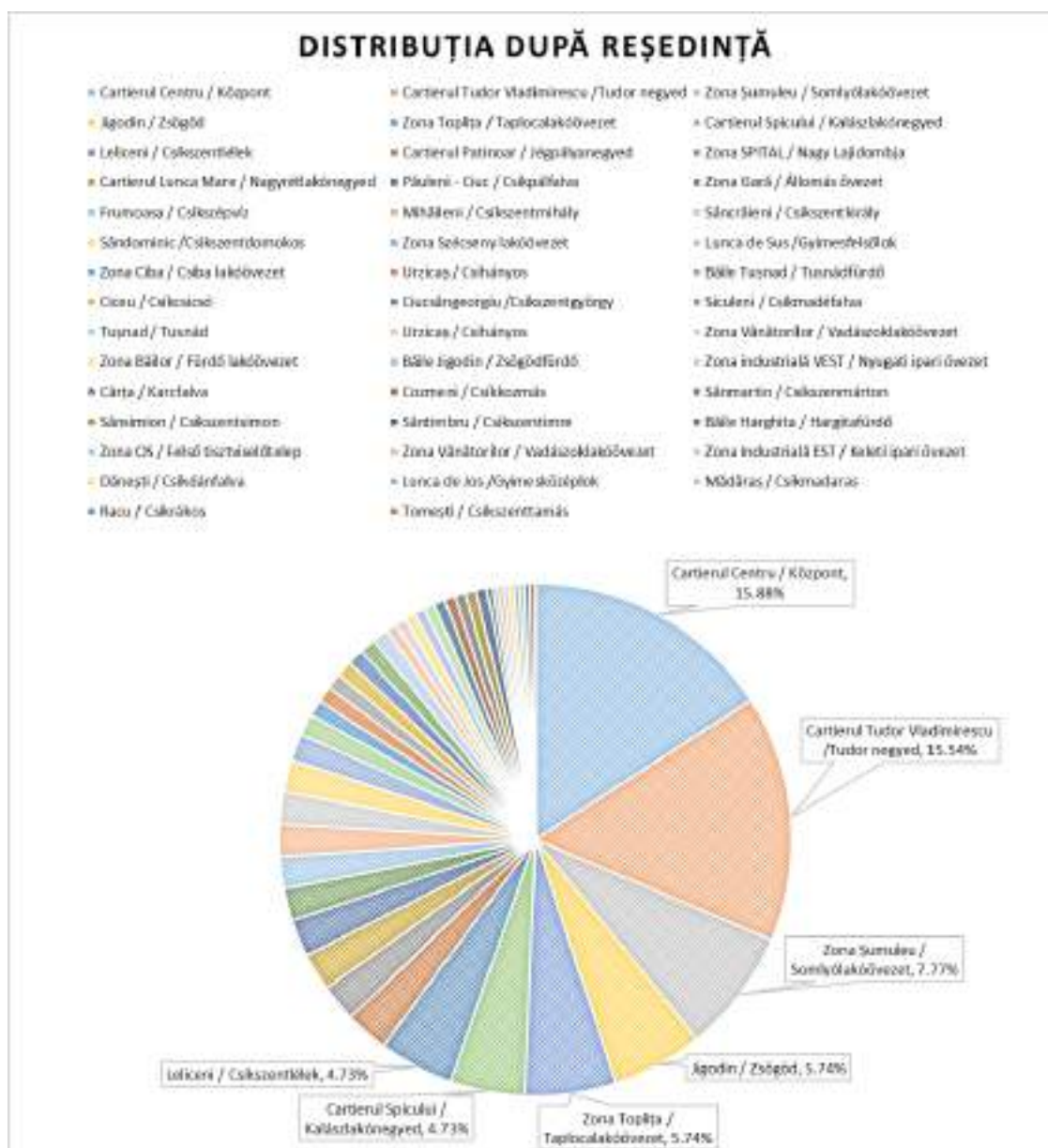


Fig. 3.2.1. Reședința persoanelor intervievate



### Distribuția după categoriile profesionale (fig. 3.2.2.)

Din totalul persoanelor intervievate 74, 77% sunt angajați, 15, 50% elevi, 4, 95% liber profesioniști, 2, 97% casnici, 0, 81% pensionari, 0, 72% șomeri, restul de 0, 27% încadrându-se în alte categorii sociale.

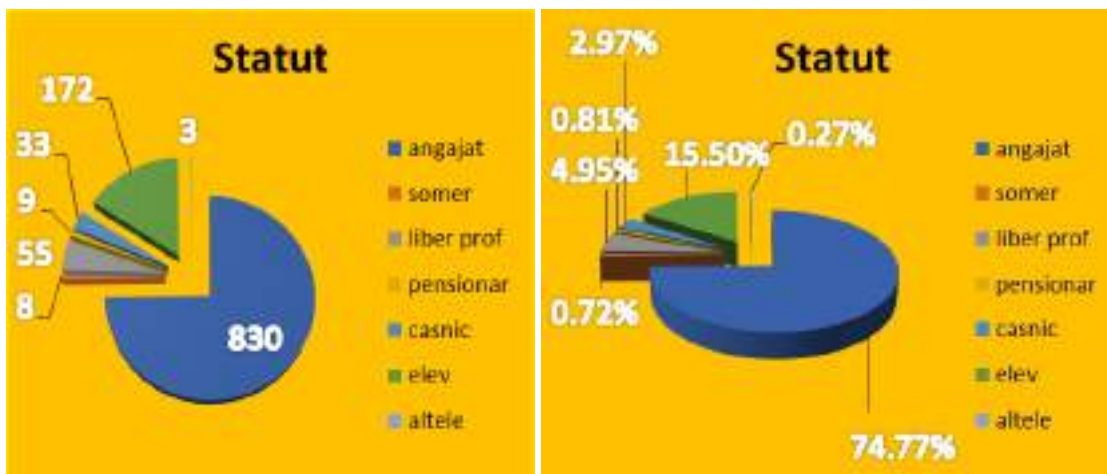


Fig. 3.2.2. Statutul persoanelor intervievate

### Distribuția după vârstă a persoanelor intervievate (fig. 3.2.3.)

84.59% dintre persoanele intervievate au între 20 și 60 ani, 1.17% au vârsta peste 60 ani și numai 13.69% reprezintă persoanele foarte tinere cu vârste cuprinse între 0 și 20 ani (0.54% din persoanele intervievate nu au răspuns).

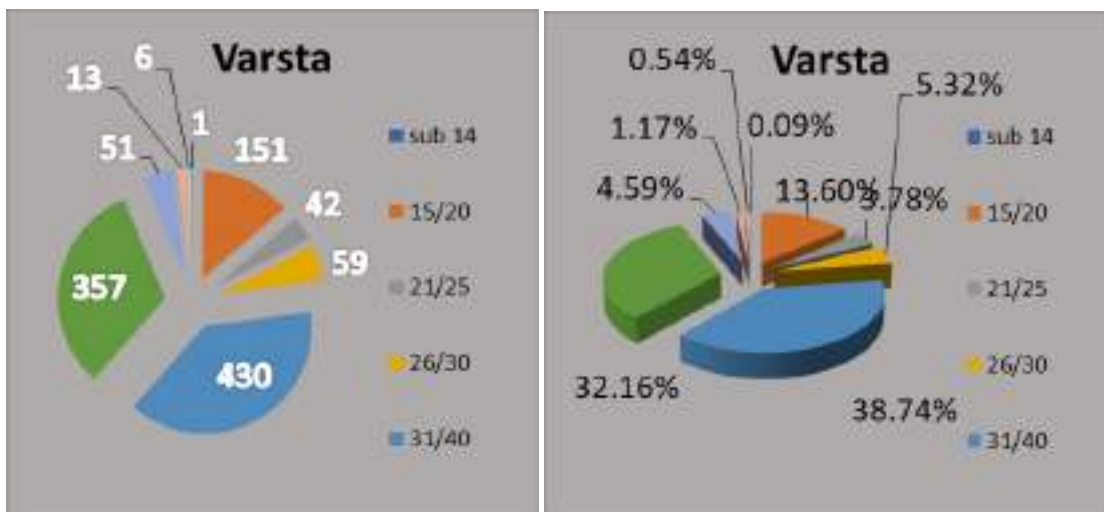


Fig. 3.2.3. Vârsta persoanelor intervievate

### Repartiția în raport cu posesia unui autoturism (fig. 3.2.4.)

75, 67% dintre persoanele intervievate dețin un autoturism în timp ce 24, 33% nu dețin un autoturism.

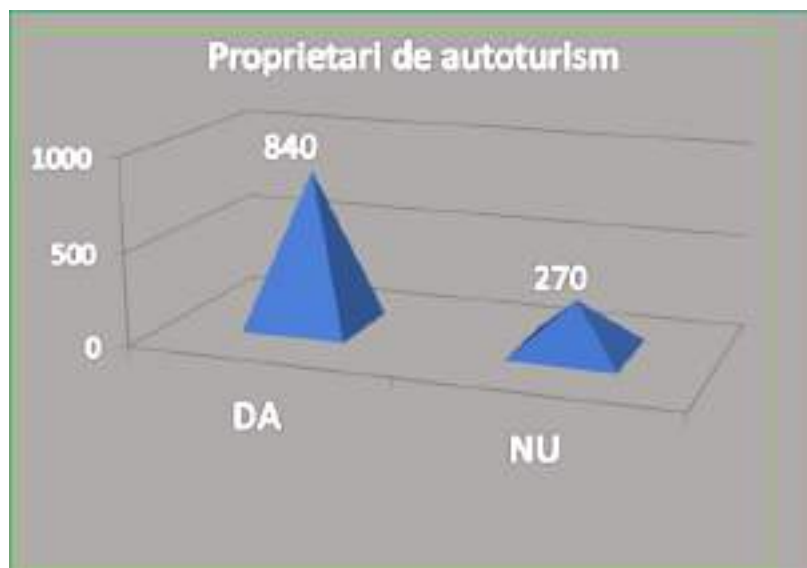


Fig. 3.2.4. Repartiția în raport cu posesia unui autoturism

**Problemele întâlnite în timpul deplasărilor în orașul Miercurea Ciuc (fig. 3.2.5.)**

Cel mai mare procent din persoanele intervievate au semnalat ca principale probleme întâlnite în timpul deplasărilor parcările pentru autoturisme (33, 8%) și traficul ridicat (25, 34%).

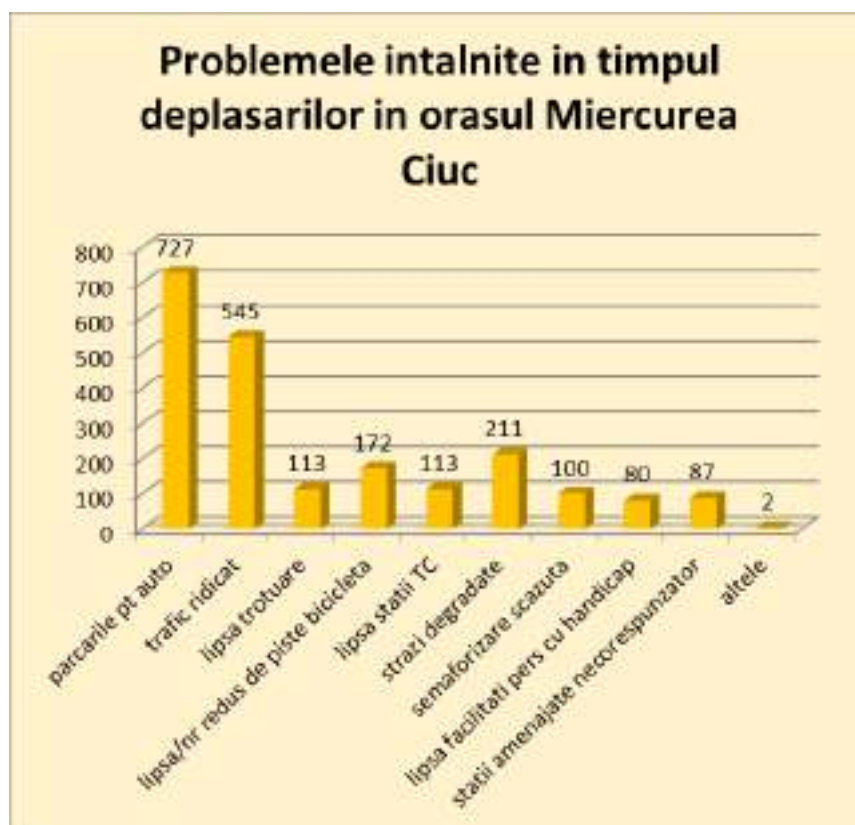
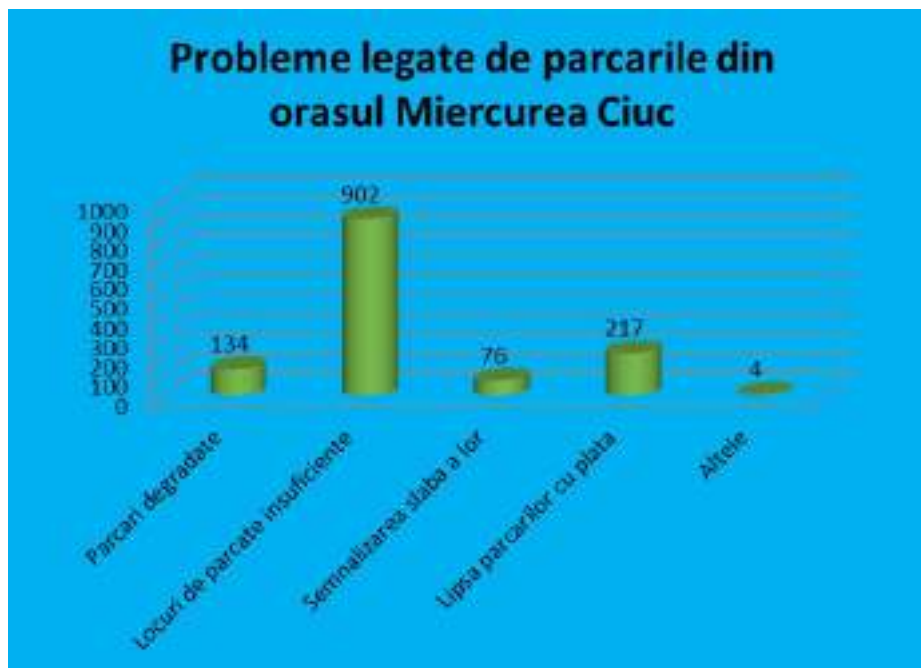


Fig. 3.2.5. Problemele întâlnite în timpul deplasărilor în orașul Miercurea Ciuc



**Probleme legate de parcarile din orașul Miercurea Ciuc (fig. 3.2.6.)**

Cei mai mulți respondenți au identificat ca principale probleme legate de parcare, insuficienta locurilor de parcare (67, 66%), lipsa locurilor de parcare cu plată (16, 27%) și degradarea acestora (10, 05%).



**Fig. 3.2.6.** Probleme legate de parcarile din orașul Miercurea Ciuc

**Principalele probleme ale circulației auto în Miercurea Ciuc (fig. 3.2.7.)**

În ceea ce privește problemele circulației auto în municipiul Miercurea Ciuc cei mai mulți respondenți au ales intersecții necorespunzătoare (48, 23%) și străzi degradate (23, 38%).

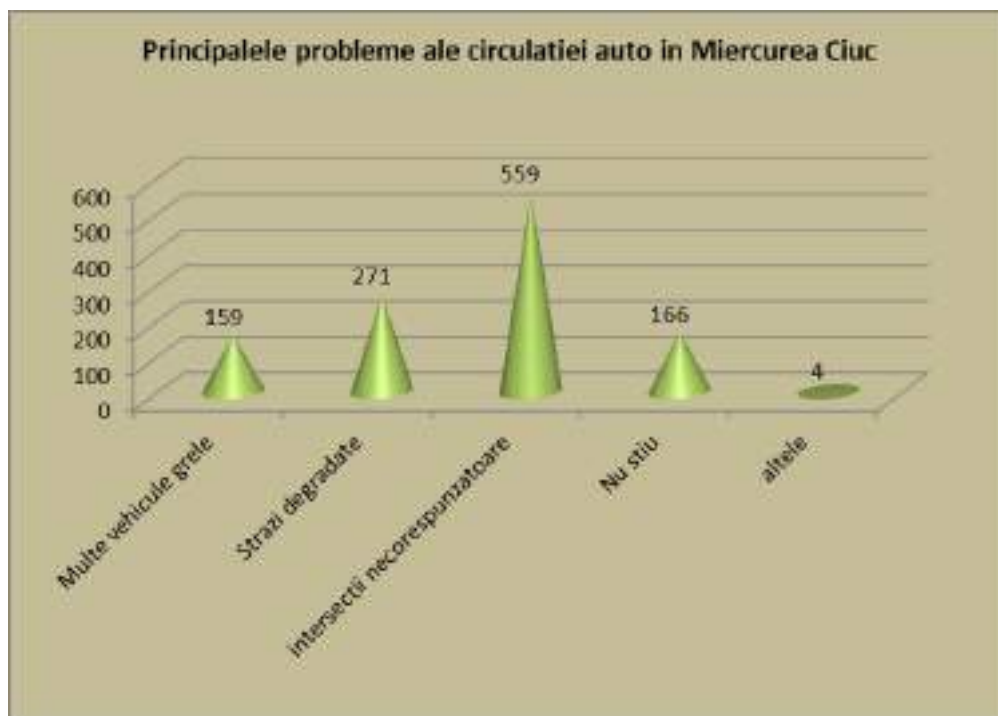


Fig. 3.2.7. Principalele probleme ale circulației auto în Miercurea Ciuc

**Principalele probleme întâmpinate de pietoni în Miercurea Ciuc (fig. 3.2.8.)**

Cel mai mare procent din persoanele intervievate au semnalat ca principale probleme întâmpinate de pietoni, punctele de conflict autovehicul-pieton, pieton-autovehicul (56, 63%) și trotuarele înguste/degradate (28, 47%).

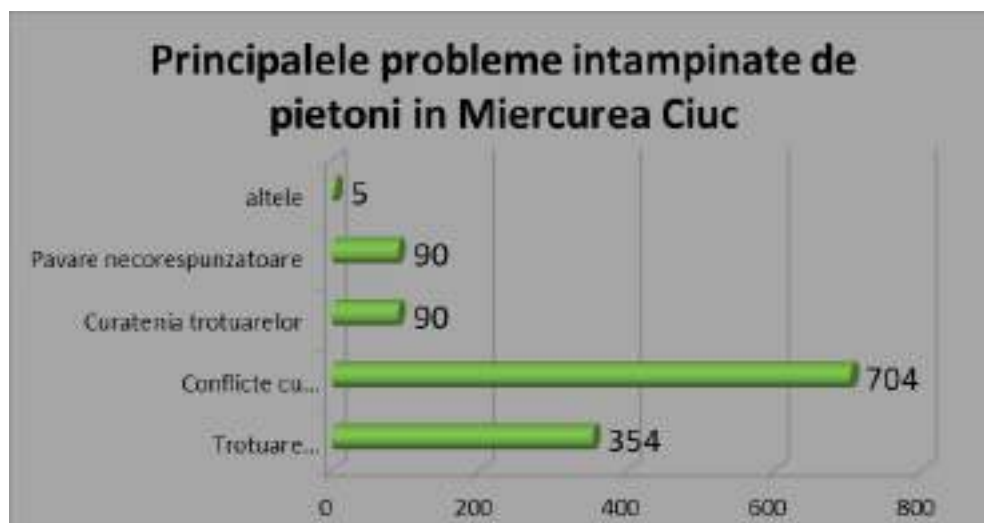


Fig. 3.2.8. Principalele probleme întâmpinate de pietoni în Miercurea Ciuc





### Principalele probleme întâmpinate de bicicliști în Miercurea Ciuc (fig. 3.2.9.)

În ceea ce privește problemele întâmpinate de bicicliști în municipiul Miercurea Ciuc, 33.50% au ales număr insuficient de piste de bicicletă, 22.36% lipsa/numărul insuficient de rasteluri, 19.13% amenajarea necorespunzătoare a pistelor, 18.37% interacțiunea cu autovehiculele și 6.52% lipsa/numărul insuficient de centre de închiriere.



Fig. 3.2.9. Principalele probleme întâmpinate de bicicliști în Miercurea Ciuc

### Principalele probleme ale transportului în comun în Miercurea Ciuc (fig. 3.2.10.)

În ceea ce privește transportul public din municipiul Miercurea, persoanele intervievate au ales ca principale probleme:

- Numărul insuficient de autobuze - 20.04%
- Stații amplasate la distanțe prea mari - 8.77%
- Stații amenajate necorespunzător (adăposturi mici în comparație cu numărul de persoane din stație, nu protejează de intemperii) - 12.57%
- Frecvență mică de circulație - 18.11%
- Legături insuficiente cu zona urbană funcțională - 18.11%
- Mijloace de transport necorespunzătoare - 14.75%
- Biletele/abonamentele sunt prea scumpe - 7.34%
- Altele - 0.31%

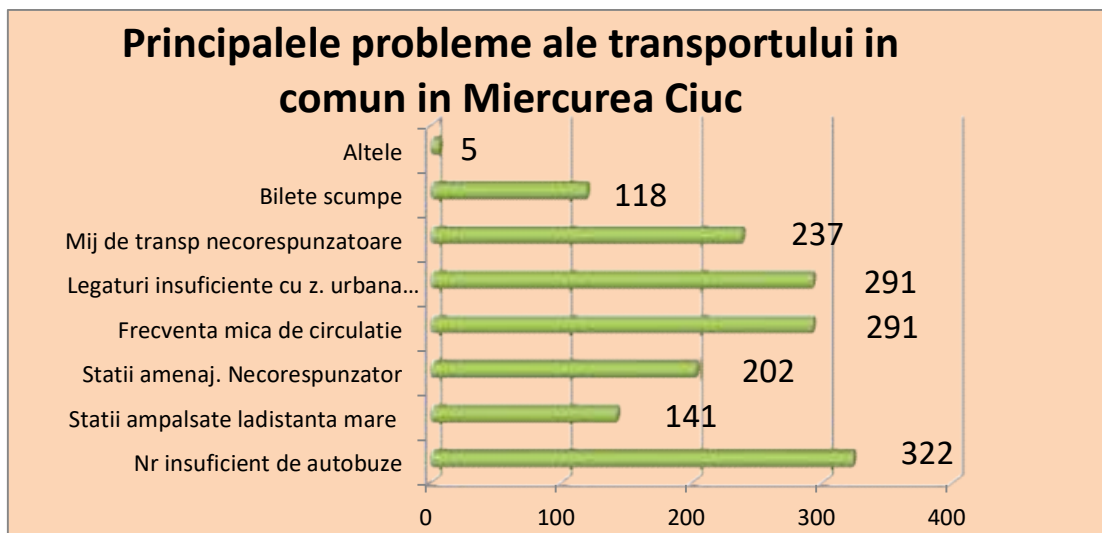


Fig. 3.2.10. Principalele probleme ale transportului în comun în Miercurea Ciuc

#### Preferințe de deplasare ale locuitorilor municipiului Miercurea Ciuc (fig. 3.2.11)

50.72% din persoanele intervievate au spus ca prefera sa se deplaseze pe jos, 21.62% cu autoturismul, 20.63% cu bicicleta și 6, 58% cu transportul public. Procentul utilizatorilor transportului public este foarte scăzut, acest lucru fiind explicabil prin dimensiunea redusă a orașului.

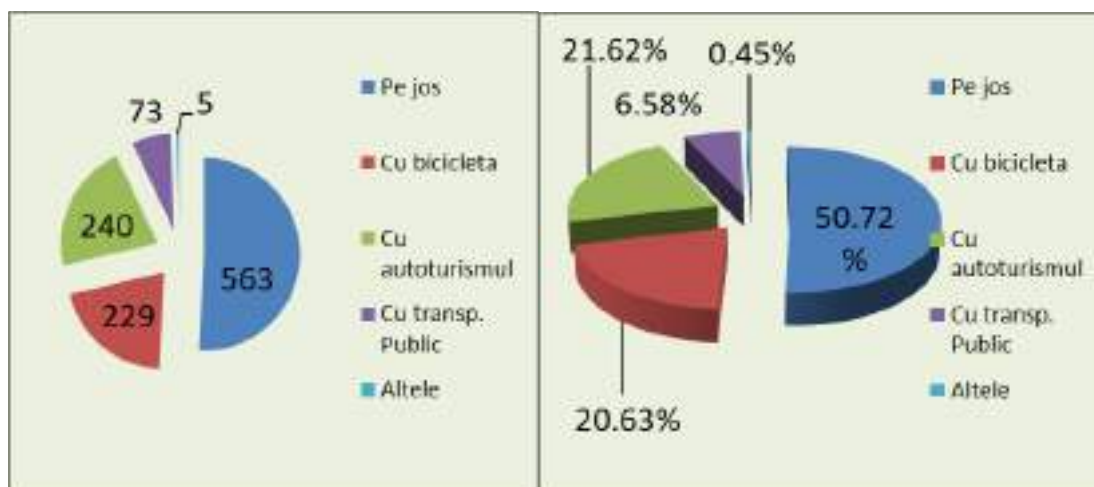


Fig. 3.2.11. Preferințe de deplasare ale locuitorilor municipiului Miercurea Ciuc

#### Disponibilitatea de a renunța la utilizarea autoturismului personal (fig. 3.2.12.)

Din totalul persoanelor intervievate 23.96% au declarat ca nu renunță la autoturism, în timp ce 37.48% au declarat ca renunță la autoturism în favoarea unui transport în comun modern, 22, 88% în favoarea bicicletei și 15, 68% nu dețin autoturism.



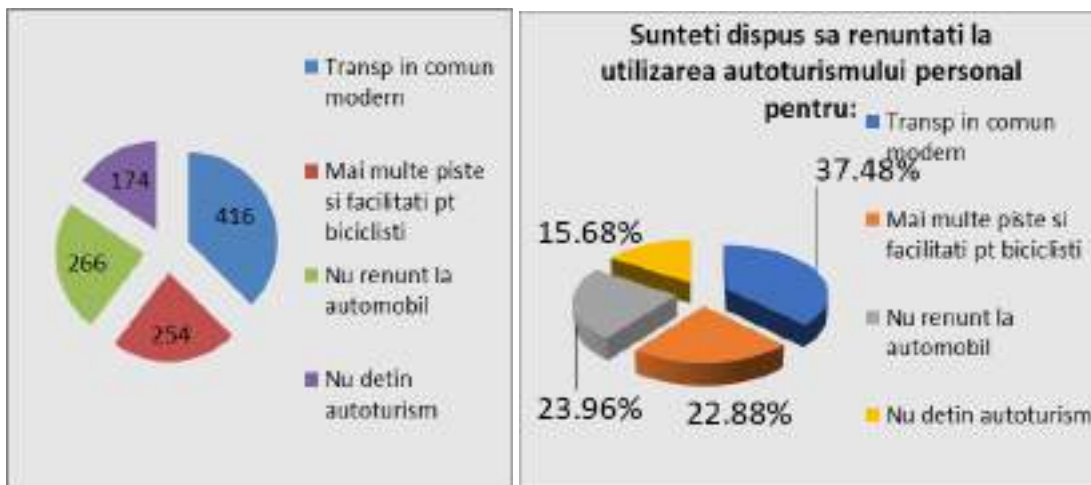


Fig. 3.2.12. Disponibilitatea de a renunța la utilizarea autoturismului personal

#### Numărul de deplasări săptămânale pe categorii (fig. 3.2.13.)

Din figura 2.2.12 se observă că sunt predominante deplasările cu autoturismul (41, 84%) și deplasările pe jos (34, 30%).

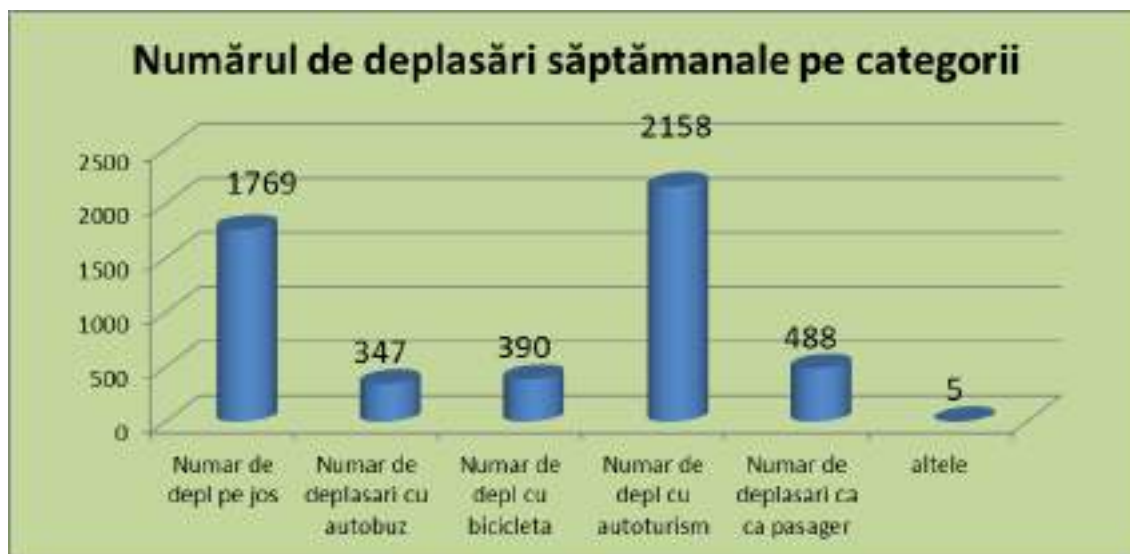


Fig. 3.2.13. Numărul de deplasări săptămânale pe categorii

#### Număr de deplasari la sfârșit de saptamana tinând cont de motivul deplasării (fig. 3.2.14.)

În weekend, 42, 75% din deplasări sunt realizate pentru cumpărături, 40, 21% pentru agrement și 17, 04% pentru alte motive.

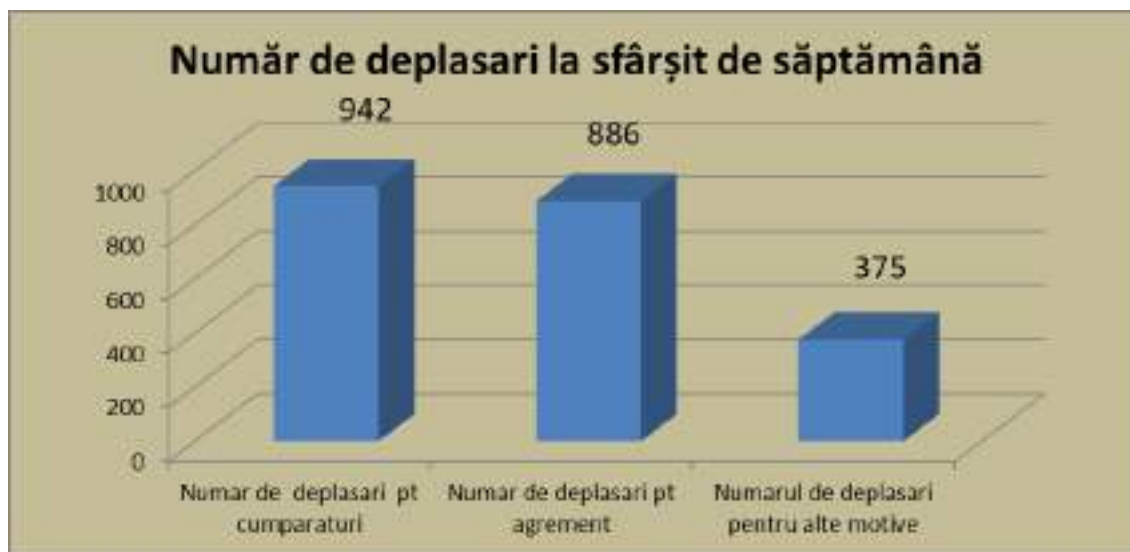


Fig. 3.2.14. Număr de deplasări la sfârșit de săptămâna ținând cont de motivul deplasării

**Preferite asupra altor moduri de transport în timpul zilelor de weekend (fig. 3.2.15.)**

În weekend, 66,40% dintre respondenți au spus ca prefera mersul pe jos și 23,96% bicicleta.

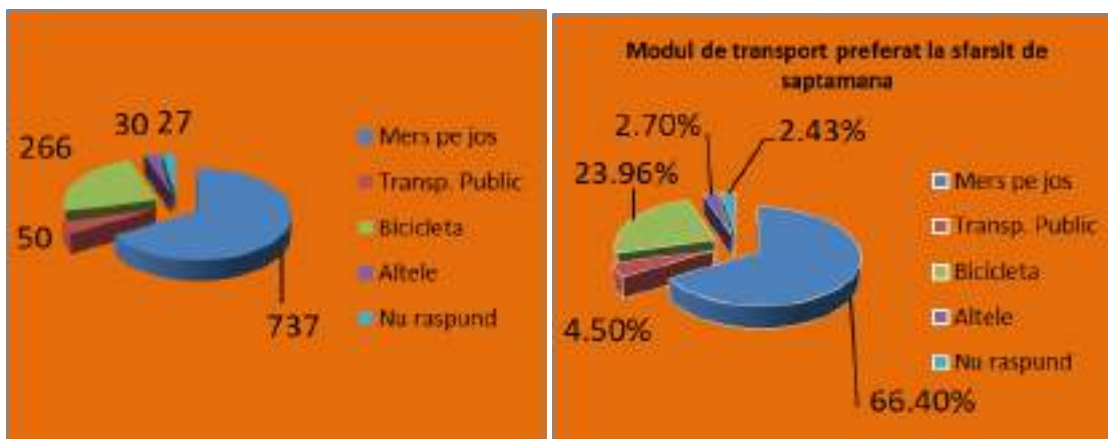


Fig. 3.2.15. Modul de transport preferat la sfârșit de săptămâna

**Modalitatea de deplasare utilizata cel mai frecvent (fig. 3.2.16.)**

Cele mai utilizate modalități de deplasare sunt cu autoturismul personal (54,96%) și pe jos (30%).

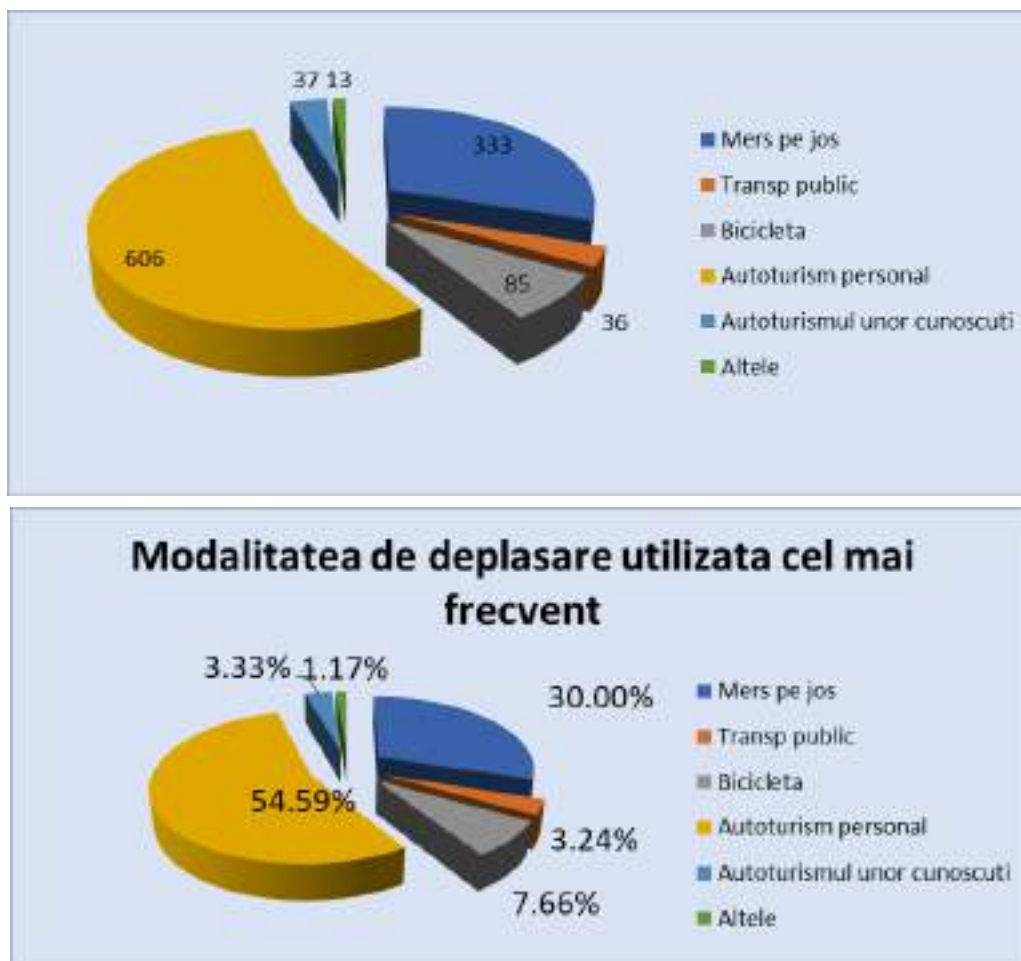


Fig. 3.2.16. Modalitatea de deplasare utilizată cel mai frecvent

### 3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Dezvoltarea rețelei de transport în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă s-a realizat pentru având la bază două categorii de sisteme de transport. Au fost astfel evaluate așa numite moduri de transport private în care au fost modelate deplasările cu autoturismul, cu bicicleta și pietonale. La acestea se adaugă bineînțeles transportul de marfă (figura 3.3.1).

Modul de transport public a fost modelat în raport cu liniile de transport public ale Municipiului Miercurea Ciuc, respectiv al modului de acces al rezidenților spre/dinspre stațiile de transport public. (figura 3.3.2). Stațiile de transport public au fost introduse pentru fiecare linii de transport public în parte, respectiv acolo unde mai multe linii au aceeași stație sau apropiate a fost creat un punct de oprire comun (figura 3.3.3).

