



PLAN DE MOBILITATE

URBANĂ DURABILĂ

ORASUL COVASNA

PMUD Covasna

2021 - 2027



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ORAȘUL COVASNA *2021-2027*



Covasna, noiembrie 2021

DG CONSULTING

www.dgroupconsulting.ro

Cuprins

1. INTRODUCERE	4
1.1. Scopul și rolul documentației	4
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	7
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	18
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	23
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	26
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	26
2.2. Rețeaua majoră de circulații	49
2.3. Transport public	64
2.4. Transport de marfă	79
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	82
2.6. Managementul traficului	99
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	109
3. MODELUL DE TRANSPORT	111
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	111
3.2. Colectarea de date	112
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	114
3.4. Cererea de transport	119
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	121
4.1. Eficiență economică	121
4.2. Impactul asupra elementelor de mediu	122
4.3. Accesibilitate	125
4.4. Siguranță	128
4.5. Calitatea vieții	129
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	131
5.1. Viziunea pentru cele 3 nivele teritoriale	133
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor	134
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	137
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	138
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	147

6.3.	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	148
6.4.	Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	149
7.	EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	155
7.1.	Eficiență economică	155
7.2.	Impactul asupra mediului	156
7.3.	Accesibilitate	156
7.4.	Siguranță	156
7.5.	Calitatea vieții	157
1.	(2) PMU – COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI II)	158
1.1.	CADRU PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT MEDIU ȘI LUNG	158
1.2.	Priorități stabilite	159
2.	PLANUL DE ACȚIUNE	164
2.1.	Intervenții majore asupra rețelei stradale	164
2.2.	Transport public	169
2.3.	Transport de marfă	171
2.4.	Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)	172
2.5.	Managementul traficului (ștaionarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)	174
2.6.	Zone cu nivel ridicat de complexitate	176
2.7.	Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	180
2.8.	Aspecte instituționale	180
3.1.	Stabilire proceduri de evaluare a implementării p.m.u.d.	182
3.2.	Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	183
	ANEXE	184
	Anexa 1: Proiecte eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional Centru 2021-2027	184
	Anexa 2: Clasament de selectare-prioritizare a proiectelor	187
	Anexa 3: Rezultate sondajelor	199
	Anexa 4: Instrumente de colectare datelor	217
	Anexa 5: Fotografii	220

I. Etapa I

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

Conform datelor statistice peste 70% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban și generează peste 80% din Produsul Intern Brut al Uniunii Europene, iar consumul zonelor urbane din consumul de energie totală a UE reprezintă circa 75%. În același timp concentrația de dioxid de carbon (CO₂) din atmosferă a atins un nou record la sfârșitul anului 2015, ajungând la 400 de părți la un milion. Toate seturile majore de date cu privire la temperatura globală la suprafață arată că 2020 a fost cel mai călduros an înregistrat vreodată. Transportul reprezintă aproape 25% din emisiile cu efect de seră la nivelul Uniunii Europene situând pe locul al doilea din punctul de vedere al cantității de gaze cu efect de seră emise după sectorul energetic. Trebuie adăugat faptul că 98% dintre călătoriile urbane au o lungime mai mică de 5 km, fapt ce face posibilă orientarea spre forme de mobilitate sustenabile în interiorul orașelor cu efect redus de emisii de carbon.

Planurile de Mobilitate Urbană se axează pe dezvoltarea mobilității din interiorul orașelor și propun un set de obiective și măsuri de îmbunătățire a mobilității urbane. În conceptul Comisiei Europene prin soluționarea problemelor legate de mobilitatea urbană și prin orientarea către o traiectorie mai sustenabilă s-ar putea reduce consumul de energie generat de mobilitate, contribuind la îmbunătățirea accesibilității și nu în ultimul rând la creșterea siguranței în trafic.

Așadar un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

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

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

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

Conform comunicării Comisiei Europene (COM(2013) 913) un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană respectivă.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o strategie urbană și teritorială mai amplă. Prin urmare planurile de mobilitate trebuie elaborate în cooperare cu diferite domenii și sectoare de politică (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc).

Acest plan vizează necesitățile zonelor urbane funcționale și ale zonelor adiacente, mai degrabă decât cele ale urbei administrative și, prin urmare, caută să contribuie la dezvoltarea unui sistem de transport urban care:

- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întreunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.

Planul de Mobilitate Urbană a Oraşului Covasna pe perioada 2021-2027 a fost elaborată în paralel cu noul Strategia de Dezvoltare oraşului Covasna. Elaborarea concomitentă a celor două planuri ținând cont de complementaritatea prevederilor din cadrul celor două documente este benefică și chiar recomandată și de către legislația în domeniu, deoarece în acest fel se poate aplica o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat.

PMUD Covasna a fost elaborată în perioada iulie – noiembrie 2021 cu scopul de a identifica măsuri de îmbunătățire a desfășurării circulației motorizate și nemotorizate pe rețeaua stradală urbană, în concordanță cu obiectivele programelor operaționale dar și în conformitate cu obiectivele strategice la nivel european cu privire la mobilitatea urbană a pasagerilor și mărfurilor.

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă acoperă în primul rând zona urbana formată din orașul Covasna, dar conține și propuneri care depășesc limitele administrative ale orașului și necesită un parteneriat și o cooperare la nivel microregional. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate și proiecte privind investițiile propuse, conform legislației în vigoare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:

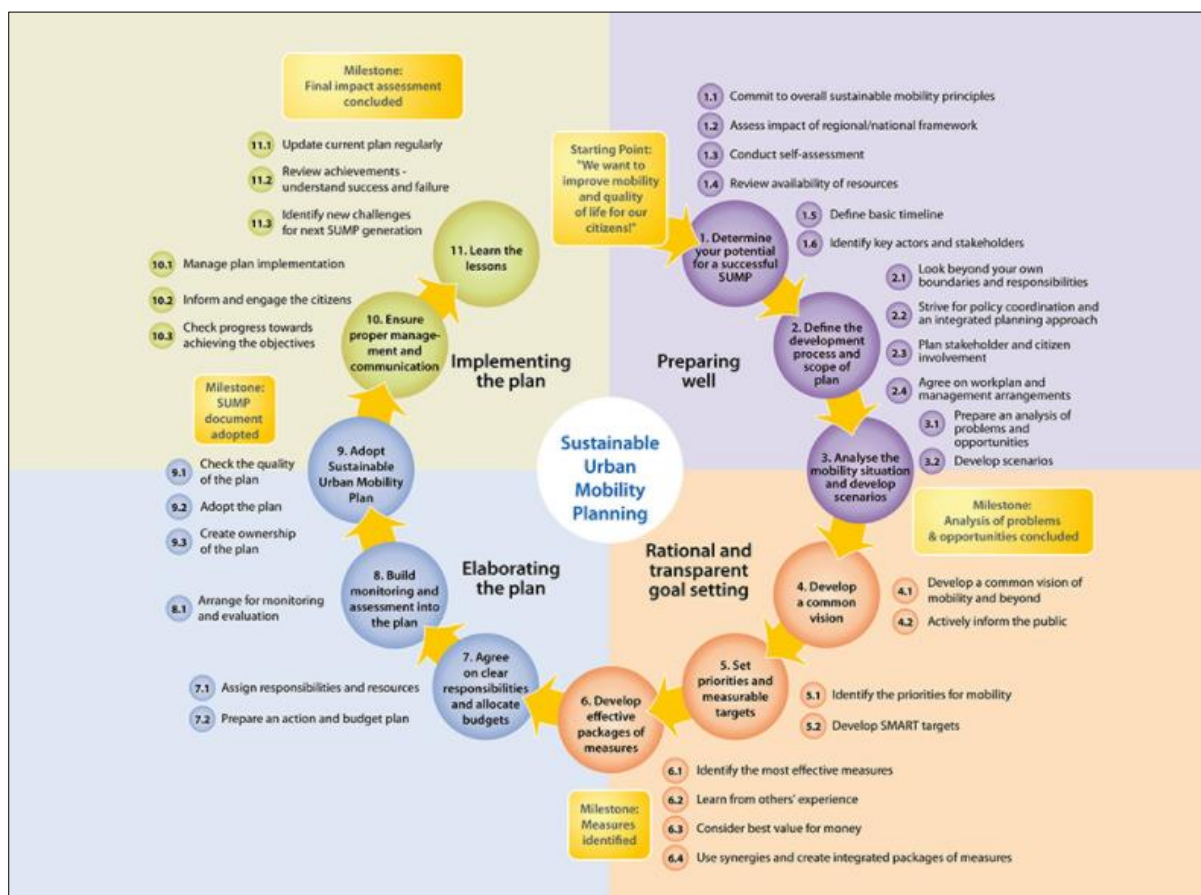
- Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
- Îmbunătățirea siguranței și securității circulației;
- Creșterea atractivității orașului în rândul cetățenilor, turiștilor și investitorilor, creșterea calității mediului urban
- Reducerea poluării sonore și a aerului, emisiile de gaze de seră și consumul de energie;
- Creșterea eficienței și a eficacității costurilor ale transportului de persoane și mărfuri;
- Îmbunătățirea relațiilor în teritoriu, consolidarea rolului central al orașului și consolidarea conexiunilor la nivelul microregiunii

Scopul PMUD Covasna este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, și pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin programele operaționale din perioada de programare 2021-2027 și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes regional/național care influențează mobilitatea în orașul Covasna.

Prezentul PMUD va include intervenții (măsuri sau proiecte specifice) prin care sunt propuse soluții pentru probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt

considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane optime în aria de studiu, acoperind perioada 2021 -2027.

Grafic nr. 1: Ciclul de planificare pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă



1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Planul de Mobilitate Urbană al orașului Covasna pe perioada 2021-2027 a fost conceput în consens cu documentele de planificare spațială relevante la nivel național, regional și local.

Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul actualizată tratează planul de mobilitate urbană ca instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform Articolului 46 din lege Planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire și la planul de mobilitate urbană.

Conform legislației în domeniu Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport. Planul de mobilitate urbană se

adreasează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Pornind de la analiza documentelor strategice de nivel național, acordăm o atenție sporită încadrării Planului de Mobilitate Urbană în prevederile acestor documente până la nivel regional și cel local.

1.2.1 Încadrare în documente de nivel național

Strategia de dezvoltare teritorială a României este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scara regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de peste 20 de ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional. Aceasta cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

STDR reprezintă:

- Un instrument de facilitare a unui proces de planificare integrată la scară națională pentru orizontul de timp 2035;
- Un instrument de informare a autorităților publice centrale și locale, asupra direcțiilor generale și a obiectivelor de dezvoltare a teritoriului național pe termen lung;
- Un instrument de fundamentare a politicilor de dezvoltare de la diferite paliere administrative;
- Un instrument de informare a factorilor interesați de la nivel european și global asupra potențialului de dezvoltare și asupra avantajelor competitive ale teritoriului național.

Perspectiva de dezvoltare a teritoriului național are la bază consolidarea poziției strategice a României în raport cu principalele axe de dezvoltare continentale și globale. Acest lucru se va realiza prin valorificarea avantajelor naturale ale teritoriului național și prin proiectarea unei structuri funcționale a teritoriului capabila să susțină o creștere economică durabilă.

SDTR propune:

- Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
- Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;

DG CONSULTING

- Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

Strategia remarcă faptul că s-a considerat prioritară reabilitarea rețelei de drumuri naționale, neglijându-se atât valoric cât și calitativ rețeaua de drumuri județene/comunale cea ce contribuie la adâncirea discrepanțelor regionale și împiedică dezvoltarea teritorială omogenă a țării. Măsura 4211 din SDTR prevede asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane. Printre acțiunile prevăzute găsim 2 acțiuni relevante la nivelul orașului Covasna:

1. Extinderea transportului în comun ecologic (tramvaie, troleibuze, autobuze electrice), inclusiv implementarea sistemelor de e-ticketing și de monitorizare GPS în marile centre urbane și în zonele metropolitane ale acestora.
2. Achiziționarea de mijloace ecologice de transport în comun pentru marile orașe.
3. Construcția de parking-uri multietajate, supra și subterane în zonele centrale ale municipiilor reședință de județ;
4. Construcția de terminale intermodale pentru pasageri: București, Timișoara, Cluj-Napoca, Baia Mare, Iași, Ploiești, Brașov, Botoșani;
5. Construcția de poduri și pasaje (supra/subterane) și inele interne de circulație pentru fluidizarea traficului din marile centre urbane situate de-a lungul principalelor artere de transport: Timișoara, Cluj-Napoca, București, Brașov, Botoșani, Brăila, Târgu-Mureș, Pitești, Oradea, Ploiești, Craiova;
6. Extinderea pistelor de biciclete, inclusiv în zonele periurbane, și amenajarea de sisteme de tip "bike-sharing" în toate reședințele de județ;
7. Implementarea de sisteme inteligente de management al traficului în toate orașele reședință de județ și a celor situate de-a lungul axelor TEN-T rutiere core și comprehensive;
8. Reabilitarea și modernizarea străzilor orașenești, cu precădere în orașele cu un grad de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%.
9. Reabilitarea și modernizarea zonelor pietonale și de promenadă în toate orașele din România;
10. Înființarea autorităților metropolitane de transport în comun la nivelul marilor centre urbane: Brașov, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Satu Mare, Baia Mare, Oradea, Botoșani, Suceava, Bacău, Pitești, Brăila-Galați, Arad.