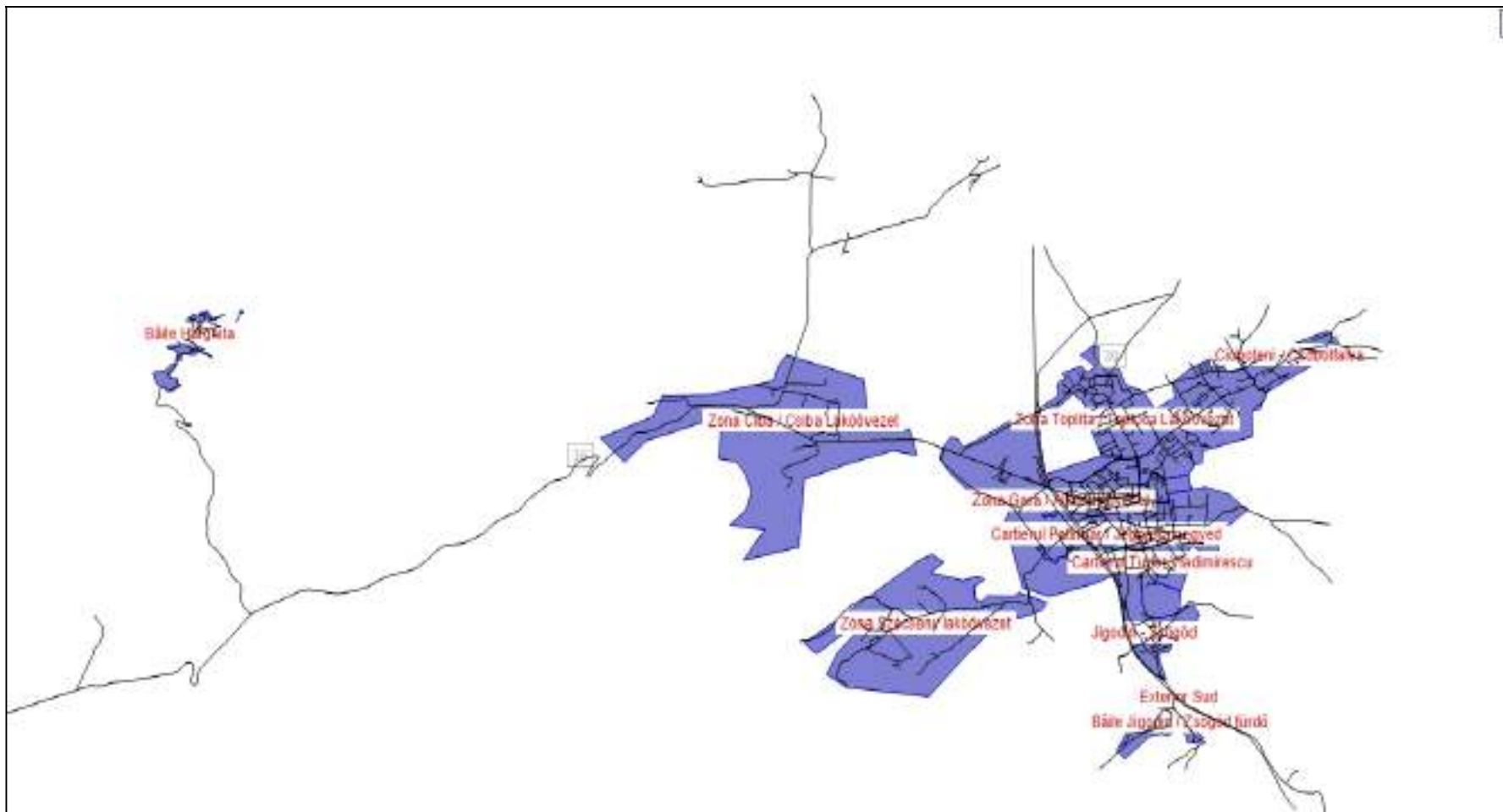


Fig. 3.3.1. Rețeaua de transport utilizată în modelarea transporturilor private



Fig. 3.3.2. Rețeaua de transport public a Municipiului Miercurea Ciuc



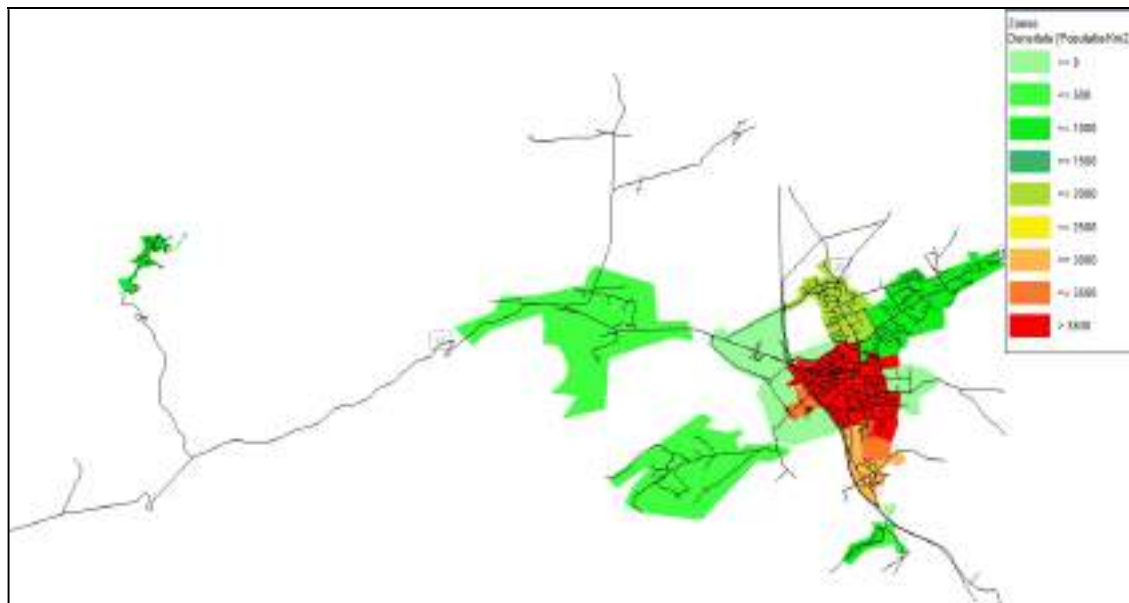
Fig. 3.3.3. Amplasarea stațiilor de transport public ale Municipiului Miercurea Ciuc





### 3.4. Cererea de transport

În vederea determinării volumului de trafic ce solicită infrastructura de transport aferentă Municipiului Miercurea Ciuc s-a ținut cont de caracteristicile demografice ale rezidenților, cum ar fi de exemplu densitatea acestora raportată la Km<sup>2</sup> (figura 3.4.1).



**Fig. 3.4.1.** Densitatea populație în așa numitele zone de trafic (TAZ)

Alte date socio-demografice utilizate în model și pentru care a fost nevoie să se realizeze o reactualizare a valorilor utilizate au fost determinate de modul în care au fost stabilite grupele de populație (Tabelul 3.4.1). Criteriile relevante de grupare sunt după ocupație (salariați, pensionari, elevi/studenti) și disponibilitatea autoturismelor.

**Tabelul 3.4.1.** Grupurile demografice utilizate în modelare

Nr. crt.	Cod grup	Descriere
1	E	Persoane angajate ce nu dețin autovehicul
2	EC	Persoane angajate ce dețin autovehicul
3	NE	Persoane ne-angajate ce nu dețin autovehicul
4	NEC	Persoane ne-angajate ce dețin autovehicul
5	R	Persoane retrase din activitate ce nu dețin autovehicul
6	RC	Persoane retrase din activitate ce dețin autovehicul
7	P	Elevi în învățământul primar și gimnazial
8	S	Elevi în învățământul de tip liceu
9	U	Studenti



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 149 / 263</b>

Modelul de cerere din PMUD Miercurea Ciuc a fost dezvoltat utilizând deplasările de tip pendular fiind identificate șase tipuri de deplasări. Acestea sunt modelate pentru principalele activități desfășurate de utilizatorii sistemelor de transport și anume: școală, serviciu, afaceri/călătorii în scop de serviciu, cumpărături, altele. În consecință cele șase tipuri de deplasări sunt pentru următoare perechi de activități: Acasă – Școală, Acasă – Serviciu, Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu, Acasă – Cumpărături, Acasă– Altele, Altele – Altele.

În cadrul modelului sunt efectuate o serie de calcul separat pentru un set de 13 straturi de cerere care au fost și în cazul procesului de reactualizare a acestuia:

**Tabelul 3.4.2. Straturi de cerere**

Cod Strat de cerere	Cod Strat de cerere	Cod Strat de cerere
HB	Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu fără vehicul disponibil	E
HB_C	Acasă - Afaceri/ Interes de serviciu cu vehicul disponibil	EC
HE_P	Acasă-Școală generală	P
HE_S	Acasă-Liceu	S
HO	Acasă-Altele fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U
HO_C	Acasă-Altele cu vehicul disponibil	EC, NEC, RC
HS	Acasă-Cumpărături fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U
HS_C	Acasă-Cumpărături cu vehicul disponibil	EC, NEC, RC
HW	Acasă-Serviciu fără vehicul disponibil	E
HW_C	Acasă-Serviciu cu vehicul disponibil	EC
OO	Altele-Altele fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U
OO_C	Altele-Altele cu vehicul disponibil	EC, NEC, RC

În modelare sunt integrate și fluxurile de vehicule externe obținute în urma cererii generate de populația din UAT-urile care fac parte din Zona Urbană Funcțională ce au ca punct de destinație Municipiul Miercurea Ciuc sau doar tranzitează, utilizând rețeaua rutieră aferentă acestuia.

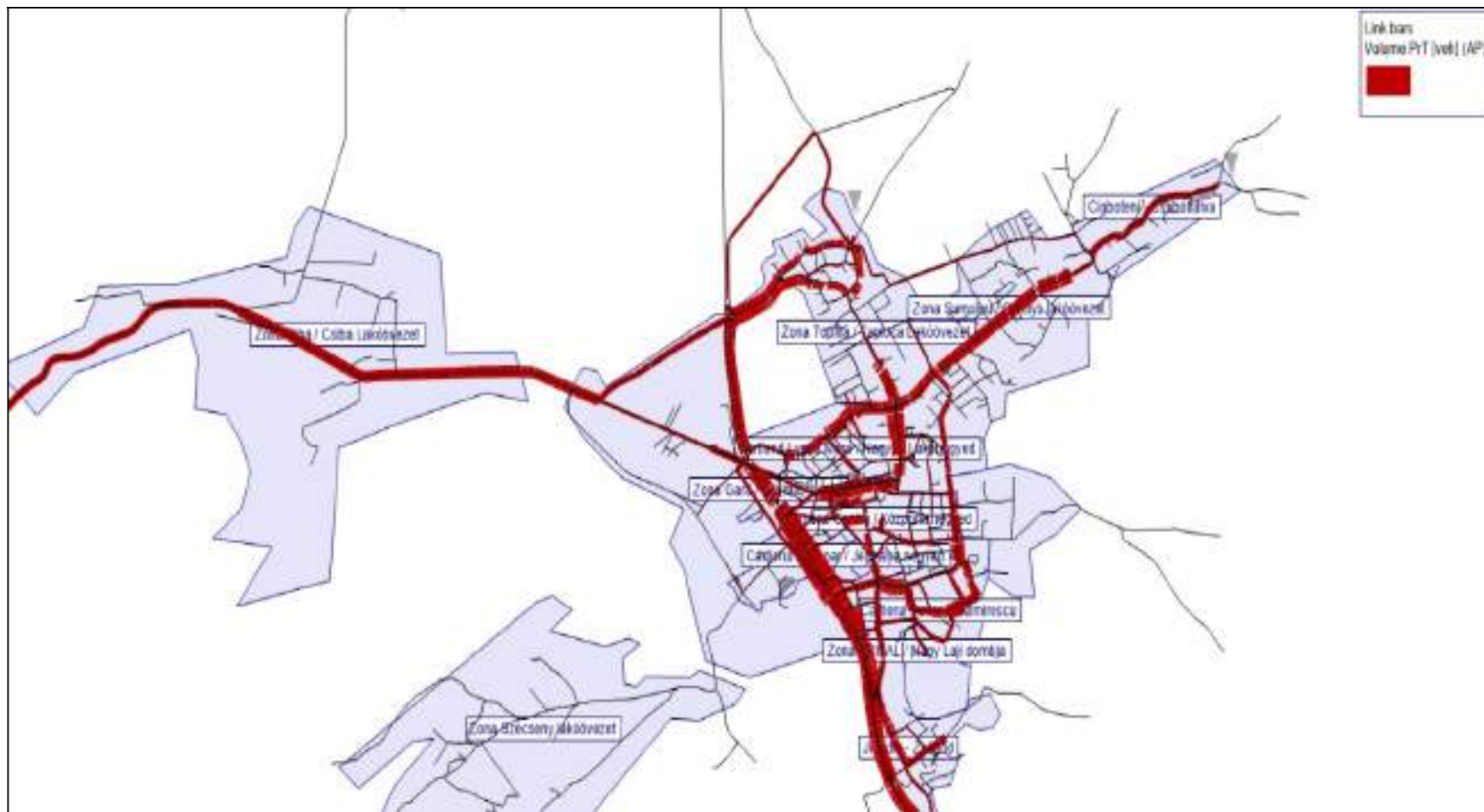
În urma realizării rulării procedurilor de calcul realizate în platforma software PTV Visum au fost obținute fluxurile asociate deplasării cu autoturismul (figura 3.4.2), respectiv fluxurile asociate modurilor de transport publice (figura 3.4.3).





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 150 / 263



**Fig. 3.4.2.** Fluxuri de deplasare cu autoturismul



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 151 / 263

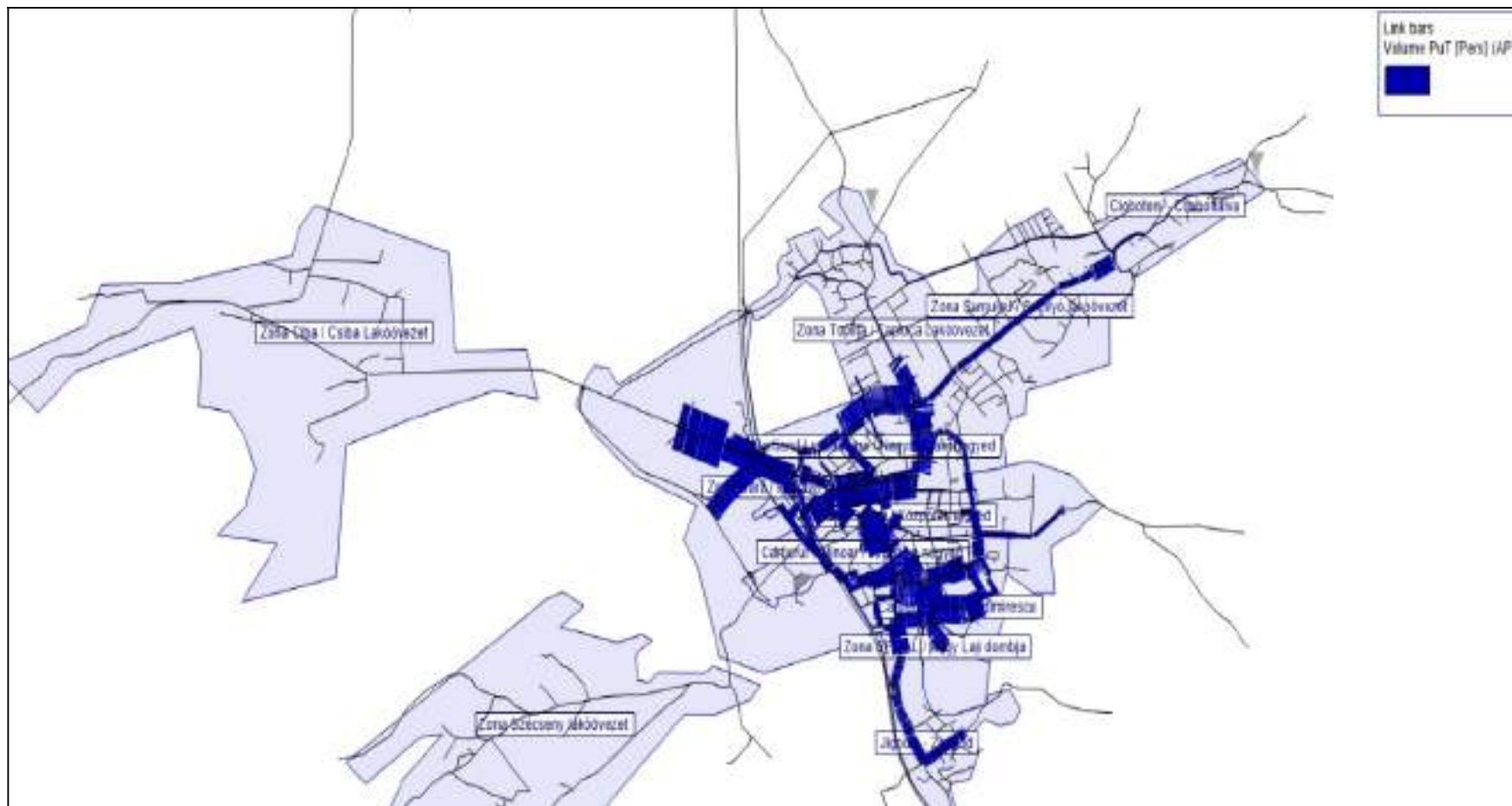


Fig. 3.4.3. Fluxuri de deplasare cu transportul public



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 152 / 263</b>

Accesibilitatea zonelor Municipiului Miercurea Ciuc utilizate în modelare raportate la zona CFR pentru intervalul de dimineață 7-9 (plecare din zona Gării), respectiv intervalul de după amiază (sosire în zona Gării) este reprezentată în figurile 3.4.4 și 3.4.5. Se observă că zonele apropiate sunt deservite într-un interval de 30 minute, excepție făcând zonele mai îndepărtate.

Tot pentru zona Gării s-a realizat o diagramă a duratelor de transfer dintre liniile de transport public în intervalul de dimineață 6-8 (fig. 3.4.6.).

Pentru aceeași zona a orașului din proximitatea Gării s-a determinat accesibilitatea zonelor orașului atunci când se utilizează autoturismul. Modelarea s-a realizat pentru cazul în care rețeaua de infrastructuri rutiere de transport are un grad de încărcare redus (figura 3.4.7), respectiv pentru cazul în care capacitatea rețelei este utilizată într-un procent mai mare de fluxurile de trafic ce apar datorită tranzitului de pe rețeaua națională, dar și datorită deplasărilor zilnice ale rezidenților orașului (figura 3.4.8).

Conform acestor modelări se observă că centrul orașului atunci când volumul traficului crește are tendința de a se aglomera, aspect ce conduce la apariția de întârzieri ce sunt resimțite de utilizatorii rețelei rutiere de transport.

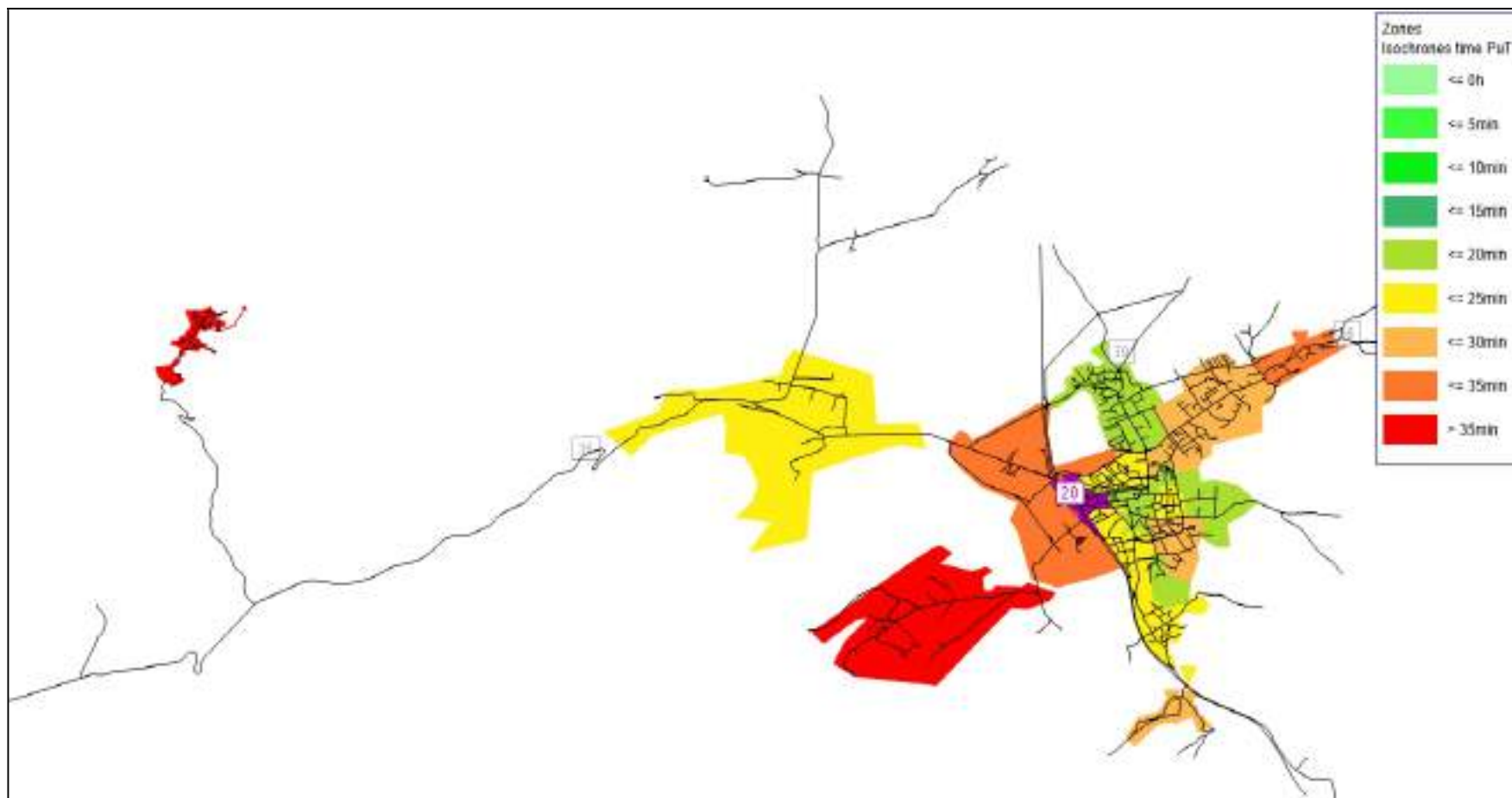


Fig. 3.4.4. Accesibilitatea zonelor modelate în intervalul 7-9 raportate la zona Gării

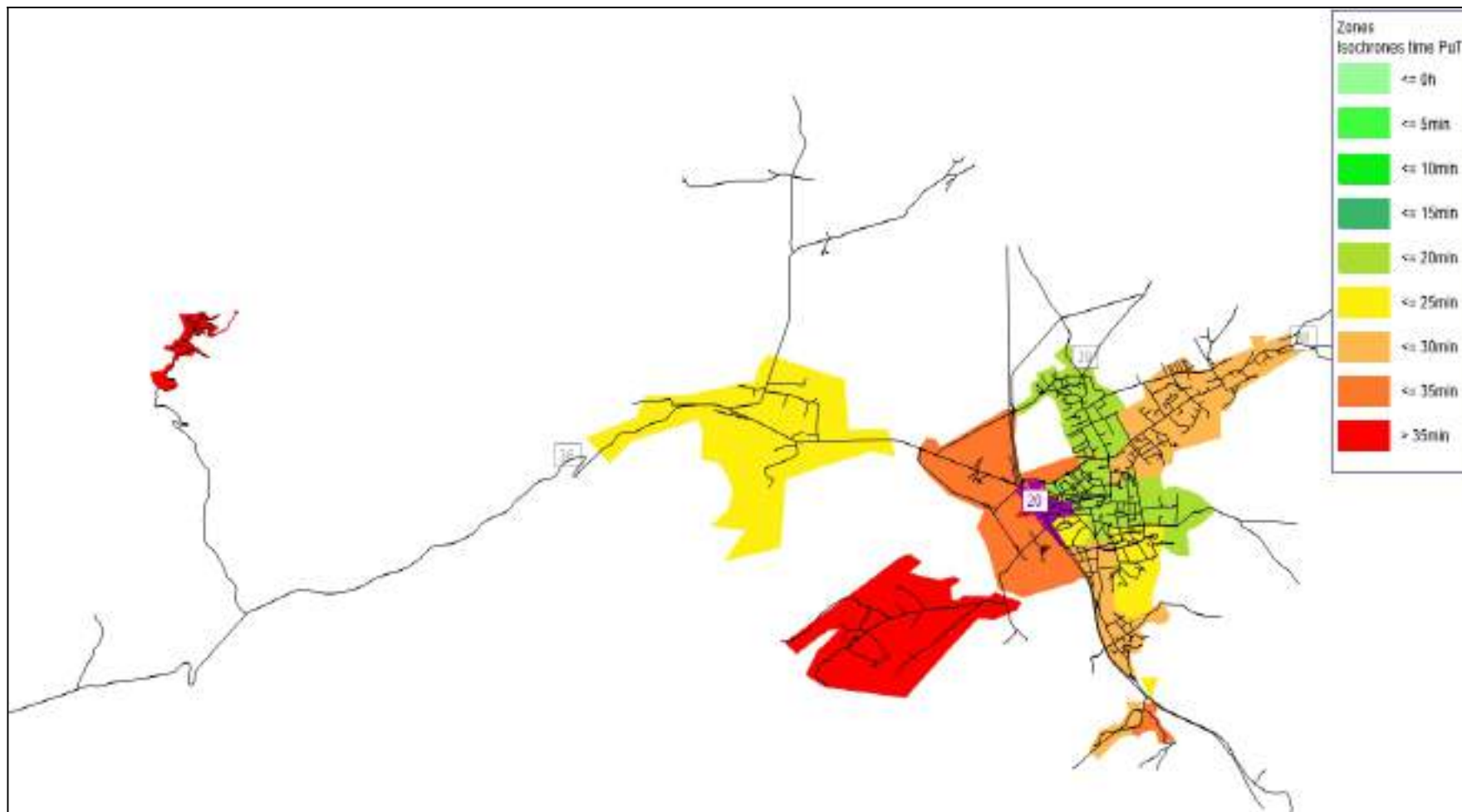


Fig. 3.4.5. Accesibilitatea zonelor modelate în intervalul 16-18 raportate la zona Gării

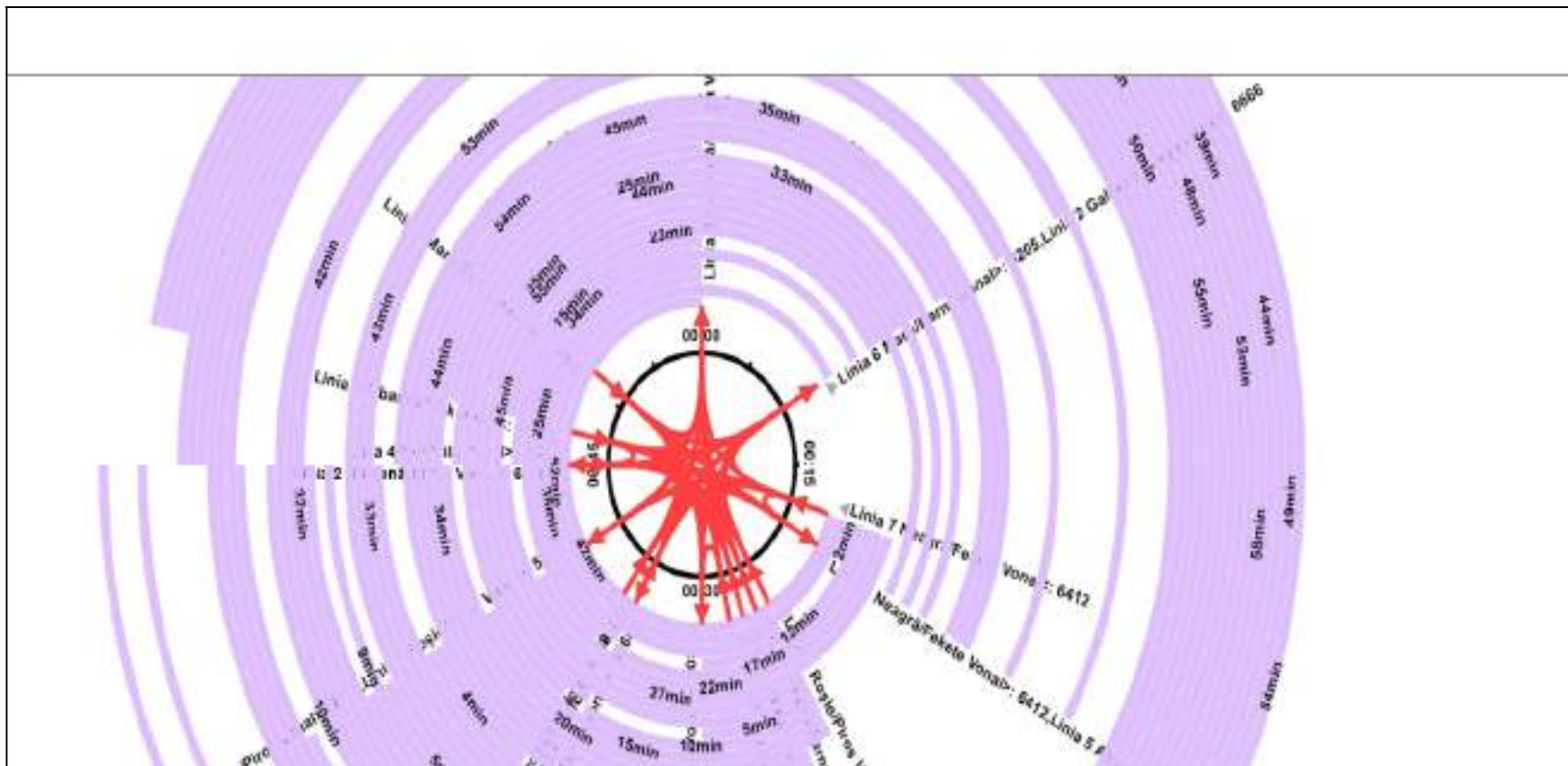


Fig. 3.4.6. Diagrama fluxurilor de transfer pentru stația de transport public din proximitatea Gării



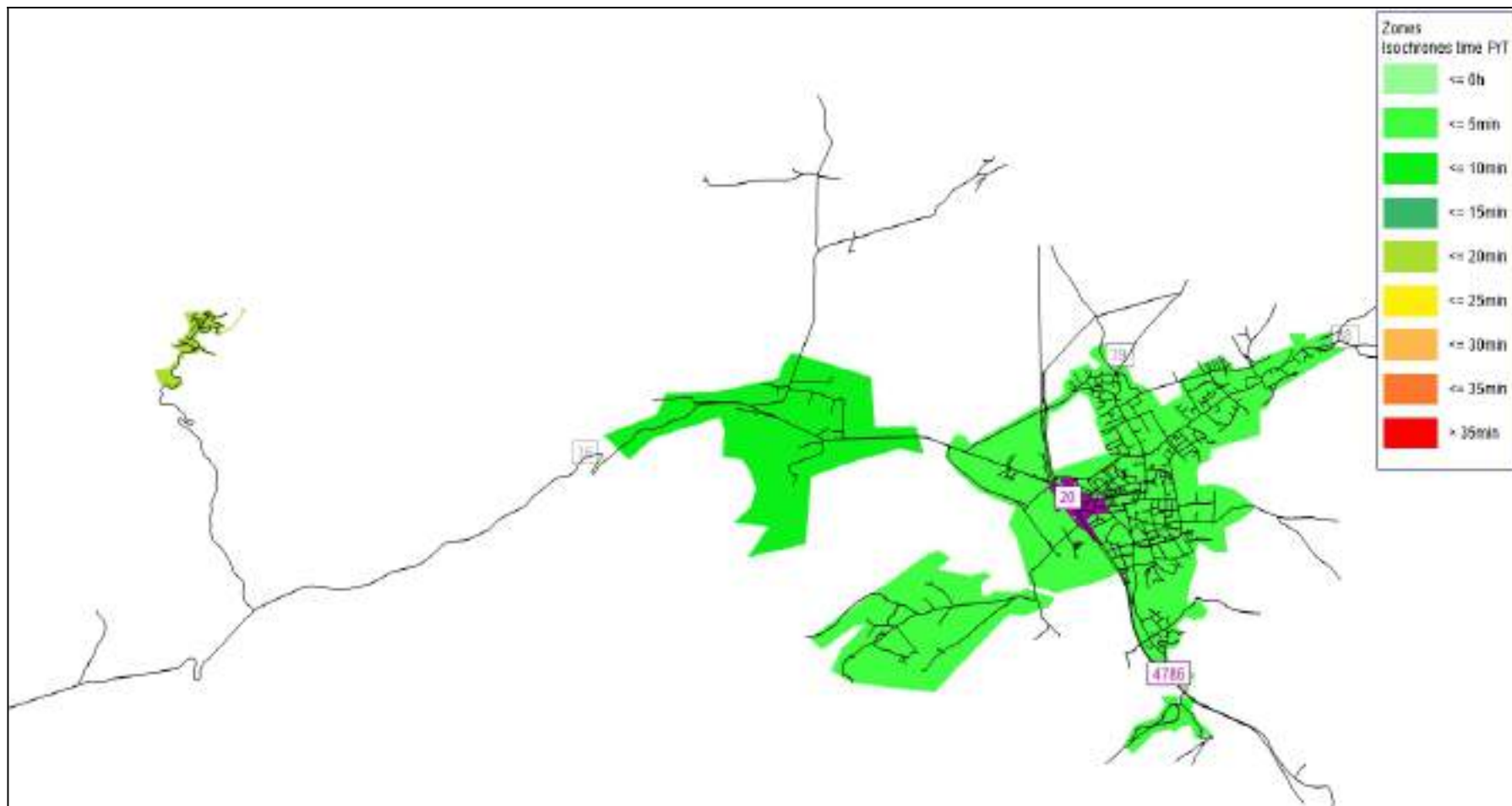


Fig. 3.4.7. Accesibilitatea zonelor modelate cu autoturismul pentru o solicitare redusă a infrastructurii rutiere

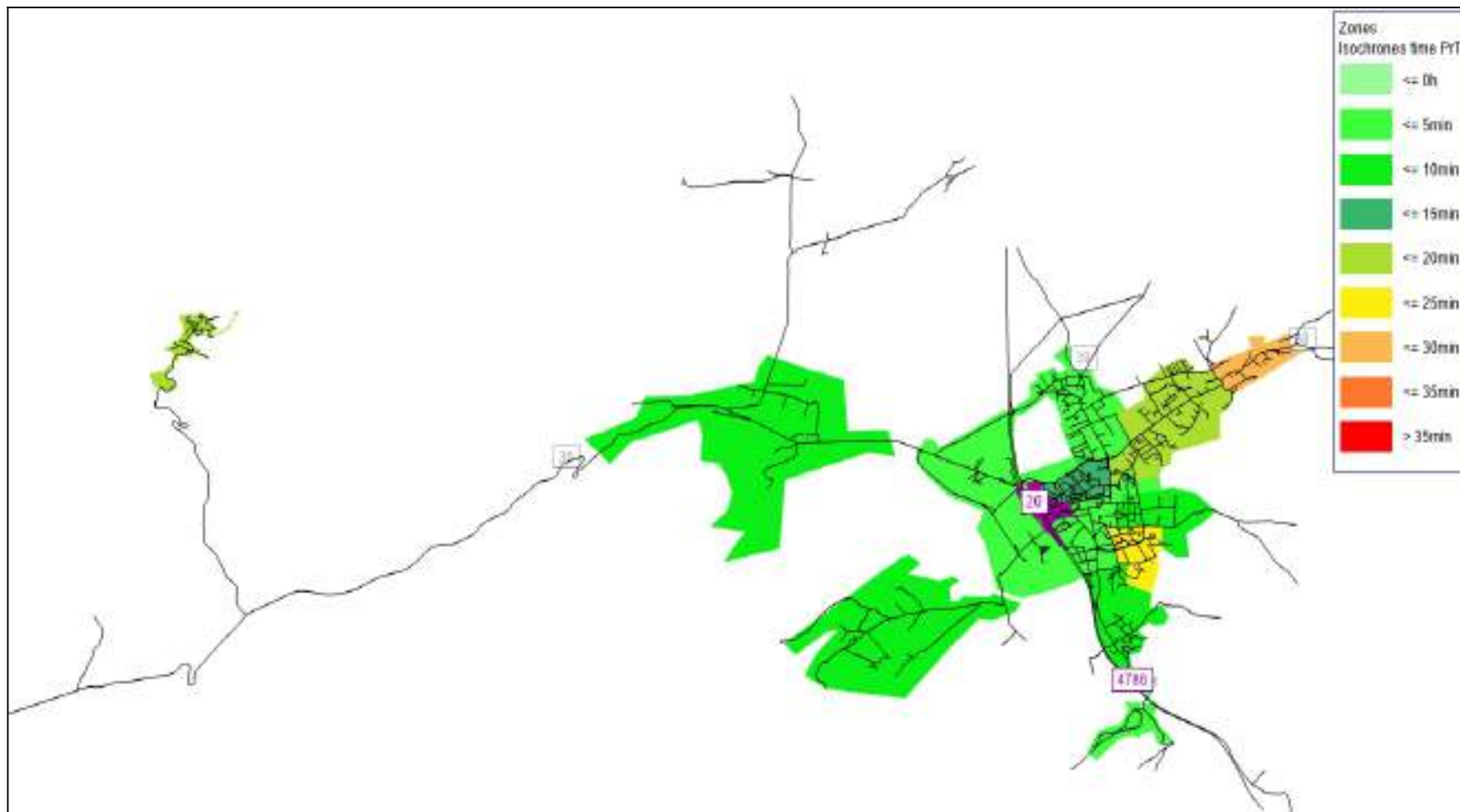


Fig. 3.4.8. Accesibilitatea zonelor modelate cu autoturismul pentru o solicitare sporită a infrastructurii rutiere





### 3.5. Calibrarea și validarea datelor

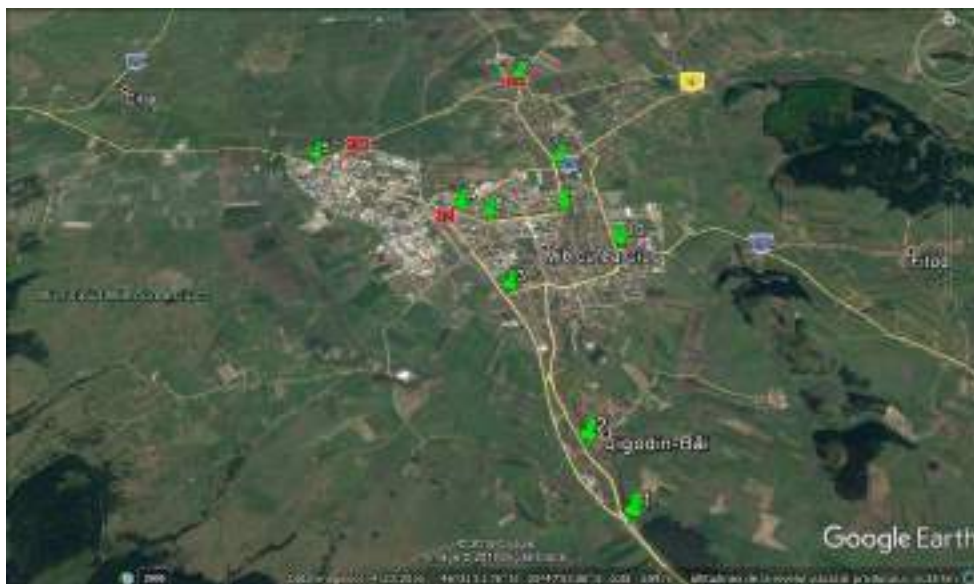
În cadrul Studiului de trafic [2], au fost efectuate măsurători ale traficului în orele de vârf de dimineață (7.00-9.00), respectiv după-amiază (15.00-17.00), în următoarele intersecții:

**Tabelul 3.5.1.** Intersecții monitorizare trafic

Cod	Intersecția	Longitudine	Latitudine
1	DN 12 cu str. Zsogodi Nagy Imre	25°48'37.94"E	46°20'3.63"N
2	Str. Jigodin cu str. Zsogodi Nagy Imre	25°48'25.04"E	46°20'23.77"N
3	Str. Brașovului cu str. Zsold Peter	25°47'57.75"E	46°21'12.57"N
4	Str. Harghita cu str. Uzinei Electrice	25°47'36.49"E	46°21'45.59"N
5	Str. Harghita cu str. Ret	25°46'27.42"E	46°22'7.70"N
6	DN12 cu DN 13A	25°48'3.51"E	46°22'50.90"N
7	Str. Toplița cu str. Lunca Mare	25°48'21.23"E	46°22'5.86"N
8	Str. Harghita cu str. Kossuth Lajos	25°47'49.10"E	46°21'41.63"N
9	Str. Marton Aron cu str. Kossuth Lajos	25°48'21.96"E	46°21'45.42"N
10	Str. Iancu de Hunedoara cu str. Lelicieni	25°48'44.64"E	46°21'28.90"N

Sursa: [2]

Amplasarea acestor puncte de măsurare a traficului este prezentată în figura 3.5.1.