Aceste măsuri se vor implementa în strânsă corelație cu prevederile Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, aflate în curs de elaborare, respectiv care vor fi elaborate în viitor.

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

Secțiunile Planului de Amenajare a Teritoriului Național sunt:

- Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport
- Ape, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
- Rețeaua de localități aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural
- Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone cu resurse turistice
- Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a Zone rurale, neaprobată.
- Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată.

Clasificare conform PATN (NUTS 3 la nivel european): Covasna este o localitate de rang III. Elemente și nivel de dotare ale localităților conform PATN urbane de rangul III sunt:

Populație: de regulă de la circa 5.000 la circa 30.000 de locuitori; din zona de influență: între circa 5.000 și 40.000 de locuitori

Rază de servire: circa 10-20 km

Accesul la căile de comunicație: acces direct la drum național sau județean, la centrul de rang superior și legături facile cu localitățile din zona de influență

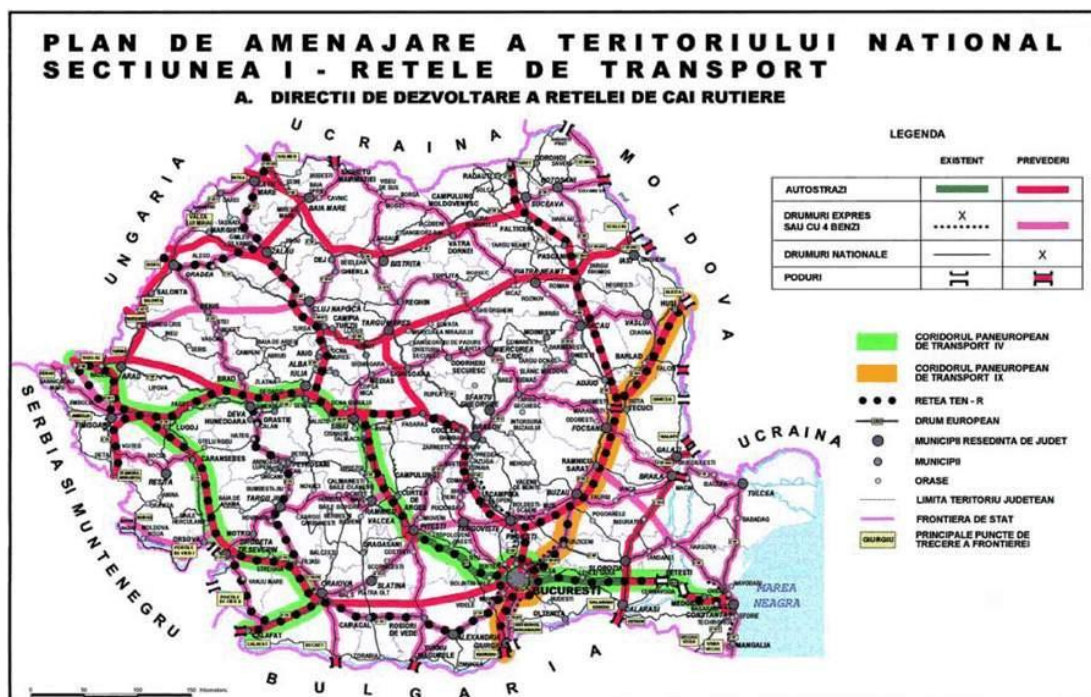
Funcțiuni economice: capacități de producție din domeniul secundar (industrie prelucrătoare și construcții), terțiar (servicii sociale și comerciale) și primar (industrie extractivă, agricultură, piscicultură, silvicultură)

Nivel de dotare-echipare:

- administrație publică, autorități judecătorești și asociații: primărie, judecătorie, parchet, tribunal, notariat, sedii pentru diferite asociații;
- educație: învățământ preșcolar, primar, gimnazial, liceal;
- sănătate, asistență socială: spital general sau secție-spital, maternitate, dispensar policlinic, stație de salvare, creșă, farmacie, cămin de bătrâni;
- cultură: casă de cultură, cinematograful, bibliotecă publică, muzee, sală de expoziții, club etc.
- comerț, prestări de servicii: magazine universale și magazine specializate, piață agroalimentară;
- turism: hotel de două stele cu minimum 50 de locuri;
- finanțe-bănci, asigurări: sucursale sau filiale de bănci, instituții de credit și societăți de asigurare, C.E.C.;
- sport, agrement: terenuri, eventual stadion mic, săli de sport, eventual pentru competiții locale, grădini publice și alte spații verzi amenajate;
- protecția mediului: serviciu de protecție a mediului;
- alimentare cu apă și canalizare: rețele de alimentare cu apă, sistem colector de canalizare, stație de epurare;
- culte: lăcaș de cult;
- transport-comunicații: autogară, eventual gară, poștă, centrală telefonică;
- ordine, securitate: sedii de poliție și de jandarmerie.



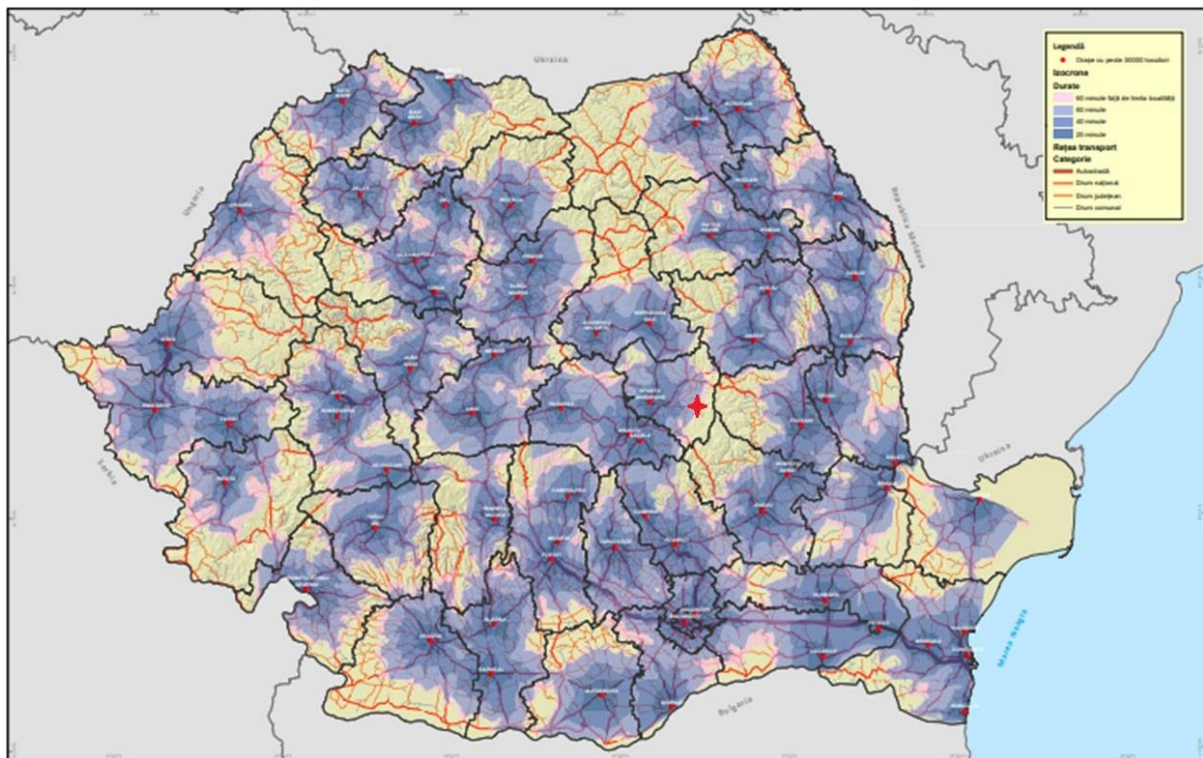
Grafic nr. 2: Plan de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I – Rețele de transport



Trebuie însă amintit faptul că Planul de Amenajare a Teritoriului Național a fost aprobat acum 14 ani și din perspectiva acestor ani se poate afirma faptul că dezvoltarea rețelei rutiere la nivel național nu s-a parcurs în ritmul așteptat atât în cazul dezvoltării unor noi rețele de transport cât și în dezvoltarea rețelelor existente. În contextul rețelei de transport național, conform planurilor, județul Covasna va fi străbătută de autostrada A13, care va lega orașele Brașov și Bacău, iar tronsonul acesteia se va afla la o distanță de circa 10-15 km de orașul Covasna, însă realizarea se preconizează numai în anul 2024.

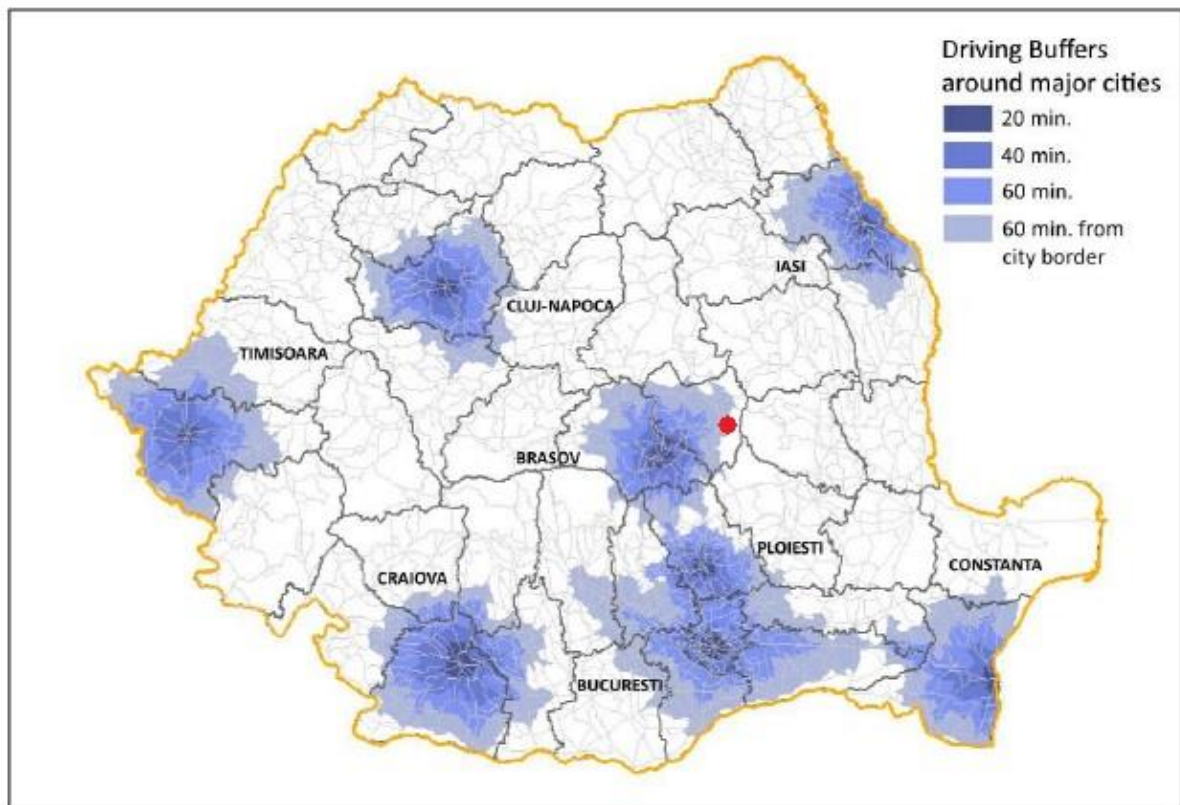
Pe hârtii de mai jos se poate vedea zone economice funcționale stabilite după timpul de deplasare cu automobilul în jurul zonelor urbane importante din țară. Orașul Covasna și localitățile adiacente nu reprezintă o zonă urbană funcțională conform definițiilor literaturii de specialitate. Orașul nu are capacitatea în ceea ce privește oferta de locuri de muncă, sistemul de educație, oferta serviciilor publice-private, nu dispune de un caracter polarizator din punct de vedere socio-economic. O mare parte a județului Covasna intră sub influența zonei metropolitane Brașov, chiar și reședința de județ, municipiul Sfântu Gheorghe se află în strânsă legătură cu Brașovul în mai multe privințe. Situată în limita zonei urbane funcționale Brașov, orașul trebuie să-și dezvolte relațiile în teritoriu pentru a crea un sistem urban funcțional în zonă micro regională.