Sursa: [2]

**Fig.3.5.1.** Amplasarea intersecțiilor în care a fost măsurat traficul

Fluxurile de trafic rutier general măsurate în punctele prezentate mai sus vor fi utilizate pentru validarea și calibrarea modelului de transport.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 159 / 263

**Tabelul 3.5.4.** Volumele de trafic utilizate pentru calibrarea și validarea modelului

Denumirea tronsonului/drumului	Lungimea [km]	Clase detaliate(Intensitatea orară medie anuală a traficului)				
		Biciclete	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2
Strada Nagy Imre (tronson DN 12- str.Szasz Endre)	1.94	2	258	47	18	6
Strada str. Szasz Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frăției)	0.4	2	308	44	10	0
Bulevardul Frăției (tronson Szasz Endre -T. Vladimirescu)	0.25	1	583	43	6	0
Strada T. Vladimirescu (tronson Frăției-Denes Lazslo)	0.29	10	252	23	0	0
Bulevardul Frăției (tronson T.Vladimirescu- Leliceni)	0.68	6	824	75	5	0
Strada Leliceni (tronson Frăției - spre ieșire din oraș)	1.65	3	276	51	11	4
Strada Iancu de Hunedoara (tronson Leliceni - Capela Romano Catolică)	0.8	3	746	64	4	0
Strada Iancu de Hunedoara (tronson Capela Romano Catolică- str. Joița)	0.19	3	515	35	2	0
Strada Iancu de Hunedoara (tronson str. Joița - str. Marton Aron)	0.36	26	543	30	0	0
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Kossuth Lajos)	0.17	25	467	23	0	0
Strada Kossuth Lajos (tronson Marton Aron- blv. Timișoara)	0.32	4	435	38	0	0
Strada Kossuth Lajos (tronson blv. Timișoara-str. Harghita)	0.39	5	238	29	0	0
Strada Harghita (tronson Kossuth Lajosstr. Uzinei Electrice)	0.32	14	226	28	0	0
Strada Harghita (tronson Uzinei Electrice spre ieșire din oraș)	2.24	13	763	47	2	0
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Lunca Mare)	0.47	51	461	31	5	0



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 160 / 263</b>

Strada Szek (tronson str. Lunca Marestr. Szeked)	1.6	3	138	8	0	0
Strada Szek (tronson str.Szeked-Dc 4)	0.58	7	129	10	0	0
Strada J. Kajoni (tronson str.Szeked-ieșire din oraș)	1.28	5	149	15	0	0
Strada Lunca Mare (tronson Toplița -blv Timișoarei)	0.65	6	749	94	5	0
Strada Toplița (tronson str. Lunca Mare-str. Forras)	1.1	1	768	96	8	0
Strada Toplița (tronson str.Forras-str. Ret)	0.43	2	74	15	9	2
Strada Revoluției din Decembrie	0.39	7	458	26	0	0
Blv Timișoarei	0.4	47	603	41	0	0
Str Uzinei Electrice	0.21	5	563	72	25	5
DN 12 (în zona între Uzinei Electrice/Pasaj)	1.42	3	459	98	20	2
DN 12/str Brașovului	2.21	3	591	99	25	7
Strada Ret (DN 13) între Toplița și str. Izovorului	2.52	1	68	18	21	8

Sursa: [2]



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 161 / 263</b>

Tot în cadrul studiului de trafic [2] pentru validarea și calibrarea modelului de transport au fost realizate și măsurători ale timpului de călătorie utilizând autovehiculul privat, la diferite ore, între principalele intersecții de pe rețeaua rutieră. Astfel:

- durata medie de călătorie cu modul de transport privat între intrarea în oraș dinspre Brașov, pe strada Brașovului până la ieșirea din oraș spre Odorheiu Secuiesc (str. Harghita) este de **6 minute și 5 secunde** (figura 3.5.2),

- durată medie de călătorie cu modul de transport privat între intrarea în oraș dinspre Odorheiu Secuiesc (str. Harghita) și ieșirea spre Jigodin (str. Nagy Imre) este de **6 minute și 58 secunde** (figura 3.5.3).

- durată medie de călătorie cu modul de transport privat între intrarea în oraș dinspre Brașov și centrul municipiului (pe str. Nagy Imre) este de **8 minute și 30 secunde** (figura 3.5.3).



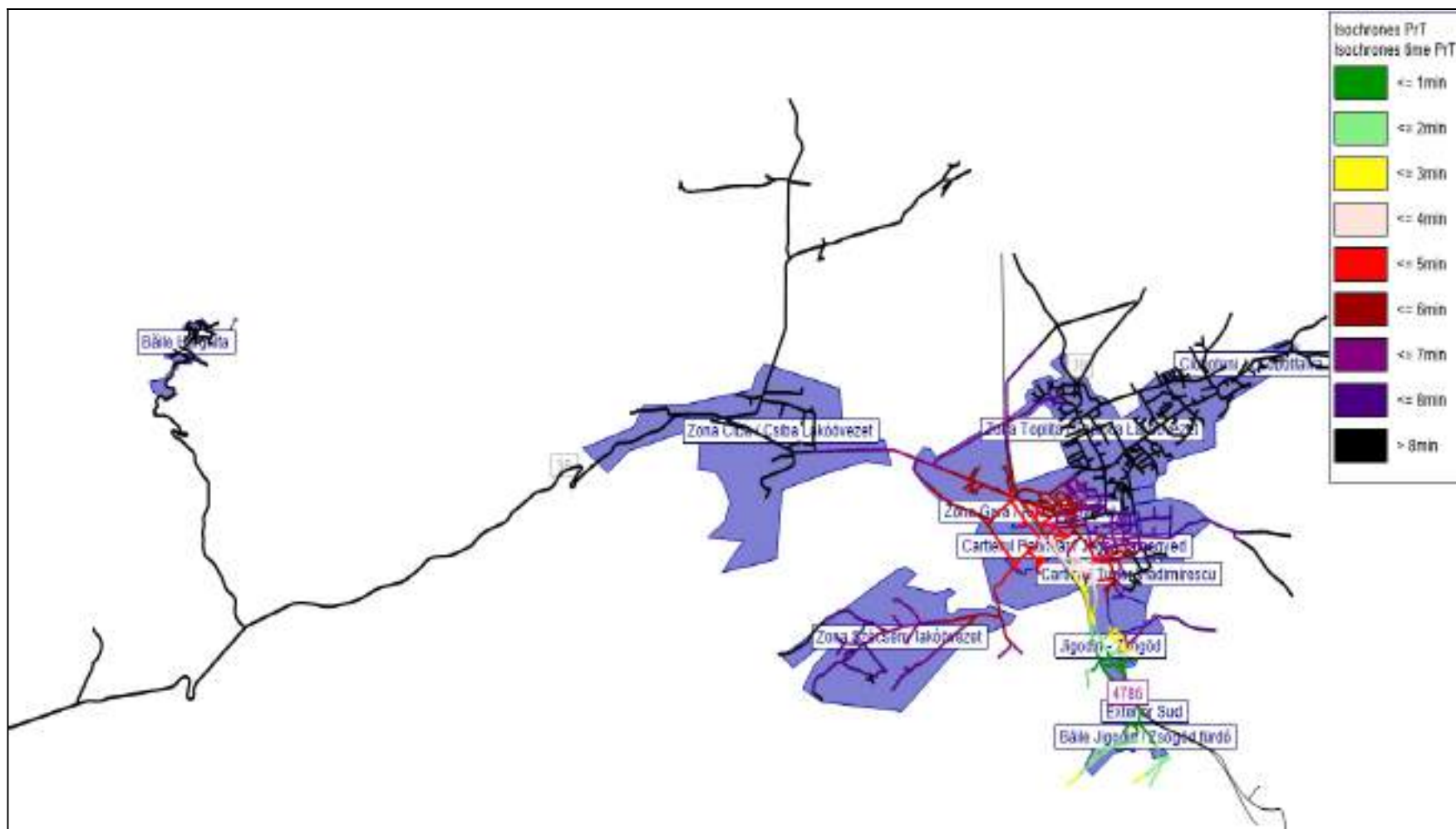


Fig.3.5.3. Izocrone de deplasare în raport cu strada Nagy Imre



### 3.6. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale rețelei de transport. Este o bună practică în a pregăti și furniza toate schimbările utilizând rețeaua de bază (de referință), astfel încât comparațiile între diferitele scenarii să poată fi analizate și vizualizate cu o bază grafică comună.

Odată dezvoltat în VISUM modelul de transport (calibrat și validat pentru anul de bază și pentru situația actuală) poate simula modificările de fluxuri care apar de pildă în cazul introducerii unor legături noi sau al închiderii unor artere de circulație.

Pentru testarea acestuia s-a analizat apariția unui eveniment major (accident, realizarea lucrări de mentenanță, calamitate naturală) care să conducă la blocarea circulației pe Calea Brașovului între intersecțiile cu străzile Kossuth Lajos și Vörösmarty Mihály. Rezultatele obținute sunt prezentate în următoarea figura. Cu roșu este simbolizat suplimentarea volumului de trafic pe artere adiacente străzii Calea Brașovului, în timp ce cu verde este reprezentată variația negativă a volumului de trafic în urma opririi circulației pe segmentul analizat. Se observă că în această situație arterele din centrul orașului vor fi nevoite să preia un volum de trafic consistent.



Fig.3.6.1. Variația volumului de trafic în studiul de caz

### 3.7. Prognoze

Pentru a realiza prognoza traficului în Municipiul Miercurea Ciuc cu ajutorul Modelului de Transport realizat cu ajutorul instrumentului software Visum s-a ales un orizont de 20, respectiv 30 de ani. Totodată s-au propus o serie de trei scenarii de evoluție după cum urmează:

- **Scenariul de bază:** populația urmează tendința ultimilor ani prezentată în capitolul 1. Infrastructura de transport nu suferă modificări majore. Alegerea modală respectă ponderile utilizate în prezentul model
- **Scenariul optimist:** populația prezintă o rată de creștere asemănătoare cu cea a județului Brașov de 0, 5% pe an, atracția pentru transportul public crește cu 10%, iar traficul de tranzit pe direcția N-S este mutat în afara orașului



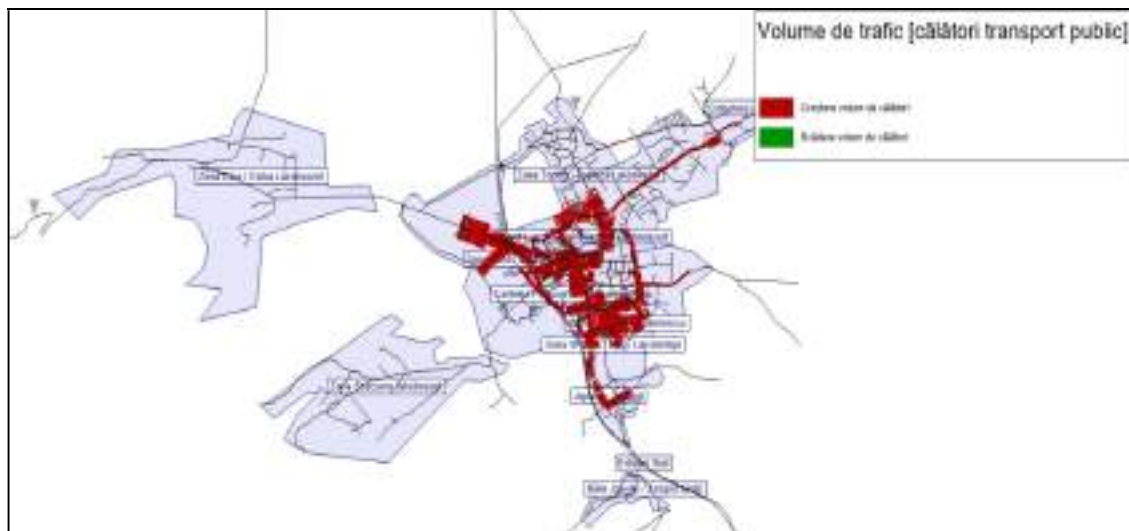


- **Scenariu pesimist:** populația urmează tendința ultimilor ani prezentată în capitolul 1, atracția pentru deplasare cu autoturismul crește cu 10%, iar traficul de tranzit crește cu 25%, respectiv 50%.

În figura 3.7.1 este reprezentată variația volumului de trafic de autoturisme comparând Scenariul Optimist în raport cu Scenariul de Bază pentru un orizont de timp de 20 de ani. În figura 3.7.2 este reprezentată pentru același orizont de timp variația volumului de călători cu transportul public pe liniile Municipiului Miercurea Ciuc între aceleași două scenarii de prognoză.



**Fig.3.7.1.** Variația volumului de trafic (Orizont de timp 20 de ani) - Scenariul Optimist versus Scenariul de bază



**Fig.3.7.2.** Variația volumului de călători cu transportul public (Orizont de timp 20 de ani) - Scenariul Optimist versus Scenariul de bază

În figura 3.7.3 este reprezentată variația volumului de trafic de autoturisme comparând Scenariul Pesimist în raport cu Scenariul de Bază pentru un orizont de timp de 20 de ani. În figura 3.7.4 este

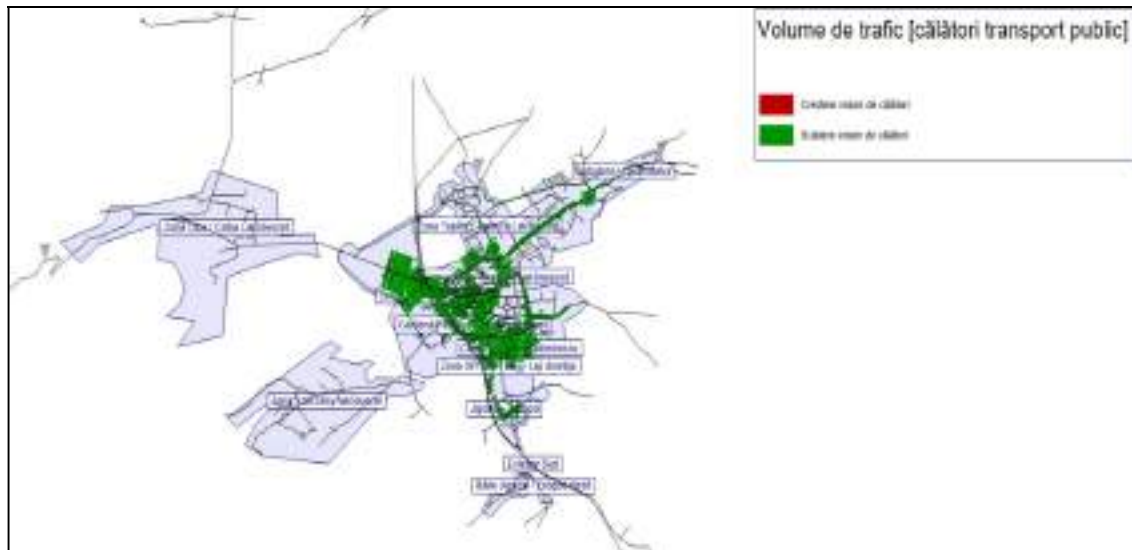




reprezentată pentru același orizont de timp variația volumului de călători cu transportul public pe liniile Municipiului Miercurea Ciuc între aceleași două scenarii de prognoză.

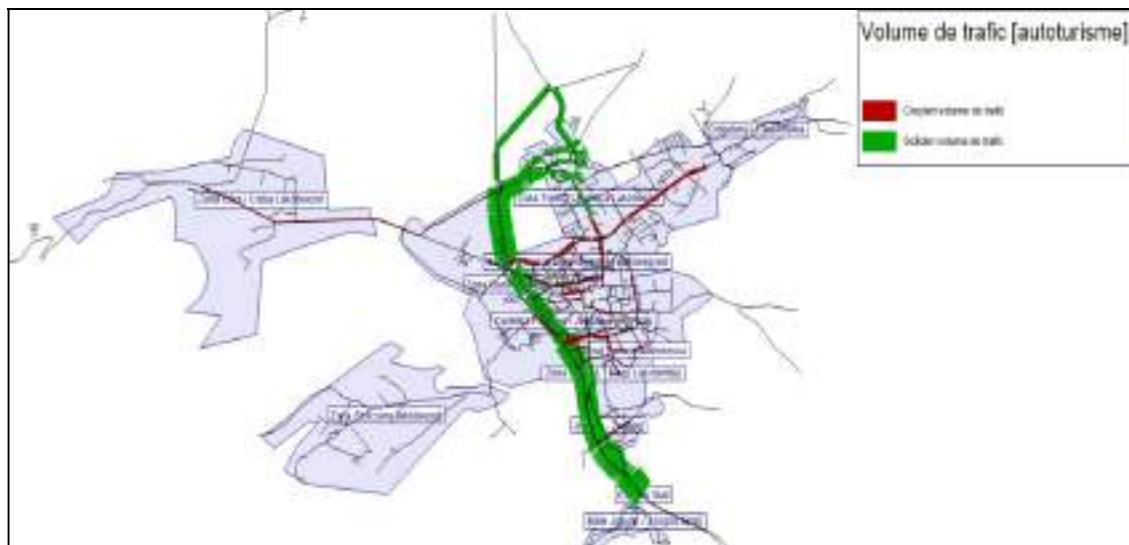


**Fig.3.7.3.** Variația volumului de trafic (Orizont de timp 20 de ani) - Scenariul Pesimist versus Scenariul de bază

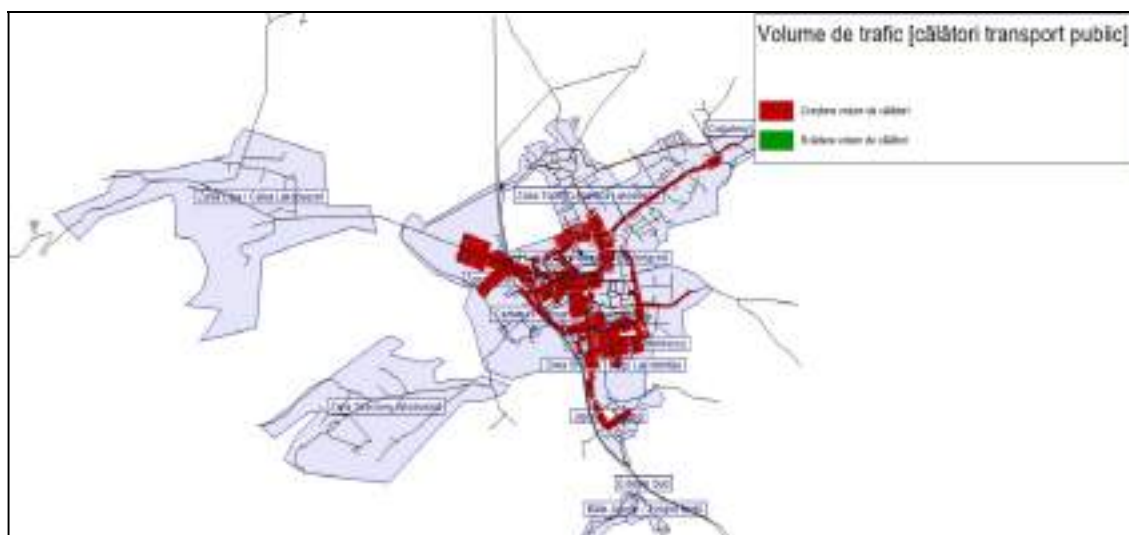


**Fig.3.7.4.** Variația volumului de călători cu transportul public (Orizont de timp 20 de ani)- Scenariul Pesimist versus Scenariul de bază

În figura 3.7.5 este reprezentată variația volumului de trafic de autoturisme comparând Scenariul Optimist în raport cu Scenariul de Bază pentru un orizont de timp de 30 de ani. În figura 3.7.6 este reprezentată pentru același orizont de timp variația volumului de călători cu transportul public pe liniile Municipiului Miercurea Ciuc între aceleași două scenarii de prognoză.



**Fig.3.7.5.** Variația volumului de trafic (Orizont de timp 30 de ani) - Scenariul Optimist versus Scenariul de bază



**Fig.3.7.6.** Variația volumului de călători cu transportul public (Orizont de timp 30 de ani) - Scenariul Optimist versus Scenariul de bază

În figura 3.7.7 este reprezentată variația volumului de trafic de autoturisme comparând Scenariul Pesimist în raport cu Scenariul de Bază pentru un orizont de timp de 30 de ani. În figura 3.7.8 este reprezentată pentru același orizont de timp variația volumului de călători cu transportul public pe liniile Municipiului Miercurea Ciuc între aceleași două scenarii de prognoză.



Fig.3.7.7. Variația volumului de trafic (Orizont de timp 30 de ani) - Scenariul Pesimist versus Scenariul de bază

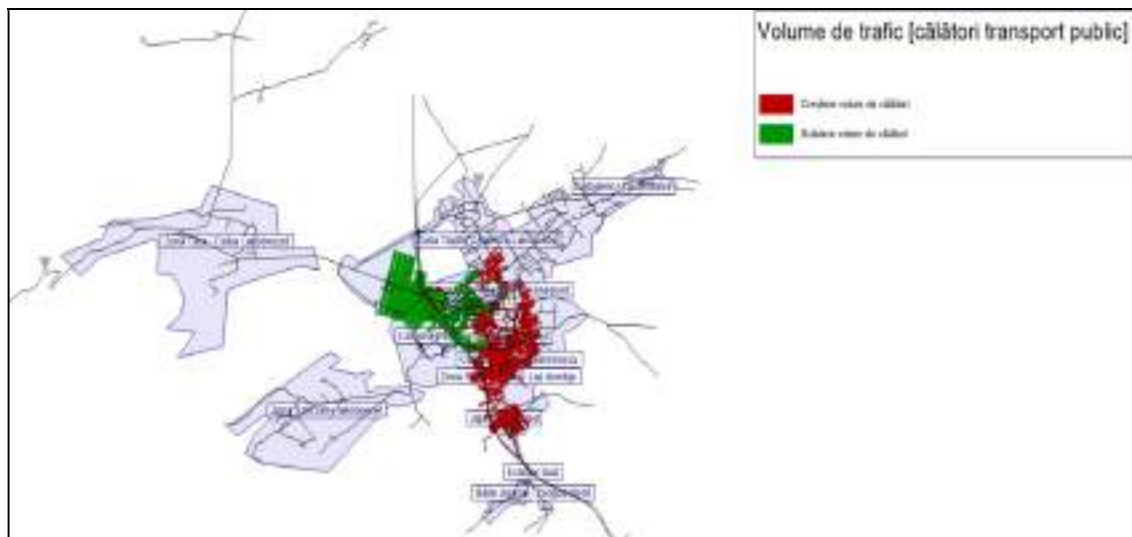


Fig.3.7.8. Variația volumului de călători cu transportul public (Orizont de timp 20 de ani) - Scenariul Pesimist versus Scenariul de bază

### 3.8. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

Presiunile de natură economică, socială și ambientală exercitate de populație, cât și creșterea economică din marile aglomerări urbane au determinat factorii de decizie și de influență (organizații politice, administrații locale sau centrale) să promoveze deplasările nemotorizate și formele de dezvoltare urbană pentru a limita emisiile de noxe, pentru a ameliora calitatea aerului și sănătatea publică, pentru a favoriza utilizarea rațională a terenului, cât și pentru a crește bunăstarea generală și calitatea vieții urbane. Un numitor comun al politicilor adoptate îl reprezintă natura plurisectorială a demersului, impactul lor răsfrângându-se dincolo de domeniul transporturilor, atingând sectoare



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 169 / 263

precum mediul ambiant, sănătatea și educația. Aceasta implică responsabilități sporite pentru factorii de decizie în a asigura coordonarea actorilor implicați în fundamentarea, finanțarea, implementarea și monitorizarea soluțiilor [33, 34]. Este cazul țărilor din Uniunea Europeană, unde se manifestă o opțiune clară și o responsabilitate regională și locală pentru integrarea transporturilor.

Acceptabilitatea publică a transportului durabil și a deplasărilor nemotorizate în particular este uneori defazată față de modificarea normelor sociale. Simpla dezvoltare a infrastructurilor dedicate nu este suficientă. De aceea, măsurile administrative trebuie prezentate într-un pachet normativ care poate fi implementat în mod realist. Încrederea, respectul reciproc, comunicarea și implicarea activă sunt factori esențiali pentru asigurarea eficacității măsurilor adoptate. Câștigarea legitimității trebuie să se bazeze pe o strategie cooperantă și participativă, care presupune promovarea mobilității durabile la nivel de individ, grup sau unitate teritorial -administrativă, scoțând în evidență nevoia de schimbare a atitudinii și a comportamentului, convingându-i de importanța contribuției lor [34]. Studii empirice recente au reliefat importanța măsurilor proactive, care nu doar informează utilizatorii asupra alternativelor posibile, ci îi ajută să decidă care este cea mai potrivită metodă de deplasare.

Deplasările nemotorizate includ mersul pe jos, mersul cu bicicleta precum și variante derivate de tipul rolerelor, tricicletelor, trotinetelor, etc. Folosirea cu preponderență a deplasărilor nemotorizate în detrimentul celor motorizate generează avantaje, cum ar fi [34, 35, 36, 37, 38]:

- avantaje resimțite de individ: îmbunătățirea condiției fizice și a stării de sănătate, ameliorarea comunicării și a coeziunii sociale, opțiuni noi de deplasare pentru cei care nu sunt conducători auto, reducerea accidentelor și a costurilor individuale de deplasare;
- avantaje resimțite de societate: ameliorarea problemelor legate de parcare autoturismelor, reducerea costurilor cu infrastructura drumurilor și parcărilor, diminuarea congestiei urbane, reducerea timpului de deplasare în anumite situații;
- avantaje resimțite de mediul înconjurător - reducerea noxelor și a poluării fonice.

Majoritatea persoanelor decid să folosească bicicleta ca mijloc de deplasare în momentul în care li se asigură infrastructura necesară. În caz contrar, datorită existenței alternativelor în ceea ce privește mobilitatea, în majoritatea cazurilor vor fi alese alte moduri de deplasare. În amplasarea pistelor dedicate deplasării cu bicicleta, în mediul urban, sunt foarte importante gândirea sistematică și viziunea de ansamblu.

Infrastructura pentru biciclete este compusă, în principiu, din piste pentru biciclete, elementele de semnalizare și alte dotări aferente (parcări / locuri de depozitare, puncte service, etc.).

Pentru dezvoltarea unei rețele de infrastructuri dedicate deplasărilor cu bicicleta, trebuie să se aibă în vedere următoarele criterii [20, 21]:

- *Accesibilitate* – aceasta se măsoară prin distanța dintre facilitățile pentru biciclete și originea / destinația călătoriei, prin ușurința cu care această distanță poate fi parcursă cu bicicleta.
- *Conflict minim* – furnizarea siguranței personale și limitarea conflictelor între bicicliști și ceilalți participanți la trafic. Volumul traficului și viteza de deplasare a vehiculelor afectează siguranța cicliștilor. Pe măsura creșterii acestora este de dorit să se separe căile de rulare ale autovehiculelor de cele ale bicicliștilor. Semnalizarea și semaforizarea, în special în intersecții, este foarte



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 170 / 263

importantă. Percepția bicicliștilor referitoare la siguranță este foarte importantă. O infrastructură adecvată va ajuta bicicliștii să se simtă în siguranță pe parcursul deplasării.

- *Confort* – benzile de biciclete trebuie să fie plane, să nu prezinte asperități, să nu fie alunecoase, să permită evacuarea apei pe timp ploios și prin modul lor de proiectare să se evite efectuarea de manevre complicate.

- *Orientare și sens* – traseele de biciclete trebuie să fie pe cât posibil directe, permițând o deplasare cât mai rapidă între două puncte ale rețelei. De asemenea, trebuie precizat pe fiecare bandă sensul de deplasare pentru evitarea conflictelor.

- *Continuitate* – rețeaua de benzi de biciclete trebuie să fie continuă și ușor recunoscută. Acolo unde apar discontinuități, acestea se pot remedia prin dotarea vehiculelor de transport public cu echipamente pentru transportul bicicletelor.

- *Atractivitate* – piste de biciclete trebuie să se integreze și să fie complementare zonelor unde sunt construite, să aibă un aspect plăcut și să contribuie în mod pozitiv la o experiență plăcută pentru deplasarea cu bicicleta.

- *Cost* – acesta este reprezentat atât de costurile de proiectare și construcție, dar și de cele de întreținere

- *Ușurința construcției* – aceasta depinde de spațiul existent, dar și de trafic.

Pentru România, conform standardului în vigoare – STAS 10144/2-91, lățimea unei benzi dedicate deplasării cu bicicleta este de 1,0 m pe sens, demarcată, de regulă, cu o culoare galbenă, aplicată termic. Până în prezent s-a preferat amenajarea pistelor pe trotuare, dar practica unor țări cu experiență în proiectarea căilor de circulație pentru biciclete arată că amenajarea acestora este de preferat a se realiza și pe partea carosabilă.

În timp ce toți bicicliștii trebuie să aibă trasee sigure, accesibile, nu toți bicicliștii sunt la fel. Prin identificarea unor tipuri de bicicliști care necesită diferite considerații de planificare bazate pe capacitatea, experiența și nivelul de confort, vom ști cum să răspundem fiecărei nevoi în parte, prin propunerea unor legături coerente cu destinațiile majore din oraș. În funcție de abilitățile de deplasare cu bicicleta pe care le are utilizatorul bicicletei, acesta poate aparține clasei A, B sau C, cu nivelul A caracterizându-i pe cei mai experimentați bicicliști:

- *Utilizatorii cu experiență* sunt obișnuiți cu traficul autovehiculelor și doresc conexiuni directe, rapide și convenabile ca acces la destinații. Bicicliștii avansați, de obicei preferă pe benzile amenajate pe carosabil.

- *Utilizatorii de bază* sunt mai puțin încrezători decât bicicliștii avansați. De obicei, selectează rutele unde bicicliștii au desemnat un spațiu de operare, cum ar fi piste pentru biciclete, trasee utilizate în comun cu autovehiculele (sharedspaces42), sau străzile de cartier cu volume redus de trafic și viteză.

*Utilizatorii începători* sunt reprezentați de copii sau noii utilizatori ai transportului nemotorizat, beneficiind de rute care asigură accesul la destinații, cum ar fi școli, parcuri, și biblioteci. Bicicliștii începători sunt cel mai bine amplasați pe căi de utilizare a străzilor comune și străzilor de cartier pe care se înregistrează viteze și volume de circulație reduse.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 171 / 263

În funcție de caracteristicile constructive (lățime, tip de pavaj), dar și de exploatare (cu utilizare exclusivă sau comună cu traficul rutier sau doar cu transportul public etc.), infrastructurile pentru bicicliști sunt clasificate în clasele I, II sau III, unde clasa I este reprezentată de arterele utilizate exclusiv de bicicliști: piste ciclabile, benzi ciclabile și spații partajate.

O pistă ciclabilă este o facilitate dedicată pentru cicliști separați fizic de traficul motorizat, fie printr-un spațiu, fie prin înălțarea față de carosabil cu min 0.4 cm. Legal, o pistă este o parte a drumului public rezervat exclusiv pentru bicicliști fiind evidențiată cu un semn rutier corespunzător.

Pistele pentru bicicliști sunt prevăzute de-a lungul drumurilor de legătură aglomerate unde viteza de deplasare a traficului motorizat este prea mare (peste 50 Km/h) pentru a se amesteca în condiții de siguranță cu bicicliștii. Pistele sunt cea mai sigură soluție (mai sigură decât benzile pentru bicicliști), datorită separării fizice. Pista pentru biciclete poate fi amplasată atât pe carosabil cât și pe spațiul pietonal. Dacă pista este amplasată pe carosabil, aceasta are nevoie de elemente de protecție / delimitare cum ar fi bolarzi, parapeteți sau chiar după posibilitate, vegetație de aliniament. Deși lățimea minimă este de 1.00 m (fără marcaje), este preferabil ca aceasta să fie mărită la 1.75m, în special când bicicliștii se deplasează cu viteze mai mari astfel încât să fie posibilă depășirea în condiții de siguranță.

Principii de urmat în intersecțiile care au benzi și piste pentru biciclete:

- Reducerea vitezei traficului motorizat;
- Îmbunătățirea lizibilității intersecției;
- Îmbunătățirea vizibilității intersecției;

Pentru intersecțiile nesemaforizate:

- Menținerea pistei la același nivel (cu trecerea de pietoni și cu trotuarul) de-a lungul întregii intersecții;
- Transformarea pistei în bandă de preferință cu 20 de metri înaintea intersecției.
- Distanțarea sau separarea pistei de carosabil;

O bandă ciclabilă este un spațiu rezervat pentru bicicliști în spațiul carosabil, indicat prin marcaje rutiere și eventual de culoare sau cu simboluri corespunzătoare. Legal, un culoar ciclabil este o parte a drumului public rezervat exclusiv pentru bicicliști.

Benzile pentru cicliști sunt folosite de-a lungul drumurilor de legătură în cazul în care intensitatea traficului motorizat este destul de scăzută, dar viteza este încă prea mare pentru amestecarea bicicliști și mașini. Pistele sunt, de asemenea, utilizate și pe drumurile aglomerate urbane, unde spațiul lipsește pentru a construi benzi pentru bicicliști, deși acest lucru este mai puțin sigur.

Benzile sunt întotdeauna marcate cu o bandă dublă pe sens, întreruptă sau continuă în conformitate cu reglementările naționale. Pentru a face banda să iasă în evidență mai puternic, suprafața benzii este de multe ori într-o nuanță de culoare ușor de vizualizat, cum ar fi roșu, albastru sau verde.

Dezavantajele benzilor de biciclete se raportează la faptul că trebuie să fie ocrotite de obstacole, cum ar fi parcare mașinilor în dreptul benzilor, grătare de canalizare, gropi.

Benzile comune ("shared lanes"), bicicliștii împart fizic un culoar de trafic cu autovehiculele sau pietoni. Sunt două tipuri de spații partajate: unul care este mai mare decât o bandă de trafic



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 172 / 263</b>

normală, în cazul în care spațiul pentru biciclete și autovehicule nu este separat prin marcaje longitudinale și utilizatorii pot opera „cot la cot”; al doilea constă dintr-o bandă normală lățime de călătorie, în cazul în care autovehicule și bicicletele circulă concomitent.

Pentru reglementările benzilor comune “side-by-side”(“cot-la-cot”), nu ar trebui să fie admisă viteză mai mare de 50 km / h și benzi cu lățime mai îngustă decât 4.0 m.

Fiecare mod de amenajare a benzilor de biciclete prezintă avantaje și dezavantaje, așa cum se prezintă în Tabelul 3.8.1, iar în Tabelul 3.8.2 sunt prezentate criteriile de poziționare a benzilor de biciclete în funcție de volumul anual al traficului și viteza de deplasare a vehiculelor.





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 173 / 263

**Tabelul 3.8.1** Tipuri de amplasare a benzilor dedicate deplasărilor cu bicicleta (sursa: [21])

Nr. Crt.	Tip amplasare bandă	Descriere	Avantaje	Dezavantaje	Recomandări
1	Pe carosabil, în echicurent, lângă bordură	- delimitată cu marcaj (bandă continuă), destinată exclusiv bicicletelor	- ușor de recunoscut de către participanții la trafic - furnizează un grad de separație între vehicule și bicicliști - subliniază dreptul bicicliștilor de a circula pe carosabil	- restricționează parcare la bordură - fără marcaj corespunzător (supraînălțat), diverse reziduuri de pe benzile adiacente se vor acumula aici - pentru bicicliștii mai puțin experimentați nu furnizează suficientă siguranță	- atât timp cât este rezolvată problema parcărilor, acest tip de benzi sunt cele mai favorabile - măsura trebuie aplicată permanent
2	Pe carosabil, în echicurent, între parcări și prima bandă de circulație	- delimitată cu două marcaje	- elimină nevoia de restricții de parcare; - îmbunătățește segregarea traficului, încurajând un flux de trafic mai ordonat și predictibil	- este nevoie de lățimi mari ale părții carosabile - manevrele de parcare pot incomoda bicicliștii și apar potențiale cauze de conflict - amenajarea parcării în unghi nu este recomandată decât dacă se prevede un spațiu suplimentar de manevră	- în cazul în care partea carosabilă are o lățime suficientă, iar parcare la bordură va fi permisă în continuare, acest tip de bandă este cel mai potrivit - este bine să se facă o delimitare a spațiilor de parcare, pentru a nu permite circulația pe spațiul destinat acestora





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 174 / 263

				- acumulări de reziduuri importante de pe benzile adiacente, necesitând o îngrijire specială	
3	Pe carosabil, în contracurent, lângă bordură	- permit circulația bicicliștilor în sens contrar direcției de mers a fluxului de vehicule	- permit bicicliștilor evitarea conflictelor	- ceilalți participanți la trafic, inclusiv pietonii, nu se așteaptă ca bicicliștii să circule în sens opus fluxului - exclud posibilitatea parcării pe partea benzii	- cel mai bine se pretează amenajarea lor pe străzi cu sens unic - trebuie să aibă suprafață contrastantă - este de dorit ca separarea lor de celelalte benzi să se facă prin marcaje rutiere supraînălțate sau prin insule
4	Pe carosabil, pe prima bandă de circulație, acolo unde lățimea acesteia o permite (<3, 5m)	- prin lățimea ei permite bicicliștilor și celorlalte vehicule să circule unii pe lângă ceilalți, fără a se stânjeni în mod evident	- necesită alocarea celui mai redus spațiu - este foarte ușor de aplicat prin re poziționarea bordurii	- nu evidențiază prezența legitimă a bicicliștilor pe partea carosabilă - este nevoie de aplicarea de restricții de parcare pe partea carosabilă - viteza de deplasare a autovehiculelor pe prima	- trebuie luate în considerare atunci când nu este posibilă amenajarea altor tipuri de benzi - suprafața de rulare de lângă bordură trebuie să fie de bună calitate



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 175 / 263

				bandă poate fi relativ mare	
5	Benzi dedicate transportului public	-	<ul style="list-style-type: none"><li>- pot beneficia de ea atât transportul public, cât și bicicliștii</li><li>- în afara orelor de vârf aceste benzi sunt folosite mai rar de către mijloacele de transport public, oferind bicicliștilor un acces foarte bun</li><li>- circulând pe acest tip de bandă, bicicliștii pot beneficia de măsurile de prioritizare a transportului public</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nivelul serviciului este limitat, atâta timp cât vehiculele destinate transportului public</li><li>- obstrucționează bicicliștii prin oprirea regulată în stații, iar, în cazul benzilor mai înguste, bicicliștii pot împiedica deplasarea acestor vehicule</li><li>- induc o senzație de insecuritate bicicliștilor, chiar dacă există spațiu suficient</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- această soluție poate fi folosită acolo unde este posibil ca mijloacele de transport public pot depăși bicicliștii în cadrul benzii</li><li>- benzile mai înguste pot fi folosite acolo unde nu există stații, viteza de deplasare este limitată sau conducătorii de vehicule pot depăși prin intrarea temporară pe banda adiacentă</li></ul>
6	Pe trotuare	- nedelimitate	<ul style="list-style-type: none"><li>- este util pentru bicicliștii neexperimentați</li><li>- maximizează gradul de utilizare al trotuarelor</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- conflicte între pietoni și bicicliști</li><li>- viteză de deplasare limitată pentru bicicliști</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- soluția poate fi aplicată acolo unde fluxurile de pietoni și bicicliști sunt reduse</li><li>- trebuie avute în vedere denivelările la traversarea carosabilului</li></ul>



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 176 / 263

7	Pe trotuare	- delimitate prin marcaje	- este util pentru bicicliștii neexperimentați - maximizează gradul de utilizare al trotuarelor - înlătură conflictele dintre pietoni și bicicliști - viteze relativ mari de deplasare	- trebuie respectat spațiul benzii pentru a se evita accidentarea pietonilor	- amenajarea lor este utilă atunci când există fluxuri mari de bicicliști și pietoni - este de dorit o separare adecvată între banda de bicicliști și spațiul pietonal
---	-------------	---------------------------	---	--	---

**Tabelul 3.8.2.** Variante de alegere a tipului de bandă de bicicletă în funcție de volumul mediu zilnic al traficului de pe prima bandă de circulație (sursa: [21])

Viteza medie de deplasare a autovehiculelor [km/h]	Volumul mediu zilnic al traficului (pe prima bandă de circulație) [veh/zi]		
	< 3000	3000 – 5000	>5000
<30	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști, dacă are o lățime mai mare	-
30-50	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști, dacă are o lățime mai mare	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști, dacă are o lățime mai mare sau se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător; dacă procentul de camioane este ridicat sau există parcare la bordură, se preferă amenajarea separată a benzii	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști, dacă are o lățime mai mare sau se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător; dacă procentul de camioane este ridicat sau există parcare la bordură, se preferă amenajarea separată a benzii



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 177 / 263</b>

<b>50-70</b>	Prima bandă poate fi folosită și de către bicicliști dacă are o lățime mai mare sau se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător; dacă procentul de camioane este ridicat sau există parcare la bordură se preferă amenajarea separată a benzii	Se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător	Se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător
<b>&gt;70</b>	-	Se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător	Se amenajează bandă separată, delimitată corespunzător, sau pe trotuar



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 178 / 263</b>

Amplasarea infrastructurilor dedicate deplasărilor nemotorizate cu bicicleta în funcție de tipurile de străzi conform cu Norma tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în orașe, din 27/01/1998 se observă în tabelul 3.8.3.

Tip de stradă	Regim de viteză [Km/h]	Infrastructuri dedicate deplasărilor nemotorizate cu bicicleta
Categoria I – magistrale	50 -70	Piste de biciclete sau benzi de biciclete în contrasens
Categoria II – de legătură	50 - 70	Benzi de biciclete cu tampon sau în contrasens
Categoria III – colectoare	30 - 50	Benzi de ghidaj
Categoria IV - de folosință locală	30	Zone de trafic mixt

**Tabelul 3.8.3.** Compatibilitatea dintre tipurile de străzi și infrastructurile dedicate deplasărilor cu bicicleta (sursa: [8])

Deoarece profilele stradale din municipiul Miercurea Ciuc variază ca și lățime este dificilă adoptarea unor dimensiuni standardizate pentru toate pistele și benzile de bicicletă.

Lățimea unei piste dedicate deplasării cu bicicleta se determină ținând cont de câteva elemente esențiale (fig. 3.8.1) [39]:

- Spațiul din stânga biciclistului (A);
- Spațiul necesar deplasării cu bicicleta (unul lângă altul, în șir indian, pentru depășire, etc.) (B)
- Spațiul din dreapta biciclistului (C).
- În funcție de topografie și de trafic se poate mări lățimea.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 179 / 263</b>



A	B	C	D
Marginea interioară	21'ul de deplasare a bicicletei	Marginea exterioară	Caracteristică suplimentară
bordura 0.25m	un biciclist pe banda 0.75m	20cm, banda cu lățime de 3 m 0.50m	rumpe 0.25m
sigetă 0.25m	doi bicicliști pe banda (unul în depășire ocupând parțial banda alăturată) 1.25m	50cm, banda cu lățime de 3 m 0.75m	stabe legate 0.25m
bordură sau gard de protecție 0.65m	banda cu dublu sens 1.75m	bordură înălțată (calcașii sau bordură fixă) 0.50m	ciclști cao marg (a grupe se opresc sau potnesc) 0.50m
stâlpi 0.50m	doi bicicliști pe sens (unul în depășire ocupând parțial banda alăturată) 2.00m	bordură cu vegetație 0.25m	la apropierea sculelor: marile intersecții și a zăvoarelor sau anchi sărăci pe bicicletă 0.25m
	trei bicicliști pe sens (unul în depășire ocupând parțial banda alăturată) 2.50m		stăpi de tără (într-o linie) sau cu stăpi pascate 1.00m
			stăpi de stăpi stăpi pentru schimbarea sensului de mers 0.50m

**Fig. 3.8.1.** Calculul lățimii unei benzi dedicate deplasării cu bicicleta (sursa: [39])

Pentru România, conform standardului în vigoare – STAS 10144/2-91 „Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare”, lățimea unei benzi dedicate deplasării cu bicicleta este de 1, 0 m pe sens, demarcată, de regulă, cu o culoare galbenă, aplicată termic. Pistele pentru bicicliști vor avea traseul în plan dispus pe cât posibil, în paralel cu axa străzii și vor fi situate în afara gabaritelor de liberă trecere a vehiculelor și pietonilor și vor fi separate de partea carosabilă. Lățimea pistei de bicicliști se determină ținând seama de intensitatea fluxului de biciclete și de gabaritul necesar pentru o bicicletă.

Conform acestui STAS pistele pentru bicicliști se vor materializa exclusiv pe trotuare și vor avea lățimea de 1, 00 m pentru un sens și 2, 00 m pentru dublu sens, asigurându-se un spațiu de circulație pentru pietoni în lățime de minim 1, 50 m, în zonele de traversare se va coborî bordura trotuarelor la 5, 00 cm față de nivelul părții carosabile; pistele vor fi separate de restul trotuarului cu stâlpișori ornamentali.

Pistele dedicate bicicletelor în localități sunt situate în afara gabaritelor de liberă trecere a vehiculelor și a pietonilor și sunt separate de partea carosabilă și respectiv de trotuare conform prevederilor STAS 10144/1-90.

Până în prezent s-a preferat amenajarea pistelor pe trotuare, dar practica unor țări cu experiență în proiectarea căilor de circulație pentru biciclete arată că amenajarea acestora este de preferat a se realiza și pe partea carosabilă.

Prima etapă a implementării infrastructurii velo se axează pe stabilirea conexiunilor cu unitățile teritoriale învecinate, cu dotările importante ale orașului și promovarea unităților de agreement locale.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 180 / 263

Campaniile de promovare și investiții în infrastructura pentru biciclete sunt strâns legate și totodată complementare. Totuși, înainte de a se face orice investiție într-o astfel de infrastructură, trebuie să se analizeze situația locală pentru o utilizare cât mai eficientă a resurselor. Astfel, o rețea de piste pentru biciclete de mai mici dimensiuni, dar interconectată și funcțională promovează prin ea însăși mersul pe bicicletă, contribuind la atragerea de noi utilizatori ai acestui mijloc de transport.

Trebuie încurajat cu prioritate mersul pe bicicletă către locul de muncă și către școală, mai ales că pentru schimbarea atitudinii față de mobilitate a angajaților sau a elevilor nu sunt necesare investiții financiare mari, ci mai degrabă mici stimuli care să aibă un impact pozitiv și, în cele mai multe cazuri, efecte mari – de ex. asigurarea de locuri de parcare pentru biciclete la locul de muncă, vestiare pentru echipamentul specific pe timp de iarnă etc. Mersul pe bicicletă către locul de muncă a devenit o practică des întâlnită în multe țări și orașe din Europa.

În proiectarea infrastructurii dedicate deplasărilor nemotorizate, este importantă asocierea de atribute specifice acestui tip de modelare, cum ar fi: număr de benzi pe sens, posibilitatea amplasării de facilități specifice acestui tip de deplasare pe trotuarul adiacent, respectiv direct pe trama stradală, existența spațiilor de parcare la limita dintre carosabil și zona pietonală, viteza de circulație a autovehiculelor (din motive ce țin de siguranța utilizatorilor de mijloace de deplasare nemotorizată), precum și fluxul de autovehicule la ora de vârf (din aceleași motive).

În cazul unei rețele de infrastructuri urbane se impun câteva principii în alegerea punctelor ce vor constitui vârfuri ale grafului asociat rețelei, și anume:

- se includ în mulțimea nodurilor punctele importante de apariție și de stingere a curentilor de utilizatori a mijloacelor de deplasare nemotorizată; astfel, vorbim despre noduri ce pot fi asociate cu cartierele rezidențiale ale orașului (în acest caz poate fi luat în considerare centroidul de zonă);
- se includ, de asemenea, noduri ce pot constitui eventualele destinații pentru aceste deplasări și anume unități de învățământ, parcuri, precum și zonele de acces la traseele cicloturistice de la periferia orașului;
- pentru a se asigura analiza itinerariilor posibile în rețea la nivelul infrastructurii stradale a orașului (inclusiv sectoarele de drum pietonal ce ar putea asigura suportul pentru deplasările nemotorizate), se includ toate punctele de ramificație, în speță intersecțiile stradale, precum și punctele de acces cu eventualele zone de promenadă;
- se includ punctele în care caracteristicile infrastructurii stradale suferă modificări ce pot avea implicații asupra deplasărilor nemotorizate (număr benzi, amplasarea de parcări stradale, viteză maximă, lățimea trotuarelor adiacente străzii, etc.)

Conform situației existente și a amplasării punctelor de interes (unități de învățământ liceal și universitar, centre sportive, centrul regional, zone de agrement, parcul și centrele comerciale importante, precum și obiectivele turistice) pe harta municipiului Miercurea Ciuc se poate observa că aceste puncte nu sunt atinse de rețeaua traseelor de piste de biciclete existentă (Fig. 3.8.2)



**Fig. 3.8.2.** Rețeaua de piste de biciclete existentă și punctele de interes din municipiul Miercurea Ciuc

Din răspunsurile celor 1110 persoane la întrebările *Chestionarul privind Mobilitatea Urbană la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc și a Zonei Urbane Funcționale aferente* se observă că în ceea ce privește problemele întâmpinate de bicicliști în municipiul Miercurea Ciuc 33.50% au ales număr insuficient de piste de bicicletă, 22.36% lipsa/numărul insuficient de rasteluri, 19.13% amenajarea necorespunzătoare a pistelor, 18.37% interacțiunea cu autovehiculele și 6.52% lipsa/numărul insuficient de centre de închiriere.

De asemenea, deplasarea în Miercurea Ciuc și în zonele limitrofe se realizează cu bicicleta în procent de 7, 66% în mod frecvent, în cursul săptămânii, iar la sfârșit de săptămână procentul crește la 23, 29%, deplasările fiind de agrement și cumpărături.

Ținând cont de aceste date și de faptul că utilizarea bicicletei ca mod deplasare începe din liceu și că elevii, studenții și persoanele tinere vor fi cele care vor utiliza bicicleta ca mod de deplasare în scop de agrement, iar persoanele adulte utilizează bicicleta pentru a se deplasa la locul de muncă și la cumpărături, se propune extinderea rețelei de piste de biciclete existente astfel încât să fie atinse majoritatea punctelor de interes din oraș (Fig. 3.8.3, Fig.3.8.4).





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 182 / 263

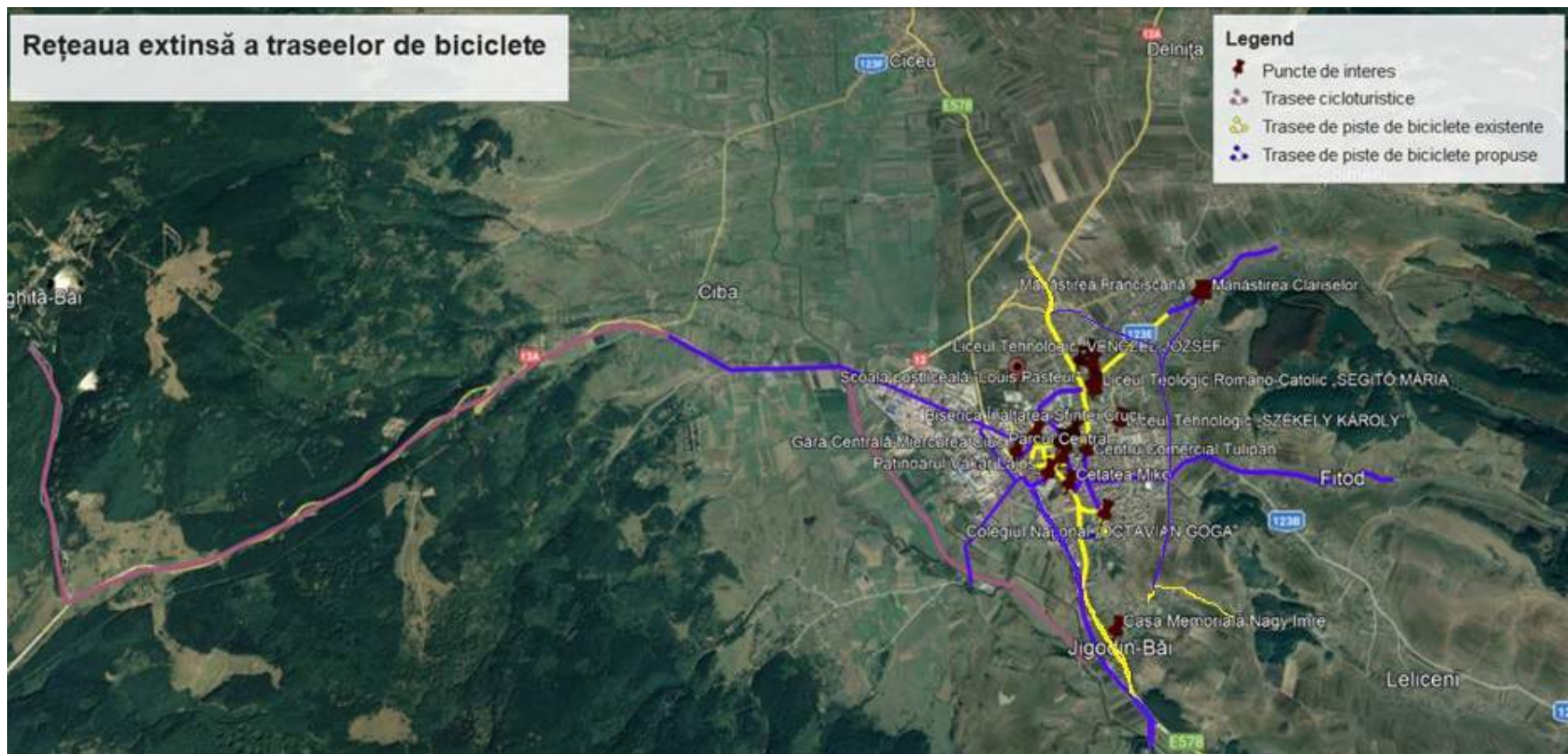


Fig. 3.8.3. Rețeaua de piste de biciclete extinsă și principalele puncte de interes din Miercurea Ciuc



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 183 / 263</b>

Rețeaua velo care să aibă o accesibilitate la importante puncte de interes din Municipiul Miercurea Ciuc va fi formată din următoarele străzi:

- Strada Kossuth Lajos – pistă de biciclete existentă
- Strada Pieții - pistă de biciclete existentă
- Strada Mihai Eminescu – pistă de biciclete existentă
- Strada Vörösmarty Mihály – pistă de biciclete existentă
- Strada Mihail Sadoveanu între Strada Vörösmarty Mihály și Strada Pieții - pistă de biciclete existentă
- Strada Nicolae Bălcescu – pistă de biciclete existentă
- Strada Szász Endre între Bulevardul Frăției și Strada Arsenalului – pistă de biciclete existentă
- Strada Arsenalului (doar pe o mică parte deja construite piste de biciclete) pistă de biciclete existentă
- Strada Tudor Vladimirescu între Bulevardul Frăției și Strada Arsenalului - pistă de biciclete existentă
- Bulevardul Frăției între străzile Szász Endre și Tudor Vladimirescu - pistă de biciclete existentă
- Strada Toplița - pistă de biciclete existentă
- Strada Szék între Strada Toplița și DJ 123E - pistă de biciclete existentă
- Continuare DJ 123 E până în Cioboteni – pistă de biciclete propusă
- Strada Márton Áron - pistă de biciclete existentă
- Strada Petőfi Sándor – pistă de biciclete propusă
- Strada Gál Sándor - pistă de biciclete existentă
- Bulevardul Timișoarei – pistă de biciclete propusă
- Strada Tudor Vladimirescu între Bulevardul Frăției și Strada Lelicieni - pistă de biciclete propusă
- Strada Mihail Sadoveanu între Strada Pieții și Bulevardul Timișoara – pistă de biciclete existentă, prin Parcul Central
- Strada Mihail Sadoveanu între Strada Brașovului (Gara Miercurea Ciuc) și strada Vörösmarty Mihály – pistă de biciclete existentă
- Strada Kossuth Lajos între Strada Brașovului (Gara Miercurea Ciuc) și Strada Vörösmarty Mihály – pistă de biciclete propusă
- Strada Harghita – pistă de biciclete propusă și continuată cu un traseu cicloturistic până la Harghita Băi
- Strada Obor între Strada Băilor și Strada Harghita – pistă de biciclete propusă
- Strada Băilor – legătură cu Băile Miercurea Ciuc - pistă de biciclete propusă
- Strada Patinoarului - pistă de biciclete propusă (pe o parte a străzii există pistă de biciclete)



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 184 / 263

- Strada Körösi Csoma Sándor - pistă de biciclete propusă
- Strada Leliceni continuând cu DJ 123B până la Fitod - pistă de biciclete propusă
- Strada Szász Endre între Strada Arsenalului și Nagy Imre - pistă de biciclete existentă
- Strada Nagy Imre până la intersecția cu DN 12 (strada Brașovului) - pistă de biciclete existentă
- Strada Brașovului de la Strada Nagy Imre (Lukoil) până la Băile Jigodin - pistă de biciclete propusă
- Strada Jigodin până la Cartierul Natúr Lakópark - pistă mixtă pietonală/bicicletă existentă

Astfel, se propune extinderea traseelor de piste de biciclete existente astfel încât să fie atinse principalele puncte de interes printre care și localitățile componente: Ciba, Harghita Băi, Jigodin Băi, Șumuleu Ciuc, Cioboteni și Fitod, acoperind aproximativ 40 km, dintre care aproximativ 24 km vor fi în oraș.

Pentru promovarea deplasărilor nemotorizate în cadrul populației tinere, se recomandă amplasarea unor puncte de închiriere și parcare a bicicletelor cu posibilitatea predării în oricare alt punct de închiriere de pe teritoriul municipiului Miercurea Ciuc:

- Gara centrală Miercurea Ciuc
- La intrarea în Parcul central pe zona pietonală
- În curtea unităților de învățământ aflate la adresa Strada Márton Áron, nr.80 (Colegiul Național "Márton Áron", Liceul Teologic Romano-Catolic „Segítő Mária”, Școala Postliceală "Louis Pasteur" Miercurea Ciuc)
- În curtea Colegiului Național „OCTAVIAN GOGA”

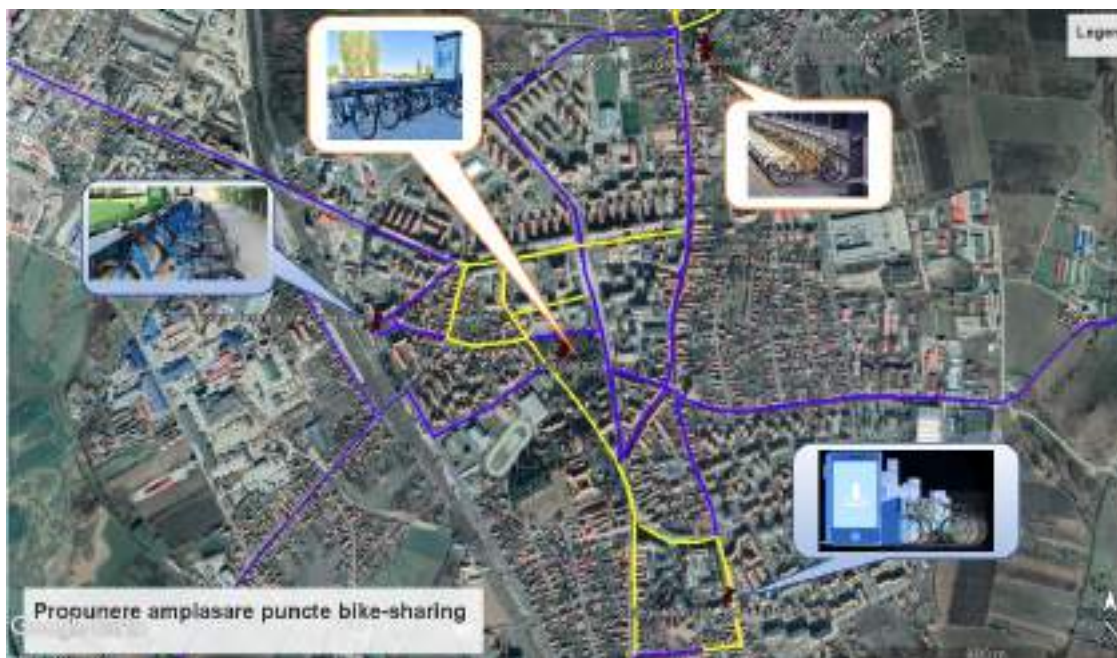


Fig. 3.8.4. Propunere de amplasarea punctelor de bike-sharing în Municipiul Miercurea Ciuc



Pentru a evalua siguranța și confortul în deplasările cu bicicleta percepute de utilizator, luând în considerare traficul, s-a aplicat modelul indicelui de compatibilitate a bicicletelor (BCI). Acesta este promovat ca o procedură de evaluare a „compatibilității bicicletei” cu carosabilul și a fost aplicat pentru a planifica modernizarea infrastructurii rutiere, asigurând călătoriile fără motor în multe orașe americane.

Există șase LOS (niveluri de serviciu), de la A la F, care se determină luând în considerare următorii indicatori: volumul zilnic de trafic, numărul de benzi, limita de viteză a vehiculelor, numărul de vehicule de marfă, tipul suprafeței de rulare și lățimea medie a secțiunii transversale.

Ultimele niveluri indică necesitatea construirii de noi infrastructuri dedicate bicicletelor.

Principalele variabile precum lățimea benzii, volumul de trafic și viteza de deplasare sunt introduse într-o ecuație pentru a obține un număr care este evaluat pe o scară liniară pentru a determina compatibilitatea bicicletei cu drumul/carosabilul de la A (cel mai bun nivel de compatibilitate) la F (cel mai slab nivel de compatibilitate).

Nivelul de compatibilitate pentru un biciclist variază de la Foarte ridicat la Foarte scăzut. În tabelul 3.8.4. sunt prezentate valorile BCI asociate cu LOS (nivelul serviciului). BCI reflectă nivelul de confort al unui biciclist pe baza geometriei drumurilor observate, a utilizării terenului înconjurător și a caracteristicilor operaționale ale drumurilor. Din tabelul 3.8.4. este clar că cu cât valoarea BCI este mai mică, cu atât va fi mai mare nivelul de confort pe care îl experimentează un biciclist.

Nivelul de serviciu A (reprezentat printr-un indice  $\leq 1, 50$ ) indică faptul că o stradă este extrem de compatibilă (sau confortabilă) pentru ciclistul adult, în timp ce nivelul de serviciu F (reprezentat printr-un index  $> 5, 30$ ) este un indicator că strada respectivă este extrem de incompatibilă (sau incomodă) pentru ciclistul adult.

**Tabelul 3.8.4** Intervalele indicelui de compatibilitate a bicicletelor (BCI) asociate cu desemnările nivelului de serviciu (LOS) și calificativele de nivel de compatibilitate (Sursă: [40])

LOS	BCI	Nivelul de compatibilitate
A	$\leq 1, 50$	Extrem de ridicat
B	1, 51-2, 30	Foarte ridicat
C	2, 31 –3, 40	Moderat ridicat
D	3, 41 –4, 40	Moderat scăzut
E	4, 41 –5, 30	Foarte scăzut
F	$>5, 30$	Extrem de scăzut

Celelalte trei variabile cu un potențial impact asupra nivelului de confort al bicicliștilor sunt influențate de procentul de camioane mari sau autobuze, vehicule care se îndreaptă direct spre alee și vehicule care intră sau ies din locurile de parcare de pe stradă.

Pentru a determina aceste variabile trebuie să cunoaștem următoarele date de intrare: numărul de benzi, lățimea benzii, bordura lățimii benzii sau lățimea benzii de deplasare a vehiculului cu motor cea mai apropiată de bordură, lățimea benzii pentru biciclete, utilizarea terenului adiacent carosabilului, viteza autovehiculului, volumul de circulație orar pe bandă într-o singură direcție de





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 186 / 263</b>

mers, volumul mare al camionului, prezența și densitatea parcării pe stradă, banda de parcare și procentul de ocupare a parcării, limitele de parcare și procentul de vehicule care virează la dreapta.

Astfel, ecuația utilizată pentru a determina BCI, se bazează pe modelul Ravadá. Pentru dezvoltarea BCI au fost selectate opt variabile independente legate de nivelurile de confort ale bicicliștilor și trei variabile considerate a fi factori de ajustare [41]

$BCI=3, 67-0, 966BL-0, 410BLW-0, 498CLW+0, 002CLV+0, 0004OLV+ 0, 22SPD+0, 506PKG-0, 264AREA+AF$

unde:

BL reprezintă prezența unei piste pentru biciclete pe carosabil  $> 0, 9$  metri (Nu = 0, Da = 1)

BLW - lățimea pistei pentru biciclete [m]

CLW - lățimea bordurii benzii [m]

CLV - volumul benzii - vehicule pe oră într-o direcție [veh / h]

OLV - volumul altor benzi pe aceeași direcție [veh / h]

SPD - viteza 85% [km / h] (viteza comercială)

PKG - prezența benzii de parcare cu o ocupare mai mare de 30% (Nu = 0, Da = 1)

ZONA - tip de dezvoltare pe marginea drumului (nerezidențiale = 0, rezidențiale = 1)

AF - factor de reglare,  $AF = Ft + Fp + Fr$

Ft - factor de reglare pentru volumul camionului (variază de la 0 la 0, 5)

Fp - factor de ajustare pentru rotirea parcărilor (variază de la 0 la 0, 6)

Fr - factor de reglare pentru virare la dreapta (variază de la 0 la 0, 1)

**Tablelul 3.8.5.** Variabilele incluse în modelul de regresie (Sursă [40])

Variabile	Descriere	Minim	Maxim
<b>CLW</b>	lățimea benzii	0, 3	5, 6 m
<b>BLW</b>	lățimea pistei pentru biciclete	0, 9	2, 4 m
<b>CLV</b>	volumul benzii	90 veh/h	900 veh/h
<b>SPD</b>	viteza 85%	40 km/h	89 km/h

**Tablelul 3.8.6.** Factorii de ajustare Sursă: [40])

Factori de ajustare			
Volum camion *1	ft	Limita timpului de parcare	fp
$\geq 120$	0, 5	$\leq 15$	0, 6
<b>60-119</b>	0, 4	16-30	0, 5
<b>30-59</b>	0, 3	31-60	0, 4



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 187 / 263

20-29	0, 2	61-120	0, 3
10-19	0, 1	121-240	0, 2
<10	0	241-480	0, 1
		>480	0
<b>Volumul masinilor ce virează la dreapta *2</b>		<b>fr</b>	
<b>≥270</b>		0, 1	
<b>&lt;270</b>		0	

Astfel, s-a aplicat modelul BCI pentru străzile care formează rețeaua de piste de biciclete propusă pentru Municipiul Miercurea Ciuc astfel încât să determine dacă acestea permit amplasarea pistelor de biciclete pe carosabil.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 188 / 263

Tabelul 3.8.7. Date de intrare pentru modelul determinării indicelui de compatibilitate BCI

Date de intrare													
Localizare	Caracteristici geometrice					Informații despre trafic					Informații despre parcuri		
Nume stradă / bulevard	Nr de benzi/sens	Lățimea unei benzi (m)	Lățime pistă de biciclete (m)	Lățimea bordurii trotuarului (m)	Zonă rezidențială (y/n)	Limita de viteză (km/h)	Viteza de 85% (km/h)	Volumul de vehicule AADT (veh/zi)	Vehicule mari % (HV)	Vehicule care fac dreapta % (R)	Bandă de parcare (y/n)	Gradul de ocupare (%)	Limita de timp (m)
Strada Nagy Imre (tronson DN 12- str.Szasz Endre)	1	3.5	0	0	y	50	60	7320	0.02	0.10	n	0.00	0
Strada str. Szasz Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frăției)	1	3.5	0	0	y	50	60	8448	0.03	0.10	y	0.30	0
Bulevardul Frăției (tronson Szasz Endre -T. Vladimirescu)	1	3.5	0	0	y	50	40	15024	0	0.10	y	0.30	0
Strada T. Vladimirescu (tronson Frăției-Denes Lazslo)	1	3.5	0	0	y	50	45	6600	0	0.10	y	0.30	0
Strada Leliceni (tronson Frăției - spre ieșire din oraș)	1	3.5	0	0	n	50	50	7848	0.1	0.00	n	0.00	0
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Kossuth Lajos)	1	3.5	0	0	y	50	40	11808	0	0.10	y	0.30	0



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 189 / 263

Date de intrare													
Localizare	Caracteristici geometrice					Informații despre trafic					Informații despre parcuri		
Nume stradă / bulevard	Nr de benzi/sens	Lățimea unei benzi (m)	Lățime pistă de biciclete (m)	Lățimea bordurii trotuarului (m)	Zonă rezidențială (y/n)	Limita de viteză (km/h)	Viteza de 85% (km/h)	Volumul de vehicule AADT (veh/zi)	Vehicule mari % (HV)	Vehicule care fac dreapta % (R)	Bandă de parcare (y/n)	Gradul de ocupare (%)	Limita de timp (m)
Strada Kossuth Lajos (tronson Marton Aron- blv. Timișoara)	2	3.5	0	0	y	50	40	11352	0	0.10	y	0.30	0
Strada Kossuth Lajos (tronson blv. Timișoara-str. Harghita)	1	3.5	0	0	y	50	40	6408	0	0.10	n	0.00	0
Strada Harghita (tronson Kossuth Lajosstr. Uzinei Electrice)	2	3.5	0	0	y	50	60	6096	0	0.10	n	0.00	0
Strada Harghita (tronson Uzinei Electrice spre ieșire din oraș)	1	3.5	0	0	n	70	80	19440	0	0.00	n	0.00	0
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Lunca Mare)	1	3.5	0	0	y	50	40	11808	0	0.10	y	0.30	0
Strada Szek (tronson str. Lunca Mare str. Szeked)	1	3.5	1	0	y	50	40	3504	0	0.10	y	0.30	0





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 190 / 263

Date de intrare													
Localizare	Caracteristici geometrice					Informații despre trafic					Informații despre parcuri		
Nume stradă / bulevard	Nr de benzi/sens	Lățimea unei benzi (m)	Lățime pistă de biciclete (m)	Lățimea bordurii trotuarului (m)	Zonă rezidențială (y/n)	Limita de viteză (km/h)	Viteza de 85% (km/h)	Volumul de vehicule AADT (veh/zi)	Vehicule mari % (HV)	Vehicule care fac dreapta % (R)	Bandă de parcare (y/n)	Gradul de ocupare (%)	Limita de timp (m)
Strada Szek (tronson str.Szeked-Dc 4)	1	3.5	1	0	y	50	40	3336	0	0.10	y	0.30	0
Strada Lunca Mare (tronson Toplița -blv Timișoarei)	1	3.5	0	0	n	70	80	20232	0	0.10	n	0.00	0
Strada Toplița (tronson str. Lunca Mare-str. Forras)	1	3.5	0	0	y	50	40	20736	0	0.10	y	0.10	0

**Tabelul 3.8.8.** Rezultate ale compatibilității pistelor de biciclete cu carosabilul străzilor din rețeaua propusă

Indicele de compatibilitate cu bicicletele și calculele nivelului de serviciu												
Localizare	Variabilele modelului BCI									Rezultate		
Nume stradă / bulevard	BL	BLW	CLW	CLV	OLV	SPD	PKG	AREA	AF	BCI	Nivelul de serviciu	Nivelul de compatibilitate BCI
Strada Nagy Imre (tronson DN 12-str.Szasz Endre)	0	0.0	3.5	402.6	0	60	0	1	0	3.79	D	Moderately Low



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 191 / 263

Indicele de compatibilitate cu bicicletele și calculele nivelului de serviciu												
Localizare	Variabilele modelului BCI									Rezultate		
Nume stradă / bulevard	BL	BLW	CLW	CLV	OLV	SPD	PKG	AREA	AF	BCI	Nivelul de serviciu	Nivelul de compatibilitate BCI
Strada str. Szasz Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frăției)	0	0.0	3.5	464.6	0	60	1	1	0.1	4.52	E	Very Low
Bulevardul Frăției (tronson Szasz Endre -T. Vladimirescu)	0	0.0	3.5	826.3	0	40	1	1	0	4.70	E	Very Low
Strada T. Vladimirescu (tronson Frăției-Denes Lazslo)	0	0.0	3.5	363	0	45	1	1	0	3.89	D	Moderately Low
Strada Leliceni (tronson Frăției - spre ieșire din oraș)	0	0.0	3.5	431.6	0	50	0	0	0.3	4.19	D	Moderately Low
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Kossuth Lajos)	0	0.0	3.5	649.4	0	40	1	1	0	4.35	D	Moderately Low
Strada Kossuth Lajos (tronson Marton Aron- blv. Timișoara)	0	0.0	3.5	312.2	312.2	40	1	1	0	3.80	D	Moderately Low
Strada Kossuth Lajos (tronson blv. Timișoara-str. Harghita)	0	0.0	3.5	352.4	0	40	0	1	0	3.25	C	Moderately High
Strada Harghita (tronson Kossuth Lajosstr. Uzinei Electrice)	0	0.0	3.5	167.6	167.6	60	0	1	0	3.39	C	Moderately High
Strada Harghita (tronson Uzinei Electrice spre ieșire din oraș)	0	0.0	3.5	1069	0	80	0	0	0	5.83	F	Extremely Low



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 192 / 263

Indicele de compatibilitate cu bicicletele și calculele nivelului de serviciu												
Localizare	Variabilele modelului BCI									Rezultate		
Nume stradă / bulevard	BL	BLW	CLW	CLV	OLV	SPD	PKG	AREA	AF	BCI	Nivelul de serviciu	Nivelul de compatibilitate BCI
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Lunca Mare)	0	0.0	3.5	649.4	0	40	1	1	0	4.35	D	Moderately Low
Strada Szek (tronson str. Lunca Mare str. Szeked)	1	1.0	3.5	192.7	0	40	1	1	0	2.06	B	Very High
Strada Szek (tronson str.Szeked-Dc 4)	1	1.0	3.5	183.5	0	40	1	1	0	2.04	B	Very High
Strada Lunca Mare (tronson Toplița -blv Timișoarei)	0	0.0	3.5	1113	0	80	0	0	0	5.91	F	Extremely Low
Strada Toplița (tronson str. Lunca Mare-str. Forras)	0	0.0	3.5	1140	0	40	0	1	0	4.82	E	Very Low



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 193 / 263

**Tabelul 3.8.9.** Nivelul de compatibilitate BCI cu nivelurile de serviciu ale străzilor pe care s-a propus  
piste de biciclete pe carosabil

Nume stradă / bulevard	BCI	Nivel de serviciu	Nivel de compatibilitate BCI
Strada Nagy Imre (tronson DN 12- str. Szasz Endre)	3.79	D	Moderat scăzut
Strada str. Szasz Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frăției)	4.52	E	Foarte scăzut
Bulevardul Frăției (tronson Szasz Endre -T. Vladimirescu)	4.70	E	Foarte scăzut
Strada T. Vladimirescu (tronson Frăției-Denes Lazslo)	3.89	D	Moderat scăzut
Strada Leliceni (tronson Frăției - spre ieșire din oraș)	4.19	D	Moderat scăzut
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Kossuth Lajos)	4.35	D	Moderat scăzut
Strada Kossuth Lajos (tronson Marton Aron- blv. Timișoara)	3.80	D	Moderat scăzut
Strada Kossuth Lajos (tronson blv. Timișoara- str. Harghita)	3.25	C	Moderat ridicat
Strada Harghita (tronson Kossuth Lajosstr. Uzinei Electrice)	3.39	C	Moderat ridicat
Strada Harghita (tronson Uzinei Electrice spre ieșire din oraș)	5.83	F	Foarte ridicat
Strada Marton Aron (tronson Iancu de Hunedoara- str. Lunca Mare)	4.35	D	Moderat scăzut
Strada Szek (tronson str. Lunca Mare str. Szeked)	2.06	B	Foarte ridicat
Strada Szek (tronson str.Szeked-Dc 4)	2.04	B	Foarte ridicat
Strada Lunca Mare (tronson Toplița -blv Timișoarei)	5.91	F	Extrem de scăzut
Strada Toplița (tronson str. Lunca Mare-str. Forras)	4.82	E	Foarte scăzut



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 194 / 263

Astfel, se poate observa că doar pe străzile Kossuth Lajos, Harghita, Szék se pot amplasa piste de biciclete pe carosabil astfel încât utilizatorii bicicletelor să fie în siguranță și în confort de a le utiliza. Unde străzile nu permit amplasarea pistelor de biciclete pe partea carosabilă se recomandă amplasarea acestora pe trotuare, având în vedere că acestea sunt destul de late în Municipiul Miercurea Ciuc.

În ultimii ani, UE s-a implicat în îmbunătățirea siguranței rutiere (mai ales) prin așa numita siguranță pasivă: amortizoare, centuri de siguranță, frâne, iluminat. Obiectivul "Cartei Albe a Politicii de Transport European pentru anul 2010" este reducerea cu 50% a accidentelor rutiere. Iată un extras din acest document: "În Europa, prețul plătit pentru mobilitate este încă extrem de ridicat. În medie în fiecare din primii ani ai mileniului XXI, accidentele rutiere au ucis peste 40.000 de oameni din UE și au vătămat peste 1, 7 milioane. O persoană din trei va fi vătămată într-un accident la un moment dat al vieții sale". Costul accidentelor rutiere, direct măsurabil, este de ordinul a 45 milioane euro pe an. Costurile indirecte sunt de trei sau chiar patru ori mai mari; valoarea anuală este de aproximativ a 2% din valoarea PIB în statele Uniunii Europene.

Uneori evenimente nedorite au loc datorită stării tehnice necorespunzătoare a infrastructurii (gropi în asfalt, marcaje șterse, semafoare defecte). Responsabilii tehnici ai operatorilor de transport public, trebuie să efectueze toate demersurile necesare pentru convingerea factorilor de decizie asupra necesității modernizării infrastructurii rutiere, a înzestrării stradale în general.

Conform [19] pe pasajul feroviar, începând cu orele 7 dimineața, se înregistrează un trafic intens. Volumul acestuia crește în orele de vârf de după amiază. Traficul din fața gării este mai fluctuant, dar ca volum se apropie de cel de pe pasajul feroviar. și în acest caz vârful se înregistrează după amiază.

O mare parte a traficului este format de autoturisme (peste 80%), urmat de camionete (10%) și camioane (5%). Înregistrările efectuate nu indică un trafic semnificativ de autobuze sau de biciclete.

Principala problemă a secțiunii analizate este traficul pietonal în conflicte posibile cu traficul de tranzit și spre centru, atât pe lungimea secțiunii, cât și cel transversal, în ceea ce privește calitatea suprafeței alocate acestui tip de trafic cât și siguranței oferite. Pentru a asigura condițiile unui trafic pietonal accesibil, trebuie realizate următoarele:

- protejarea trecerilor pietonale cel puțin prin construirea unor refugii pietonale în mijlocul trecerii pietonale
- amenajarea trotuarului pe lungimea secțiunii drumului.

Pentru încurajarea deplasărilor pietonale sunt necesare unele măsuri cum ar fi (a se vedea și figura următoare):

- Reabilitarea suprafețelor pietonale, în special în zonele de acces spre unități de învățământ;
- Asigurarea accesibilității traseelor pietonale prin amenajarea în nivel cu trotuarul sau prin coborârea nivelului, fără bordură.
- Scările reprezintă obstacole mari pentru cei cu deficiențe motrice. Se recomandă asigurarea accesibilității prin rampe sau lifturi în pasajul subteran de la calea ferată (vezi propunerea aferentă), respectiv trebuie amenajate șine glisante (pentru biciclete, valize pe roțile).



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 195 / 263

- Pe lângă eliminarea obstacolelor fizice, pentru asigurarea deplină a egalității de șanse, trebuie asigurată și accesibilitatea informațiilor, prin intermediul sistemelor de informare (informare sonoră), suprafețe online, table informative accesibile, semne speciale (semne tactile). (Vezi ghidul maghiar de accesibilitate)
- Construirea a minim 2 pasaje peste strada Brașovului în zona gării CFR, unde se înregistrează fluxuri importante de pietoni.
- Reabilitarea suprafețelor carosabile, în special pe arterele pe care se desfășoară și activitatea de transport public.

### 4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

#### 4.1. Eficiență economică

Conform analizei datelor din recensământ de trafic realizat am identificat două probleme după cum urmează:

- strada Brașovului este supradimensionată cu 2 benzi de circulație în ambele sensuri, dar traficul este ca cantitate pentru o singura banda în ambele sensuri, restul spațiului pot fi folosit pentru trafic de biciclete și prin marcaje pentru benzi de încadrare/virare pentru străzi laterale; situația este similară și la strada Harghita, tronsonul între pasaj CF și limita intravilan
- utilizare excesivă a spațiului urban se observă la intersecția Harghita – Kossuth – Inimii - Vörösmarty, respectiv în tronsonul între intersecția în cauza și intersecția cu B-dul Timișoarei aferent străzii Kossuth, viitorul strada comercială, fost artera comunistă vest-est

Pentru creșterea eficienței economice se consideră necesară realizarea măsurilor pentru rezolvarea problemelor de mai sus.

În acest context au fost propuse ca proiecte prioritare nr. 7, 9 din Lista scurtă a proiectelor din cadrul PMUD.

#### 4.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului asupra mediului s-a utilizat modelul GES, anul de referință fiind 2021.

Rezultatele au fost obținute aplicând instrumentul JASPERS de calculare a emisiilor GES (figura 4.2.1.) și urmărind raționamentul prezentat mai jos:



## Instrument JASPERS de calculare a emisiilor GES

### Prezentare generală

Acest document de lucru este folosit pentru a realiza o evaluare a emisiilor de Gaze cu Efect de Seră (GES) pentru investițiile în transport, urmărind ghidul JASPERS aferent.

În funcție de datele disponibile, se poate utiliza metoda de evaluare agregată sau metoda de evaluare dezagregată.

### Cum se folosește acest instrument

Instrumentul este format din mai multe pagini de lucru, care pot necesita sau nu introducerea de date de către utilizator. Acele celule care necesită introducerea de date sunt colorate în verde. Celulele care prezintă calcule și estimări sunt colorate în albastru.