Grafic nr. 3: Zone urbane funcționale



Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Grafic nr. 4: Distanțe de la zone urbane



sursa: Orașe Competitive, Banca Europeană

Relațiile în teritoriu ale orașului Covasna în cadrul microregiunii pot fi realizate prin întărirea rețelelor de transport rutiere (DN13E în direcția Brateș, Zagon, DJ 121 în direcția Zăbala, DC14 în direcția Comandău) și feroviare. Linia R 16368 de tren (Brețcu - Sfântul Gheorghe) are 18 de stații, prima stație la Brețcu și ultima stație la Sfântu Gheorghe. Calitatea actuală ale relațiilor feroviare precum și timpul parcurs în transportul de persoane nu respectă nevoile de bază, iar transportul de marfă lipsește aproape cu desăvârșire.

În județul Covasna nu există aeroport internațional, cel mai apropiat aeroport se află la Bacău la o distanță de 141 km, care poate fi parcursă în aprox. 2,5 ore, dar chiar și acesta are puține curse internaționale. Aeroportul Otopeni din capitala București cu numeroase curse aeriene internaționale se află la o distanță de 205 km, ceea ce poate fi parcursă în 4 ore cu mașina. Aeroportul din Sibiu, care are în special curse aeriene spre Germania, se află la o distanță de 210 km, drumul poate fi parcurs în circa 4 ore. Construcția aeroportului Brașov-Ghimbav, care ar fi la o distanță de 64 km (1 ora), ar contribui la dezvoltarea accesibilității zonei orașului și ar însemna noi oportunități de mobilitate internațională pentru potențialii investitori și pentru antreprenorii care lucrează cu parteneri din străinătate.

1.2.2 Încadrare în documente de nivel regional

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul definește Planul de amenajare a teritoriului zonal regional ca un document de planificare strategică teritorială, care stabilește cadrul general de dezvoltare spațială pe termen lung, prin care se corelează investițiile publice sectoriale în plan teritorial, la nivel regional. Nivelul regional este stabilit prin Legea nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România și se referă la cele 8 regiuni de dezvoltare ale țării.

La nivelul Regiunii Centru nu există un Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal Regional, așadar în acest context trebuie să facem referire la propuneri de direcții ale **Planului de Dezvoltare Regională Centru 2021-2027**. Versiunea de lucru a PDR Centru 2021-2027 conține un set de direcții strategice regionale care sunt relevante și la nivelul PMUD Covasna.

Direcția Strategică 1 - Dezvoltare teritorială, dezvoltare urbană durabilă printre altele prevede următoarele:

- ✓ Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport de importanță secundară pentru creșterea accesibilității localităților urbane și rurale la infrastructura națională și europeană de transport
- ✓ Sprijinirea mobilității urbane durabile (inclusiv construirea de centuri rutiere)

DG CONSULTING

În plan găsim direcții strategice care deși nu se adresează în mod direct dezvoltării sistemului de transport local/mobilității urbane dar pot influența mobilitatea din orașe, prin accesarea diferitelor servicii prin intermediul internetului și a unor soluții SMART:

- ✓ Dezvoltarea infrastructurii TIC, în mod special infrastructura de bandă largă și îmbunătățirea conectivității digitale în mediul urban și cel rural
- ✓ Extinderea digitalizării serviciilor administrației publice locale și implementarea de soluții SMART City

Direcția Strategică - 4 Mediu, energie, schimbări climatice prevede obiective care prevăd dezvoltarea calității mediului urban și reducerea emisiilor de CO2 în zone urbane:

- ✓ Ecologizarea și reabilitarea siturilor contaminate, refacerea terenurilor degradate, creșterea suprafeței spațiilor verzi în centrele urbane
- ✓ Reducerea emisiilor de carbon prin îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor, a sistemelor de transport și a proceselor de producție

Instrumentul principal pentru transpunerea direcțiilor formulate în PDR Centru 2021-2027 va fi Programul Operațional Regional. Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) a definit în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 oportunitatea realizării de Planuri de Mobilitate Urbană Sustenabile având în vedere necesitățile privind creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, sporirea adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local precum și favorizarea unei creșteri economice sustenabile din punct de vedere social și al mediului înconjurător, prin asigurarea unui transport urban și periurban sustenabil.

În perioada 2021-2027 **Programele Operaționale Regionale** implementate la nivelul celor 8 regiuni conțin Axa prioritară 3 – O regiune cu orașe prietenoase cu mediul care cuprind următoarele obiective:

- Promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
- Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi în special în mediul urban și reducerea poluării
- Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile

Operațiuni (orientativ)
Dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi)
Modernizarea/ extinderea liniilor de tramvai

Operațiuni (orientativ)
Achiziționare/ modernizare material rulant (tramvaie), Achiziționare troleibuze/autobuze
Dezvoltarea unor culoare de mobilitate
Infrastructuri pentru combustibili alternativi
Calitatea aerului și reducerea zgomotului

Prima versiune a Programului Operațional Regional 2021-2027 pentru regiunea Centru prevede următoarele tipuri de proiecte:

Obiectiv specific	Axa prioritară	Acțiuni/tipuri de proiecte	Exemple de proiecte din PMUD Covasna
Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi în special în mediul urban și reducerea poluării	Axa prioritară 3 - O regiune cu comunități prietenoase cu mediul	1. Intervenții asupra spațiilor urbane degradate, inclusiv reintroducerea în circuitul urban a construcțiilor și terenurilor neutilizate/alte măsuri complementare 2. Investiții ce promovează infrastructura verde și/sau infrastructura albastră din zonele urbane/ zonelor urbane funcționale, inclusiv inovații tehnologice care susțin infrastructura verde/ infrastructura albastră 3. Investiții privind modernizarea spațiilor verzi/ spațiilor publice/ spațiilor recreative spațiilor /culturale din zonele urbane/ zonelor urbane funcționale	1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal 1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului 1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice 1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru
Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile	Axa prioritară 3 - O regiune cu comunități prietenoase cu mediul	1. Dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi); 2. Intervenții privind modernizarea materialului rulant din zonele urbane (troleibuze și autobuze ecologice); 3. Dezvoltarea infrastructurii de transport public prin	1.46 Construirea pistei/benzilor pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea) 1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)

Obiectiv specific	Axa prioritară	Acțiuni/tipuri de proiecte	Exemple de proiecte din PMUD Covasna
		crearea de culoare/benzi dedicate transportului public; 4. Dezvoltarea infrastructurii pentru pietoni; 5. Creare/ modernizare terminale de transport public 6. Investiții pentru îmbunătățirea calității aerului și reducerea zgomotului	1.49 Amenajarea unor locuri/facilități de parcare pentru biciclete 1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing 1.36 Achiziționarea de autobuze ecologice 1.38 Amenajare/ construire Garaj și terminal pentru TP
Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și inter-modale.	Axa prioritară 4 - O regiune accesibilă	1. Infrastructură rutieră secundară reabilitate/nou construită pentru conectivitate cu rețeaua rutieră și nodurile TEN-T/ CORE TEN-T 2. Soluții pentru decongestionarea / fluidizarea traficului (pasaje, extinderi la 4 benzi, masuri de siguranță).	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest 1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E

1.2.3 Încadrare în documente de nivel local

La nivelul județului Covasna nu există un plan de amenajare a teritoriului în vigoare. Pentru dezvoltarea armonioasă a județului a fost elaborată Planul Potsa – Planul strategic de dezvoltare al județului Covasna 2015-2020. Planul județean conține o serie de concepte privind dezvoltarea rețelei de transport (dezvoltarea/înființarea rețelelor județene și interjudețene, asigurarea accesibilității obiectivelor turistice, etc.), actualizarea documentului se realizează și în prezent (toamna anului 2021).

În momentul de față orașul Covasna dispune de un Plan Urbanistic General, care a fost realizat în anul 2010 și extins până în anul 2023, fiind valabil până la adoptarea noului document în acest sens. Planul de mobilitate poate fi considerat ca și studiu de prefezabilitate pentru noul PUG.

Cele mai importante propuneri ale măsurilor întreprinse în PMUD Covasna cu privire la PUG sunt următoarele:

- Crearea unui sistem stradal care reduce povara traficului de zona centru
- Amenajare/dotare intersecții aglomerate – creșterea siguranța în trafic (sens giratoriu)

- Asigurarea accesibilității noilor zone incluse în intravilan de către traficul pietonal și ciclist.
- Utilizarea mai eficientă a spațiilor publice, realocare spații pentru oameni (spații publice de calitate, puncte de întâlnire).
- Crearea sistemului de trotuare și piste/trasee de biciclete pe tot intravilanul orașului.
- La nivelul documentelor urbanistice pentru zone rezidențiale unde se realizează construcții noi se propune solicitarea în documentațiile tehnice marcarea a cel puțin 1 locuri de parcare în interiorul parcelei.
- Solicitarea cuprinderii amenajării parcărilor în studiile tehnico-economice în cazul construcțiilor noi pentru instituții/agenți comerciali în concordanță cu capacitatea proiectată.

Prioritățile și măsuri relevante pentru PMUD a strategiei de dezvoltare a orașului Covasna sunt următoarele:

- 1.2. Programe de dezvoltare pentru serviciile publice și pentru circulație
 - 1.2.1. Reabilitarea și dezvoltarea rețelei de drumuri
 - 1.2.2. Program pentru reabilitarea suprafețelor de trafic pietonal și/sau auto
 - 1.2.5. Dezvoltarea iluminatului stradal
 - 1.2.7. Dezvoltarea infrastructurii localității Chiuruș
 - 1.2.8. Dezvoltarea drumurilor forestiere și agricole
 - 1.2.9. Piste pentru biciclete în oraș și în jurul orașului
 - 1.3.3. Formarea sistemului de parcare
 - 1.3.7. Indicatoare cu denumirea străzilor
 - 1.3.9. Stradă pietonală

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1 Documente de nivel European

Zonele urbane, orașele Europei joacă un rol important în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin diferite documente. La nivel European există o abordare care sprijină integrarea politicilor sectoriale (politica de transport, protecția mediului, amenajarea teritoriului,

dezvoltare economică, etc.). Documentele de nivel European care trebuie luate în calcul în cadrul PMUD Covasna sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumire document	Aspecte importante ale documentelor
	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban	- Politica europeană în domeniul transportului urban trebuie să ia în calcul coeziunea economică, socială, teritorială și de mediu; întrucât trebuie să se acorde o atenție deosebită problemelor și condițiilor specifice din „noile” state membre; - Trebuie să se țină seama de nevoile speciale ale lucrătorilor (navetiștii), ale persoanelor cu mobilitate redusă, ale copiilor (cărucioarele), ale persoanelor cu o situație socială precară, precum și ale persoanelor în vârstă; întrucât ar trebui să se țină seama de faptul că îmbătrânirea rapidă a populației europene duce la schimbări demografice și la noi nevoi de mobilitate în societate; - Este esențial să se adopte o nouă abordare față de planificarea strategică pentru zonele urbane, pentru a se anticipa provocările de mediu, energetice și de mobilitate ce vor apărea în următoarele decenii;
	Un plan de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană	Planul conține un set de recomandări pentru a ajuta autoritățile naționale, regionale și locale în atingerea obiectivelor în domeniul mobilității urbane durabile. Acțiunile propuse se axează pe șase teme care corespund liniilor directoare care s-au desprins în urma procesului de consultare privind Cartea Verde. Tema 1 — Promovarea unei politici integrate Tema 2 — Centrarea pe cetățeni Tema 3 — Transporturi urbane mai ecologice Tema 4 — Consolidarea finanțării Tema 5 — Schimbul de experiență și de cunoștințe Tema 6 — Optimizarea mobilității urbane

Nr. crt.	Denumire document	Aspecte importante ale documentelor																																	
	Orientări – Dezvoltarea și implementare unui plan de mobilitate urbană durabilă	Acest document de orientări asupra “Dezvoltării și implementării unui plan de mobilitate urbană sustenabilă” prezintă principalii pași pentru definirea politicilor de mobilitate în contextul unei viziuni clare și obiectivele măsurabile pentru rezolvarea provocărilor pe termen lung ale mobilității urbane. Procesul dorește să asigure implicare actorilor din domeniu în etapele corespunzătoare și colaborarea dintre domeniile relevante de politici și autorități. Orientarea oferă o nouă abordare față de planificarea tradițională a transportului: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Planificare tradițională a transportului</th><th></th><th>Planificarea mobilității urbane durabile</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Axată pe trafic</td><td>→</td><td>Centrată pe oameni</td></tr> <tr> <td>Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic</td><td>→</td><td>Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality</td></tr> <tr> <td>Axat modal</td><td>→</td><td>Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile</td></tr> <tr> <td>Axare pe infrastructură</td><td>→</td><td>Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile</td></tr> <tr> <td>Document de planificare sectorială</td><td>→</td><td>Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)</td></tr> <tr> <td>Plan de livrare pe termen scurt și mediu</td><td>→</td><td>Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung</td></tr> <tr> <td>Referitor la o zonă administrativă</td><td>→</td><td>Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă</td></tr> <tr> <td>Domeniul inginerilor de trafic</td><td>→</td><td>Echipe de planificare interdisciplinare</td></tr> <tr> <td>Planificare realizată de către experți</td><td>→</td><td>Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative</td></tr> <tr> <td>Evaluare de impact limitat</td><td>→</td><td>Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire</td></tr> </tbody> </table>	Planificare tradițională a transportului		Planificarea mobilității urbane durabile	Axată pe trafic	→	Centrată pe oameni	Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality	Axat modal	→	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile	Axare pe infrastructură	→	Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile	Document de planificare sectorială	→	Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)	Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→	Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung	Referitor la o zonă administrativă	→	Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă	Domeniul inginerilor de trafic	→	Echipe de planificare interdisciplinare	Planificare realizată de către experți	→	Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative	Evaluare de impact limitat	→	Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire
Planificare tradițională a transportului		Planificarea mobilității urbane durabile																																	
Axată pe trafic	→	Centrată pe oameni																																	
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality																																	
Axat modal	→	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile																																	
Axare pe infrastructură	→	Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile																																	
Document de planificare sectorială	→	Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)																																	
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→	Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung																																	
Referitor la o zonă administrativă	→	Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă																																	
Domeniul inginerilor de trafic	→	Echipe de planificare interdisciplinare																																	
Planificare realizată de către experți	→	Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative																																	
Evaluare de impact limitat	→	Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire																																	
	Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor	- Stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de Audituri privind mobilitatea urbană și de Planuri privind mobilitatea urbană și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune; examinarea, în cazul orașelor de o anumită dimensiune, a																																	