Exemplu de secțiune dintr-un tabel cu celule colorate în verde:

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual					
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării					
Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI				
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV
Kilometri parcurși de vehicule	100000	20000	30000	20000	20000

Exemplu de secțiune dintr-un tabel cu celule colorate în albastru:

Rezultate									
Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)									
Emisiile totale de GES pentru transportul aerian pentru anul 2023									
Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	180	24	100	16	88	400	180	180	

Sub-ponderați pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date noi pe pentru anul 2023

Pagina violet (Metoda agregată) și pagina portocalie (Metoda dezagregată) sunt paginile în care utilizatorul introduce date de transport și unde sunt prezentate rezultatele. Paginile de calcul prezintă calcule intermediare ale emisiilor GES.



Pagina cu Valori parametri prezintă parametrii care, combinați cu datele de intrare ale utilizatorilor, sunt folosiți pentru calcularea emisiilor GES.

**Fig. 4.2.1.** Instrumentul JASPERS de calculare a emisiilor GES

Este necesar să se cunoască numărul de kilometri parcurși pentru autoturisme, LGV, OGV1, OGV2, PSV. Aceste date au fost extrase din capitolul *Realizarea modelului de transport*, tabelul 3.5.4 (sau Tabelul 17 cu volumele de trafic utilizate pentru calibrarea și validarea modelului din *Studiul de trafic în municipiul Miercurea Ciuc*). Volumele de trafic utilizate pentru calibrarea și validarea modelului s-a înmulțit lungimea fiecărei străzi cu intensitatea orară medie anuală a traficului și apoi s-a însumat. Pentru a avea un număr de kilometri parcurși într-un an, s-a înmulțit cu 24 și cu 365 și s-au obținut datele din tabelul 4.2.1, de mai jos.





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 197 / 263</b>

**Tabelul 4.2.1. Intensitatea medie anuală a traficului**

Denumirea (tronsonului) / drumului	Lungimea [km]	Clase de mijloc (intensitatea orară medie anuală a traficului)								
		Biciclete	Autoturisme	km parcursi autoturisme	LOV	km parcursi LGV	OGV1	km parcursi OGV1	OGV2	km parcursi OGV2
Streda Nagy Imre (tronson DN 12 - str. Statii Endre)	1.84	2	238	509.52	47	99.18	18	34.92	0	11.64
Streda str. Statii Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frigider)	0.4	2	308	323.2	44	17.6	10	6	0	0
Bulevardul Frigider (tronson Statii Endre - T. Vladimirescu)	0.21	1	383	345.75	43	10.75	9	3.5	0	0
Streda T. Vladimirescu (tronson Frigider-Dama Lazare)	0.29	10	232	75.08	23	8.07	9	9	0	0
Bulevardul Frigider (tronson T. Vladimirescu-Lekens)	0.63	6	824	509.52	79	50	5	3.4	0	0
Streda Lekens (tronson Frigider - spre sepiu din ora)	1.81	3	278	423.4	31	84.13	13	18.13	4	6.8
Streda Iancu de Hunedoara (tronson str. Lekens - Capela Romano-Catolica)	0.8	3	749	396.8	64	51.2	4	3.2	0	0
Streda Iancu de Hunedoara (tronson Capela Romano-Catolica - str. Jojca)	0.28	3	313	87.83	33	8.03	2	0.38	0	0
Streda Iancu de Hunedoara (tronson str. Jojca - str. Martiri Avram)	0.34	26	543	595.48	38	16.8	9	9	0	0
Streda Martiri Avram (tronson Iancu de Hunedoara - str. Kocsuthi Lajos)	0.17	25	607	70.29	23	3.03	0	0	0	0
Streda Kocsuthi Lajos (tronson Martiri Avram - kv. Timisoara)	0.33	4	433	319.2	38	12.16	9	9	0	0
Streda Kocsuthi Lajos (tronson kv. Timisoara - str. Harghita)	0.26	9	238	30.82	20	13.32	9	9	0	0
Streda Harghita (tronson kv. Kocsuthi Lajos - Unii Electrici)	0.31	16	226	72.32	28	8.06	9	9	0	0
Streda Harghita (tronson Unii Electrici - spre sepiu din ora)	2.24	15	763	1308.13	47	101.28	3	1.18	0	0
Streda Martiri Avram (tronson Iancu de Hunedoara - str. Lunca Mase)	0.47	51	461	216.67	33	14.57	5	2.35	0	0
Streda Sasi (tronson str. Lunca Mase - Strada)	1.8	3	138	238.8	8	13.8	9	9	0	0
Streda Sasi (tronson str. Strada-De-4)	0.58	7	129	74.82	10	5.8	9	9	0	0
Streda T. Kujoni (tronson str. Strada-De-4 spre din ora)	1.28	5	149	399.72	13	19.2	9	9	0	0
Streda Lunca Mase (tronson str. Toplița - kv. Timisoara)	0.61	6	749	488.85	34	61.5	5	3.25	0	0
Streda Toplița (tronson str. Lunca Mase - str. Fanta)	1.3	1	788	344.8	86	105.6	8	8.8	0	0
Streda Toplița (tronson str. Fanta - str. Ras)	0.43	2	74	31.82	15	6.43	9	3.87	2	0.86
Streda Revolutiei din Decembrie	0.29	7	418	178.02	26	19.14	9	9	0	0
kv. Timisoara	0.4	47	685	343.2	43	16.4	9	9	0	0
Str. Unii Electrici	0.21	5	363	318.25	72	13.12	23	5.25	3	1.05
DN 12 (in zona str. Unii Electrici-Pasa)	1.41	3	439	611.78	86	136.36	23	28.4	2	2.84
DN 12 str. Bogovulca	2.21	3	591	1308.13	89	218.79	23	53.23	7	15.47
Streda Ras (DN 12) spre Toplița și str. Izvoanului	3.51	1	88	171.36	18	43.36	23	53.92	8	20.18
<b>Total km parcursi pe ora</b>				<b>9575.03</b>	<b>1200</b>	<b>1142.83</b>	<b>176</b>	<b>230.12</b>	<b>34</b>	<b>58.62</b>
<b>Total km parcursi pe an</b>				<b>83877262.8</b>		<b>10004884</b>		<b>2018851.2</b>		<b>513311.2</b>

Pentru datele pentru PSV (Public service vehicle – transport public), s-au extras datele din tabelul 4.2.2 din *Studiul de trafic în municipiul Miercurea Ciuc*. S-a însumat numărul de kilometri realizație de cele 10 linii de autobuz pe zi și s-a înmulțit cu 365 de zile și s-au obținut valorile din table.

**Tabelul 4.2.2. Numărul de kilometri parcurși de transportul public într-un an**

traseu linie	Nr curse	Km realiați
1	12	193.2
2	16	219.2
3	16	198.4
4	11	140.8
5	16	182.4
6	16	193.6
7	2	80.2
8	1	14.1
8b1	1	12
8b2	1	22.9
<b>total km</b>		<b>1256.8</b>
		<b>458732</b>





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 198 / 263</b>

Aceste date au fost introduse în JASPERS de calculare a emisiilor GES, rezultând valorile prezentate în figurile 4.2.2, 4.2.3 și 4.2.4.:

<b>Emisiile totale GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	15,986								
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2021</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
<b>Clasa</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Emisii GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	11,510	2,109	1,279	606	482	0	0	0	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2021</i>									
<b>Date de intrare</b>									
<b>Anul evaluării</b>	2021								
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
<b>Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual</b>									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
<b>Tipul vehiculelor</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Kilometri parcurși de vehicule</b>	83877263	10004884	2015851	513511	458732				
<b>Viteze medii</b>									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	25	Urbană							
	50	Suburbană							
	75	Rurală							
	100	Autostradă							
<b>Utilizarea categoriilor de drumuri</b>									
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%				
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

**Fig. 4.2.2. Emisiile totale GES**

<b>Calcularea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic</b>									
<b> Tabelul S1: Calcularea cantității de combustibili fosili (Benzină/Motorină) în funcție de categoriile de viteze medii</b>									
			<b>Autoturism - B</b>	<b>Autoturism - M</b>	<b>LGV-B</b>	<b>LGV-M</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>
<b>Urbană</b>	<b>25 km/h</b>	<b>Vehkm</b>	54520221	29357042	5002442	5002442	2015851	513511	458732
kg Emisii (2021)		CO <sub>2</sub>	7051853.7	4087748.1	1068591.2	977913.6	1257686.8	596098.0	474372.0
		N <sub>2</sub> O	814.9	215.1	123.5	51.5	66.2	31.4	25.0
		CH <sub>4</sub>	2538.7	215.1	384.7	51.5	66.2	31.4	25.0
		CO <sub>2</sub> Echivalent	7,353,078	4,156,810	1,114,237	994,435	1,278,935	606,169	482,386

**Fig. 4.2.3. Emisiile GES calculate utilizând date agregate de trafic (kg)**



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 199 / 263</b>

TOTAL		Autoturism - B	Autoturism - M	LGV-B	LGV-M	OGV1	OGV2	PSV	TOTAL
Emissions (2021)	CO <sub>2</sub>	7051853.7	4087748.1	1068591.2	977913.6	1257686.8	596098.0	474372.0	15514263
	N <sub>2</sub> O	814.9	215.1	123.5	51.5	66.2	31.4	25.0	1328
	CH <sub>4</sub>	2538.7	215.1	384.7	51.5	66.2	31.4	25.0	3313
Emisii	CO <sub>2</sub> Echivalent (t)	7,353	4,157	1,114	994	1,279	606	482	15,986

**Fig. 4.2.4.** Emisiile GES calculate utilizând date agregate de trafic (t)

### 4.3. Accesibilitate

Conform discuțiilor cu grupuri:

- Asociația persoanelor cu handicap fizic,
- Asociația mamelor din Ciuc,

s-a concluzionat că în momentul actual, accesibilitatea pentru grupurile vulnerabile este mult mai bună decât în alte orașe din țară, dar situația trebuie ameliorată luând în considerare nevoile specifice celor în vârstă, persoane cu mobilitate îngreunată, copii și părinți cu cărucior de copii.

S-au identificat trei zone cu accesibilitate redusă, prin drumuri pietruite:

- Seceni (accesibilizat printr-un drum forestier clasificat),
- Jigodin Băi.
- Ciba

Proiectele care vizează aceste zone sunt cele cu nr. 10, 12, 25, 26.

### 4.4. Siguranță

Conform chestionarului online și conform datelor primite de la poliția rutieră strada Brașovului se consideră cel mai afectată în acest context. Considerăm că pe strada respectiva cauza problemelor este supradimensionare drumului și viteza excesivă aplicată de șoferi din cauza lățimii mai mare decât necesară, iar trecerile de pietoni nu sunt semnalizate corespunzător, adică drumul nu este echipat cu iluminatul public adaptat la localizarea trecerilor de pietoni. Putem afirma că toate proiectele din Lista scurtă crește siguranța în mobilitate.

### 4.5. Calitatea vieții

Starea actuală a infrastructurii contribuie într-o mare măsură la calitate vieții la nivel local, mai ales în zona centrală cu infrastructura pietonală deja dezvoltată, calmarea traficului și spații verzi.

Trebuie ameliorată însă accesibilitate spre zone periferice, spre zona economica vest, inclusiv în zona centrală, mai ales pe strada Kossuth.

În ultimii ani dezvoltarea infrastructurii tradiționale rutieră a fost accentuată, dar am observat un progres semnificativ în infrastructura pentru mobilitate nemotorizată în centrul orașului. Abordare cu



succes așa cum a fost realizată în centru prin proiectul integrat PIDU, se consideră oportună pentru transpunere în aplicare în alte zone și cartiere din Miercurea Ciuc.

În această categorie putem aminti proiectele nr. 1, 2, 10, 11, 16, 25.

## 5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

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

Pe baza trendurilor de dezvoltare urbană și mobilitate națională și internațională, se poate constata că nevoile crescute de mobilitate nu se bazează doar pe traficul auto prin creșterea capacității drumurilor publice, fiind necesare soluții complexe și integrate. Dimensiunile spațiului urban sunt date, astfel încât trebuie urmărită realocarea spațiilor, acordarea de prioritate pentru modurile de deplasare sustenabile și care utilizează spațiul economic, respectiv combinarea acestora. Utilizarea autoturismelor poate fi înlocuită cu alte tipuri de deplasare, iar în spațiul astfel eliberat se pot pune la dispoziție moduri de deplasare sustenabile. Diferența între spațiul ocupat de diferite moduri de transport este ilustrat în figura 5.1.1 de mai jos:



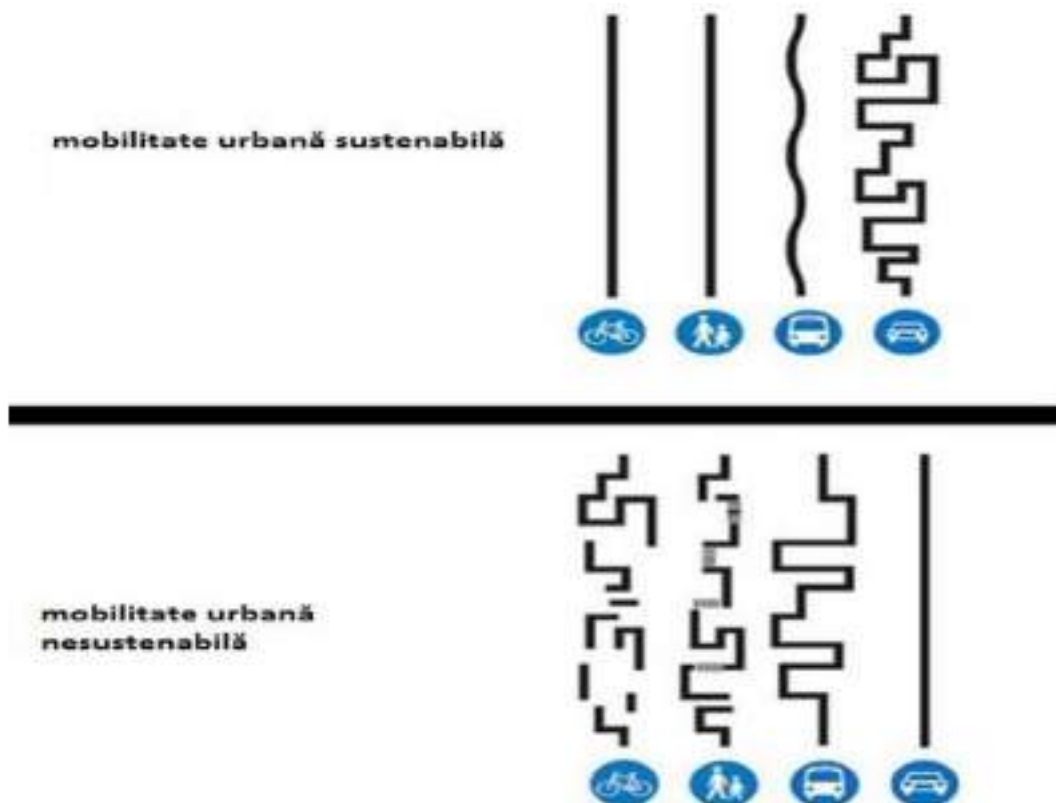
Sursa: [42]

**Fig. 5.1.1.** Spațiul necesar pentru deplasare a 60 de persoane cu diferite moduri de transport (autoturism, autobuz/ transport public, bicicletă)

Pentru scoaterea în evidență a priorităților de acțiune pentru rezolvarea problemelor de mobilitate prezentate anterior, se pot determina următoarele domenii de intervenție:



- Este prioritară dezvoltarea serviciilor de transport public, a intermodalității, a traficului pietonal și ciclist, și tratarea complexă și neseparată a diferitelor moduri de transport;
- Dezvoltarea sistemului de transport trebuie abordată în mod integrat, prin acordarea unei atenții deosebite traficului pietonal și ciclist, respectiv pentru înlăturarea obstacolelor întâlnite de acesta;
- Este necesară dezvoltarea diferențiată a traficului în mișcare și a celui staționar;
- Trebuie urmărită concentrarea proceselor de suburbanizare, utilizarea variată a spațiilor, prin concentrarea de funcții și de locuire
- Tipologia de ofertă – nu trebuie urmărită conformarea la nevoile actuale, ci trebuie utilizată în mod inteligent instrumentele de „push și pull” care sunt accesibile. Nevoile care apar trebuie tratate cu respectarea principiului durabilității.
- Trebuie aplicată o gândire la nivel de relații, regională, cu luarea în calcul a navetei și a altor nevoi de concentrare/aglomerare, nu la nivelul teritoriului administrativ al municipiului;
- Condiția fiecărei intervenții este parteneriatul, planificarea publică.



**Fig. 5.1.2.** Prioritizarea modurilor de transport durabile care stă la baza dezvoltării urbane durabile

Regândirea, exploatarea mai eficientă, întărirea punctelor forte și dezvoltarea relațiilor intermodale ale sistemului de transport din Miercurea Ciuc este prezentată în subcapitolul Relații. Infrastructura construită, respectiv creșterea competitivității modurilor de mobilitate durabilă, alături de traficul auto,



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 202 / 263

prin aplicarea așa numitelor elemente soft, poate fi extinsă – acest domeniu este prezentat în subcapitolul Servicii. Îmbunătățirea parcului auto este un element important în creșterea atractivității transportului public. Poluarea fonică și atmosferică din Miercurea Ciuc are ca și cauză principală traficul, de aceea este necesară sprijinirea soluțiilor alternative – acest domeniu este prezentat în subcapitolul Vehicule. Sistemul de transport al municipiului Miercurea Ciuc va deveni cu adevărat eficient dacă are un cadru instituțional, cu oameni bine pregătiți.

### 5.2. Cadrul/ metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selecție pentru proiectele finanțate din Axa 4 din Programul operațional regional trebuie realizată în concordanță cu proiectele din SIDU, altele decât cele legate de mobilitate urbană.

Lista indicativă este prezentată în următorul tabel, iar lista finală proiectelor prioritizate este sarcina autorității urbane, organism intermediar POR 2021-2027 pentru dezvoltare urbană.

Portofoliu de proiecte cuprinde în momentul actual 34 proiecte, în ordinea alfabetică. Elaboratori prezentului plan recomandă prioritizarea proiectelor legate de TPL, trasee pietonale și de biciclete – proiectele respective fiind cu cel mai mare efect asupra calitatea vieții ale populației. Este remarcabil și faptul că numărul de navetiști este aproape 15% comparat cu populația municipiului, și grupul respectiv face parte integrantă grupului care favorizează mobilitate pietonală sau cu TPL.

Prioritatea comunicată primăriei și consiliului local este realizarea proiectelor de infrastructura de drumuri deja în execuția sau cu documente tehnico-economice deja aprobate și/sau comandate. Echipa de planificare a luat la cunoștință intenția comunicată.

## 6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

**Tabel 6.1.** Listă scurtă a proiectelor din cadrul PMUD Miercurea Ciuc pentru perioada 2016-2025.

Nr. crt	Denumire proiect
1	Accesibilizarea zonei periferice prin drum asfaltat și infrastructură pentru biciclete
2	Achiziționarea de autobuze electrice/ecoeficiente, tranșa 1
3	Achiziționarea de autobuze electrice/ecoeficiente, tranșa 2
4	Centru multimodal la gara CF
5	Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate pietonală și de treceri pietonale
6	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona economică Vest: pietonal, infrastructura pentru biciclete, parcări
7	Finalizarea tronsonului inelului între strada Ret și DN 13



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 203 / 263

8	Înființare zone de recreere prin amenajarea spații verzi, mobilier urban: tinovul Lunca mare, cartier Tudor
9	Înființarea pieței Sfânta Cruce
10	Infrastructura pentru biciclete: trasee, suport biciclete stradale
11	Investiții pentru siguranța circulației pe strada Brașovului
12	Pasaje CF pentru pietoni și bicicliști
13	Prelungirea străzii Brașovului
14	Reabilitare terenuri degradate zona Strandului Miercurea Ciuc
15	Reabilitare autogara
16	Reabilitare de cartiere
17	Reconstruirea pasajului CF și a nodurilor
18	Reorganizarea traficului pe strada Kossuth Lajos
19	Service autovehicule electrice
20	Sistem public de închiriere biciclete
21	Stații de reîncărcare
22	Stații TPL inteligente cu acces neîngrădit
23	Strada comercială Kossuth
24	Reorganizarea traficului pe Bulevardul Timișoarei, tronson nord
25	Înființare piața Universității și construirea accesului alternativ
26	Managementul parcărilor

Din această listă de proiecte, nu se vor mai lua în considerare proiectele 2, 3, 7, 13, 14, 15, 17, 18, 23, 25 deoarece acestea sunt în curs de implementare, sau deja implementate. O parte din ele se regăsesc în cadrul proiectului „Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Miercurea Ciuc prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă” din Programul Operațional Regional 2014-2020.

Subproiectele componente din cadrul acestuia sunt:

1. Reabilitare strada Harghita, inclusiv amenajare intersecție -sens giratoriu str. Rét-Harghita
2. Reabilitarea străzilor Kossuth Lajos, Harghita, Timișoarei, Lunca Mare
3. Reconstruirea și reconfigurarea pasajului peste calea ferată și a nodurilor aferente
4. Reabilitare autogara (reabilitare autogara și schimbare destinație din atelier în depou)
5. Implementare sistem de management al traficului
6. Achiziționare autobuze ecologice



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 204 / 263

Acest proiect aparține Programului Operațional Regional 2014-2020 Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile; Prioritatea de investiții 4E: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare; Obiectiv specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile de reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Pe lângă acestea, proiectul 14 este în curs de implementare din 2020, când a fost atribuit contractul de prestare de servicii de elaborare proiect tehnic „Reabilitarea terenului de lângă Ștrandul municipal”. Prin urmare, noua listă de proiecte care prezintă interes este prezentată în tabelul 6.2.

**Tabelul 6.2.** Lista proiectelor din cadrul PMUD Miercurea Ciuc pentru perioada 2021-2030

Nr. crt.	Denumire proiect
P1	Dezvoltare infrastructura de mobilitate nemotorizata și creșterea siguranței în zona caii ferate
P2	Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona metropolitană a municipiului Miercurea-Ciuc
P3	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona Nord, Ciceu: parcări ("park & ride")
P4	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Fitod: parcări ("park & ride")
P5	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Sanraieni: parcări ("park & ride")
P6	Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea-Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete
P7	Asigurarea infrastructurii pentru biciclete în vederea facilitării transportului verde în Municipiul Miercurea-Ciuc - Reabilitarea/construirea pistelor de biciclete în oraș
P8	Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona periurbană a municipiului Miercurea-Ciuc
P9	Elaborarea/actualizarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană în Municipiul Miercurea-Ciuc
P10	Conectarea cartierelor, extinderea și renovarea rețelei de drumuri
P11	Conectarea zonelor rezidențiale periferice a municipiului cu piste de biciclete (Jigodin Băi, Cioboteni, Zona Szécseny, Zona Toplița, Ciba)
P12	Construirea de noi trotuare
P13	Reabilitarea trotuarelor existente
P14	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul din jurul străzii Revoluției din Decembrie
P15	Reabilitarea zonelor rezidențiale - cartierul pictor Nagy István
P16	Dezvoltarea și operarea unei rețele urbane de autobuze școlare



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 205 / 263

P17	Construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului pentru a facilita trecerea traficului de tranzit
P18	Dezvoltarea și operarea unui sistem digital inteligent de parcare cu plată
P19	Transformarea stației de autobuz de lungă distanță din zona gării într-un centru multimodal,
P20	Dezvoltarea unui sistem regional de transport public
P21	Construirea de spații de depozitare a bicicletelor în cartiere de locuit
P22	Dezvoltarea de facilități de închiriere de biciclete
P23	Îmbunătățirea accesibilității rutiere și cu bicicleta la gările regionale,
P24	Îmbunătățirea accesibilității la centrele școlare regionale, dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare regionale
P25	Asfaltarea rețelei de drumuri din comune - nivel metropolitan
P26	Reabilitare drumuri de câmp/pădure - nivel metropolitan
P27	Crearea de variante de ocolitoare - nivel metropolitan
P28	Extinderea rețelei de drumuri - nivel metropolitan
P29	Construirea/modernizarea stațiilor de autobuz - nivel metropolitan
P30	Conectarea zonei metropolitane la rețeaua rutieră și la rețeaua de piste de biciclete, est-vest/nord-sud
P31	Conectarea stațiilor de cale ferată din zonă la rețeaua rutieră și de biciclete
P32	Dezvoltarea sistemelor inteligente de gestionare a traficului și creșterea siguranței spațiilor publice
P33	Introducerea unui sistem digital de management al transportului (e-ticketing, e-parking, monitorizarea traficului)

Se prezintă în tabelul 6.3. obiectivele la nivel regional și național cu care vor fi corelate măsurile propuse în tabelul 6.2. prin intermediul unui tablou bidimensional.

**Tabelul 6.3.** . Strategii și obiective la nivel regional pentru Municipiul Miercurea – Ciuc

Nume program/strategie	Obiectiv/ Prioritate	Notație
S1. Strategia de Dezvoltare a Județului Harghita	Dezvoltarea integrată și continuă a factorilor ce asigură creșterea calității vieții în zonele urbane și rurale ale județului	O1.1





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 206 / 263

	Asigurarea unui mediu curat, rezilient și sigur pentru dezvoltarea durabilă a județului, menținerea calității peisajului și creșterea atractivității acestuia pentru locuitori și turiști	<b>O1.2</b>
<b>S2.</b> Studiul pentru realizarea Planului de menținere a calității aerului la nivelul județului Harghita	Promovarea, îmbunătățirea și extinderea transportului public	<b>O2.1</b>
	Întreținerea și extinderea spațiilor verzi	<b>O2.2</b>
<b>S3.</b> Planul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Centru 2021-2027	Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport regional	<b>O3.1</b>
	Dezvoltarea infrastructurii, creșterea accesului și îmbunătățirea serviciilor acordate persoanelor aparținând grupurilor vulnerabile	<b>O3.2</b>
	Creșterea eficienței utilizării energiei și a altor resurse materiale	<b>O3.3</b>
<b>S4.</b> Programul Operațional Regional 2021-2027 Regiunea Centru	Dezvoltarea infrastructurii urbane curate: dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană durabilă, respectiv infrastructuri pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de trasee pietonale, benzi dedicate transportului public, precum și introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc, inclusiv sisteme park&ride în zona de acces în localitățile urbane	<b>O4.1</b>
	Dezvoltarea și optimizarea transportului public prin investiții în vehicule ecologice (electrice) și infrastructura de transport aferentă	<b>O4.2</b>
	Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi;	<b>O4.3</b>
	Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane, cum ar fi sisteme de management trafic, semaforizare inteligentă, aplicații de mobilitate, etc	<b>O4.4</b>
	Activități de promovare a mobilității urbane (măsurile soft, campanii pentru promovarea transportului public și al deplasărilor cu bicicleta) în cadrul unor proiecte integrate.	<b>O4.5</b>



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 207 / 263

**Tabelul 6.4.** Corelarea măsurilor luate la nivelul Municipiului Miercurea - Ciuc cu obiectivele strategice și implicit cu investițiile la nivel de Program Operațional Regional (POR 2021-2027)

✓✓ - impact direct ✓ - impact indirect - - nici un impact / neutru X - impact contraproductiv / advers	Ținte	SR1		SR2		SR3			SR4 (POR 2021-2027)					
		OR1.1	OR1.2	OR2.1	OR2.2	OR3.1	OR3.2	OR3.3	OR4.1	OR4.2	OR4.3	OR4.4	OR4.5	
<b>Măsuri cuantificate</b>														
P1		✓✓	✓	-	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P2		✓✓	-	✓✓	-	-	-	✓	✓	✓✓	-	-	-	
P3		✓	✓	-	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P4		✓	✓	-	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P5		✓	✓	-	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P6		✓	-	✓	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P7		✓	✓	-	-	-	-	-	✓✓	-	-	-	-	
P8		✓	-	✓✓	-	-	-	✓	✓	✓✓	-	-	-	
P9		-	✓	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	✓	
P10		✓✓	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	
P11		✓✓	✓	-	-	-	✓	✓	✓✓	-	-	-	-	
P12		✓	-	-	-	-	✓✓	-	✓	-	-	-	-	





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 209 / 263

✓✓ - impact direct ✓ - impact indirect - - nici un impact / neutru X - impact contraproductiv / advers	Ținte	SR1		SR2		SR3			SR4 (POR 2021-2027)				
		OR1.1	OR1.2	OR2.1	OR2.2	OR3.1	OR3.2	OR3.3	OR4.1	OR4.2	OR4.3	OR4.4	OR4.5
<b>P33</b>		✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	✓✓	-
<b>P34</b>		✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	✓✓	-

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

#### - **Relații**

Echilibrul dintre modurile de transport care funcționează în municipiu poate fi atins prin realocarea spațiilor publice, dezvoltarea sistemului de transport și înființarea relațiilor lipsă. Limitarea funcțiilor de transport ale spațiilor publice și prin creșterea traficului pietonal, ciclist și cu transportul public, pot conduce la realizarea unui mediu urban atractiv. Însă pentru acestea, trebuie să se urmărească asigurarea legăturilor între modurile de deplasare, creșterea competitivității transportului public, lucruri posibile de realizat prin îmbunătățirea condițiilor intermodale și prin asigurarea transferului accesibil între transportul public local și cel regional.

#### - **Dezvoltarea integrată a rețelei**

Obiectivul de bază al planului de mobilitate urbană durabilă este acela de a dezvolta sistemul de transport în mod unitar și integrat, deoarece, la momentul actual, sistemul de transport dispune de o rețea de autobuze și linii ferate care funcționează pe distanțe relativ mari, atât la nivel local, cât și regional, respectiv rețeaua de străzi.

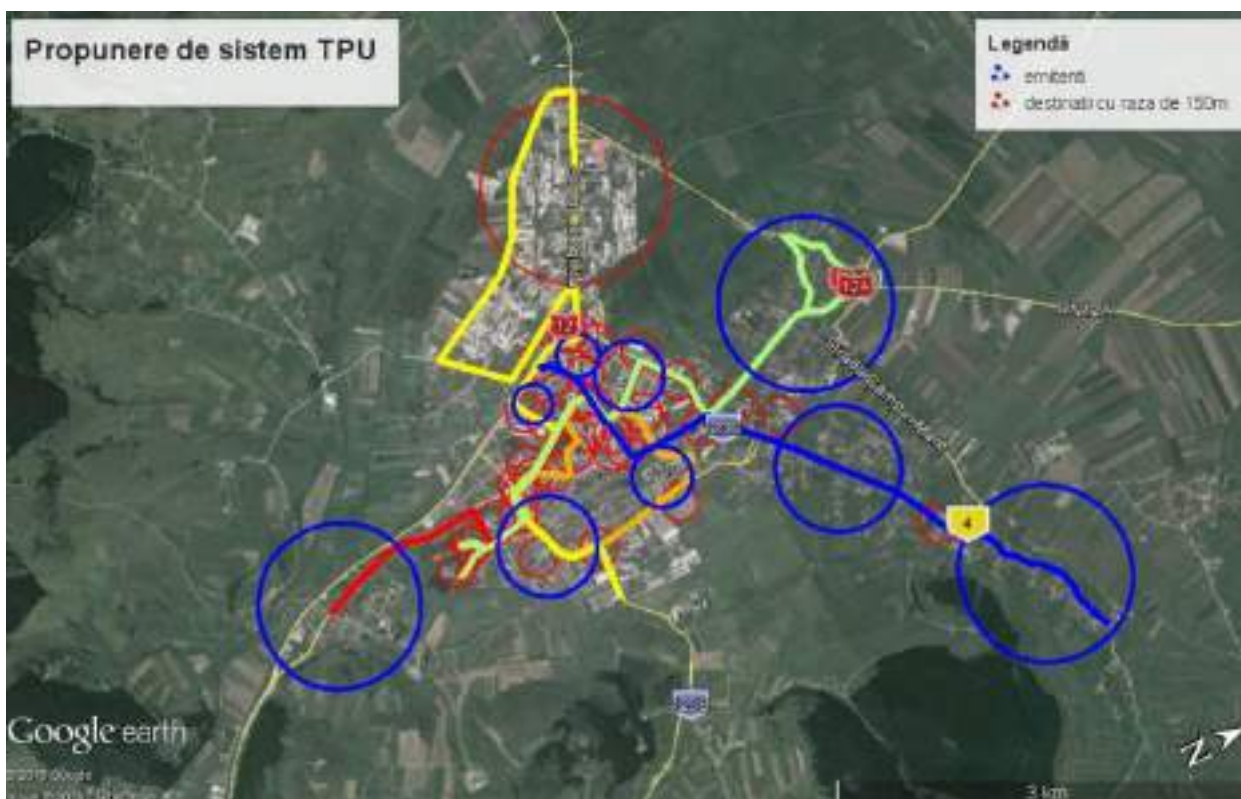
Singura modalitatea de a răspunde la nevoile de dezvoltare ale oamenilor este prin dezvoltarea condițiilor de infrastructură. În municipiu, atât în centru cât și în zonele periferice, se pot observa dezvoltări de infrastructură parțial finalizate. De asemenea, în multe zone, infrastructura este concepută a servi în principal autovehiculelor, neexistând spații destinate pietonilor. Pentru că unele intersecții sunt supradimensionate, lasă foarte puțin loc pentru modalitățile alternative de transport, care includ transportul pietonal și ciclist. Mai mult, liniile de autobuze nu reprezintă o alternativă competitivă față de deplasarea cu autoturismul.

#### - **Conectarea liniilor de autobuz, optimizarea traseelor**



Lipsa atractivității serviciului de transport public local este cauzată, în principiu, de calitatea slabă a serviciului, însemnând neconcordanța între linii sau frecvența de circulație. De aceea, în viitor trebuie să se ia în vedere corelarea transportului local cu cel regional și asigurarea transferului între cele două. Aceste puncte de transfer, la rândul lor, trebuie să fie amplasate astfel încât să se reducă distanța și timpul petrecut între aceste servicii.

Aceste aspecte au scopul de a armoniza serviciul de transportul public local și cel regional, așa cum se poate observa și în figura 6.1.1.



**Fig. 6.1.1.** Evidențierea zonelor cheie care necesită corelare a transportului public local și regional

Se propune o schemă bazată pe trasee diagonale pentru a identifica propunerile optime pentru organizarea transportului prin autobuze.

Aspectele pe care s-a bazat recomandarea privind traseele sunt:

- Zona economică din vest a fost conectată la zonele rezidențiale des populate, astfel una dintre linii ar circula spre cartierul Tudor, prin centrul orașului, cu continuare spre zona industrială est;
- Zonele rezidențiale externe (Jigodin, respectiv Toplița-Ciuc și Șumuleu-Ciuc au fost conectate prin linii diagonale: accesibilizând spitalul și licee. Astfel, liniile care utilizează același spațiu ca și capăt de linie, forțează existența orelor de pornire identice sau apropiate, fiind mult mai ușoară organizarea curselor.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 211 / 263

Deoarece condițiile rețelei de străzi favorizează utilizarea unor linii circulare, cum este și cea existentă, aceasta reprezintă o soluție recomandată. Iar dacă organizarea traficului permite să se pună în aplicare fără prea multe rute ocolitoare, se recomandă de asemenea să se asigure puncte de transfer între liniile locale și cele regionale, fie cu autobuzul, fie cu trenul. Obiectivul aceste poate fi îndeplinit prin intermediul înființării punctului multimodal la gara CF și/sau în zone limitrofe a municipiului.

Altă soluție ar putea fi reprezentată de introducerea sistemului telebus pentru capetele de linie din zonele externe ale orașului, pentru a reduce costurile de operare prin circularea până la capatul liniei numai prin solicitare.

### - **Conectarea zonelor izolate**

Lucrul esențial pentru dezvoltarea mobilității urbane din Miercurea Ciuc este păstrarea caracterului compact. De aceea, este necesar ca soluțiile de mobilitate să vizeze și zonele periferice sau izolate, iar modalitățile prin care s-ar putea realiza acest lucru sunt: creșterea accesibilității zonei industriale din partea vestică pentru traficul pietonal, ciclist și pentru transportul public local; pe lângă dezvoltarea judicioasă a drumurilor de ocolire cu trafic de marfă ne semnificativ trebuie dezvoltate relațiile intermodale de transport; conectarea centrului orașului și a cartierelor prin curse regulate și/sau telebus, și prin trasee pietonale și cicliste accesibile și sigure; dezvoltarea posibilităților de traversare pietonale și cu bicicletă în cazul străzii Brașovului; atenuarea circulației în străzile din interiorul cartierelor, care va facilita schimbarea modului de deplasare a celor care pleacă sau se întorc acasă (dacă există sentimentul siguranței, se va opta mai des pentru deplasarea pe jos sau cu bicicleta).

Datorită distanțelor mici de parcurs în municipiu, deplasarea pietonală și cu bicicleta este mai competitivă față de deplasarea cu mijloace de transport motorizate. Totodată, în centrul orașului sunt suprafețe mari, neaccesibile traficului auto, care facilitează deplasarea pietonală și cu bicicleta. De aceea, pentru a crește ponderea acestor moduri de transport, ele ar trebui avantajate față de deplasarea motorizată.

### - **Conectarea pistelor pentru bicicliști într-o rețea unitară, realizarea elementelor lipsă din rețea**

În Miercurea Ciuc există o tradiție privind utilizarea bicicletei în deplasările zilnice, astfel că indiferent de grupă de vârstă sau statut social, locuitorii utilizează în mod frecvent bicicleta. Cu toate acestea, rețeaua actuală este discontinuă, cu obstacole și în mai multe puncte nu asigură legătura directă dintre locul de origine și cel de destinație.

Deoarece rețeaua de bază reprezintă totalitatea străzilor din Miercurea Ciuc, asigurarea accesibilității pentru traficul de biciclete nu se va putea realiza în toate cazurile prin amenajarea unei piste separate, din cauza construcțiilor concentrate din anumite zone, cum este zona centrală. De aceea, o soluție eficientă poate fi atenuarea volumului și vitezei traficului auto, respectiv prin realocarea spațiilor de trafic. Amenajarea unei piste individuale va fi posibilă numai pe drumurile din zonele exterioare ale orașului, unde spațiul va permite acest lucru. În figura 6.1.2. este propus un sistem de acces cu biciclete în oraș.



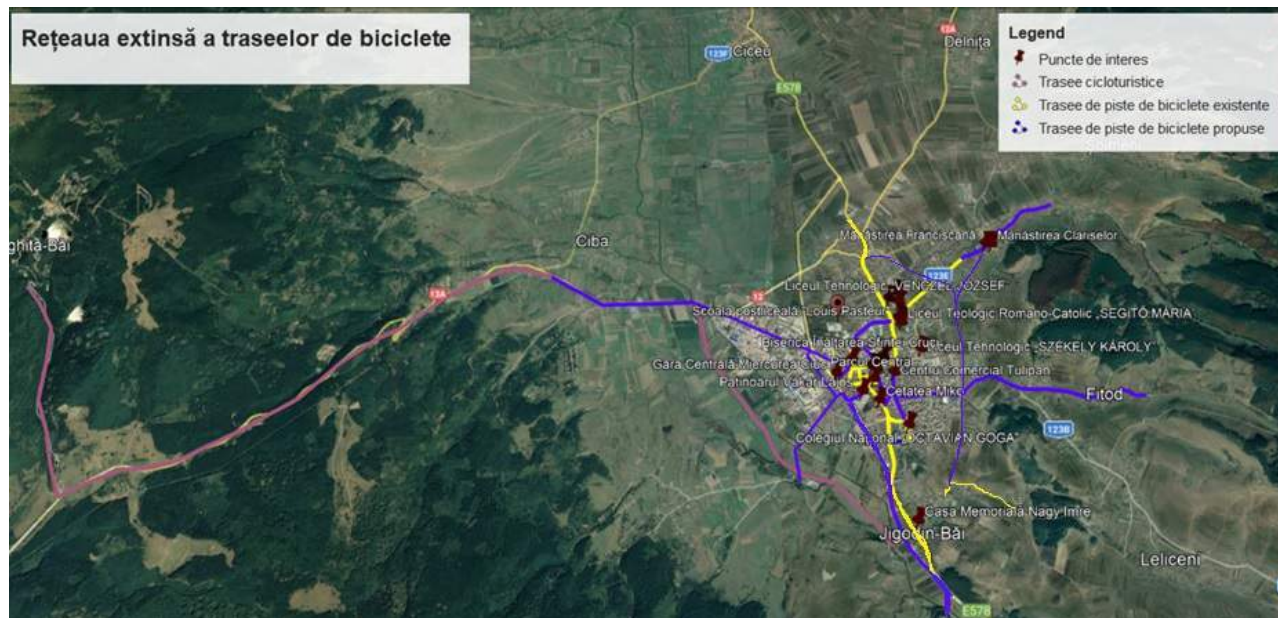


Fig. 6.1.2. Propunere de sistem acces cu biciclete

- **Trasee cicliste recreative și de importanță zonală**

Se recomandă dezvoltarea unui traseu turistic zonal Miercurea Ciuc (Harghita-Băi, Frumoasa) – Brașov. În prima fază trebuie demarcat traseul principal pe digul de lângă râul Olt, respectiv trasee recreative între Toplița, Șumuleu, cartierul Tudor, fost baraj Șuta și Jigodin, conectate la sistem de acces de baza. Dată fiind segregarea zonei râului, această zonă nu poate fi valorificată din punct de vedere turistic și recreațional, dezvoltarea traseului trebuie să devină un obiectiv pe termen lung. Se recomandă conectarea zona Jigodin (de la cartierul Natúr Lakópark) cu zona rezidențială Șumuleu. Până atunci, se recomandă amplasarea unui sistem de informare prin conectarea drumurilor agricole din zona orașului, cu informații despre atracțiile turistice din centrul orașului și din Șumuleu-Ciuc, cu site dedicat, broșuri, și cu design propriu.