Nr. crt.	Denumire document	Aspecte importante ale documentelor
		posibilității impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE. - Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate. - Examinarea posibilității instituirii unui cadru european de sprijinire a unei implementări graduale a Planurilor privind mobilitatea urbană în orașele europene - Integrarea mobilității urbane într-un eventual parteneriat pentru inovare intitulat „Orașe inteligente”. - Încurajarea elaborării de către marile întreprinderi a unor Planuri de gestionare a mobilității la nivelul întreprinderii. - Elaborarea unui cadru valid pentru instalarea și exploatarea sistemelor de percepere a taxelor de drum în mediul urban și a sistemelor de restricționare a accesului, precum și elaborarea aplicațiilor aferente, inclusiv a unui cadru juridic, operațional și tehnic valid care să vizeze modalitățile de aplicare la nivelul vehiculelor și al infrastructurii. - Elaborarea unor orientări bazate pe bunele practici, în vederea unei mai bune monitorizări și gestionări a fluxurilor de marfă urbane (de exemplu centre de consolidare, dimensiunea autorizată a vehiculelor în centrele vechi ale orașelor, limitări de natură reglementară, ferestre de livrare, potențialul neutilizat al transportului fluvial). - Definirea unei strategii pentru realizarea unei „logistici urbane cu emisii (cvasi)nule”, ținând cont de aspecte legate de amenajarea teritorială, de accesul la căile navigabile și la calea ferată, de practicile și informațiile aferente întreprinderilor, de standardele în materie de tarifyare și tehnologie a vehiculelor.

Nr. crt.	Denumire document	Aspecte importante ale documentelor
		- Promovarea achizițiilor publice comune de vehicule cu emisii scăzute pentru flotele comerciale (furgonete, taxiuri, autobuze etc.).
	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European (913/2013) - Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele	- Planurile de mobilitate urbană durabilă se referă la promovarea unei dezvoltări echilibrate și la o mai bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. - Acest concept de planificare subliniază faptul că mobilitatea urbană se adresează în principal oamenilor și, ca atare, subliniază implicarea cetățenilor și a părților interesate, facilitând schimbarea comportamentului față de mobilitate. - Planurile de mobilitate urbană durabilă pot ajuta orașele să utilizeze în mod eficient infrastructura și serviciile de transport existente și să implementeze măsurile de mobilitate urbană într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. - Planurile de mobilitate urbană sustenabilă sunt un concept care a luat proporții în ultimii ani și care va fi sprijinit în continuare de către Comisie la nivelul dezvoltării și al promovării viitoare.
	Pachetul legislativ privind Politica de Coeziune (PC) 2012-2027	- O Europă mai inteligentă, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii - O Europă mai verde, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice - O Europă conectată, cu rețele strategice de transport și digitale - O Europă mai socială, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate - O Europă mai apropiată de cetățenii săi, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

1.3.2 Documente de nivel național

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030. Plecând de la politicile și opțiunile strategice definite în Strategia pentru transport durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030, Planul de acțiuni pentru implementarea acesteia este focalizat pe trei obiective, respectiv: - modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor - creșterea competitivității în sectorul transporturilor - întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național.

Master planul General de Transport (MPGT) Prezintă prioritățile de dezvoltare a sistemului de transport din România pentru toate modurile. În perioada 2012-2015, Ministerul Transporturilor a coordonat elaborarea de către AECOM a unui Master Plan National de Transport pentru Romania. Master Planul se concretizează într-o lista de proiecte prioritizate pe moduri de transport și orizonturi de timp. Este intenția Ministerului Transporturilor și, implicit a Guvernului României, ca Master Planul sa fie legiferat pentru a asigura implementarea proiectelor conform rezultatelor prioritizării.

MPGT nu conține măsuri la nivelul zonei și la nivelul teritoriului studiat (Orașul Covasna), dezvoltarea principalelor rețele de transport și ale autostrăzilor vor contribui la creșterea accesibilității orașului, însă vor avea efect neutru asupra traficului intern și de tranzit.

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

În momentul elaborării PMUD, orașul Covasna dispune o strategie de dezvoltare locală pe perioada 2021-2027. Printre programelor de dezvoltare incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbana a orașului Covasna pe perioada 2021-2027 găsim programul "1.2. Programe de dezvoltare pentru serviciile publice și pentru circulație".

Programe de dezvoltare relevante din punct de vedere al planului de mobilitate urbană sunt următoarele:

Nr.	Programul	Analiza realizării/ Relevanță PMUD Covasna
1.2.1	Reabilitare și dezvoltarea rețelei de drumuri	În acest domeniu, cel mai important pas a fost efectuat, a fost demarat programul de dezvoltare a rețelei de drumuri, care include canalizarea, înlocuirea diferitelor conducte, realizarea rețelei subterane de electricitate, respectiv construirea trotuarelor. Deoarece sarcina, este realizarea unui centru de atracție turistică unic și extrem de

Nr.	Programul	Analiza realizării/ Relevanță PMUD Covasna
		important, în acest scop reabilitarea tuturor drumurilor din localitate este o condiție obligatorie.
1.2.2	Program pentru reabilitarea suprafețelor de trafic pietonal și/sau auto	Reabilitarea suprafețelor de trafic pietonal și/sau auto include două activități: reabilitarea suprafețelor necorespunzătoare respectiv gestionarea acestora (schimbarea elementelor deteriorate, reabilitarea suprafețelor care au fost dezmembrate din alte motive, gestionarea problemei vegetației apărute pe suprafața pietonală.) În cazul orașului Covasna, cea mai importantă sarcină este reabilitarea generală, respectiv menținerea constantă al acestor suprafețe. Pe termen mediu e recomandată realizarea unui plan de realizare a unei suprafețe de trafic pietonal sau auto, care să fie caracteristic acestui oraș, și care pe mai târziu poate fi realizat treptat, în pași mici.
1.2.5	Dezvoltarea iluminatului stradal	Propunem iluminarea traseului de la Camping Valea Zânelor până la Planul Înclinat. Pe baza experienței de teren și al opiniei publice, putem trage concluzia, că trebuie examinate amănunțit deficiențele iluminatului public și trebuie găsite soluții pentru rezolvarea acestor probleme mici, locale.
1.2.7	Dezvoltarea infrastructurii localității Chiuruș	Sarcini de dezvoltare identificate în SIDU: modernizarea străzilor, iluminat public, canalizare.
1.2.8	Dezvoltarea drumurilor forestiere și agricole	În vederea diversificării programelor și serviciilor turistice e nevoie, ca orașul să poată fi conectat cu mediul său natural.
1.2.9	Piste pentru biciclete în oraș și în jurul orașului	În programul de îmbunătățire a traficului orașului, în planificare trebuie luate în considerare posibilitățile de a crea piste pentru biciclete. Ar trebui analizată posibilitatea proiectării unei trasee pentru biciclete în partea Voinești a orașului. Ar trebui elaborate planuri pentru dezvoltarea de piste pentru biciclete

Nr.	Programul	Analiza realizării/ Relevanță PMUD Covasna
		în afara orașului (de-a lungul drumurilor de câmp, rutelor forestiere).
1.3.3.	Formarea sistemului de parcare	Trebuie realizat sistemul de parcare cu plată bazată pe soluții digitale. Ar fi importantă reabilitarea parcării din centru (zona SUPERCOOP) cu crearea unor suprafețe de promenadă, socializare, posibil de utilizat pentru organizarea unor evenimente cu public numeros (de exemplu Zilele Orașului Covasna). Pe termen mediu este necesară realizarea unor spații de parcare închise, cu supraveghere, pentru autobuze și mașini personale.
1.3.7	Indicatoare cu denumirea străzilor	Indicatoarele stradale sunt componente importante în imaginea orașului. Acest program poate fi legat și de crearea de tablouri de bord care conțin nume de străzi importante (asemănătoare cu tablourile de bord pentru hoteluri). Poate fi folosit și logo-ul orașului pe indicatoarele stradale.
1.3.9	Stradă pietonală	Ca parte a unui program pe termen lung, este recomandabil să se înceapă o activitate care duce la dezvoltarea unei străzi pietonale. Selectarea secțiunii stradă și formularea unui plan de construcție pe termen lung sunt deja relevante. Acest program ar ajuta, de asemenea, la crearea de restaurante și terase. Programul îmbogățește semnificativ peisajul urban, are un impact economic și extinde gama de servicii oferite turiștilor.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

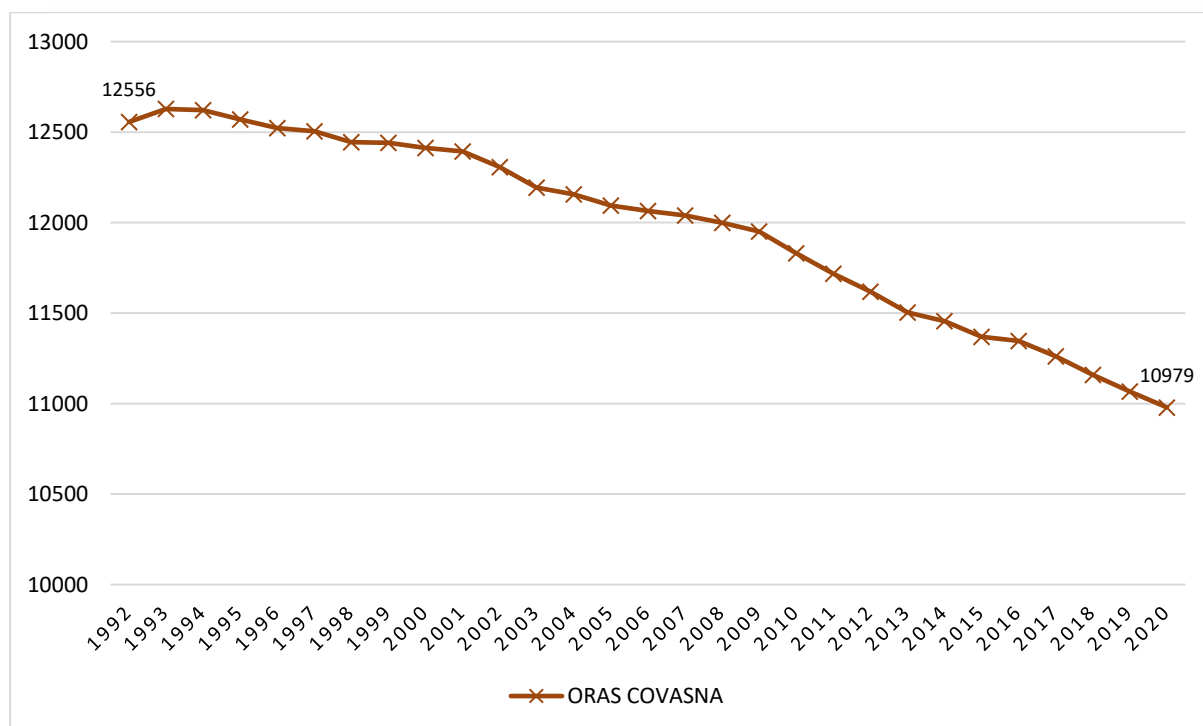
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

2.1.1. Tendințe demografice

Pe baza numărului locuitorilor, Covasna este un oraș mic, cu o populație aproximativă de 10.000 de persoane, conform ultimului recensământ oficial (2011).

În graficul de mai jos pe baza datelor statistice (INS) prezentăm **evoluția populației cu domiciliu** în orașul Covasna între anii 1992-2020. În perioada examinată populația orașului a arătat o scădere continuă, în 28 de ani populația permanentă a scăzut cu peste 1500 de persoane, ceea ce înseamnă o scădere de aproape 13%.

Grafic nr. 5: Evoluția populației orașului Covasna 1992-2020



Sursa: editare proprie pe baza datelor INS

Conform Recensământului din anul 2011 populația locală a orașului a fost 10114 de persoane, cu o populație de aproape 64,5% de etnie maghiară.