- **Transportul și manipularea mărfurilor**

În cadrul orașului trebuie sprijinită răspândirea vehiculelor cu propulsie alternativă, a mașinilor electrice, astfel se poate reduce poluarea fonică și atmosferică. Se recomandă acordarea de facilități fiscale sau subvenții achizițiilor de mașini cu propulsie electrică. Trebuie introdus un sistem de acordare a finanțării/facilității, care trebuie să conțină și facilități pentru parcare.

Este necesară introducerea unor soluții noi, inovatoare. Trebuie încurajat transportul mărfurilor cu bicicleta, metodă tot mai răspândită, care se potrivește cu specificul orașului Miercurea Ciuc, având totodată rol de conștientizare și încurajare. Domeniile în care se poate introduce această soluție sunt: intervențiile tehnice ale gospodăriei comunale și ale primăriei, transportul utilajelor de grădinarit pentru întreținerea spațiilor verzi și colectarea și transportul deșeurilor.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 213 / 263

În zona pieței și a magazinelor din strada Petőfi este recomandată amenajarea unor parcări pentru biciclete, care vor oferi un acces mai comod în magazine, decât parcările destinate mașinilor. Această măsură va încuraja firmele (și locuitorii) să-și schimbe modul de transport al mărfurilor.

În plus, trebuie amenajate spații de manipulare a mărfii, respectiv trebuie optimizat numărul și gradul de exploatare ale acestora. Reducerea timpului pentru transportul de marfă în zona pieței și a magazinelor de pe strada Kossuth Lajos se poate realiza prin modificarea regulilor de parcare. Trebuie reglementate perioadele de alimentare cu marfă, preferabil pentru orele dimineții sau serii. Prin această măsură se va reduce ambuteiajul cauzat de mașinile transportatorilor și al cumpărătorilor.

### - **Continuitatea rețelei pietonale, amenajarea traseelor pietonale lipsă**

Pentru a asigura accesibilitatea traficului pietonal este necesar să se ia în considerare doi factori importanți: viteza și volumul traficului auto și deficiențele infrastructurii construite. Pentru atractivitatea zonei centrale au fost amenajate numeroase spații publice și trasee, care oferă condiții optime traficului pietonal. În același timp – în special pe străzile cu trafic intens – există o serie de puncte, unde este necesară dezvoltarea condițiilor traficului pietonal, și anume: în cazul străzii Brașovului este necesar să se modernizeze spațiul pietonal, să se construiască trotuare, să se coboare bordurile, să se înființeze pasaje pietonale; trebuie redus efectul izolator al străzilor cu trafic intens, al căii ferate și al pasajelor, trebuie îmbunătățită siguranța traficului pietonal, tot în cazul străzii Brașovului; pentru strada Kossuth Lajos este necesară creșterea suprafeței alocate traficului pietonal, lărgirea trotuarelor, amenajarea de peninsule pietonale, reducerea numărului și lățimii locurilor de parcare, etc.

Paralel cu dezvoltarea modurilor de trafic sustenabile, trebuie raționalizată capacitatea de parcare a autoturismelor, iar pentru asigurarea priorității traficului pietonal și eliminarea timpului de așteptare inutilă, nu se recomandă construcția de intersecții semaforizate sau cu sens giratoriu în zonele din centrul orașului. Mai mult, scările reprezintă obstacole mari pentru cei cu deficiențe motrice. Se recomandă asigurarea accesibilității prin rampe sau lifturi în pasajul subteran de la calea ferată (vezi propunerea aferentă), respectiv trebuie amenajate șine glisante (pentru biciclete, valize pe roțile).

Pe lângă eliminarea obstacolelor fizice, pentru asigurarea deplină a egalității de șanse, trebuie asigurată și accesibilitatea informațiilor, prin intermediul sistemelor de informare (informare sonoră), suprafețe online, table informative accesibile, semne speciale (semne tactile). În figura 6.1.3 este prezentată o propunere de sistem pietonal.





Fig. 6.1.3. Propunere de sistem pietonal

- ***Calmarea traficului***

În cazul atenuării și calmării traficului este extrem de important ca amenajarea fizică să fie însăși explicită, și să încurajeze un comportament și o viteză dorită. Se recomandă clasificarea străzilor din Miercurea Ciuc pe trasee principale și zone rezidențiale cu viteză redusă. Această reclasificare va deveni baza înființării zonelor cu viteză redusă, care poate fi completată cu noi limitări de viteză și interzicerea traficului de tranzit.

- ***Integrarea sistemului, intermodalitate (transfer și schimbarea modului de deplasare)***

Evident, participanții la trafic utilizează mai multe moduri de transport, niciunul nefiind exclusiv pieton, ciclist sau automobilist. Scopul este ca fiecare să aleagă tipul de deplasare cel mai convenabil și să poată să le combine în mod preferențial. Iar pentru cei din localitățile învecinate și cei din zonele exterioare ale orașului, care folosesc autoturismul, trebuie asigurate puncte modale care asigură continuarea deplasării în mod confortabil și rapid, și care asigură alternative optime. În acest sens, se recomandă ca în afara zonelor des accesate să fie implementate măsuri, care să încurajeze schimbarea modului de deplasare, înlocuind astfel deplasarea cu autoturismul în centrul orașului (dezvoltările pot fi realizate în străzile adiacente sau în parcurile din apropierea marilor magazine). Scopul dezvoltării este ca centrul orașului să fie accesibili ușor pentru fiecare prin deplasare combinată. Pentru realizarea acestuia, este necesar ca parcare în jurul centrului și în cele mai îndepărtate zone să fie reglementată prin zone diferențiate și prin soluții care încurajează schimbarea modului de deplasare, direct accesibile din parcuri (puncte de parcare/colectare a bicicletelor comunitare, noi stații de autobuz, etc.).

- ***Îmbunătățirea relațiilor de transport de la gara feroviară***



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 215 / 263

În Miercurea Ciuc există condiții optime pentru dezvoltarea relațiilor intermodale autobuz-tren, pietonal-tren, ciclist-tren, fiind necesare următoarele intervenții: conexiunea pietonală dintre gară și terminalele transportului public local și interurban trebuie transformată într-o conexiune atractivă, prin asigurarea spațiului pietonal mai mare și de calitate, respectiv prin reducerea distanțelor de deplasare, prin asigurarea accesibilității și a pasajelor pietonale corespunzătoare (linii directe, traversări scurte); creșterea atractivității centrului intermodal compus din gară-terminale de autobuz prin încurajarea amenajării unor puncte de desfacere comercială; în vederea susținerii traficului combinat, ar fi optimă asigurarea achiziționării biletelor de tren, transport local și interurban dintr-o singură locație; amenajarea în gară, sau la punct multimodal al unei parcări păzite pentru biciclete (B+R, bike&ride).

Deplasarea combinată cu bicicleta-transportul public este competitivă și în cazul distanțelor mai mari, astfel poate genera călători pentru transportul public local. Față de timpul necesar deplasării pietonale la o stație de autobuz, cu bicicleta se pot acoperi distanțe de 3-4 ori mai mari, astfel crește teritoriul de unde pot veni călătorii. Pentru conectarea traficului pe bicicletă cu transportul public, în punctele de transfer (stații mai importante, respectiv gara și terminalele de autobuz) este necesară amenajarea unor parcări B+R, care asigură o parcare sigură și pe un termen mai lung, este păzită și asigură protecție și în condiții meteorologice nefavorabile.

Se recomandă îmbunătățirea condițiilor de parcare auto din imediata apropiere a gării. Înlocuirea deplasării cu autoturismul poate fi înlocuită prin combinarea cu transportul local. În acest caz, deplasarea cu autoturismul se va face doar pe distanța neacoperită de transportul local. Pentru a facilita combinarea celor două moduri de deplasare, ar trebui amenajată parcări de tip P+R pe teritoriul aferent gării (pe teritoriile lăsate în paragină, în prima fază cu o parcare cu o capacitate de 20-50 de locuri), care în primul rând va veni în ajutorul celor care călătoresc cu trenul sau cu autobuzele interurbane. Se recomandă un sistem de tarifare avantajoasă, iar pentru utilizatorii transportului public local chiar gratuită.

### - **Relațiile transportului public periurban**

În punctele de transfer dintre transportul feroviar și cursele de autobuz (terminalul local și interurban, respectiv gara) este necesară reducerea distanțelor de deplasare pietonală și eventualele diferențe de nivel. În fața gării, pe strada Brașovului, trebuie asigurată conectarea celor două puncte prin traversarea accesibilă și sigură. Prin asigurarea accesibilității, cu o informare completă, transportul public local și interurban trebuie transformată într-un mod de deplasare simplu, atractiv și integrat. Instrumentul de bază în acest sens sunt suprafețele de informare online și offline, care prezintă orele de pornire armonizate. Armonizarea curselor locale și interurbane trebuie să figureze în planurile realizate de consiliul județean. Reprezentarea acestui deziderat este interesul de bază al călătorilor din Miercurea Ciuc.

### - **Logistica transportului de mărfuri**

Scopul urmărit este ca traficul de vehicule de mare tonaj să fie redus la minim, iar prin evitarea zonei centrale de drumurile naționale ale orașului, aceasta este un obiectiv real. Magazinele din centrul orașului și piață sunt alimentate cu marfă în general cu vehicule de 7, 5 tone, ceea ce trebuie reglementat și înlocuit cu furgonete, respectiv cu biciclete de marfă. Cartea albă a Uniunii Europene



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 216 / 263

stabilește ca obiectiv pentru 2030 realizarea logisticii urbane fără emisii CO<sub>2</sub>. Pentru reducerea poluării mediului urban, trebuie susținută utilizarea vehiculelor cu propulsie alternativă. Deplasarea cu bicicleta este în val la nivel mondial, atingând și zona transportului de marfă. Utilizarea bicicletelor de marfă reprezintă o soluție optimă, neavând efecte negative asupra mediului, și asigură deservirea unor zone greu accesibile sau inaccesibile cu autoutilitare. Pentru alimentarea cu marfă și transport de colete în zonele cu trafic calmat este eficientă utilizarea bicicletelor electrice de marfă – în prima fază de către personalul specializat din cadrul primăriei.

### - **Servicii noi**

Având acces la o informare în timp real, accesibilă și unitară, fiecare va alege modul cel mai optim, sau combinația cea mai optimă pentru deplasare la o anumită destinație. Într-un oraș sustenabil și inteligent, informațiile și modulele de planificare ale călătoriei sunt unitare, ușor de utilizat, au încorporate soluții inovative și sunt accesibile. Soluțiile inovative pot veni în ajutorul celor vulnerabili din trafic (cei care se deplasează pietonal și pe bicicletă), și a celor cu handicap fizic sau de alt tip (accesibilitatea sistemului de informare, calmarea traficului, telebus, aplicații dedicate persoanelor vulnerabile).

### - **Modernizarea și unificarea sistemului de informare a călătorilor**

Evoluția sistemului de comunicații din zilele noastre oferă o mulțime de noi soluții inovatoare, care pot fi folosite pentru sprijinul și pentru raționalizarea deplasărilor zilnice. Prin informații reale, actualizate, călătorii vor putea planifica și cea mai optimă metodă de deplasare, pot alege modalitate (sau modalitățile) de transport, după propriile preferințe. Sistemul care răspunde la nevoile călătorilor la standarde înalte este un sistem pe o platformă integrată, care oferă informații actualizate despre fiecare mod de deplasare, asigură planificarea personalizată a călătoriei prin combinarea modurilor de deplasare.

Se recomandă înființarea unei platforme online, care să asigure acces la informații actualizate despre condițiile de trafic din Miercurea Ciuc (trafic, condiții de drum etc.), atât prin informații prelucrate și vizualizate, cât și prin datele brute.

### - **Soluții inteligente de dirijare a traficului**

Și la nivelul operatorilor trebuie aplicate soluțiile moderne. Prin sistemele moderne de informare a traficului și a călătorilor se poate urmări evoluția traficului, iar în caz de necesitate, se poate interveni.

Se recomandă dezvoltarea actualului sistem, dezvoltarea unui sistem de dirijare a traficului și de informare, care prin soluțiile inovative aplicate va asigura circulația exactă și predictibilă a vehiculelor, odată cu informarea publicului călător.

Instrumentele recomandate sunt: sistem modern de dirijare a traficului, care poate urmări în același timp toate modurile de deplasare (de exemplu sistemul radioului CB), sisteme aplicabile în funcție de trafic, prioritizarea transportului public, managementul inteligent al parcurii, table de informare cu pictograme schimbabile, și pentru informarea participanților la trafic, promovarea activă a noilor soluții, atât online cât și offline.

### - **Sistemul biletelor și tarifelor**



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 217 / 263

Un instrument important în creșterea atractivității și asigurarea accesibilității este sistemul de tarifare al serviciilor. Costurile suportate de călători trebuie stabilite în așa fel, încât acestea să fie echitabile, accesibile, pe lângă care utilizarea serviciului să fie atractivă. Sistemul tarifar comun între transportul public local și cel interurban, asigură transferul între cele servicii.

În Miercurea Ciuc trebuie asigurată un sistem de emiterea biletelor în mod electronic sau pe bază de hârtie, care minimizează costurile legate de bilete și abonamente, respectiv prețul acestora. Pentru navetiști trebuie asigurat un abonament valabil concomitent pe transportul public local și cel regional, un sistem în care se va putea include și serviciul cu bicicleta publică. Sistemul de tarifare al transportului public trebuie determinat împreună cu tarifele de parcare, tarifele de utilizarea a parcarilor P+R, pentru ca tarifele să încurajeze alegerea modurilor de deplasare durabile, și nu să îngrădească acest lucru. În Miercurea Ciuc ar fi recomandat alegerea unui sistem tarifar în care prețul unui bilet nu este mai mare cu tariful de parcare pentru o oră.

### - **Telebus**

În anumite părți ale orașului, sau în anumite perioade, nu pot fi asigurate serviciile de transport în mod rentabil. (de exemplu în zonele rar populate, sau perioade inactive). În aceste situații trebuie aplicate soluții de transport public care vor deservi nevoile apărute în mod economic, fără curse goale. Acest serviciu va fi o alternativă la deplasare motorizată individuală, și poate fi combinată cu deservirea unor nevoi speciale, de exemplu în cazul persoanelor cu handicap, în condițiile în care accesibilitatea vehiculelor nu este asigurată.

### - **Bicicleta publică/comunitară**

În Miercurea Ciuc nu există un sistem de transport public pe bicicletă. Serviciile tradiționale de transport public (tren, autobuz) din Miercurea Ciuc pot fi completate eficient printr-un serviciu de biciclete publice în zonele centrale ale orașului. Prin combinarea acestuia cu trenul sau cu autobuzul, se vor forma lanțuri de deplasare mixte, care vor începe cu bicicleta publică (în cazul părăsirii orașului) sau se vor termina cu aceasta (în cazul deplasărilor din zonele exterioare sau în cazul celor care vin din afara localității și se îndreaptă spre zonele centrale ale orașului), oferind o alternativă competitivă față de deplasarea cu mașina. Bicicleta publică va fi un mod de deplasare ideală în cazul deplasărilor scurte și medii, și pot fi integrate în mod organic în transportul public. Poate veni în ajutorul celor care merg la muncă sau la școală, ori poate contribui la soluționarea lipsei locurilor de parcare și a ambuteiajelor din zonele intens circulate și a intersecțiilor principale.

În unele zone ale orașului – cu precădere în centru și în cartierele și zonele învecinate acestora - se poate exploata eficient un sistem care este în concordanță cu necesitățile orașului. Este necesară analiza fezabilității sistemului și realizarea modelului de exploatare optimă. Punctele optime propuse sunt: Universitatea, zona licee, gara CF – punct multimodal, cetate Mikó, cartier Tudor, sau la piața agroalimentară nouă și existentă, și la autogara, după caz.

### - **Taxi**

Se urmărește obiectivul prin care calitatea serviciilor oferite de companiile private de taxi să crească, să fie predictibilă, uniformă, ușor accesibilă. În acest scop, este necesară uniformizarea



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMM CZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 218 / 263

reglementărilor locale și centrale, luând în calcul că alternativele comunitare (gen Uber și etc.) se răspândesc în mod rapid, ceea ce duce la competitivitatea prețurilor și creșterea calității serviciilor. Pentru un confort și calitate uniformă a serviciilor oferite prin diverse vehicule, trebuie reglementată condițiile privind starea tehnică și estetică a vehiculelor, dotarea obligatorie, respectiv asigurarea modalităților de plată cu cardul și prin servicii de telefonie mobilă.

### - **Conștientizarea și promovarea**

Obiceiurile de deplasare sunt adânc înrădăcinate în rutina lor de zi cu zi, acestea pot fi formate numai prin sensibilizare și promovare activă. Scopul urmărit este reducerea și eliminarea temerilor și concepțiilor greșite despre modurile de transport durabile. Alternativele trebuie prezentate în mod pozitiv, accesibil și atractiv prin campanii de promovare active. Siguranța rutieră este doar o parte a educației privind alegerea conștientă a modului de deplasare, din această cauză sarcinile privind educarea și conștientizarea nu pot fi confundate cu activitățile de promovare.

Se recomandă pregătirea unui plan strategic al activităților de comunicare. Principalul obiectiv al acestuia ar fi ca orașul să comunice fiecare acțiune, fiecare măsură care este legată de dezvoltarea mobilității în Miercurea Ciuc. În strategia de comunicare trebuie incluse: studii regulate de sondare a opiniei publice și de satisfacție; pregătirea planului complex de promovare a mobilității; angajamentul principalilor actori, angajații și factorii de decizie a administrației publice locale.

Prin instrumentele adecvate de comunicare și sensibilizare se poate îmbunătăți în mod eficient deservirea zonelor exterioare ale orașului, astfel: creșterea gradului de conștientizare, construirea comunității (cluburi, cercuri tematice etc.); crearea planurilor de transport (Travel Plan) la locul de muncă (în prima fază la municipalitate); dezvoltarea traseelor școlare (trasee pietonale, "trenuri de biciclete", telebus).

### - **Relații cu publicul**

Pentru popularizarea mobilității durabile se recomandă asigurarea serviciului de relații cu publicul, sau completarea serviciilor centrelor de informare turistică deja existente cu următoarele activități: propuneri personalizate din partea unui operator calificat; serviciu de informare directă sau prin telefon și email; serviciu de calitate înaltă - ore de funcționare prelungite, birouri ușor accesibile (de exemplu în gară sau în centrul orașului); personal multilingv (pentru servirea turiștilor).

### - **Flota sustenabilă de vehicule aflate în proprietatea orașului**

Este necesară dezvoltarea sustenabilă a flotelor de vehicule aflate în proprietatea instituțiilor publice subordonate municipalității. În prima fază trebuie determinată care sunt activitățile care într-adevăr necesită deplasarea cu mașina, și trebuie luată în considerare dacă în cazul acestor deplasări autoturismul poate fi înlocuit cu alte moduri de transport, în special cu bicicleta. În cazul reînnoirii parcului auto se recomandă achiziționarea de vehicule cu propulsie alternativă, electrică, sau în cazul distanțelor mari propulsie hibridă. În cazul distanțelor mici, în interiorul orașului cea mai competitivă soluție este bicicleta. Prin achiziționarea unei flote de biciclete electrice, angajații municipalității pot efectua deplasări mai lungi sau urcări pe pantă fără un efort deosebit.

### - **Vehicule**



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 219 / 263

Pe lângă asigurarea accesibilității, este necesară și utilizarea tehnologiilor ecologice, în vederea reducerii zgomotului și poluării aerului atmosferic. Aspectele privind protecția mediului trebuie aplicate și în cazul vehiculelor din transportul de marfă.

### - ***Vehicule de transport public cu propulsie alternativă***

Cartea albă al Uniunii Europene prevede reducerea drastică a emisiilor de gaze cu efect de seră (până în anul 2030 trebuie atinsă o reducere 20% raportată la nivelul din 2008). Pentru respectarea directivelor trebuie sprijinită introducerea de noi tehnologii și utilizarea lor. În cazul vehiculelor trebuie urmărită o mai bună eficiență energetică, durabilă și utilizarea energiei din sursele regenerabile. Reducerea impactului asupra mediului se poate atinge prin înlocuirea parcului auto existent cu autobuze cu emisii zero, în funcție de posibilități.

### - ***Vehicule de transport public confortabile și atractive***

Reînnoirea flotei din Miercurea Ciuc trebuie să se realizeze prin luare în considerare a gradului de confort și a accesibilității oferite. Se pot achiziționa vehicule noi sau folosite, cu condiția ca acestea să îndeplinească cerințele impuse vehiculelor (accesibilitate, clasificare de mediu, etc.). În cazul vehiculelor existente, și care vor fi exploatate în continuare, trebuie asigurată revizia și întreținerea tehnică regulată. În cazul vehiculelor cu stare tehnică corespunzătoare se poate crește timpul de exploatare, se pot reduce timpii de staționare datorate defectelor, se poate îmbunătăți nivelul de servicii și pot fi economisite costurile de operare. Pe lângă reînnoirea parcului de autovehicule, trebuie asigurată existența unei baze de întreținere și de parcare adecvate și se recomandă introducerea sistemului de management al calității. În exploatarea și depozitarea vehiculelor trebuie aplicate soluții ecologice.

### - ***Asigurarea accesibilității***

Diferitele tipuri de vehicule utilizate în transportul public local fac parte din sistemul de transport accesibil. Pe lângă accesibilitatea rețelei de străzi, a obiectelor și a clădirilor, pentru asigurarea egalității de șanse trebuie asigurată și accesibilitatea vehiculelor. Prin aceste intervenții, se va asigura accesul persoanelor în vârstă, al celor cu cărucioare pentru copii, respectiv al persoanelor cu handicap. Pe lângă asigurarea accesibilității fizice, trebuie asigurat și accesul necondiționat la informații, prin dotarea vehiculelor cu sisteme de informare sonoră. În cazul reînnoirii parcului auto, se recomandă ca podeaua joasă și asigurarea accesibilității trebuie să fie criteriile de bază. Obiectivul pe termen lung ca parcul de vehicule să fie alcătuit integral din autobuze cu podea joasă.

### - ***Servicii atractive în vehicule, stații de autobuz inteligente***

Pentru vehiculele din transportul public, precum și pentru stații de autobuz inteligente, pentru o informarea mai bună a călătorilor și creșterea accesibilității serviciilor se recomandă aplicarea următoarelor măsuri: cumpărarea necondiționată a biletelor în vehicule, Wifi, informații călători – sonore și vizuale, informații dinamice, cu afișarea punctelor de transfer, accesibilitatea sistemelor de informare.

### - ***Sprijinirea tehnologiilor ecologice (mașini electrice, biciclete electrice)***





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 220 / 263

Relația dintre calitatea vieții urbane și traficul motorizat este una evidentă. În Miercurea Ciuc trebuie reînnoită și circulația individuală, nu doar parcul de vehicule din transportul public. Pe termen scurt se poate opta pentru bicicletele electrice, iar pe termen lung se poate vorbi și de mașini electrice. Pentru încurajarea achiziționării vehiculelor electrice, respectiv pentru exploatarea/întreținerea lor sunt recomandate următoarele instrumente: facilități fiscale: reducerea impozitelor și a tarifelor de parcare; subvenții (populație și programe pentru populație și forța de muncă ocupată); campanii de conștientizare (popularizarea deplasării la muncă și la școală cu vehicule electrice); taxi: reglementări de mediu mai stricte, subvenții/facilități pentru achiziționarea de vehicule electrice; reducerea taxelor în cazul mașinilor fără emisii sau cu emisie redusă (vehicule electrice, hibride sau pe gaz – din taxele de autorizare, taxele de utilizare a stațiilor de taxi etc. – în Budapesta se acordă o reducere de 20%).

Mașinile electrice – al căror prețuri sunt tot mai accesibile – și hibride nu vor facilita reducerea ambuteiajelor, dar poluează mult mai puțin. Amenajarea stațiilor de alimentare pentru vehiculele electrice poate fi susținută de municipalitate prin desemnarea prealabilă a locațiilor de alimentare, în același timp se recomandă ca stațiile de alimentare ale vehiculelor din transportul public local să fie accesibile și populației.

### 6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Proiecte operaționale identificate sunt în special extinderea rețelei de transport public de călători, realizarea legăturii localitățile din zona urbană funcțională cu municipiul, acest obiectiv trebuie să fie obiectul unei planificări ulterioare prin înființarea punctului multimodal în zonele limitrofe a municipiului integrând astfel transport public urban, curse regulate zonale, taxi și biciclete, pentru creșterea de transport cu cererea existentă și prognozată la nivelul municipiului și a ariei de influență. Achiziția de vehicule noi și ecologice, implementarea de politici de management, măsuri de informare a călătorilor, toate urmând să conducă la creșterea atractivității transportului public și a numărului de călători. Proiectele incluse în direcțiile de acțiune operaționale sunt prezentate în tabelul 6.2.1.

**Tabelul 6.2.1. Proiecte prioritare conform POR 2021-27**

Nr. Crt	Denumire proiect/măsură	Valoarea totală a investiției (Euro)
1	Dezvoltare infrastructura de mobilitate nemotorizata și creșterea siguranței în zona caii ferate	5,000,000
2	Dezvoltarea serviciului transport public ecologic în zona metropolitană a municipiului Miercurea-Ciuc	6,000,000
3	Dezvoltarea infrastructurii de trafic în zona Nord, Ciceu: parcări ("park & ride")	5,000,000
4	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Fitod: parcări ("park & ride")	3,000,000
5	Dezvoltarea infrastructurii de trafic Sanraieni: parcări ("park & ride")	3,000,000
6	Conectarea localităților învecinate municipiului Miercurea-Ciuc și a localităților din zona metropolitană cu piste de biciclete	15,000,000



### **6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale**

Pentru ca obiectivele politicilor urbane și de mobilitate să fie aplicate accentuat și în cooperare, este necesar ca funcționarea hinterlandului insitucional și organizațional să fie eficientă și coordonată. Hinterlandul organizațional trebuie să fie accesibil, cu o funcționare transparentă, cooperativă și inovativă. Pentru realizarea relațiilor dintre mobilitatea locală și regională este necesară funcționarea eficientă a unei structuri instituționale comune, pentru introducerea sistemului de tarificare, informare uniformă și a orarului armonizat. Un sistem de finanțare predictibil și o echipă profesională reprezintă bazele unui sistem funcțional.

Orice modificare a regimului de trafic existent sau a intervențiilor aferente se va face numai în urma unui studiu de trafic și a unei modelări a traficului și a unei evaluări a impactului acestora pentru secțiunea de drum în cauză.

Trebuie analizată metoda prin care municipiul Miercurea Ciuc va putea înființa o organizație locală având rolul de manager de mobilitate (poate fi un departament sau o regie autonomă/societate comercială aflată în proprietatea municipalității), care va putea gestiona în mod complex serviciile strategice de transport ale municipiului. Dezvoltarea standardelor de servicii (respectarea orarului, disponibilitatea vehiculelor, curățenia stațiilor etc.) va intra în sarcina acestei firme, dar avizarea lor va ține de factorii politici de decizie.

#### **Finanțarea autobuzelor locale**

Sistemul instituțional unitar și finanțarea reprezintă bazele intervențiilor prezentate. Este necesară armonizarea orarelor, uniformizarea sistemului de tarificare și a sistemelor de informare. În prezent transportul public local este asigurat de un operator aflat în proprietatea municipalității. În condițiile actuale se recomandă păstrarea acestui model, odată cu modernizarea intensivă a parcului de autovehicule prin subvenții. Cu autovehicule moderne și cu o nouă rețea de transport se poate crește eficiența costurilor, se poate asigura finanțarea stabilă, predictibilă și sustenabilă al exploatării.

#### **Stimulare financiară și administrative**

Răspândirea modurilor de deplasare durabilă este susținută de hinterlandul instituțional eficient printr-o birocrație redusă și prin stimulente de ordin material. Stimulentele administrative și materiale recomandate:

- Beneficii materiale celor care folosesc bicicleta pentru deplasarea la locul de muncă
- Facilități fiscale pentru mașini electrice/hibride
- Managementul parcării: tarife majorate în mod treptat, dar diferențiat
- Diferențierea zonelor de parcare, reinvestirea veniturilor, schimbarea treptată a amenajării locațiilor de parcare
- Ghișeu unic pentru amenajarea parcarilor pentru biciclete
- Colectarea și prelucrarea datelor (open data)





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 222 / 263

- Restricții de acces, sistem zonal
- Întocmirea ghidurilor de planificare (în anexa sunt prezentate exemple)
- Pregătiri profesionale ale angajaților și specialiștilor în transport din cadrul primăriei
- Realizarea auditului regulat al mobilității durabile
- Desemnarea unui referent pentru traficul pietonal și ciclist

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

#### 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană

Zonele periurbane sunt cuprinse în zonele prioritare nr. 5 și 6. Chiar dacă PMUD a fost elaborat pentru Municipiul Miercurea Ciuc, produce efecte și la nivel metropolitan. Direcțiile de acțiune care se doresc a fi implementate se referă în principiu la dezvoltarea rețelei de biciclete, accesibilizarea unor zone și îmbunătățirea transportului public regional. Mai exact, aspectele de atins includ:

- Înființarea unui operator de transport public în comun la nivel metropolitan;
- Accesibilizarea centrelor școlare din municipiu și din zona metropolitană prin introducerea autobuzelor școlare;
- Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete de-a lungul căii ferate;
- Accesibilizarea localităților din zona metropolitană prin drum asfaltat și infrastructură pentru biciclete;
- Asigurarea transportului public în comun la nivel regional;
- Accesibilizarea stațiilor CFR din zona metropolitană prin drum asfaltat și infrastructură pentru biciclete;
- Management de trafic digitalizat la nivel metropolitan (e-ticketing, e-parcare, monitorizare trafic).

#### 6.4.2. La scara localităților de referință

Localitatea de referință este Municipiul Miercurea Ciuc. Măsurile aplicabile pe direcțiile de acțiune au fost stabilite în domeniile mobilității, în sensul implementării de politici îmbunătățite în domeniile gestionării și accesibilizării transportului public, managementul traficului și reorganizarea circulației, transportului nemotorizat, restricționării parcarilor funcție de nivelele de trafic. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport public pentru toate categoriile de persoane.

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

În cazul intervenției propuse în zonele cheie au fost realizate propuneri de planificare. Propunerile de planificare pentru secțiunile transversale pentru unele secțiuni de drum și spații publice sunt prezentate



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 223 / 263

În anexa. Planurile nu prezintă propuneri de amenajare concrete, ci indică necesarul de spațiu al funcțiilor principale.

### 1. Reînnoirea centrului urban

În centrul orașului sunt concentrate amplasamentele care zilnic generează un important trafic, serviciile accesate în mod regulat, servicii de sănătate, instituții de învățământ, respectiv o parte importantă a activității recreaționale. Obiectul urmărit este ca în spațiile centrale ale orașului să fie avantajate modurile de deplasare nemotorizate, active (cel pietonal și ciclist), completat cu transportul public și cu raționalizarea utilizării autoturismelor.

În spațiile centrale trebuie redus traficul individual motorizat, prin restricționarea accesului și reducerea capacității de parcare. Spațiul public disponibil este limitat, din acest motiv, în funcție de posibilități, este recomandat ca riveranii să nu folosească spațiile publice pentru parcare autoturismelor și să folosească în principal parcări particulare. Construirea de parcări sub și supraterane, luând în calcul numărul de autovehicule deținute, respectiv costurile necesare realizării investiției, nu este recomandată.

### 2. Strada Kossuth Lajos, zona porții

Nodul rutier strada Kossuth Lajos – Strada Harghita – Strada Inimii – strada Vörösmarty este zona de poartă a centrului. Dat fiind faptul că municipalitatea dorește reconstrucția pieței bisericești, urmărind modelul vechi al zidului bisericii, planificarea realizată este una aproximativă, și poate fi înțeleasă numai ca o ilustrare. Desenul din figura 6.4.1. arată în principal disproporționalitatea dintre necesitatea de spațiu prin diverse moduri de deplasare și spațiul disponibil pentru traficul auto. În cazul re-proiectării nodului rutier se recomandă următoarele:

- Reducerea suprafeței nodului rutier (eventual un mini sens giratoriu) este recomandat din punct de vedere al traficului din direcția străzii Kossuth, având un efect de limitare a vitezei.
- În cazul unui sens giratoriu de mică dimensiune sau al unei alte amenajări, traseele pietonale practic pot fi asigurate pe direcția actuală.
- Se recomandă treceri de pietoni noi și eliberarea tronsonului str. Inimii pentru traficul nemotorizat (pietonal)



**Fig. 6.4.1.** Nodul rutier strada Kossuth Lajos – Strada Harghita – Strada Inimii – strada Vörösmarty

### **3. Bulevardul Timișoarei – secțiunea internă**

Un alt element al dezvoltării zonei centrale este secțiunea internă al bulevardului Timișoarei. Aleea amenajată în centrul bulevardului reprezintă o opțiune în plus, de luat în calcul, în intersecția dintre strada Kossuth Lajos – bulevardul Timișoarei se recomandă amenajarea unui sens giratoriu de mici dimensiuni, sau amenajarea unor treceri pietonale integrate (ridicate la nivelul trotuarului). Trecerea de pietoni va funcționa în mod optim, doar dacă se va reduce semnificativ volumul traficului de pe strada Kossuth Lajos. Datorită temperării traficului în strada Harghita și Kossuth Lajos, se poate prevedea reducerea traficului spre bulevardul Timișoarei.

Bulevardul Timișoarei – secțiunea externă Modelul realizat pentru această secțiune de drum este un exemplu pentru realizarea unor străzi cu lățimi egale. Exemplifică propunerea generală pentru evitarea parcării înclinată (în cazul străzilor principale în orice situație), respectiv exemplifică amenajarea ideală și dorită. Desigur, înaintea reamenajării trebuie soluționate sarcinile ocazionale care vor apărea (de exemplu informarea locuitorilor privind reorganizarea parcării). Elementele și caracteristicile intervenției:

- Corecții minime
- Benzi pentru traficul cu biciclete
- Peninsule pietonale pe colțuri (pentru reducerea distanței necesare traversării pietonale)

### **4. Dezvoltare urbană**

S-au identificat 2 intervenții necesare pentru dezvoltarea urbană:

- înființarea pieței Szent Kereszt (Sfânta Cruce) prin interzicerea traficului motorizat pe tronsonului str. Inimii aflat pe terenurile în domeniul bisericii catolice și crearea spațiilor pietonale, mobilier urban, investiții peisagistice.



## **5. Dezvoltarea traficului în cartiere**

În cartierele din Miercurea Ciuc au fost demolate garajele în cursul anilor 2018-19. Aspectul terenurilor neamenajate după demolări nu este unul atractiv. Imaginea străzilor este determinată de cabinele de instalații de pe pereții posteriori ale clădirilor, conducte, și mașini parcate în toate spațiile libere. Pe lângă acestea, pe aceste spații publice se află și traseele pietonale care asigură accesul în clădiri. În cazul acestor străzi recomandăm următoarele intervenții – în ordinea importanței și a execuției:

- Traseele principale pietonale trebuie eliberate: Traseul urmat de pietoni să nu fie ocupat de mașini parcate, ocoluri și întreruperi.

- Introducerea controlului traficului adecvat pentru circulația mixtă (vehicul și pietonal) prin amenajarea spațiilor de refugiu, și aplicarea pragurilor de calmare a traficului în zonele unde traseele pietonale și de auto se intersectează.

- Creșterea agreabilității spațiilor publice prin plantarea de plante sau copaci

- Asigurarea, modernizarea iluminatului public.

- Reabilitarea străzilor: demarcarea locurilor de parcare și a suprafețelor de circulație, organizarea traficului auto și pietonal pe suprafețe comune, conform zonelor rezidențiale. Pentru dezvoltarea serviciilor de transport din cartiere, se recomandă și următoarele:

- Soluționarea problemelor legate de depozitarea cărucioarelor pentru copii și a bicicletelor prin amenajarea unor spații în parterul clădirilor sau prin amplasarea unor clădiri de serviciu cu încălțătoare în apropierea scării.

- Pentru îmbunătățirea condițiilor de parcare a bicicletelor se recomandă stabilirea numărului minim de parcări de biciclete în regulamentul local de construcții, ca și categorie separată de clădire

- În vederea încurajării amenajării cricurilor/suporturilor pentru biciclete, se recomandă ca municipalitatea să pună la dispoziție și să asigure difuzarea ghidului privind parcare a bicicletelor din anexa prezentului document.

- Amenajarea de piste dirt și de parcuri de siguranță rutieră accesibile și utilizabile în mod individual și de către copiii în spațiile dintre clădiri.

## **6. Creșterea atractivității zonei economice Vest**

Creșterea atractivității zonei economice din partea vestică a orașului este una din instrumentele prin care se va putea îmbunătăți traficul din zonă. În acest sens este recomandată amenajarea de treceri de pietoni și depozite pentru biciclete în întreaga zonă. Un alt element al dezvoltării o constituie accesibilitatea zonei industriale, prin regândirea traseelor autobuzelor locale, și realizarea unor investiții pentru asigurarea accesibilității prin deplasarea pietonală și ciclistă.

Planul realizat pentru asigurarea accesibilității zonei industriale prevede pasaje subterane sau supraterane care să intersecteze linia de cale ferată – care ar putea deveni o alternativă a pasajului CF existent, deloc atractiv pentru traficul pietonal și ciclist. Pasajele ar trebui amenajate pe actualele trasee pietonale, iar pentru amenajarea lor se recomandă implementarea soluțiilor de mai jos. Propunerea



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 226 / 263

oferă rezolvarea principalelor probleme ale relațiilor de transport dintre centrul orașului și zona industrială. Traseele pietonale au fost determinate accidental, prin traversarea liniei de cale ferată, acestea putând fii înlocuite cu pasaj (subteran, după caz) recomandat. Elementele și caracteristicile intervenției:

- Accesibilitate în zona vestică a orașului, în principal în zona industrială
- Conexiuni ale traficului pietonal și ciclist
- Creșterea siguranței circulației (se va elimina traficul încrucișat)
- Confort (nu mai este necesară utilizarea pasajului CF sau traversarea ocolitoare

Starea degradată a pasajului CF, care leagă centrul orașul de zona economică din vest este arhicunoscută. În cadrul proiectului de Mobilitate din programul POR, în aprilie 2022 au început lucrările de reabilitare a pasajului peste calea ferată, primăria Municipiului Miercurea-Ciuc a acordat mare atenție la traficul pietonal și velo.

### 7. Modernizarea străzii Brașovului

Obiectivul în cazul străzii Brașovului este reducerea riscurilor de accidente, alături de asigurarea condițiilor traficului pietonal și ciclist, în paralel cu partea carosabilă și asigurarea traversabilității. Elementele și caracteristicile intervenției:

- Creșterea nivelului de conectivitate între gara feroviară și terminalul de autobuze
- Amenajarea continuă și accesibilă a traseelor pietonale, dezvoltarea treceri pietonale
- Amenajarea de benzi pentru biciclete pe partea vestică, pe locul benzii de serviciu (care actualmente este folosită accidental, și nu asigură creșterea siguranței circulației), sau în loc de trotuar
- Sprijinirea mișcărilor transversale ale pietonilor
- Sprijinirea mișcărilor transversale ale bicicliștilor
- Conectarea la pasajul subteran propus

Pentru tronsonul respectiv preconizăm un trafic greu preluat de pe tronson strada Poienii între CF și strada Harghita, respectiv trafic de autoturisme preluate de pe strada Toplița în total 4500 vehicule etalon (cumulat, ambele sensuri, pe zi), similar cu traficul existent la punctul de penetrație Ciucul de Jos – în acest sens orice lățime peste 2x3, 5 m trebuie detaliat în sensul oportunității.

## 7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELURI TERITORIALE

Pentru evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 niveluri teritoriale s-a considerat o situație fără proiect și o situație cu proiect, astfel va rezulta o variantă fără investiții și o variantă cu investiții.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 227 / 263</b>

**7.1. Eficiență economică**

Considerând două scenarii, unul care presupune investiții și altul care nu presupune investiții, se poate afirma că, din punct de vedere financiar, varianta fără investiții este mai oportună.

**7.2. Impactul asupra mediului**

**a) Scenariul fără investiții**

Din *Studiul de trafic în municipiul Miercurea Ciuc* pag. 209 tabel 36 și pag. 214 s-au extras datele de mai jos.

Denumirea traseului/drumbului	Lungimea [km]	LUNA ROTUNDE (MEDIULUI CUREI NOIRE SI ALTEI ZILE DE TRAFIC)						PSV					
		Biciclete	Autoturisme	km parcursi autoturisme	LGV	km parcursi LGV	OGVI	km parcursi OGVI	OGVI	km parcursi OGVI	traseu linic	Nr curse	Km realizati
Strada Nagy Imre (tronson DV 11- str. Scaia Endre)	1.94	2	107	603.78	51	98.94	10	11.04	0	15.52			
Strada str. Scaia Endre (tronson Nagy Imre - Bulevardul Frăpei)	0.4	2	402	180.8	48	19.2	8	3.2	0	0			
Bulevardul Frăpei (tronson Scaia Endre - T. Vladimirescu)	0.25	3	759	189.71	47	11.75	5	1.25	0	0	1	12	193.2
Strada T. Vladimirescu (tronson Frăpei-Domeni Lazdo)	0.20	10	128	56.12	25	7.25	0	0	0	0	2	26	320.2
Bulevardul Frăpei (tronson T. Vladimirescu- Lefkenci)	0.68	6	1073	729.84	82	55.76	4	2.72	0	0	3	28	188.4
Strada Lefkenci (tronson Frăpei - spre ieșire din oraș)	1.65	3	359	192.35	56	92.4	9	14.05	5	8.25	4	31	140.8
Strada Inca de Hârștoara (tronson Lefkenci - Capela Romano Catolic)	0.8	3	972	771.8	78	50	3	2.4	0	0	5	26	182.4
Strada Inca de Hârștoara (tronson Capela Romano Catolic - str. Joja)	0.59	3	671	121.49	39	7.41	2	0.38	0	0	6	26	183.6
Strada Inca de Hârștoara (tronson str. Joja - str. Marten Aeon)	0.36	26	787	254.52	33	11.88	0	0	0	0	7	2	80.2
Strada Marten Aeon (tronson Inca de Hârștoara - str. Kosuth Lajos)	0.17	25	688	181.36	25	4.25	0	0	0	0	8	1	14.1
Strada Kosuth Lajos (tronson Marten Aeon - blv. Timșoara)	0.32	4	587	181.44	42	13.44	0	0	0	0	851	1	12
Strada Kosuth Lajos (tronson blv. Timșoara - str. Harghita)	0.39	7	318	120.9	51	12.09	0	0	0	0	852	1	22.9
Strada Harghita (tronson Kosuth Lajos - Unirii Electrice)	0.12	14	295	84.4	36	9.6	0	0	0	0	total km		1256.8
Strada Harghita (tronson Unirii Electrice spre ieșire din oraș)	2.24	13	994	2226.58	51	114.24	2	4.48	0	0			4583.32
Strada Marten Aeon (tronson Inca de Hârștoara - str. Luca Mare)	0.47	51	688	282	34	15.38	4	1.88	0	0			
Strada Szek (tronson str. Luca Mare - Soțind)	1.8	3	180	180	8	12.8	0	0	0	0			
Strada Szek (tronson str. Soțind - De 4)	0.38	7	180	97.84	12	6.88	0	0	0	0			
Strada T. Kajani (tronson str. Szek spre ieșire din oraș)	1.38	1	194	248.32	17	21.76	0	0	0	0			
Strada Luca Mare (tronson Toșța - blv. Timșoara)	0.85	6	975	653.75	103	85.95	4	2.6	0	0			
Strada Toșța (tronson str. Luca Mare - str. Forno)	1.1	3	1800	1188	182	125.5	7	7.7	0	0			
Strada Toșța (tronson str. Forno - str. Ker)	0.45	2	81	41.71	13	7.31	7	3.81	3	1.24			
Strada Revoluției din Decembrie	0.39	7	587	202.83	28	10.92	0	0	0	0			
Blv. Timșoara	0.4	47	783	314	47	38	0	0	0	0			
Sa Unirii Electrice	0.21	2	733	153.83	79	16.29	22	4.62	7	1.47			
DN 12 ( în zona intr. Unirii Electrice Pacaj)	1.42	3	586	848.18	107	151.84	18	22.72	3	8.28			
DN 12 str. Bășoara	2.21	3	776	1761.7	188	238.88	22	48.42	9	19.89			
Strada Ker (DN 12) între Toșța și str. Izvoană	2.92	3	89	224.28	26	90.4	18	45.36	16	25.2			
<b>Total km parcursi pe ora</b>				<b>32474.82</b>	<b>3313</b>	<b>3248</b>	<b>349</b>	<b>194.89</b>	<b>45</b>	<b>79.88</b>			
<b>Total km parcursi pe an</b>				<b>309279511</b>		<b>10932489</b>		<b>1724251</b>		<b>664708.8</b>			

**Fig. 7.2.1. Date pentru scenariul fără investiții**

Astfel, din evaluarea emisiilor GES a rezultat:



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMM CZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 228 / 263</b>

<b>Emisiile totale GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	16,029								
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
<b>Clasa</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Emisii GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	11,811	1,857	1,094	785	482	0	0	0	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030</i>									
<b>Date de intrare</b>									
<b>Anul evaluării</b>	2030								
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
<b>Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual</b>									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
<b>Tipul vehiculelor</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Kilometri parcurși de vehicule</b>	109279511	10932480	1724231	664709	458732				
<b>Viteze medii</b>									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	25	Urbană							
	50	Suburbană							
	75	Rurală							
	100	Autostradă							
<b>Utilizarea categoriilor de drumuri</b>									
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
		<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>
Urbană		100%	100%	100%	100%	100%			
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**Fig. 7.2.2. Emisiile totale anuale**

<b>Calcularea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic</b>									
<b>Tabelul S1: Calcularea cantității de combustibili fosili (Benzină/Motorină) în funcție de categoriile de viteze medii</b>									
			<b>Autoturism - B</b>	<b>Autoturism - M</b>	<b>LGV-B</b>	<b>LGV-M</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>
<b>Urbană</b>	<b>25 km/h</b>	<b>Vehkm</b>	71031682	38247829	5466240	5466240	1724231	664709	458732
kg Emisii (2030)		CO <sub>2</sub>	7126539.2	4306963.2	887419.1	916064.2	1075745.4	771612.9	474372.0
		N <sub>2</sub> O	823.5	226.7	102.5	48.2	56.6	40.6	25.0
		CH <sub>4</sub>	2565.6	226.7	319.5	48.2	56.6	40.6	25.0
		CO <sub>2</sub> Echivalent	7,430,953	4,379,728	925,326	931,541	1,093,920	784,649	482,386

**Fig. 7.2.3. Emisiile GES utilizând date agregate de trafic (kg)**

		<b>Autoturism - B</b>	<b>Autoturism - M</b>	<b>LGV-B</b>	<b>LGV-M</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL</b>									
Emissions (2030)	CO <sub>2</sub>	7126539.2	4306963.2	887419.1	916064.2	1075745.4	771612.9	474372.0	15558716
	N <sub>2</sub> O	823.5	226.7	102.5	48.2	56.6	40.6	25.0	1323
	CH <sub>4</sub>	2565.6	226.7	319.5	48.2	56.6	40.6	25.0	3282
Emisii	CO <sub>2</sub> Echivalent (t)	7,431	4,380	925	932	1,094	785	482	16,029

**Fig. 7.2.4. Emisiile GES utilizând date agregate de trafic (t)**









**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 230 / 263</b>

Astfel, din evaluarea emisiilor a rezultat:

<b>Emisiile totale GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	16,357								
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
<b>Clasa</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Emisii GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	11,017	1,853	1,094	785	1,608	0	0	0	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030</i>									
<b>Date de intrare</b>									
<b>Anul evaluării</b>	2030								
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
<b>Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual</b>									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			<b>TOTAL</b>
<b>Tipul vehiculelor</b>	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
<b>Kilometri parcurși de vehicule</b>	101934776	10912069	1724231	664709	1529496				
<b>Viteze medii</b>									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	25	Urbană							
	50	Suburbană							
	75	Rurală							
	100	Autostradă							
<b>Utilizarea categoriilor de drumuri</b>									
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	<b>Autoturisme</b>	<b>LGV</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>	<b>Troleibuz</b>	<b>Autobuz electric</b>	<b>Tramvai</b>	
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%				
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

**Fig. 7.2.6. Emisiile totale anuale**

<b>Calcularea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic</b>									
<b>Tabela S1: Calcularea cantității de combustibili fosili (Benzină/Motorină) în funcție de categoriile de viteze medii</b>									
			<b>Autoturism - B</b>	<b>Autoturism - M</b>	<b>LGV-B</b>	<b>LGV-M</b>	<b>OGV1</b>	<b>OGV2</b>	<b>PSV</b>
<b>Urbană</b>	<b>25 km/h</b>	<b>Vehkm</b>	66257604	35677172	5456035	5456035	1724231	664709	1529496
kg Emisii (2030)		CO <sub>2</sub>	6647560.7	4017489.9	885762.3	914353.9	1075745.4	771612.9	1581642.6
		N <sub>2</sub> O	768.2	211.4	102.4	48.1	56.6	40.6	83.2
		CH <sub>4</sub>	2393.1	211.4	318.9	48.1	56.6	40.6	83.2
		CO <sub>2</sub> Echivalent	6,931,515	4,085,364	923,598	929,802	1,093,920	784,649	1,608,364

**Fig. 7.2.7. Emisiile GES utilizând date agregate de trafic (kg)**



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 231 / 263</b>

		Autoturism - B	Autoturism - M	LGV-B	LGV-M	OGV1	OGV2	PSV	TOTAL
<b>TOTAL</b>									
Emissions (2030)	CO <sub>2</sub>	6647560.7	4017489.9	885762.3	914353.9	1075745.4	771612.9	1581642.6	15894168
	N <sub>2</sub> O	768.2	211.4	102.4	48.1	56.6	40.6	83.2	1311
	CH <sub>4</sub>	2393.1	211.4	318.9	48.1	56.6	40.6	83.2	3152
Emisii	CO <sub>2</sub> Echivalent (t)	6,932	4,085	924	930	1,094	785	1,608	16,357

**Fig. 7.2.8.** Emisiile GES utilizând date agregate de trafic (t)

Din compararea rezultatelor, reiese că prin intermediul scenariului A), fără investiții, s-ar produce mai puține emisii decât în cazul al doilea, deci din punctul de vedere al impactului asupra mediului, scenariul în care nu se fac investiții este mai avantajos.

### 7.3. Accesibilitate

Din punct de vedere al accesibilității, varianta fără investiții nu modifică situația actuală, iar scopul acestor investiții este de a îmbunătăți situația actuală din toate punctele de vedere, astfel, varianta cu investiții este oportună.

### 7.4. Siguranță

Este bine cunoscut faptul că siguranța circulației trebuie ameliorată, astfel, scenariul fără investiții nici nu ar trebui considerat. Oportun este să se realizeze investiții care să rezolve o parte din neajunsurile pe care le întâmpină municipiul.

### 7.5. Calitatea vieții

Dacă se ia în considerare creșterea numărului de autoturisme din ultima vreme, o măsură importantă vizează îmbunătățirea condițiilor de mediu privind poluarea, astfel se încurajează toate măsurile specifice implementate în acest sens. Astfel, construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului și o nouă stradă din strada Nagy Imre, prin zona Șumuleu până la strada Rét care să degreveze municipiul de circulația autovehiculelor, este necesară pentru îmbunătățirea calității vieții cetățenilor. Prin urmare, varianta optimă este scenariul cu investiții.

## 8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

### 8.1. Cadrul de prioritizare

Obiectivele de bază ale planului de mobilitate urbană durabilă au fost formulate pe baza nevoilor locuitorilor, conturate prin chestionarele și consultațiile publice cu factorii-cheie. Punctele cheie ale viiunii sunt:

- Miercurea Ciuc își va păstra caracterul compact, distanțele mici, existente se vor păstra;



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 232 / 263

- modalitățile traficului pietonal se vor dezvolta, nevoile copiilor, a celor în vârstă și a celor cu copii mici sunt îndeplinite;
- sunt dominante modurile de trafic sustenabile;
- fiecare pătura socială și grup de vârstă are la dispoziție soluții armonice, comode de acces.

Traficul modern și dezvoltarea urbană trebuie focusate pe bunăstarea, sănătate cetățenilor și pe agreabilitatea vieții din urbe. Cuvintele cheie: atractivitate, confort, răspunde la nevoi, sustenabil, competitiv, viziune integrată, implicarea părților în procesul de luare a deciziilor, monitorizarea deciziilor și proiectelor, evaluarea comună a proiectelor implementate. Pentru păstrarea valorilor municipiului Miercurea Ciuc, obiectivele planului de mobilitate trebuie determinate în colaborare strânsă cu obiectivele dezvoltării urbane.

Conform *Cartea albă UE* planurile de mobilitate urbană trebuie să fie corelate cu planurile de dezvoltare integrată a orașelor. Astfel, obiectivele strategice integrate de mai jos sunt valabile și urmăribile prin axele domeniului de intervenție 4, care cuprinde obiective specifice la nivelul relațiilor, serviciilor, vehiculelor și sistemului instituțional.

### **Mobilitate urbană accesibilă**

Suprafețele de trafic sunt acele spații publice, piețe comunitare, care funcționează ca spațiu vital, locuibil – funcțiile de trafic trebuie conturate în sensul deservirii celor care utilizează aceste spații. Un oraș locuibil este focusat pe om. Planificarea urbană și a mobilității trebuie să faciliteze răspândirea modurilor sustenabile de trafic, pentru construirea unui oraș locuibil, sănătos și sustenabil.

- Miercurea Ciuc va deveni mai locuibil, dacă va stimula mai mulți oameni la șederea în oraș, la plimbare, la utilizarea bicicletelor, spațiile publice devenind atrăgătoare și pline de vitalitate.
- Miercurea Ciuc va deveni mai atrăgător și sigur, dacă tot mai mulți oameni vor circula și vor șede în zona urbană. Un oraș compact facilitează traficul pietonal, utilizarea spațiilor publice, comportamente care facilitează creșterea activității și crește siguranța traficului și siguranța publică.
- Miercurea Ciuc va fi un oraș sustenabil, dacă va stimula și va face atrăgător utilizarea inteligentă a diverselor tipuri de trafic, și va acorda o atenție sporită dezvoltării traficului pietonal, ciclist și comunitar.
- Un oraș va fi sănătos, dacă în viața cotidiană se potrivesc perfect modurile de trafic activ: pietonal și ciclist.

### **Trafic sigur și predictibil**

Pentru ca modurile sustenabile de trafic să fie accesibile tuturor, trebuie asigurat un sistem de transport sigur și predictibil. Acest principiu trebuie urmărit în planificarea infrastructurii, a sistemelor de informare, respectiv în planificarea hinterlandurilor instituționale și financiare.

Sinergia între diversele subramuri de transport, asigurarea intermodalității, creșterea cooperării dintre diverși furnizori de servicii reprezintă principiul de bază al funcționării și al asigurării funcționării.



## 8.2. Prioritățile stabilite

Elaboratori prezentului plan recomandă prioritizarea proiectelor legate de TPL, trasee pietonale și de biciclete – proiectele respective fiind cu cel mai mare efect asupra calitatea vieții ale populației. Este remarcabil și faptul că numărul de navetiști este de 15%, comparat cu populația municipiului, și grupul respectiv face parte integrantă grupului care favorizează mobilitate pietonală sau cu TPL.

Prioritatea comunicată primăriei și consiliului local este realizarea proiectelor de infrastructura de drumuri deja în execuția sau cu documente tehnico-economice deja aprobate și/sau comandate. Echipa de planificare a luat la cunoștință intenția comunicată.

Varianta de ocolire este inclusă în MPGT și este în curs de implementare.

Prioritizarea proiectelor din cadrul scenariului propus maximal pe termen scurt (2022), mediu (2022-2025) și lung (2025-2030) a luat în considerare mai multe aspecte:

1). *Maturitatea proiectelor*

2). *Durata fizică de implementare a proiectelor, funcție de complexitate necesită timp diferit de realizare, de la câteva luni (în cazul proiectelor de amploare mică, cum ar fi achiziția autobuze ecologice) până la 2-3 ani (în situația proiectelor majore, cum ar fi realizarea punctului intermodal).*

## 9. PLANUL DE ACȚIUNE

- 1) Construirea punctului multimodal (TPU, CFR, taxi, biciclete și autobuze periurbane)
- 2) Sistem de parcare inteligent cu zonare și informații furnizate în timp real, crearea parcarilor centru sud și centru nord
- 3) Intervenții pentru acces pietonal
  - a. treceri: 20 locații
  - b. rute: 8 km
  - c. pasaj CF pentru trafic nemotorizat subteran: 2 buc (inclusiv pentru bicicliști, în gara CF-punct multimodal, cu traversarea străzii Brașovului, și prin reabilitarea pasajului subteran existent)
- 4) Intervenții pentru acces pentru bicicliști
  - a. trasee existente, remodelare: 340 m
  - b. trasee existente, reabilitare: 4, 2 km
  - c. trasee noi: 11 km
- 5) Înființarea piața Szent Kereszt: spații publice pietonale noi 1900 mp
- 6) Străzi noi: în spatele universității
- 7) Tronsoane închise (Inimii): 160 m



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 234 / 263

- 8) Asfaltare drum de acces spre zone periferice accesibilizate cu drumuri pietruite (lățime de maxim 5 m) și introducerea infrastructurii pentru bicicliști
- 9) Reorganizarea traficului pe strada Kossuth
- 10) Achiziționare flotei electric/Euro VI, modernizarea stațiilor
- 11) Realizarea variantei de ocolire prin partea de vest a municipiului și unei străzi din strada Nagy Imre, prin zona Șumuleu până la strada Rét (inclusiv piste pentru biciclete)

### 9.1. Intervenții majore asupra tramei stradale

- 1) Tronsoane închise (Inimii): 160 m
  - 2) Străzi noi: în spatele universității
  - 3) Asfaltare drum de acces spre zone periferice accesibilizate cu drumuri pietruite (lățime de maxim 5 m) și introducerea infrastructurii pentru bicicliști
- În cazul reabilitării străzilor din intravilanul municipiului, canalizarea pluvială va fi modernizată astfel încât să poată prelua debitul în cazul ploilor torențiale.

### 9.2. Transport public

- 1) Construirea punctului multimodal (TPU, CFR, taxi, biciclete și autobuze periurbane)
- 2) Achiziționare flotei electric/Euro VI, modernizarea stațiilor

### 9.3. Transport de marfă

- 1) Construirea variantei de ocolire, conectarea DN12 și DN13A.

### 9.4. Mijloace alternative de mobilitate

- 2) Înființarea piața Szent Kereszt (Sfânta Cruce: spații publice pietonale noi 1900 mp)
- 3) Intervenții pentru acces pietonal
  - a. treceri: 20 locații
  - b. rute: 8 km
  - c. pasaj CF pentru trafic nemotorizat (sau subteran, după caz): 2 buc (inclusiv pentru bicicliști, în gara CF-punct multimodal, cu traversarea străzii Brașovului, și prin reabilitarea pasajului subteran existent)
- 4) Intervenții pentru acces pentru bicicliști
  - a. trasee existente, remodelare: 340 m
  - b. trasee existente, reabilitare: 4, 2 km
  - c. trasee noi: 11 km



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 235 / 263</b>

### 9.5. Managementul traficului

- 1) Sistem de parcare inteligent cu zonare și informații furnizate în timp real, crearea parcărilor centru sud și centru nord

### 9.6. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

- 1) Realizarea variantei de ocolire prin partea de vest a municipiului și unei străzi din strada Nagy Imre, prin zona Șumuleu până la strada Rét (inclusiv piste pentru biciclete)

### 9.7. Aspecte instituționale

- 1) Contractul de transport public local de călători

Planul de acțiune în formă tabelar:

**Tabel 9.1.** Planul de acțiune

Nr. proiect	Denumire proiect	UAT	Operator transport local	CFR	Alți actori
4	Construirea punctului multimodal (TPU, CFR, taxi, biciclete și autobuze periurbane)	x	x	x	Societăți taxi
26	Sistem de parcare inteligent cu zonare și informații furnizate în timp real, crearea parcărilor centru-sud și centru-nord	x			
12	Intervenții pentru acces pietonal a) treceri e pietoni b) rute: 8 km c) pasaj CF pentru trafic nemotorizat subteran: 2 buc (inclusiv pentru bicicliști, în gara CF-punct multimodal, cu traversarea străzii Brașovului, și prin reabilitarea pasajului subteran existent)			x	
10, 20	Intervenții pentru acces pentru bicicliști a) trasee existente, remodelare: 340 m b) trasee existente, reabilitare: 4, 2 km c) trasee noi: 11 km	x			ONG



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 236 / 263

9	Înființarea piața Szent Kereszt: spații publice pietonale noi 1900 mp.	x			
24	Străzi noi: în spatele universității	x			
11	Tronsoane închise (Inimii): 160 m.	x			
1	Asfaltare drum de acces spre zone periferice accesibilizate cu drumuri pietruite (lățime de maxim 5 m) și introducerea infrastructurii pentru bicicliști.	x			
18	Reorganizarea traficului pe strada Kossuth.	x			
2, 3	Achiziționare flotei electric/Euro VI, modernizarea stațiilor.	x			
7, 13	Realizarea Inelului, prelungire strada Brașovului, varianta de ocolire.	x			
<b>2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale</b>					
11	Tronsoane închise (Inimii): 160 m	x			
25	Străzi noi: în spatele universității	x			
1	Asfaltare drum de acces spre zone periferice accesibilizate cu drumuri pietruite (lățime de maxim 5 m) și introducerea infrastructurii pentru bicicliști.	x			
<b>2.2. Transport public</b>					
4	Construirea punctului multimodal (TPU, CFR, taxi, biciclete și autobuze periurbane)	x	x	x	Societăți taximetriști
2, 3	Achiziționare flotei electric/Euro VI, modernizarea stațiilor	x	x		
<b>2.3. Transport de marfă</b>					
7	Construirea variantei de ocolire, conectarea DN12 și DN13A.	x			
<b>2.4. Mijloace alternative de mobilitate</b>					
9	Înființarea piața Szent Kereszt (Sfânta Cruce), piața Universității: spații publice pietonale noi 1900 mp.	x			
12	Intervenții pentru acces pietonal a) treceri de pietoni b) rute: 8 km c) pasaj CF pentru trafic nemotorizat (sau subteran, după caz): 2 buc (inclusiv pentru bicicliști, în gara CFpunct multimodal, cu	x		x	ONG



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 237 / 263

	traversarea străzii Brașovului, și prin reabilitarea pasajului subteran existent)				
10, 20	Intervenții pentru acces pentru bicicliști a) trasee existente, remodelare: 340 m b) trasee existente, reabilitare: 4, 2 km c) trasee noi: 11 km	x			ONG
2.5. Managementul traficului					
26	Sistem de parcare inteligent cu zonare și informații furnizate în timp real, crearea parcarilor centru sud și centru nord.	x			
2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate					
18	Reorganizarea traficului pe strada Kossuth	x			
24	Reorganizarea traficului pe B-dul Timișoarei, tronson nord	x			
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare					
7	Realizarea Inelului, varianta de ocolire	x			
2.8. Aspecte instituționale					
	Contractul de transport public local de călători	x	x		

## 10. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ

### 10.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D. la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc

Foarte importantă pentru implementarea măsurilor de intervenție în activitățile de monitorizare și respectare a PMUD este colaborarea, coordonarea și comunicarea, atât în cadrul grupului de lucru constituit, cât și cu compartimentele de specialitate din cadrul Csiki SRL (societatea de transport urban), Primăriei Miercurea Ciuc, Consiliului Județean Harghita și din fiecare unitate administrativ-teritorială (UAT) de pe suprafața zonei urbane funcționale Miercurea Ciuc

Monitorizarea implementării unui PMUD din punct de vedere teoretic, trebuie să beneficieze în timp util de toate informațiile referitoare la stadiul măsurilor care s-au convenit a fi luate, implementate sau în pregătire, astfel încât să se poată interveni acolo unde Compartimentul de monitorizare consideră că modul de desfășurare al acestui proces poate genera perturbări în atingerea țintelor și în coordonarea cu alte proiecte din cadrul PMUD. Conform cercetărilor în domeniu, informarea periodică a factorilor de decizie, a posibilelor organisme de finanțare și a actorilor locali poate convinge că un PMUD a adus sau





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 238 / 263

va aduce beneficii comunității, oferind valoare investițiilor și meritând să fie continuat sau, din contră, acceptând modificări pentru a fi viabil.

Din punct de vedere teoretic, putem defini:

- Monitorizarea reprezintă colectarea sistematică de date privind indicatorii specificați, pentru a le oferi autorităților și actorilor o indicație despre progresele înregistrate și gradul de atingere a obiectivelor dintr-un PMUD aflat în desfășurare. De asemenea, oferă informații pentru posibile ajustări și replanificări pe parcursul implementării PMUD, pentru îmbunătățirea rezultatelor finale.

- Evaluarea este estimarea sistematică și obiectivă a unui plan, politici sau măsuri aflate în desfășurare sau deja finalizate, precum și a pregătirii și implementării rezultatelor acestora.

Scopul evaluării este de a determina relevanța și îndeplinirea obiectivelor și a țintelor precizate, de ex. evaluarea arată cât de bine a funcționat un plan, o politică sau o măsură. Activitățile de monitorizare și evaluare sunt importante în procesul de planificare și implementare pentru a furniza informații credibile și utile, care să permită încorporarea concluziilor în procesul decizional.

Termenul de evaluare este utilizat cel mai frecvent cu referire la procesele de evaluare “ex post” (“ulterioare evenimentului”) desfășurate pe parcursul și în urma implementării unui PMUD sau a unei măsuri individuale. Evaluarea ex post se folosește pentru a estima dacă PMUD-ul sau o măsură a fost eficace și prezintă un bun raport calitate/preț sau dacă, din contră, necesită modificare sau îmbunătățire.

Spre deosebire de evaluare care este de natură mai strategică și furnizează informații destinate învățării și perfecționării planurilor viitoare, monitorizarea are loc la intervale periodice mai scurte. Astfel, evaluarea are loc mai rar, în general la încheierea unui ciclu de planificare PMUD, pentru a servi ca sursă de informații pentru PMUD-ul ce va urma.

Monitorizarea, revizuirea și evaluarea cu regularitate reprezintă o caracteristică principală a abordării de tip PMUD a planificării mobilității.

Pașii cheie ai monitorizării, ai evaluării ex ante și ai evaluării ex post sunt:

1. Definirea obiectivelor

2. Definirea indicatorilor de performanță

3. Definirea țintelor și identificarea problemelor

4. Măsurarea impactului

a) Pentru estimare (evaluare ex-ante):

- Determinarea unei baze de acțiuni minime în raport cu care se evaluează propunerea;

- Previzionarea efectelor propunerii;

b) Pentru evaluare (evaluare ex-post):

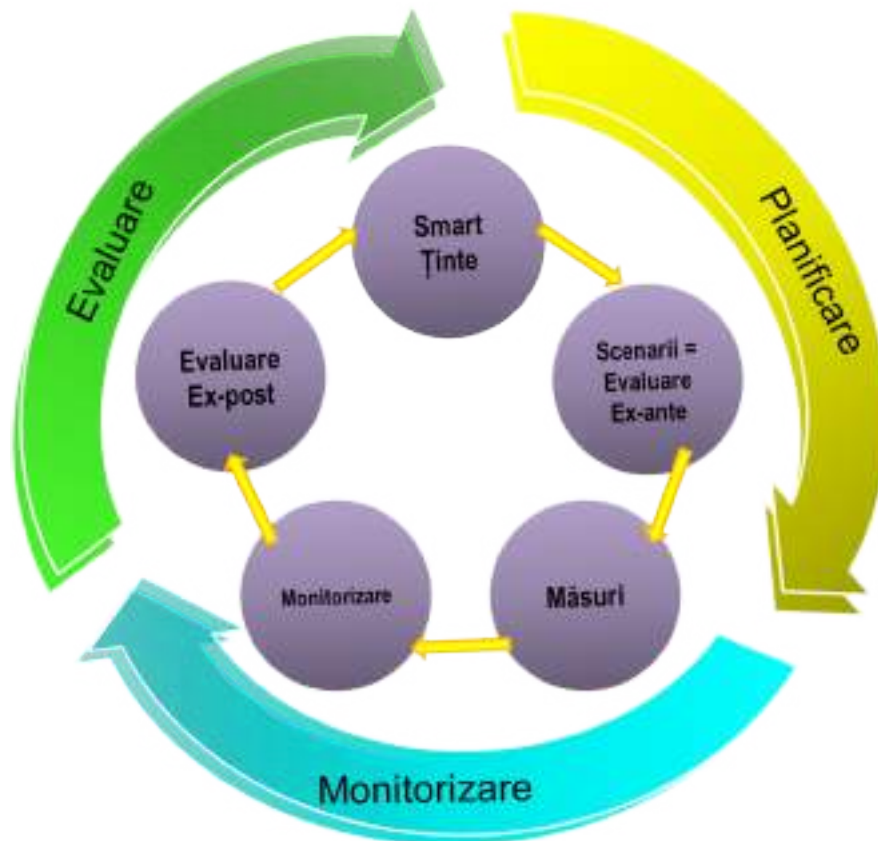
- Măsurarea condițiilor anterioare;

- Măsurarea condițiilor ulterioare

5. Analiza, interpretarea și, dacă este cazul, evaluarea valorii investiției



Un mod sintetic de prezentare al procesului de monitorizare și evaluare a PMUD este pus în evidență de figura de mai jos.



Investiția în activități pentru monitorizarea și evaluarea proceselor de planificare și a impactului pe parcursul și în urma implementării acestor măsuri în raport cu obiectivele precizate oferă beneficii pentru:

- creșterea eficienței proceselor de planificare și implementare a măsurilor;
- contribuția la o calitate superioară a PMUD în sine și a procesului PMUD;
- evaluarea și creșterea calității măsurilor și a grupurilor și pachetelor de măsuri;
- completarea lacunelor dintre obiective și țintele măsurabile, dintre plan și implementarea acestuia;
- îmbunătățirea dovezilor empirice pentru viitoarele estimări ale planificării și ale proiectelor;
- asigurarea managementului calității pentru toți partenerii: planificatori, operatori, politicieni etc.;
- optimizarea alocării resurselor și economisirea de resurse, precum și
- îmbunătățirea comunicării cu actorii și cu publicul.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 240 / 263

La modul general, următoarele întrebări se pun în cazul procesului de monitorizare și evaluare a PMUD:

- A. Cum poate fi conceput procesul de monitorizare și evaluare?
- Cum se integrează monitorizarea și evaluarea în procesele de planificare a PMUD?
  - Care este contextul monitorizării și evaluării?
  - Cum este structurat un plan de monitorizare și evaluare și ce conține acesta?
  - Care sunt factorii de succes vitali pentru implementarea planurilor de monitorizare și evaluare?
  - Cum se pot evalua procesele de planificare?
- B. Care sunt indicatorii și datele adecvate pentru monitorizare și evaluare și cum se obțin acestea?
- Care sunt posibii indicatori și date pentru monitorizare și evaluare și cum ar trebui alese cele adecvate?
  - Cum se pot optimiza utilizarea surselor de date existente și identificarea lacunelor?
  - Cum se poate optimiza utilizarea surselor de date existente?
  - Cum pot fi depășite barierele din calea obținerii datelor?
- C. Care sunt metodele adecvate de raportare a datelor, de analiză și evaluare?
- Cum se pot prezenta cel mai bine datele și rezultatele decidenților și publicului?
  - Care sunt cele mai adecvate metode de analizare a datelor și a indicatorilor?
  - Cum se pot identifica țintele?
  - Care ar fi metodologiile de evaluare posibile și adecvate?

Identificarea problemelor reprezintă un pas vital în procesul PMUD pentru selectarea unor măsuri adecvate privind politica de transport (Manualul PMUD privind Selectarea Măsurilor), iar monitorizarea periodică pe parcursul implementării permite identificarea timpurie a problemelor, de ex. dacă impactul nu evoluează conform intențiilor, dacă există întârzieri sau depășiri de buget sau dacă apar reacții adverse din partea publicului. Mai mult, acestea oferă șansa de a informa sistematic decidenții și publicul cu privire la progresele pozitive, sporind astfel gradul de acceptare a unor posibile restricții temporare din timpul implementării schemelor.

Activitățile de monitorizare și evaluare trebuie desfășurate într-un ciclu periodic, deși frecvența acestora poate varia, evaluarea realizându-se la intervale mai mari de timp. La începutul procesului de planificare trebuie colectate date pentru identificarea problemelor și stabilirea unei referințe față de care se va evalua impactul. Monitorizarea ar trebui efectuată cel puțin în momentele cheie din timpul procesului PMUD, precum:

- implementarea măsurilor de îmbunătățire a infrastructurii;
- la finalizarea anumitor activități de implementare, cum ar fi campaniile de conștientizare media și programe educaționale pentru promovarea beneficiilor programelor de transport public și pilot pentru promovarea conceptelor Park & ride și Park & bike la nivelul municipiului Miercurea Ciuc.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

**Cod: PMUDMMCZUF**

**Ediția: 1**

**Revizia: 1**

**Pag: 241 / 263**

Pentru întregul PMUD trebuie desfășurată o monitorizare continuă, cu colectarea regulată a datelor și informațiilor esențiale.

În general, evaluarea are loc la sfârșitul ciclurilor de planificare, dar, în practică, activitățile de monitorizare și evaluare se desfășoară adesea în paralel cu implementarea, de ex. pentru trecerea în revistă a rezultatelor intermediare.

Înainte de a concepe activitățile de monitorizare și evaluare trebuie să existe claritate cu privire la rezultatele prevăzute pentru stabilirea obiectivelor generale planificate:

1. Dezvoltarea infrastructurii urbane curate
2. Dezvoltarea și optimizarea transportului public;
3. Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi
4. Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane;
5. Decongestionarea traficului în municipiile reședință de județ și zonele adiacente acestora prin investiții în infrastructura rutieră

Stabilirea unor obiective clare sau identificarea problemelor de rezolvat este vitală pentru a putea evalua rezultatele reale în comparație cu cele dorite pentru implementarea PMUD, iar acest lucru este indicat să se facă la începutul ciclului de planificare, înainte de selectarea strategiilor și a măsurilor. Prin urmare, elaborarea viziunii obiectivelor și procesul identificării problemelor se obțin prin selectarea Măsurilor, identificate în lista următoare:.

<b>Măsuri</b>
1. Realizarea parcărilor de tip „park & ride” (în zonele: nord Ciceu, Fitod, Sâncrăieni)
2. Realizarea pistelor de biciclete pentru conectarea localităților învecinate și a celor din zona metropolitană
3. Reabilitarea/ realizarea de piste pentru biciclete în oraș
4. Realizarea pistelor pentru biciclete pentru conectarea zonelor rezidențiale periferice (Jigodin Băi, Cioboteni, Zona Szécseny, Zona Toplița, Ciba)
5. Construirea unei variante de ocolire prin partea de vest a municipiului pentru a facilita trecerea traficului de tranzit
6. Construirea unui centru multimodal în locul stației de autobuz de lungă durată din zona gării
7. Dezvoltarea unui sistem regional de transport public
8. Construirea de spații de depozitare a bicicletelor în cartiere de locuit
9. Dezvoltarea de facilități de închiriere de biciclete
10. Dezvoltarea și operarea unui sistem de autobuze școlare regionale



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

**Cod: PMUDMMCZUF**

**Ediția: 1**

**Revizia: 1**

**Pag: 242 / 263**

11. Asfaltarea rețelei de drumuri din comune
12. Reabilitare drumuri de câmp/pădure la nivel metropolitan
13. Extinderea rețelei de drumuri la nivel metropolitan
14. Crearea de variante de ocolitoare la nivel metropolitan
15. Construirea/modernizarea stațiilor de autobuz la nivel metropolitan
16. Conectarea zonei metropolitane la rețeaua rutieră și la rețeaua de piste de biciclete, est-vest/nord-sud
17. Conectarea stațiilor de cale ferată din zonă la rețeaua rutieră și de biciclete
18. Introducerea sistemelor digitale de management al transportului și al traficului (e-ticketing, e-parking, monitorizarea traficului)

În acest moment din ciclul de planificare în care se elaborează un plan de monitorizare și evaluare, se presupune că au fost identificate și principalele strategii și măsuri de politică ce constituie PMUD Municipiul Miercurea Ciuc.

Acest lucru este necesar pentru a îndrepta activitățile de monitorizare și evaluare spre stabilirea eficacității unor intervenții sau strategii specifice și pentru a alege indicatorii capabili să măsoare rezultatele acestora:

<b>Indicatori</b>
1. Accesibilizarea sistemului de transport public
2. Număr facilități ITS implementate
3. Lungime piste biciclete reabilite sau nou create
4. Nr. facilități nou create sau îmbunătățite pentru biciclete
5. Suprafață căii pietonale și prioritar pietonale reabilite sau înființate în condiții de asigurare a accesibilității și siguranței pentru toți locuitorii
6. Locuri de parcare amenajate sau nou înființate în afara străzii, în construcții sub/supraterane, pentru reorganizarea spațiului public
7. Număr locuri de parcare - căi rutiere locale reabilite sau noi realizate, inclusiv facilități asociate (străzi, trotuare, piste pentru biciclete, spații verzi)



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 243 / 263

8. Scăderea emisiilor GES provenite din transport rutier (indicator POR 2014-2020)

9. Scăderea emisiilor gaze poluante (NOx, SO2, CO, HC)

10. Creșterea numărului pasageri transportați în transportul public – anual

Astfel, vor fi necesare date diferite pentru a măsura dacă a fost bine implementat și dacă este eficace PMUD care vizează predominant reorganizarea rutelor de transport sau un PMUD care vizează tranziția la moduri active de deplasare, deși rezultatele acestora din punct de vedere al obiectivelor finale ar putea fi similare.

Rațiunea selectării ariei de studiu și a cadrului de timp pentru monitorizare și evaluare va depinde de aria de jurisdicție pentru care este elaborat planul și de anvergura geografică a impactului preconizat. Prin urmare, va fi necesară, implicarea autorităților din Municipiul Miercurea Ciuc în procesul de colectare a datelor, prin cooperare instituțională.

**Strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D., incluzând selecția indicatorilor de performanță/  
criteriilor de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin  
implementarea Planului**

Strategia pentru monitorizarea implementării PMUD are următoarele obiective:

- Adaptarea implementării: Pentru a compara performanța reală a măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și pentru a ajusta ritmul de implementare și componentele PMUD pe durata anilor de implementare a PMUD

- Menținerea sprijinului politic: este important să li se poată demonstra factorilor de decizie și principalilor factori interesați beneficiile măsurilor PMUD

- Actualizarea PMUD: Pentru a putea pregăti un PMUD actualizat după 10 ani, în baza performanțelor reale ale diferitelor măsuri PMUD

- Actualizarea și corelarea bazei de date din modelul de transport cu celelalte baze de date de la nivel local și regional, monitorizarea dezvoltării socio-economice și funcționale în profil spațial.

- Calibrarea modelului de transport: modelul de transport reprezintă una din sursele principale ale datelor cantitative folosite în monitorizare. Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de cerere de călătorii.

- Previzionarea unor posibile riscuri în implementare și adoptarea în timp util de măsuri pentru evitarea situațiilor conflictuale, a evitării de întârzieri și creșteri de costuri în implementare.

- Planificarea procesului de elaborare a PMUD

În vederea actualizării unui nou PMUD se va ține cont de următoarele sarcini cheie prezentate în figura de mai jos.