Tabelul nr. 1: Populația stabilă a orașului conform Datelor Recensămintelor, orașul Covasna, 1977 - 2011

	1977	1992	2002	2011
Populația totală	9308	12515	11369	10114

Sursă: Date recensăminte

Populația localităților componente a orașului Covasna este prezentată în tabelul următor:

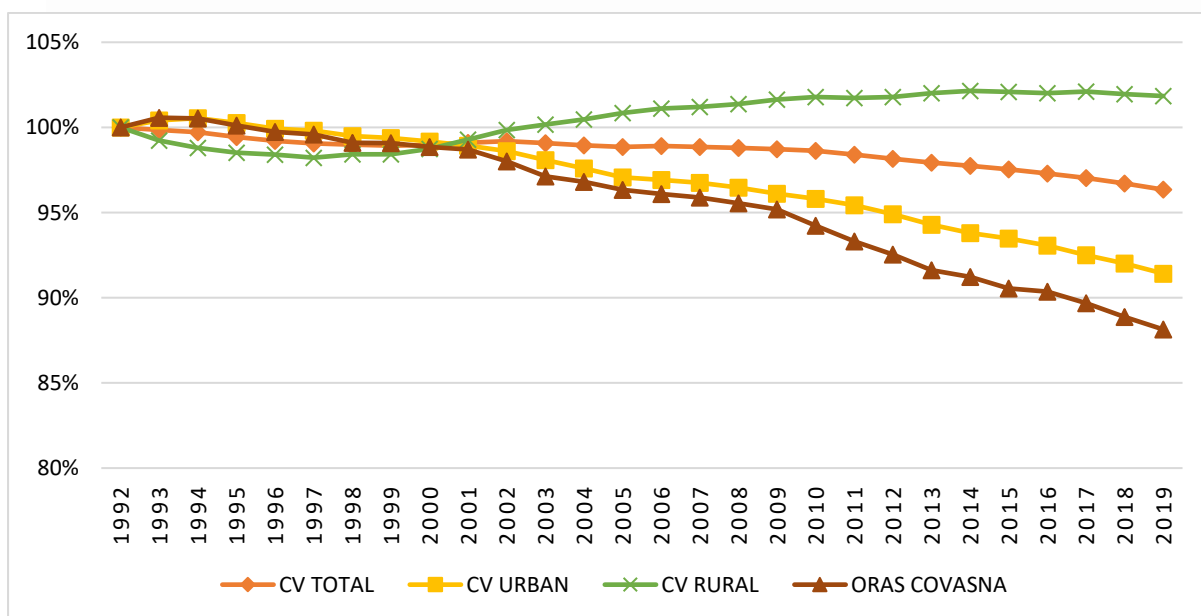
Tabelul nr. 2: Populația localităților componente a orașului Covasna, 2011

Denumirea în limba română	Denumirea în limba maghiară	Populația totală	Populația de etnie maghiară	Rata populației maghiare
Covasna	Kovászna	9648	6015	64,1%
Chiuruș	Csomakőrös	466	339	74,3%

Sursă: Date recensăminte, 2011

În perioada după schimbarea regimului, reducerea populației se datorează și noilor tendințe socio-demografice. Deschiderea granițelor, nesiguranța din jurul sistemelor sociale și de asistență, pătrunderea modelelor vestice de consum și de concepere a copiilor, amânarea conceperii copiilor către tineri, accesibilitatea metodelor de contracepție, etc.; toate acestea au efecte asupra creșterii numărului populației. Din punct de vedere demografic, acești factori de influență s-au manifestat în reorganizarea domeniilor amintite, în migrație, în scăderea disponibilității de a concepe copii, și în transformarea structurii demografice populației.

Grafic nr. 6: Evoluția populației în zonele urbane și rurale ale județului Covasna 1992-2019

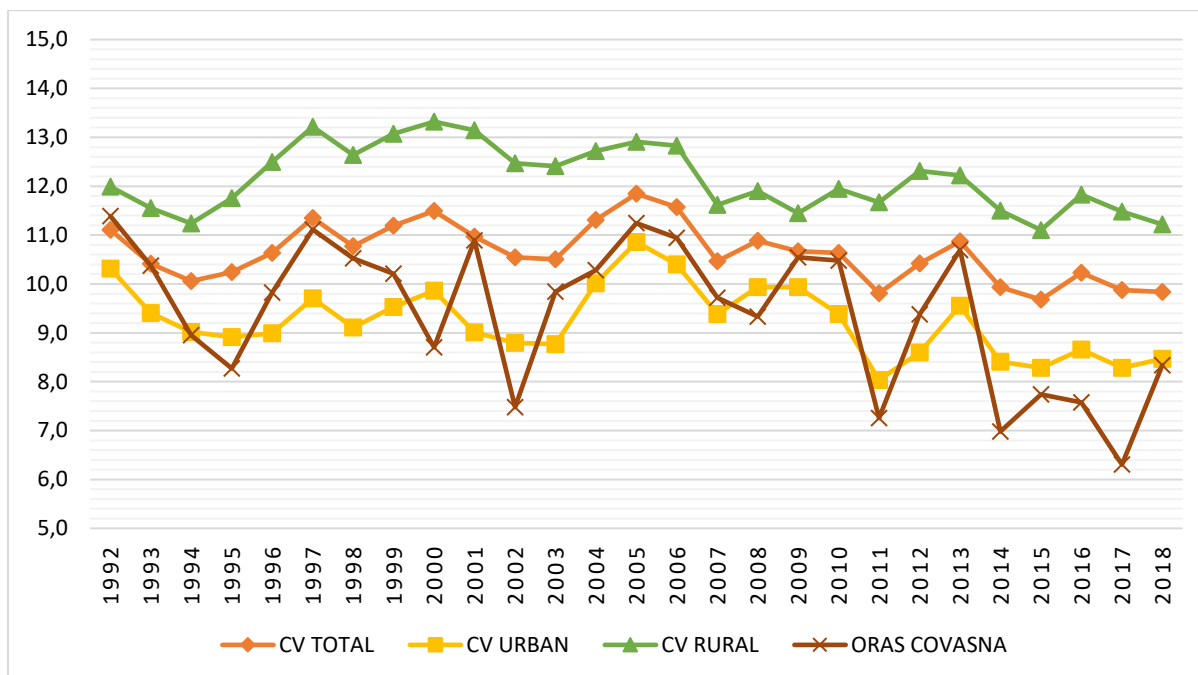


Sursă: editare proprie pe baza datelor INS

Schimbarea numărului de populație poate fi cauzată din două motive, una este epuizarea naturală din cauza mortalității, iar celălalt din cauza emigrării. Desigur, aceste două motive sunt întrețesute și aici privim care ce efect are pe schimbarea numărului de populație.

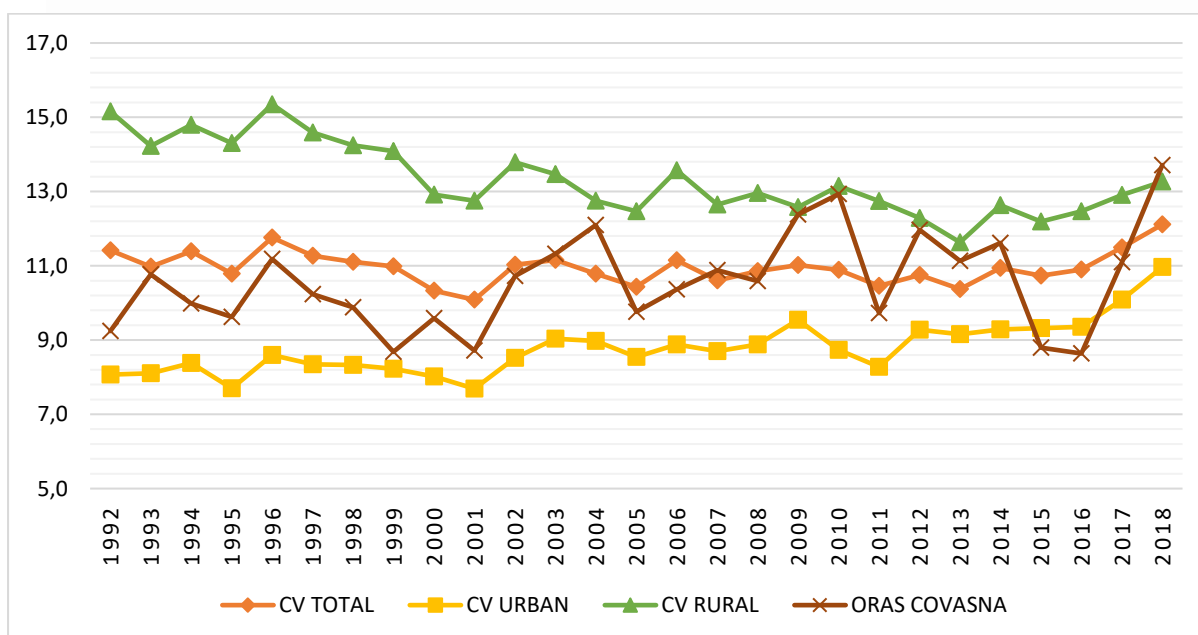
Evoluția sporului natural se poate citi din compararea indicilor de **natalitate și mortalitate**. În graficele de mai jos comparăm rata de natalitate și de mortalitate raportat la o mie de persoane între anii 1992 și 2018, indicând și media regiunilor urbane și rurale ale județului.

Grafic nr. 7: Rata natalității între anii 1992 - 2018 (mii)



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

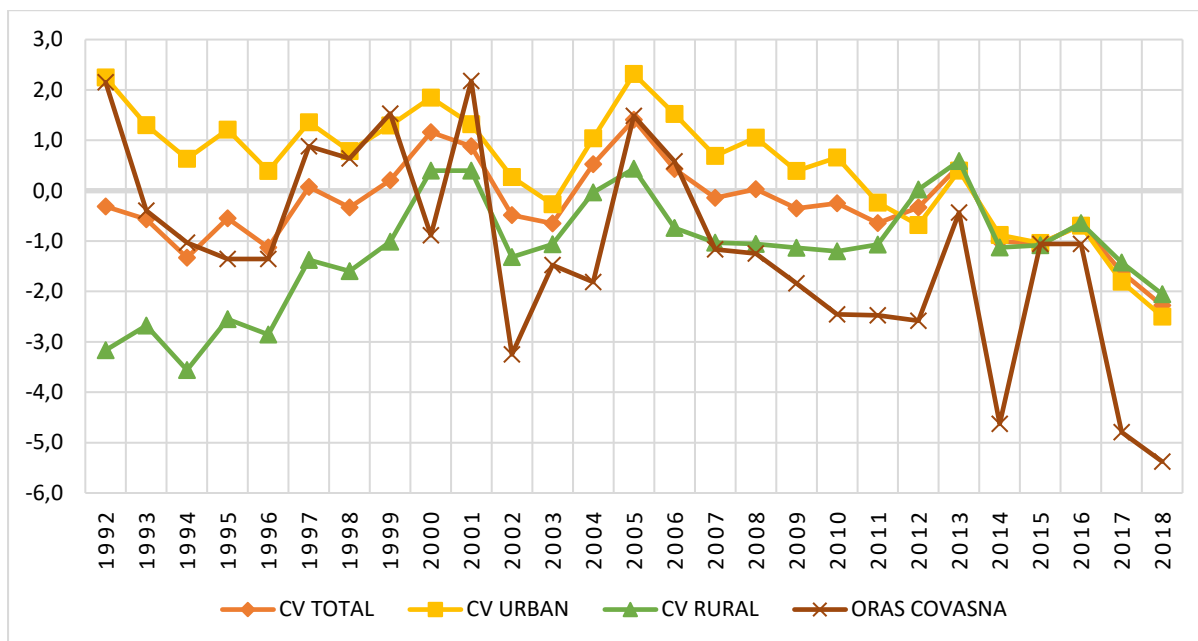
Grafic nr. 8: Rata mortalității între anii 1992 - 2018 (mii)



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Prin deducția ratei de natalitate din rata mortalității se rezultă **creșterea demografică naturală**, care este prezentat în următorul grafic prezentat. Din grafic reiese că, pe toată perioada analizată (cu excepția anul 1992, perioada scurtă între 1997-2000 și anii 2005-2006), creșterea demografică naturală în orașul Covasna este negativă, și situația este mult mai nefavorabilă în comparație cu întreg județul și cu alte orașe.