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMM CZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 244 / 263

### Sarcini-cheie în elaborarea unui PMUD

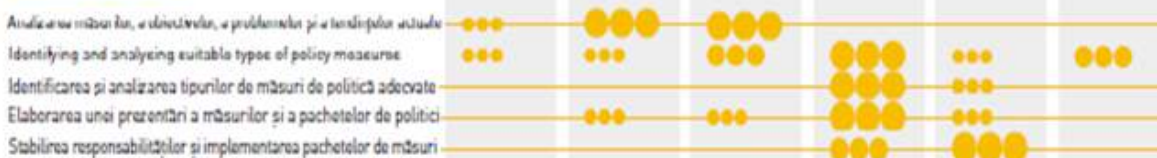
#### Cooperarea instituțională



#### Participarea



#### Selectarea măsurilor



#### Monitorizarea și evaluarea



Un proces PMUD este o succesiune de faze, de la definiția procesului până la evaluarea ex post a planului și a măsurilor. Graficul prezintă sarcini-cheie privind PMUII care le revin autorităților de planificare în contextul celor patru provocări.

Cooperarea instituțională și participarea sunt activități continue și orientate, care ar trebui demarate de timpuriu, în faza de definire a procesului PMUII. Activitățile de selectare a măsurilor și activitățile de monitorizare și

evaluare sunt deosebit de relevante în fazele ulterioare de planificare analitică și tehnică. Graficul reflectă elaborarea inițială a PMUII; revizuirea și actualizarea unui PMUII ar trebui să pornească de la structurile deja stabilite.

Sursa: Rupprecht Consult, 2016

### 10.1.1 Acțiuni necesare în procesul de modernizare

Procesul de monitorizare propus va conține următoarele acțiuni:

- **Inființarea oficială a Comitetului de Monitorizare**, existent deja la nivelul grupului de lucru din faza de elaborare a PMUD. Constituirea acestuia trebuie să fie făcută printr-un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Acesta va cuprinde persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc (Administrator Public, Arhitect Șef, Directorii Direcțiilor Generale Buget- Finanțe, Infrastructură și Lucrări Publice și Servicii Publice, Direcția Generală de dezvoltare, primari ai localităților din ZUF, reprezentanți ai Consiliului Județean, etc). La sesiunile Comitetului de Monitorizare vor participa șefi de specialități tehnice vizate de problematica discutată. La



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 245 / 263

aceste ședințe vor fi invitați reprezentanți ai următoarelor instituții: ADR Centru, Poliția Circulație, CFR etc. Comitetul va lucra în ședințe lunare sau mai dese (în funcție de necesitate).

### **Crearea unui colectiv specializat (în cadrul departament/serviciu de planificare a transportului) pentru implementarea PMUD la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc.**

Acest **departament/serviciu de planificare a transportului** se propune a fi înființat în organigrama primăriei municipiului.

În vederea îndeplinirii atribuțiilor, **departamentul/serviciul de planificare a transportului** colaborează și obține informații de la toate departamentele din cadrul Primăriei și face demersuri de obținere de informații de la alți parteneri externi.

Personalul din cadrul acestui **departament/serviciu** trebuie selectat astfel încât procesul de monitorizare a implementării PMUD să beneficieze de cei mai buni specialiști, cu expertiza în domeniul planificării și monitorizării planurilor strategice. Deasemenea, compartimentul trebuie dotat cu tehnica hard și soft (inclusiv programe de modelare în transport și de management de proiect) care să permită eficiență maximă în monitorizarea planurilor și identificarea din timp a problemelor în implementare.

**MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE ACȚIUNE** se realizează de către compartimentul specializat propus a se constitui în acest scop, pe baza unor indicatori de monitorizare.

#### **- Specificarea datelor care trebuie colectate**

Procesul de monitorizare necesită date pentru a evalua eficacitatea PMUD. Astfel, trebuie să colectăm date care ne vor permite măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD stabilite pentru scenariul selectat. Aceste date sunt direct corelate cu indicatorii propuși a fi monitorizați.

Principalele obiective PMUD privind transportul sunt:

1. Îmbunătățirea mobilității cu transportul public și reducerea congestiei
2. Creșterea siguranței participanților la trafic
3. Creșterea accesibilității la centrele de angajare
4. Îmbunătățirea calității mediului pentru toți locuitorii

Astfel, pentru a măsura performanța PMUD, trebuie să colectăm în primul rând date privind:

- Durata deplasărilor și congestia de trafic în rețeaua de transport
- Siguranța rutieră cu accent pe accidente mortale, și
- Impactul asupra mediului, cu accent pe emisiile de gaze cu efect de seră
- Alte date de intrare pentru stabilirea indicatorilor menționați mai jos.

În plus, sunt necesare date de intrare pentru măsurarea eficienței implementării PMUD și a indicatorilor stabiliți pentru monitorizare.

#### **- Dezvoltare de tehnici dedicate de colectare date**

Colectarea de date trebuie să se bazeze pe instrumente și tehnici care îndeplinesc toate criteriile următoare:





## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMM CZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 246 / 263

- Disponibilitate permanentă
- Utilizare necostisitoare
- Furnizare de rezultate corecte pe perioada implementării

În ceea ce privește datele despre siguranța circulației, poliția rutieră colectează aceste date ca parte din responsabilitățile sale. Comisia de monitorizare trebuie să solicite poliției furnizarea datelor colectate pentru analize ulterioare. Nu este necesar un instrument specific. Totuși, recomandăm ca informațiile despre fiecare accident să includă coordonatele geografice ale locației accidentului care permite analiza spațială a siguranței rutiere.

Cu privire la impactul PMUD asupra mediului, este esențial ca Agenția de protecția mediului Iași să transmită regulat comisiei de monitorizare informații privind tendințele și modificările calității aerului.

### - **Actualizarea și calibrarea modelului de transport**

Modelul de transport joacă un rol important în procesul de monitorizare și calibrare. Astfel, este importantă menținerea și actualizarea modelului pentru a putea fi calibrat în fiecare an de evaluare.

Pentru actualizarea modelului, echipa de modelare trebuie să colecteze sau să obțină permanent următoarele informații actualizate:

- Noile organizări de circulație
- Secțiunile noi de drum
- Date privind utilizarea terenurilor
- Trasee de transport public, tarife și servicii
- Număr călători îmbarcați pe fiecare linie TP
- Numărători de trafic
- Numărători privind deplasările nemotorizate

Echipa de modelare trebuie să colecteze toate datele de mai sus și să actualizeze modelul de bază în vederea calibrării pentru fiecare an de evaluare.

Modelul actualizat și calibrat poate genera ulterior datele input necesare pentru măsurile specificate.

Pentru o perioadă de tranziție, serviciul de monitorizare a implementării PMUD, activitate ce revine departamentului menționat anterior, poate fi externalizat pe baza de procedura competitivă, astfel încât să se asigure fazele inițiale de implementare, până la posibilitatea realizării compartimentului. Aceasta activitate poate fi externalizată împreună cu partea de actualizare a modelului de transport.

Avantajele externalizării inițiale sunt:

- Rezolvarea temporară a problemelor de angajare de personal, în contextul salarizării sectorului public actual și al restricțiilor de angajare.
- Formarea în timp a unei expertize pentru specialiștii viitori din cadrul departamentului
- Existența permanentă a unui instrument de monitorizare a PMUD



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 247 / 263

- Dacă această implementare se face exclusiv prin resurse proprii, este necesară dotarea primăriei cu hard-ware și soft-ware (soft de modelare a prognozei de cerere). Deasemenea, recomandăm să fie angajată o persoană specializată în acest domeniu, sau să se externalizeze aceste servicii.

Ca și efort financiar, externalizarea presupune existența unui serviciu de consultanță cu următoarele activități:

- Plata periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Plata periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport ;
- Plata la comandă a serviciului de testare în model a implementării fiecărui proiect;
- Training pentru compartimentul specializat pentru implementare PMUD.
- **Realizarea evaluării periodice și de rutină**

PMUD actual este elaborat pentru perioada 2021-2030. Astfel, se recomandă realizarea unei evaluări periodice la fiecare 4 ani.

### - **Indicatori de monitorizare**

Pentru monitorizarea și respectarea Planului de acțiune este foarte importantă colaborarea, coordonarea și comunicarea, atât în cadrul Comitetului de Monitorizare constituit, cât și cu compartimentele de specialitate din cadrul fiecărei unități teritorial-administrative din cadrul polului de creștere, astfel încât monitorizarea implementării să beneficieze în timp util de toate informațiile referitoare la stadiul proiectelor implementate sau în pregătire, astfel încât să poată interveni acolo unde Compartimentul de monitorizare considera ca modul de desfășurare al procesului de implementare al proiectului poate genera perturbări în atingerea obiectivelor și în coordonarea cu alte proiecte din cadrul Planului de Acțiune.

Un set de indicatori de monitorizare vor fi evaluați periodic.

## **10.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea**

### **Comitetul de monitorizare**

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în faza a 4-a, conform ghidului european privind implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cu alte sectoare tangențiale, cât și pe verticală se propune constituirea unui comitet de monitorizare la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc.

Comitetul de monitorizare va include, cel puțin, reprezentanți ai următorilor factori de decizie:

- Președinte – Primăria Municipiului Miercurea Ciuc
- Alți reprezentanți ai Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc
- Reprezentanții Consiliului Județean Harghita
- Reprezentanții altor autorități locale din ZUF
- Inspectoratul Județean de Poliție Rutieră



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

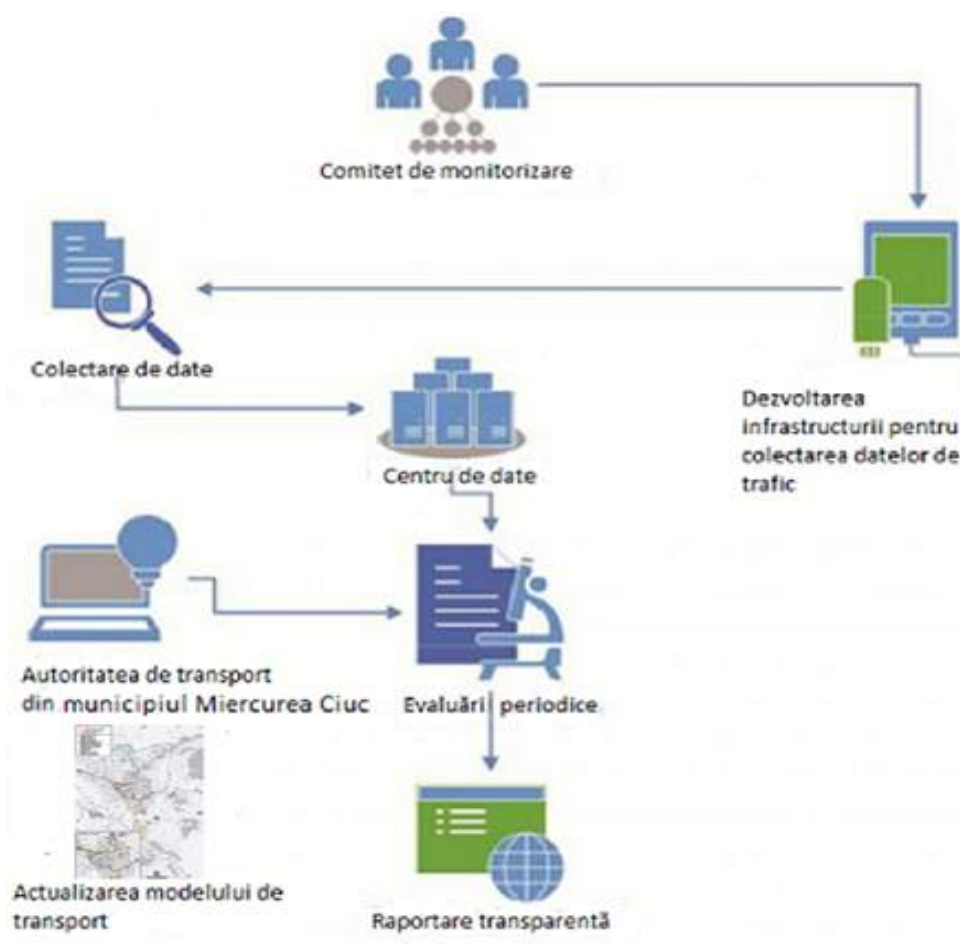
Pag: 248 / 263

- Operatori de transport (inclusiv operatori feroviari de transport)
- SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc

Pot fi invitați și reprezentanți ai altor posibili parteneri pentru dezvoltarea proiectelor, cum ar fi:

- CCPCT din UPB
- CFR Infrastructură

În figura de mai jos este evidențiată implicarea Comitetului de Monitorizare în procesul de implementare a PMUD Miercurea Ciuc, avându-se în vedere legătura dintre fiecare element în parte activ la elaborarea monitorizării.



Principalii factori de decizie vor asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comisiei:

- Dezvoltarea tehnologiilor și tehnicilor de colectare a datelor
- Colectarea efectivă a datelor
- Actualizare permanentă a modelului de transport de către Autoritatea de Transport
- Analize periodice
- Raportare transparentă



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 249 / 263

La nivelul fiecărei autorități locale (Primăria Municipiului Miercurea Ciuc, Consiliul Județean Harghita și primăriile din ZUF) reprezentanții vor coopera pentru buna gestiune a procesului de implementare și revizuirea periodică a stadiului acestuia, în vederea obținerii atingerii obiectivelor propuse prin PMUD. Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, funcție de evoluția în procesul de implementare și dinamica economiei.

### **Departament/serviciu de planificare a transportului cu atribuții și în implementarea PMUD Miercurea Ciuc**

Rolul acestui Departament/serviciu de planificare este de a asigura analiza datelor colectate, de a raporta progresul implementării și de a asigura necesarul de informații pentru Comitetul de Monitorizare în vederea luării deciziilor necesare.

Principalele activități ale biroului sau colectivului din cadrul departamentului de planificare vor fi:

1. Implementarea PMUD Miercurea Ciuc prin introducerea în programele de investiții a proiectelor noului PMUD, monitorizarea pregătirii și inițierii achizițiilor, monitorizarea progresului implementării proiectelor, monitorizarea efortului financiar pentru PMUD, solicitarea de măsuri pentru încadrarea în planificare, etc.

2. Verificarea evoluției atingerii țintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD în baza indicatorilor de progres.

3. Menținerea actualizată a modelului de transport și testarea proiectelor ce vor fi implementate în cadrul modelului

4. Colectarea datelor și informațiilor necesare monitorizării procesului și actualizării modelului de transport

5. Identificarea oportunităților/ surselor de finanțare pentru implementarea investițiilor

6. Programarea informării și implicării cetățenilor în procesul de realizare a acțiunilor și proiectelor din PMUD

7. Actualizarea Programelor de investiții și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung aferente PMUD, funcție de evoluțiile existente în municipiu (finanțări disponibile, schimbări conjuncturale, etc)

8. Cooperare cu instituții la nivel regional și național.

9. Pregătirea procesului de elaborare a PMUD-ediția următoare

### **Modul de Informare și Comunicare pentru implementarea PMUD Miercurea Ciuc**

Pentru a asigura un flux de informare bidirecțional, se vor organiza mai multe activități specifice folosind mai multe tipuri de instrumente de comunicare în vederea asigurării unei transparențe privind implementarea PMUD-ului în sine către toate grupurile de interes.

#### **Instrumente de comunicare clasice**

Pentru a se asigura o comunicare cât mai rapidă între actorii principali ai PMUD, se vor realiza:

- O adresă oficială de e-mail pentru comunicarea oficială în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Miercurea Ciuc)



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 250 / 263

- Punerea în funcțiune a unui server care să conțină o bază de date cu materiale de interes (rapoarte tehnice, comunicate de presa, fotografii, adrese oficiale) din cadrul proiectului. Membrii Comitetului de Coordonare a Proiectului vor avea acces pe acest sever, utilizând un user și o parolă.
- Un logo pentru PMUD Miercurea Ciuc, folosit în materialele de promovare ale proiectului
- Crearea unei pagini a PMUD Miercurea Ciuc pe rețeaua de socializare Facebook (Plan de Mobilitate Urbana Durabilă a Municipiului Miercurea Ciuc)
- Transmiterea comunicatelor de presă către cetățeni a informațiilor cu privire la dezvoltarea proiectului, obiectivele generale și specifice, beneficiile implementării acestuia.
- Afișe de promovare a proiectului care vor fi postate în mijloacele de transport în comun

### **Întâlniri/consultări cu reprezentanți ai Comitetului de Coordonare**

În vederea culegerii de informații necesare elaborării proiectului, a informării cu privire la stadiul PMUD Miercurea Ciuc, a obținerii de aprobări ale etapelor intermediare, cât și a altor etape, se vor realiza întâlniri sau consultări frecvente cu reprezentanți ai Comitetului de Coordonare a proiectului și ai altor grupuri de interes.

### **Întâlniri pe tema transportului public**

Pentru a permite echipei de proiect să realizeze o primă analiză a organizării rețelei de transport, precum și să identifice punctele forte și punctele slabe ale sistemelor respective, vor fi invitați operatorii publici și privați pentru a comunica informații și date cu privire la implicarea sau contribuția acestora la operațiunile de transport public urban. De asemenea, se vor colecta date referitoare la principalul operator de transport local, precum și informații cu privire la rețeaua de cale ferată din fiecare localitate componentă a zonei urbane funcționale Municipiului Miercurea Ciuc.

Vor fi organizate o serie de consultări în vederea identificării conexiunilor dintre administrațiile de transport public, administrațiile județene, statul, operatorii publici și privați din sectorul transportului public și informațiile economice esențiale privind rețelele de transport public, atât în ceea ce privește costurile apărute (personal, întreținere), cât și sursele de venit (subvenții, taxe, ...).

### **Întâlnire pe tema transportului cu bicicleta**

Pentru cetățenii care folosesc bicicleta ca mijloc de transport alternativ sau amatorii de ciclism se vor organiza consultări, ale căror teme de discuție vor avea ca puncte principale problemele de mobilitate cu care se confruntă utilizatorii de biciclete, propuneri de îmbunătățire a infrastructurii specifice și altele.

### **Aplicație on-line privind participarea cetățenilor**

În cadrul implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Miercurea Ciuc se va elabora o aplicație on-line care să faciliteze participarea cetățenilor, atât a celor din municipiu, cât și a celor din comunele componente zonei urbane funcționale, care vor fi invitați, într-o perioadă stabilă de comun acord, să acceseze aplicația pentru a semna, din punct de vedere al mobilității urbane, o problemă, o propunere de îmbunătățire sau o apreciere cu privire la un anumit punct, sau mai multe, din zonele frecventate de către aceștia.



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 251 / 263

Toate sesizările cetățenilor vor fi centralizate și vor fi luate în considerare în procesul de dezvoltare a proiectelor specifice adresate comunității din cadrul Municipiului Miercurea Ciuc.

Promovarea aplicației se va face prin intermediul mai multor canale de comunicare după cum urmează:

- Pagina de Facebook a proiectului
- Comunicate de presă transmise mass-mediei locale
- Newsletter către toate grupurile de public relevante pentru proiect (autorități, administrații, universități, ONG-uri, asociații diverse)

Informația dezvoltării acestei aplicații va fi preluată și promovată de către numeroase cotidiane locale/administrații locale/instituții

### **Planul de măsuri de comunicare pentru perioada de evaluare de mediu**

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc va fi supus procedurii de realizare a evaluării de mediu, aplicată în scopul emiterii avizului de mediu necesar adoptării acestuia. Ulterior aprobării, proiectele pe care le include vor intra în faza de implementare.

Conform Legii nr. 292 din 3 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Hotărârii nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, care transpune Directiva 2001/42/CE cunoscută sub numele de Directiva SEA, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 707 din 5 august 2004 și în temeiul art. 108 din Constituție, republicată, OUG 195/2005 privind Protecția Mediului aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006 cu modificările și completările ulterioare, PMUD Miercurea Ciuc va trebui să fie supus evaluării de mediu în vederea adoptării.

Procedura de realizare a evaluării de mediu se efectuează în scopul emiterii avizului de mediu necesar adoptării planurilor și programelor care pot avea efecte semnificative asupra mediului; HG 1076/2004 descrie procedura menționată mai sus și definește rolul autorității competente pentru protecția mediului, cerințele de consultare a factorilor interesați și de participare a publicului.

O parte integrantă din procedura de adoptare din procedura de adoptare a planurilor și programelor PMUD-ului este evaluarea de mediu.

Aplicarea procedurii de evaluare de mediu se realizează de către autoritățile titulare de plan în colaborare cu autoritățile competente pentru protecția mediului, prin consultarea autorităților publice centrale sau locale de sănătate și cele interesate de efectele implementării PMUD Miercurea Ciuc, precum și a cetățenilor, care se va finaliza cu emiterea avizului de mediu pentru plan.

### **Strategia de comunicare în perioada de implementare a PMUD Miercurea Ciuc**

Pentru perioada de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) \*trebuie să fie realizată după o strategie de comunicare concretă\* va fi realizată o Strategie de Comunicare. Acesta va cuprinde elemente detaliate despre modul de informare cu privire la acțiunile din planul de mobilitate - pe de o parte, care va fi o acțiune continuă și integrată, iar pe de altă parte va prezenta informații



## Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al Zonei Urbane Funcționale aferente

Cod: PMUDMM CZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 252 / 263

despre acțiunile de comunicare și consultare publică necesare a fi realizate pe durata de implementare a fiecărui proiect sau acțiune din cadrul PMUD.

**Strategia de Comunicare** are un rol important în realizarea activităților propuse fiind luată în considerare de către organismele desemnate să realizeze punerea în aplicare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă actualizat atât în faza de programare, cât și în cea de monitorizare și evaluare a rezultatelor prin implementarea acestuia (PMUD).

Pe întreaga durată a punerii în aplicare a PMUD-ului, procesul participativ are o valoare esențială (așa cum se stipulează în ghidul european privind PMUD-urile) care va aduce susținere din partea societății civile pentru proiectele desfășurate asigurând adoptarea celor mai potrivite soluții pentru cetățenii municipiului Miercurea Ciuc.

### **Obiectivele generale** ale Strategiei de Comunicare:

- Informarea corectă și la timp a cetățenilor interesați cu privire la stadiul de implementare a PMUD și a rezultatelor implementării;
- Crearea unei modalități simple de transmitere a unui flux bidirecțional de informații privind punerea în practică a procesului participativ;
- Implicarea cetățenilor interesați în procesul de implementare a proiectului (de la planificare la execuție);
- Utilizarea celor mai bune canale și instrumente de comunicare cu cetățenii;
- Asigurarea unui cadru necesar punerii la dispoziție mass-mediei a informațiilor corecte;
- Comunicarea transparentă cu cetățenii.

### **Obiective specifice** ale Strategiei de Comunicare:

- Comunicarea stadiului și a rezultatelor punerii în aplicare a PMUD;
- Creșterea gradului de informare a cetățenilor municipiului Miercurea Ciuc;
- Creșterea gradului de conștientizare a rezultatelor acțiunilor deja realizate;
- Creșterea vizibilității activității de implementare și monitorizare a PMUD.

**Observație:** Pentru fiecare proiect din PMUD care urmează a fi implementat, precum și termenele de materializare ale acestora, se vor stabili obiectivele specifice în funcție de particularitatea fiecăruia prin intermediul Planurilor de Comunicare.

Identificarea cetățenilor interesați, în funcție de tipul proiectului, se va realiza prin analiza persoanelor fizice și juridice, conform cerințelor legale și a practicilor din România, a asociațiilor, organizațiilor și grupurilor active din zona de interes, astfel:

- cele care sunt afectate de proiect;
- cele care au un interes ridicat față de proiect;
- cele care pot contribui la o bună desfășurare a acestuia.



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 253 / 263</b>

Se va ține cont de faptul că măsurile de comunicare propuse vor trebui să răspundă la necesitățile și specificul fiecărui proiect în parte. Aceste Planuri de Comunicare vor urmări promovarea viziunii dezvoltate în cadrul PMUD actualizat al municipiului Miercurea Ciuc.

Asigurarea punerii în aplicare a acțiunilor de comunicare garantează atragerea a cât mai multor grupuri de acțiune locale în implementarea proiectelor și a acțiunilor PMUD, creând condiții propice pentru accesarea de fonduri europene care vor conduce la realizarea unor proiecte perfect adaptate comunității locale, necesităților cetățenilor și bineînțeles, contribuind la creșterea încrederii acestora în autoritățile locale.





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMM CZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 254 / 263

**ANEXA 1 - CHESTIONAR PRIVIND MOBILITATEA URBANĂ LA NIVELUL MUNICIPIULUI MIERCUREA  
CIUC ȘI A ZONEI URBALE FUNCȚIONALE AFERENTE**

---

**1. SELECTAȚI CARTIERUL/ZONA ÎN CARE LOCUIȚI**

1. Jigodin - Zsögöd
2. Zona Szécseny lakóövezet
3. Zona Ciba / Csiba Lakóövezet
4. Cartierul Spicului / Kalász lakónegyed
5. Cartierul Tudor Vladimirescu / Tudor negyed
6. Zona Șumuleu / Somlyó lakóövezet
7. Zona Toplița / Taploca Lakóövezet
8. Zona Gară / Állomás övezet
9. Băile Harghita / Hargita fürdő
10. Cartierul Centru / Központi negyed
11. Zona SPITAL / Nagy Laji dombja
12. Cartierul Patinoar / Jégpálya negyed
13. Cartierul Harghita / Hargita lakóövezet
14. Zona OS / Felső tisztviselő telep
15. Cartierul Lunca Mare / Nagyrét Lakónegyed
16. Urzicaș / Csihányos
17. Zona Vânătorilor / Vadászok lakóövezet
18. Cioboteni – Csobotfalva
19. Zona OI / Alsó tisztviselő telep
20. Joița / Csütörtök-falva
21. Valea iepurelui / Nyúl völgye
22. Zona Băilor / Fürdő lakóövezet
23. Băile Jigodin / Zsögöd fürdő
24. Zona industrială VEST / Nyugati ipari övezet
25. Zona Industrială EST / Keleti ipari övezet
26. Băile Tușnad / Tusnádfürdő
27. Cârța / Karcfalva
28. Ciceu / Csíkcsicsó
29. Ciucsângeorgiu / Csíkszentgyörgy



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 255 / 263</b>

30. Cozmeni / Csíkkozmás
31. Dănești / Csíkdánfalva
32. Frumoasa / Csíkszépvíz
33. Leliceni / Csíkszentlélek
34. Lunca de Jos / Gyímesközéplok
35. Lunca de Sus / Gyímesfelsőlok
36. Mihăileni / Csíkszentmihály
37. Mădăraș / Csíkmadaras
38. Păuleni - Ciuc / Csíkpálfalva
39. Racu / Csíkrákos
40. Sâncrăieni / Csíkszentkirály
41. Sândominic / Csíkszentdomokos
42. Sânmartin / Csíkszenmárton
43. Sânsimion / Csíkszentsimon
44. Sântimbru / Csíkszentimre
45. Siculeni / Csíkmadéfalva
46. Tușnad / Tusnád
47. Tomești / Csíkszenttamás

---

## **2. STATUTUL**

1. Angajat
2. Șomer
3. Liberprofesionist
4. Pensionar
5. Persoană casnică
6. Elev/Student

Altele:

---

## **3. VÂRSTA DUMNEAVOASTRĂ ESTE:**

1. Sub 14 ani
2. 15-20 ani
3. 21-25 ani



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 256 / 263

4. 26-30 ani
5. 31-40 ani
6. 41-50 ani
7. 51-60 ani
8. >71 ani

---

**4. POSEDAȚI UN AUTOTURISM PE CARE ÎL FOLOSIȚI PENTRU DEPLASĂRI?**

1. Da
2. Nu

---

**5. ÎN OPINIA DUMNEAVOASTRĂ, CARE ESTE PRINCIPALA PROBLEMĂ ÎNTÂMPINATĂ ÎN TIMPUL DEPLASĂRIILOR EFECTUATE ÎN INTERIORUL MUNICIPIULUI MIERCUREA CIUC?**

1. Parcările pentru autoturisme
2. Traficul ridicat
3. Lipsa trotuarelor/trotuare înguste
4. Lipsa/număr redus piste pt biciclete/amenajarea neadecvată a pistelor (piste înguste, neprotejate față de traficul rutier, etc)
5. Lipsa stațiilor de transport în comun în anumite zone și/sau frecvența scăzută de circulație
6. Străzi degradate
7. Semaforizare
8. Lipsa facilităților dedicate persoanelor cu probleme locomotorii și/sau pentru cărucioarele de copii
9. Stații amenajate necorespunzător (adăposturile sunt mici în comparație cu numărul de persoane din stație, nu protejează față de intemperii)
10. Altele (menționați care)

---

**6. CARE SUNT PRINCIPALELE PROBLEME LEGATE DE PARCAREA AUTOVEHICULELOR ÎN ZONELE DE INTERES ALE MUNICIPIULUI MIERCUREA CIUC?**

1. Parcări degradate/într-o stare necorespunzătoare
  2. Locuri de parcare insuficiente
  3. Semnalizarea slabă a acestora
  4. Costul mare a abonamentelor de parcare/tichetelor
  5. Altele (menționați care)
-



## **7. CARE SUNT PRINCIPALELE PROBLEME ALE CIRCULAȚIEI AUTO ÎN MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC?**

1. Prea multe vehicule grele pe străzi
2. Corelarea semafoarelor
3. Străzi degradate
4. Intersecții necorespunzătoare sau cu circulație îngreunată
5. Nu știu/nu răspund
6. Altele (menționați care)

---

## **8. CARE SUNT PRINCIPALELE PROBLEME ÎNTÂMPINATE DE PIETONI?**

1. Trotuare prea înguste și/sau în stare proastă
2. Timpii lungi de așteptare la trecerile de pietoni semaforizate
3. Conflictelor cu autovehiculele
4. Curățenia trotuarelor
5. Pavare necorespunzătoare
6. Altele (menționați care)

---

## **9. CARE SUNT PRINCIPALELE PROBLEME ÎNTÂMPINATE DE BICICLIȘTI?**

1. Lipsa/număr insuficient de piste pentru bicicliști
2. Lipsa/număr insuficient rastelurilor sau a zonelor speciale de parcare a bicicletelor
3. Lipsa/număr insuficient de centre de închiriat biciclete
4. Interacțiunea cu autovehicule
5. Amenajarea necorespunzătoare a pistelor (piste înguste, de continuitate a pistelor)
6. Altele (menționați care)

---

## **10. CARACTERIZAȚI TRANSPORTUL ÎN COMUN EXISTENT LA NIVELUL MUNICIPIULUI MIERCUREA CIUC**

1. Număr insuficient de autobuze
2. Stații amplasate la distanțe prea mari
3. Stații amenajate necorespunzător (adăposturi mici în comparație cu numărul de persoane din stație, nu protejează de intemperii)
4. Frecvență mică de circulație
5. Legături insuficiente cu zona urbană funcțională



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF
Ediția: 1
Revizia: 1
Pag: 258 / 263

6. Mijloace de transport necorespunzătoare
7. Biletele/abonamentele sunt prea scumpe
8. Altele (menționați care)

**11. ÎNTR-UN MEDIU IDEAL, ÎN MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC CUM AȚI PREFERA SĂ VĂ DEPLASAȚI?**

1. Pe jos
2. Cu bicicleta
3. Cu autoturismul personal
4. Cu transportul public
5. Altă modalitate

**12. SUNTEȚI DISPUS(Ă) SĂ RENUNȚAȚI LA UTILIZAREA AUTOTURISMULUI PERSONAL PENTRU:**

1. Un sistem de transport în comun modernizat
2. Mai multe piste și facilități pentru bicicliști/pietoni
3. Nu sunt dispus(ă) să renunț la autoturism
4. Nu dețin un autoturism personal

**13. PENTRU CEA MAI FRECVENTĂ CĂLĂTORIE EFECTUATĂ / CĂLĂTORIE DE AZI, VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI URMĂTOARELE:**

Originea călătoriei dumneavoastră (punctul de plecare, zona/strada aproximativă)

Destinația călătoriei dumneavoastră (zona/strada aprox. spre care vă îndreptați)

Timpul aproximativ în care parcurgeți această distanță ..... (minute)

**14. VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI SCOPUL ȘI MODUL DE TRANSPORT UTILIZAT ÎN DEPLASĂRILE ZILNICE**

	Luni						Marți						Miercuri						Joi						Vineri						Sâmbătă						Duminică							
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6		
Profesional																																												
Studii																																												
Cumpărături																																												
Personal																																												



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 259 / 263

Altele

1. Mers pe jos
2. Transport public
3. Bicicleta
4. Autoturism (șofer)
5. Autoturism (pasager)
6. Altele

---

**15. VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI MOTIVUL DEPLASĂRII CU AUTOVEHICULUL ÎN TIMPUL ZILELOR DE WEEKEND**

1. De ..... ori pe weekend la cumpărături
2. De ..... ori pe weekend la facilități de agrement
3. Altele (menționați care)

---

**16. VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI DACĂ ÎN TIMPUL ZILELOR DE WEEKEND PREFERAȚI ALTE MODURI DE TRANSPORT**

1. Mers pe jos
2. Transport public
3. Bicicleta
4. Altele (menționați care)

---

**17. VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI MODALITATEA DE DEPLASARE UTILIZATĂ CEL MAI FRECVENT**

1. Mers pe jos
2. Transport public
3. Bicicleta
4. Autoturism personal
5. Autoturismul unor cunoștințe prieteni
6. Altele (menționați care)

---

**18. DACĂ AȚI ALES BICICLETA CA RĂSPUNS LA ÎNTREBAREA ANTERIOARĂ, VĂ RUGĂM SĂ NE INDICAȚI SCOPUL ÎN CARE O UTILIZAȚI**

1. Mijloc de transport
2. Mijloc de relaxare



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

<b>Cod: PMUDMMCZUF</b>
<b>Ediția: 1</b>
<b>Revizia: 1</b>
<b>Pag: 260 / 263</b>

---

*Chestionarul a fost elaborat de către consultant în colaborare cu Primăria Municipiului Miercurea Ciuc și pus la dispoziția locuitorilor municipiului și a zonei urbane funcționale aferente, atât online pe site-ul Primăriei <http://www.miercureaciuc.ro>, cât și pe suport de hârtie la sediul municipalității.*

*Locuitorii Municipiului Miercurea Ciuc și ai zonei urbane funcționale sunt invitați să completeze, sub protecția anonimatului, chestionarul care cuprinde date de identificare a problemelor ce țin de mobilitate urbană atât din punctul de vedere al pietonilor, cât și al șoferilor.*

*Acest chestionar va sta la baza sondajului de opinie care nu poate fi realizat face-to-face datorită restricțiilor implicate de valul 4 al pandemiei. Aceste rezultate vor realiza o identificare exactă a problemelor, văzute prin intermediul populației care se confruntă zi de zi cu ele. Se vor verifica și prelucra rezultatele astfel ca toate proiectele gândite de echipa de consultanță și cea a Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc să răspundă nevoilor identificate în rândul populației municipiului și a zonei urbane funcționale aferente.*

*Vă mulțumim*

---



**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 261 / 263

**BIBLIOGRAFIE**

- [1] <https://www.zarnesti.net/informatii-utile/harti/harta-judetelor-romaniei/harghita/>
- [2] CERTRANS LEVEL SRL, Studiu de trafic în Municipiul Miercurea Ciuc, Versiunea reactualizata, București, Mai 2021
- [3] <https://www.listafirme.ro>
- [4] <https://locuridemuncaharghita.ro/>
- [5] S.C. PLANWERK S.R.L, Oraș verde în inima secuimii, Plan urbanistic general al municipiului Miercurea Ciuc, Memoriu general, beneficiar Primăria municipiului Miercurea Ciuc, Mai 2012
- [6] <https://orasultau.ro/harta/miercureaciuc-o#map-container>
- [7] STAS 10144/3-91
- [8] Norma tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în orașe, din 27/01/1998
- [9] <https://www.google.com/maps/>
- [10] <http://cfr.ro/>
- [11] <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html#&ui-state=dialog>
- [12] [www.autogari.ro](http://www.autogari.ro)
- [13] <https://moovitapp.com/index/ro/>
- [14] <http://csiki-trans.ro/>
- [15] SC CERTRANS LEVEL SRL, Studiu de oportunitate pentru achiziționare de autobuze ecologice în municipiul Miercurea Ciuc, Beneficiar: Municipiul Miercurea Ciuc, București, 2018
- [16] <https://ziarharghita.ro/>
- [17] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Miercurea Ciuc 2016-2025, Elaborator: Planificatio Dezvoltare și Energie S.R.L, 2016
- [18] <https://www.intermodal-terminals.eu>
- [19] Planul de mobilitate urbană durabilă al municipiului Miercurea Ciuc, 2016, Elaborator: Planificatio Dezvoltare și Energie S.R.L.
- [20] Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, FHWA, July 2006
- [21] Sustainable Planning & Innovation for Bicycles, SPYCICLES, 2007
- [22] <https://miscareaderezistenta.ro/sport/orase-velocity-romania-bucuresti-piste-de-biciclete-alba-iulia-piste-de-biciclete-cele-mai-multe-piste-15626.html>
- [23] <https://freerider.ro/noutati/generale/infrastructura-pentru-biciclete-din-miercurea-ciuc>
- [24] <https://informatiahr.ro/>





**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Miercurea Ciuc și al  
Zonei Urbane Funcționale aferente**

Cod: PMUDMMCZUF

Ediția: 1

Revizia: 1

Pag: 262 / 263

[25] Todd Litman, 2003, Economic Value of Walkability, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Volume: 1828 issue: 1, page(s): 3-11, <https://doi.org/10.3141/1828-01>

[26] City of Portland, Office of Transportation Engineering and Development, Pedestrian Transportation Program, Portland Pedestrian Design Guide, iunie, 1998

[27] Zsolt Tovissi, Alpar Andras, Barna Lorincz, Arhitectura spațiului public și urbanismul - Modernizarea spațiilor publice urbane din Miercurea Ciuc, <https://www.uar-bna.ro/2014/proiecte/f/51/>

[28] <https://ziarharghita.ro/>

[29] [https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara\\_Miercurea\\_Ciuc#/media/Fi%C8%99ier:RO\\_HR\\_Miercurea\\_Ciuc\\_Railway\\_Station.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Gara_Miercurea_Ciuc#/media/Fi%C8%99ier:RO_HR_Miercurea_Ciuc_Railway_Station.jpg)

[30] Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) – Secțiunea IV, Data publicării : 06 Apr 2016, <http://www.mmediu.ro/articol/planul-de-amenajare-a-teritoriului-national-patn-sectiunea-iv/1517>

[31] Plan de mobilitate urbană durabilă pentru polul de creștere Iași (P.M.U.D. IAȘI), București, Aprilie 2016, Contractor: Consortiu Lot 2: PTV Transport Consult GmbH, Search Corporation, TTK, PTV AG

[32] M. Popa, Elemente de economia transporturilor, Editura BREN, ISBN 973-648-311-8, 2004

[33] Hatzopoulou, M., Miller, E.J., Institutional integration for sustainable transportation policy în Canada, Transport Policy, 15/2008.

[34] Roșca, E., Ruscă, A, Ilie, A., Ruscă, F., Non-Motorized Transportation. An Educational Challenge For Urban Communities, Theoretical and Empirical Research în Urban Management (TERUM), 17(8)/2010, 2065- 3913, ISSN 2065-3913 (Geobase Indexed), 2010

[35] Ilie, A, Ștefănică, C.F., Asupra deplasărilor nemotorizate în marile aglomerări urbane, Buletinul AGIR, Supliment 1/2012

[36] Ilie, A., Examinare critică asupra infrastructurilor destinate transportului nemotorizat în municipiul București, Buletinul AGIR, An XIV, nr.4 / 2009, pag 123-126

[37] Ilie, A., Ruscă, A., Critical examination on the infrastructure dedicated to the nonmotorized trips în the city of Bucharest, Transportation and Land Use Interaction '08 Conference Proceedings, Bucharest, 2008

[38] Popa, M., Raicu, Ș., Ruscă, F., Effects of un-motorized transport infrastructure development în Bucharest metropolitan area, The Sustainable City IV, Urban Regeneration and Sustainability, Wessex Institute of Technology Press, Southampton, UK, 2006

[39] NCM, National Cycle Manual, National Transport Authority, Ireland, 2011

[40] FHWA, The Bicycle Compatibility Index: A Level of Service Concept, Implementation Manual. Federal Highways Administration: Washington, DC, United States, 1998

[41] Ravadá, C, Bicycle Compatibility Indices, East Central Intergovernmental Association, (2004)

[42] PressOffice City of Munster, Németország