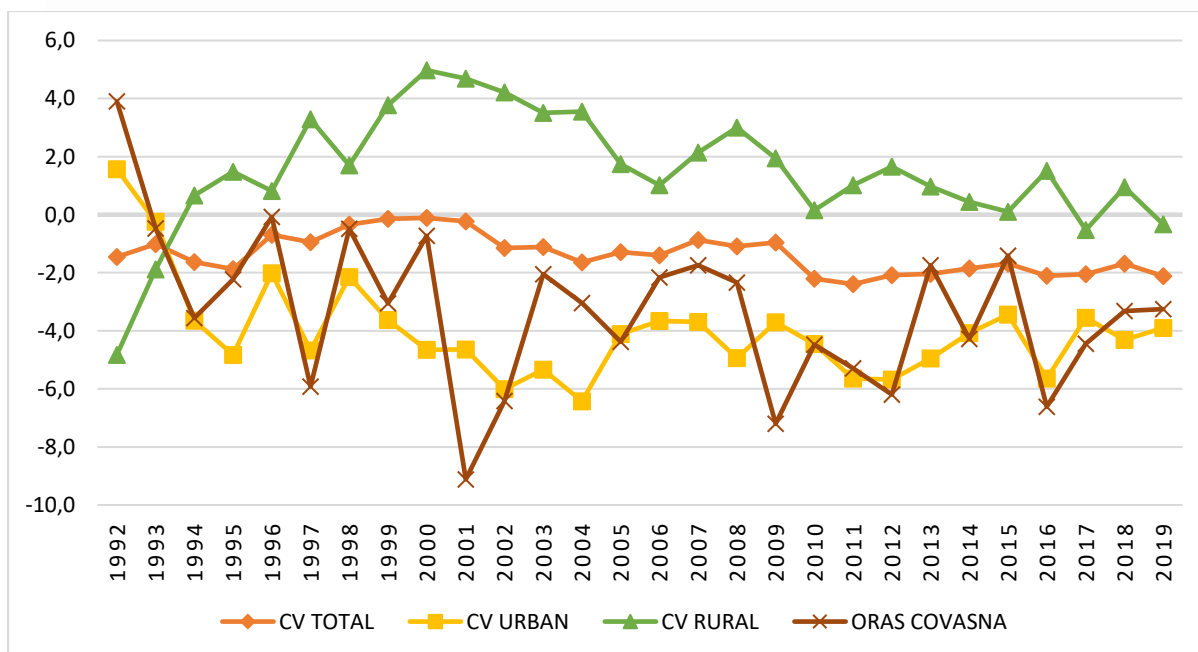
Grafic nr. 9: Creșterea demografică naturală între anii 1992-2018



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Pe baza datelor cu privire la fluxurile migratoare putem afirma faptul că declinul populației se datorează în primul rând proceselor migratorii nefavorabile. Se poate observa că numărul celor plecați din oraș cu excepția anului 1992 a fost peste numărul celor sosiți. **Soldul migratoriu** calculat la 1000 de persoane explică tendința de diminuare a populației. Micșorarea orașelor este o tendință generală în județul Covasna.

Grafic nr. 10: Soldul migrației calculat la 1000 de persoane, 1992-2019

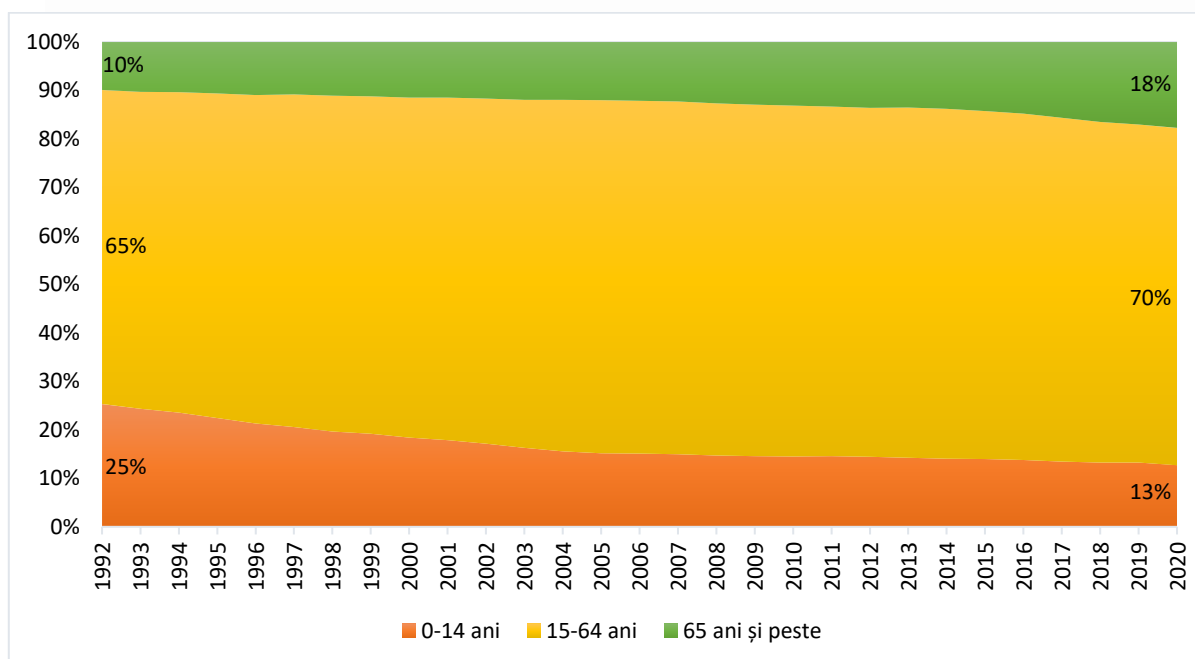


Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Atragem atenția asupra faptului că, procesele demografice discutate se leagă strâns una de cealaltă, uneori sunt cauze reciproce, pot fi chiar consecințele unei alteia. De exemplu migrația influențează structura demografică, pentru că în cadrul grupei de vârstă a tinerilor dispoziția imigrării este mai mare. Drept consecință a emigrării tinerilor crește rata populației vârstnice în cadrul populației, iar acest lucru înseamnă o scădere și din punct de vedere al productivității economice.

Referitor la orașul Covasna, schimbările survenite în **structura demografică** merită o atenție deosebită. În graficul de mai jos urmărim schimbările numărului populației care aparțin celor trei mari grupe de vârstă (0-14 ani, 15-64 ani, 65 ani și peste). Ponderea grupei de vârstă cu 65 ani și peste, în anul 2020 (18%) arată o valoare 8% mai mare decât în anul 1992 (10%), în timp ce rata copiilor a scăzut de la 25% la 13%, ceea ce evidențiază imaginea unei populații îmbătrânite. Creșterea numărului persoanelor în vârstă impune noi sarcini pentru administrația locală, atât în ceea ce privește dezvoltarea sistemului de servicii sociale, cât și facilitarea mobilității la nivel local.

Grafic nr. 11: Structura populației pe grupe de vârstă (proporție), 1992-2020

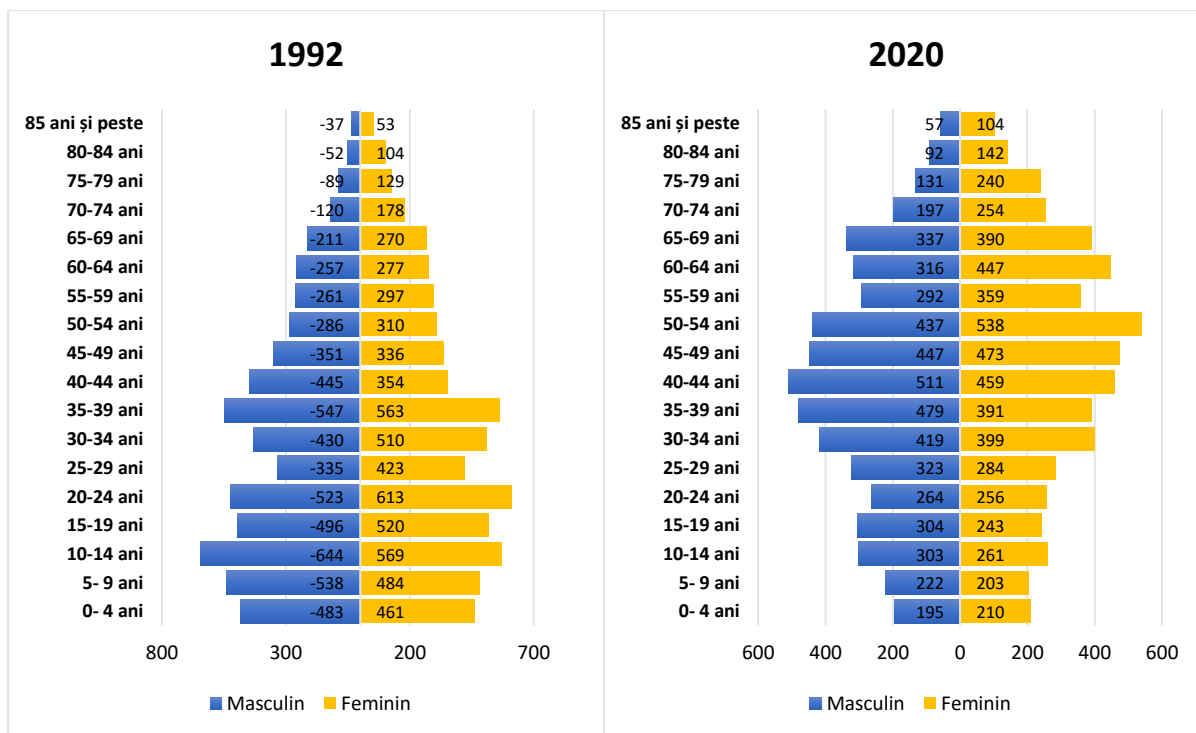


Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Despre starea structurală a grupelor de vârstă a populației ne oferă o imagine mai detaliată **piramida demografică** de mai jos. Și în acest caz se poate observa subțierea trunchiului arborelui demografic, lipsa categoriile de vârstă a tinerilor.

DG CONSULTING

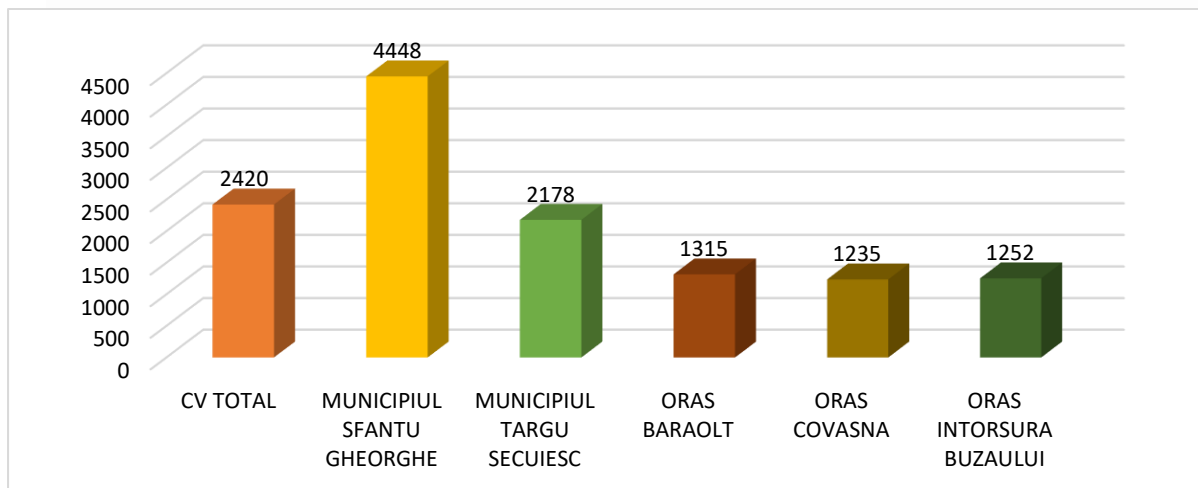
Grafic nr. 12: Schimbări produse în arborele demografice anii: 1992 și 2020



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Numărul de locuitori raportat la teritoriul administrativ al orașului este 1235 locuitori/km², ceea ce reprezintă o valoare scăzută în comparație cu media orașelor județului (2420 locuitori/km²).

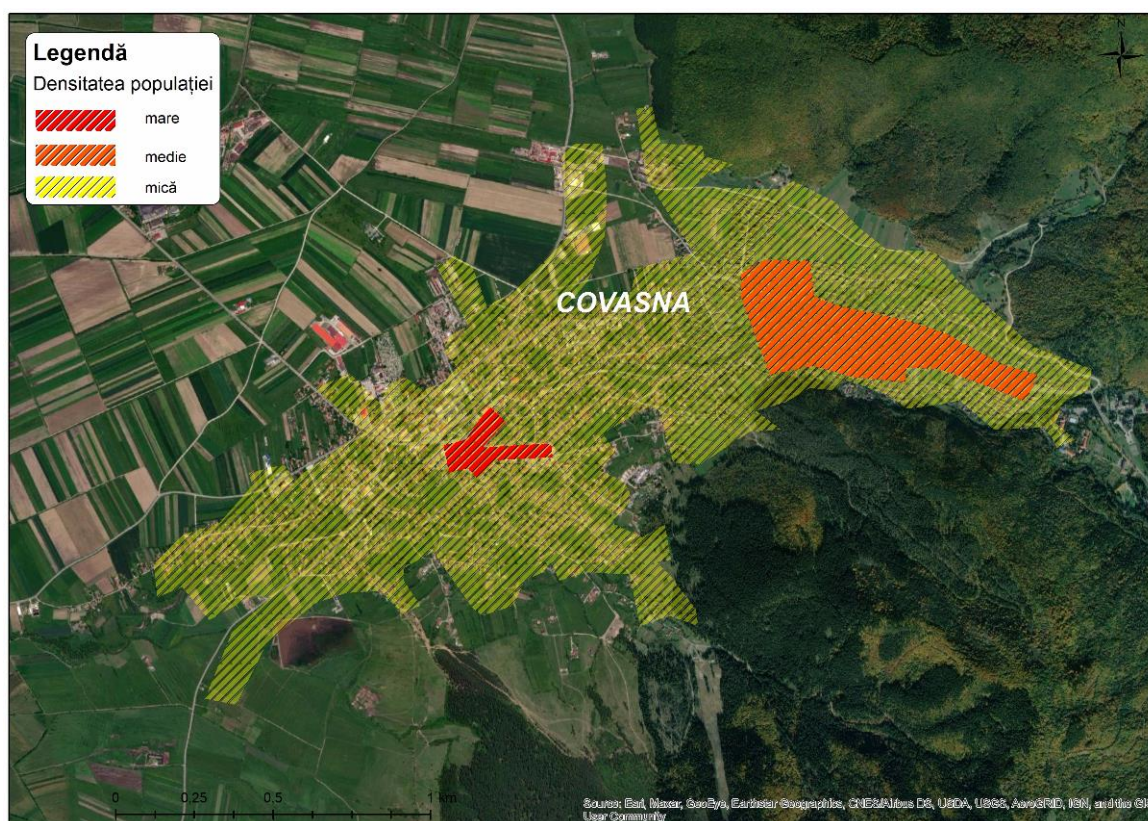
Grafic nr. 13: Densitatea populației în orașele județului Covasna, 2019



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Pentru a îmbunătății condițiile mobilității urbane trebuie analizat și distribuția teritorială a **densității populației**, care în consens cu structura spațială și specificul fondului de locuințe a orașului arată o concentrarea a populației în teritoriu mai semnificativă în zona locuințelor colective, în zona centrală a orașului.

Grafic nr. 14: Densitatea populației în orașul Covasna



Sursa: redactare proprie

În ceea ce privește **imaginea orașului**, practica renovărilor din ultimii ani a adus multe inițiative bune (parcuri, alei, renovarea clădirilor, reabilitarea centrului, renovarea străzilor, lucrări parțiale în strada principală, renovarea trotuarelor, spații verzi etc.). În orașul Covasna, spațiul de locuit și spațiul turistic nu se separă, ba chiar în funcțiile lor, în tot mai multe privințe, se bazează unul pe altul. Aceasta este considerată dezavantajoasă de unii și favorabilă de alții.

În Covasna pe baza principiilor și practicilor arhitecturii din anii '70, s-a aplicat principiul unui anumit modernism. Hotelurile și casele de locuit au caracter de blocuri. Un factor important este că proiectanții, cu ocazia construirii blocurilor din centrul orașului, au încercat să aplice forme unice și specifice, în loc să aplice formele uniforme, asemănătoare pe nivelul întregii țări.

Din această cauză nu sunt în oraș clădiri vechi unice, astfel nu există nici narrative sau documente legate de astfel de clădiri. Această lipsă poate fi însă privită ca un avantaj, deoarece munca proiectanților nu este constrânsă de asemenea ansambluri imobiliare tradiționale. Imaginea orașului poate fi proiectată, transformată, ceea ce constituie un avantaj în privința dezvoltărilor din viitor. Există posibilități de transformări, mai mici sau mai mari, în cursul proceselor de reabilitare. Pentru acestea este necesar însă elaborarea unei imagini a orașului care include programele respective de transformare într-un cadru unic, un sistem comun¹.

¹ Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Covasna, 2021-2027

În cele din urmă, după analiza referitoare la structura demografică urmează analiza distribuției **etnice și confesionale a populației**. În ultimii douăzeci de ani din punct de vedere confesional nu s-au semnalat schimbări însemnate. Tabelul de mai jos prezintă diviziunea religioasă și confesională în orașul Covasna.

Tabelul nr. 3: Diviziune religioasă și confesională în orașul Covasna, 2011

	Persoane	Raport (%)
Ortodox	2973	30,2%
Romano-catolic	2143	21,8%
Reformat	4386	44,6%
Greco-catolic	18	0,2%
Baptist	53	0,5%
Adventist	9	0,1%
Unitarian	56	0,6%
Martorii lui Iehova	77	0,8%
Luteran	11	0,1%
Altele	96	1,0%
Non-denominaționali și atei	15	0,2%
Nu există date	274	

Sursă: Date recensăminte, 2011

Comparând datele celor trei Recensăminte din ultimele două decenii, se poate observa rata stabilă, de 65% a populației de etnie maghiară, proporția românilor este de aproximativ 32%, iar populația rromă este de 3,3%. Doar această ultimă etnie arată o creștere numerică în oraș.

Tabelul nr. 4: Distribuția populației orașului Covasna din punct de vedere etnic, 1977, 1992, 2002, 2011

	1977	1992	2002	2011
Populația totală	9308	12515	11369	10114
Român	2312 (24,8%)	3929 (31,4%)	3673 (32,3%)	3153 (32%)
Maghiar	6890 (74%)	8451 (67,5%)	7539 (66,3%)	6354 (64,5%)
Rroma	88 (0,9%)	102 (0,8%)	117 (1%)	320 (3,3%)
German	11 (0,1%)	15 (0,1%)	10 (0,1%)	3 (0,03%)
Altă etnie	7 (0,1%)	18 (0,1%)	25 (0,2%)	15 (0,2%)
Informație nedisponibilă			5	269

Sursă: Date recensăminte

Numărul populației de etnie rromă nu este atât de semnificativă în orașul Covasna. Numărul lor este de 550, conform datelor oferite de SocioRoMap. În momentul recensământului ei se declară că aparțin etniei maghiare.

Tabelul nr. 5: Numărul populației de etnie rromă în orașul Covasna, 2016

Numărul estimat de Rromi	În raport cu populația	Rromi care vorbesc limba maghiară	
		Număr	%
550	5%	550	100%

Sursă: Institutul pentru Studiarea Problemelor Minorităților Naționale, SocioRoMap, 2016

2.1.2 Caracteristici economice

Orașul Covasna este situat în curbura Carpaților Orientali, la poalele munților Brețcu, în depresiunea Târgu Secuiesc. Cunoscut ca oraș al izvoarelor minerale, Covasna este traversată de pârâul cu același nume. Altitudinea locului variază între 550-600 m, climatul este răcoros. A fost declarat oraș în anul 1952. Orașul are o istorie cunoscută care vine din epoci vechi, prima atestare documentară a așezării datează din anul 1567. Este una dintre cele mai importante stațiuni balneoclimaterice ale României, dispune de 10 hoteluri, de baze de tratament și de numeroase pensiuni private, precum și de un camping. Economia orașului se bazează mai ales pe industria alimentară, forestieră, pe turism și pe agricultură.

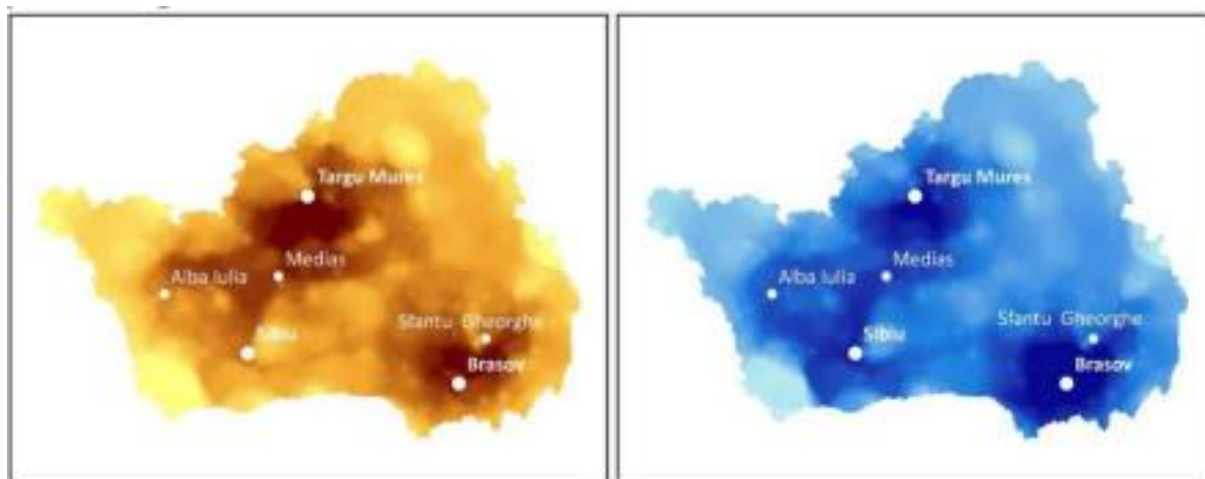
Orașul Covasna este accesibil de pe drum național 13E, Sfântu Gheorghe (reședința de județ) se află la distanță de 34 km, municipiul Târgu Secuiesc la 19 km, municipiul Brașov la 55 km, municipiul București la 235 km. Drumul european E574 și drumul național 11 trec în apropierea comunei Reci situată la 21,5 km de orașul Covasna. Zona este deservită de o stație de cale ferată aflată pe linia 404, ramificație a magistralei 400 care vine din Brașov și trece prin Sfântu Gheorghe.

Orașul Covasna are o așezare geografică avantajoasă în mai multe privințe, iar această situație se va schimba semnificativ într-o direcție pozitivă în viitorul apropiat: autostrada care traversează județul Covasna va trece în apropierea orașului, iar aeroportul din Brașov-Ghimbav se va deschide peste un an (devine operațional în 2022). Este avantajos că orașul se situează în centrul geografic al țării, în curbura Carpaților, pe partea sud-estică a Transilvaniei. Rutele importante de transport, liniile importante de cale ferată nu trec direct prin oraș, dar trec în apropierea orașului, prin Brașov. Datorită acestor doi factori, orașul poate fi accesat în aproape aceleași condiții din oricare parte a țării.

Centrele urbane cele mai apropiate de orașul Covasna sunt:

- **Târgu Secuiesc** – la o distanță de 19 km;
- **Sfântu Gheorghe** – la o distanță de 34 km;
- **Brașov** – la o distanță de 55 km;
- **Miercurea Ciuc** – la o distanță de 100 km;
- **Bacău** – la o distanță de 136 km;
- **Sibiu** – la o distanță de 195 km;
- **Târgu Mureș** – la o distanță de 205 km;
- **București** – la o distanță de 235 km;
- **Iași** – la o distanță de 265 km.

Grafic nr. 15: Model gravitațional demografic și economic, Regiunea Centru



Sursa: Orașe Competitive, Banca Mondială 2013

Din localitățile și comunele zonei, orașul Covasna poate fi accesat cel mai ușor cu mașina. Aceste distanțe nu sunt semnificative, ceea ce este un factor important în privința organizării diferitelor evenimente. Importanța municipiului Sfântu Gheorghe este dată din motivul că este reședința județului. Importanța Brașovului se datorează faptului că este locul de unde pot fi accesate drumuri și linii ferate importante, iar este de așteptat ca aeroportul cel mai apropiat de Covasna să fie construit lângă Brașov. Drumul DN 13E și drumul județean nr. 121 trec prin oraș, calitatea întreținerii lor variază, iar aceste drumuri trec doar prin partea nord-vestică a regiunii.

Din punctul de vedere al politicilor de dezvoltare (cooperări, elaborarea programelor turistice comune etc.) este importantă și așezarea microregională a orașului. Orașul și zona orașului formează o microregiune (Scaunul Orbai), orașul se situează în centrul acestuia. Localitățile regiunii sunt organizate în cinci comune (Brateș, Boroșneu Mare, Zagon, Zăbala, Comandău). Orașul funcționează ca un centru economic și cultural și se situează și fizic în centrul regiunii.

Posibilitățile de circulație între orașul Covasna și cele patru² comune pot fi considerate satisfăcătoare, există curse de autobuz în mod regulat, care fac posibilă menținerea contactelor între locuitori.

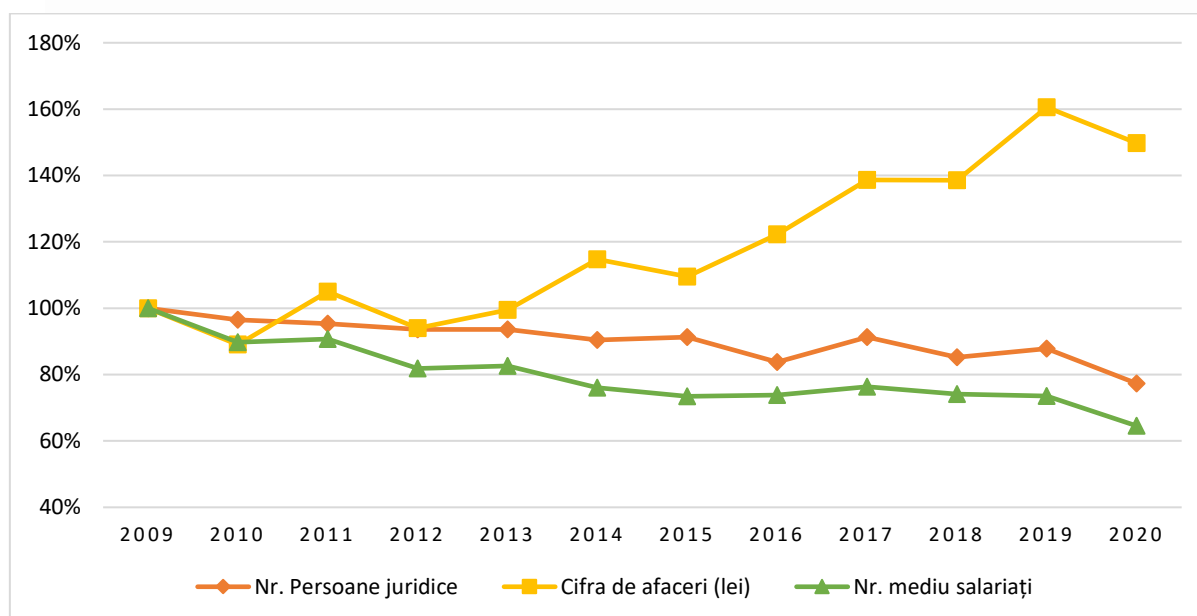
Cele mai importante întreprinderi din regiune sunt firme turistice, ateliere pentru prelucrarea lemnului, întreprinderi cu scopuri comerciale, firme de transport și de industrie ușoară. Majoritatea lor se găsesc în orașul Covasna, și sunt întreprinderi mici și mijlocii. În localitățile din zonă funcționează de asemenea mai ales întreprinderi comerciale și cele care au ca scop prelucrarea produselor locale (lemn, produse agricole): fabrică de mobilă, ateliere de tâmplărie, firmă de asfaltări, brutării, fabrică de prelucrarea produselor lactate.

² Cu excepția comunei Comandău

În acest context firmele locale joacă un rol extrem de important în dezvoltarea vieții economice în asigurarea locurilor de muncă și de trai. Analizând cei mai importanți indicatori ai firmelor locale, în ultimii 11 ani se poate observa un spirit antreprenorial în creștere lentă și o performanță economică care se adaptează trendului de creștere economică a țării. Numărul întreprinderilor înregistrate în oraș în anul 2020 a fost 266, care raportat la 1000 de locuitori înseamnă o densitate de 24,2 firme, peste media județeană de 23,2 IMM/1000 locuitori.

La nivel global (la nivelul orașului) se poate observa o creștere a cifrei de afaceri cu 50% realizat de către firmele locale între 2009 și 2020. Cu toate acestea, față de anul 2009, numărul persoanelor juridice din orașul Covasna a scăzut cu 23%, iar numărul mediu al salariaților a arătat o scădere de 35% în ultimii 11 ani.

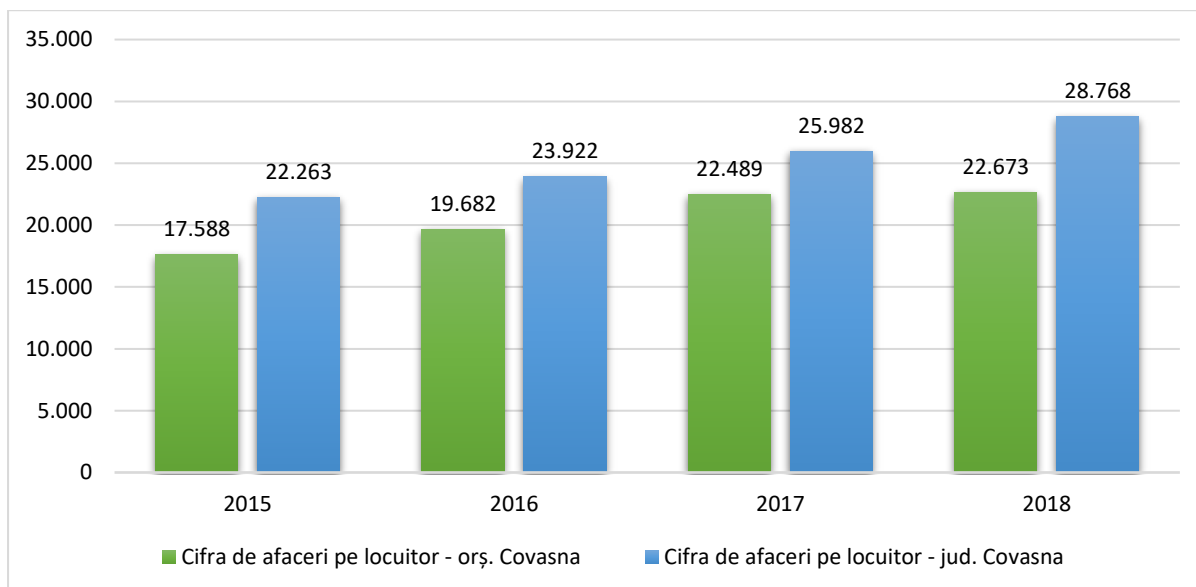
Grafic nr. 16: Numărul persoanelor juridice, numărul mediu al salariaților și cifra de afaceri realizat în RON de firmele locale în perioada 2009-2020



Sursa: editare proprie pe baza datelor Agenției Județene a Finanțelor Publice Covasna

Graficele următoare arată evoluția a cifrei de afaceri și numărului angajaților pe 1000 locuitori în orașul Covasna și în județul Covasna. Se poate observa, că raportat la 1000 de persoane, valorile orașului Covasna sunt doar cu puțin mai mici decât valoarea județeană.

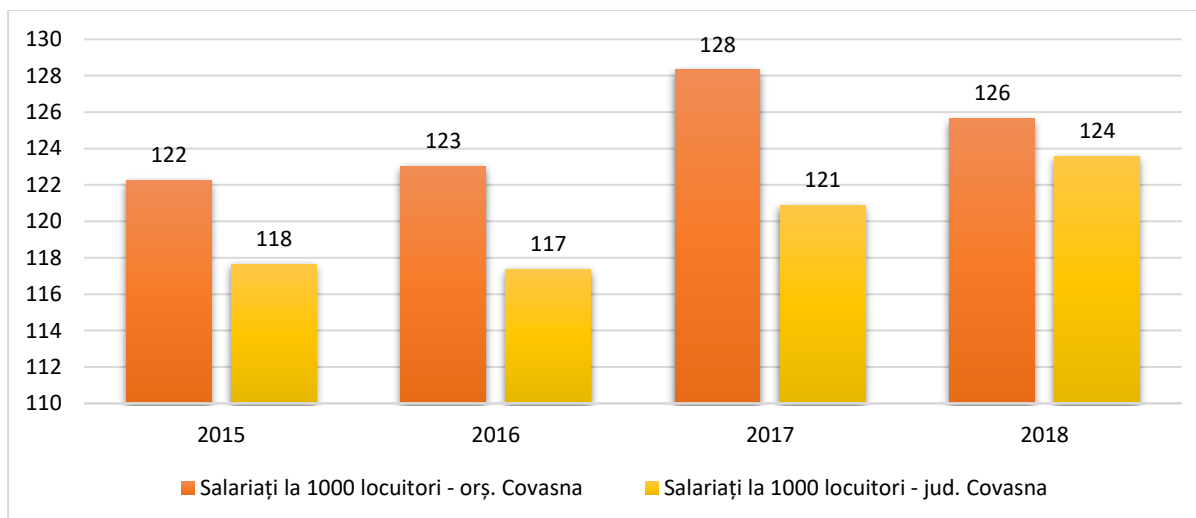
Grafic nr. 17: Evoluția a cifrei de afaceri pe locuitor în orașul Covasna și în județul Covasna, 2015-2018 (lei)



Sursa: editare proprie pe baza datelor Agenției Județene a Finanțelor Publice Covasna

Numărul angajaților la firmele locale raportat la 1000 de locuitori indică o tendință de creștere, însă acesta se află sub media valorilor înregistrate la nivelul județului Covasna.

Grafic nr. 18: Evoluția numărului angajaților pe 1000 locuitori în orașul Covasna și în județul Covasna, 2015-2018



Sursa: editare proprie pe baza datelor Agenției Județene a Finanțelor Publice Covasna

Sectoare care oferă locuri de muncă: în primul rând turismul, industria de prelucrare, industria lemnului, construcții. La fel de important este și rolul instituțiilor publice (sănătate, educație). Rolul sectorului terțiar este foarte mic, dacă excludem din acesta turismul (comerț, instituții financiare).

Rolul agriculturii este în primul rând de auto-conservare, auto-ocupare a forței de muncă. Acesta are efect în primul rând asupra acelor familii, care au terenuri proprietate privată și se

ocupă de agricultură cu normă întreagă sau ca activitate secundară. Numărul gospodăriilor inovative este încă redus.

Un segment important al economiei sunt activitățile productive financiar (producție de alimente pentru consum propriu, formele economiei negre și gri), dar rolul lor nu poate fi conturat.

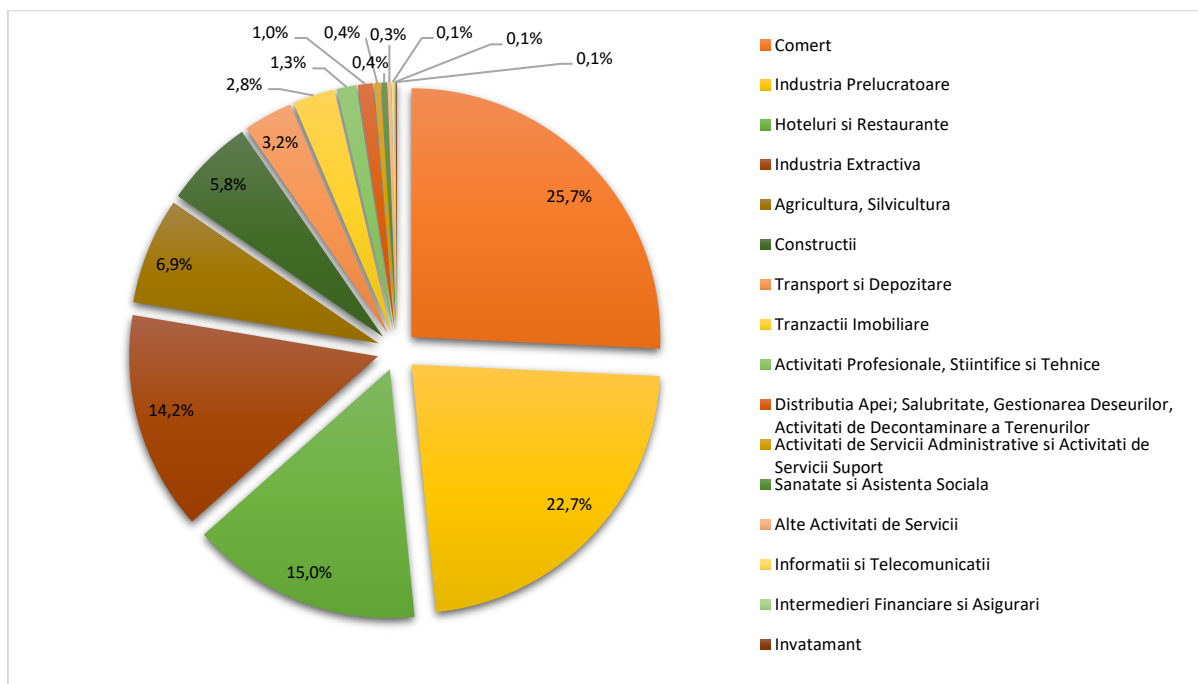
Marea majoritate a întreprinderilor economice, funcționează fără angajați sau au caracter predominant auto-conservator. Acesta nu este un proces negativ, problema este, că sunt puține întreprinderile de alt gen (care au un index de angajare mai ridicat, întreprinderi sustenabile).

Problema mai degrabă ar fi, că localnicii consideră majoritatea locurilor de muncă incerte, salariile sunt mici, în sectorul turistic o parte din angajări sunt sezoniere, în agricultură condițiile de producție și posibilitățile de valorificare sunt incerte, pentru tinerii care-și doresc să intre pe piața muncii, ofertele sunt puține și nu prea atractive. Toate acestea împreună creează o atmosferă nefavorabilă, și în rândul tinerilor s-a dezvoltat aceea convingere generală, că acest oraș nu este un mediu favorabil pentru tineri. Posibilitățile grele de viață și opiniile locuitorilor legate de acestea se suprapun, se susțin reciproc, iar acesta din punct de vedere al politicilor de dezvoltare sunt extrem de nefavorabile³.

Diagramele de mai jos prezintă defalcarea întreprinderilor pe baza cifrelor de afaceri, respectiv defalcarea pe baza angajărilor. Deși aceste date sunt disponibile și pentru anul 2020, totuși am luat în calcul valorile din anul 2019, deoarece efectele pandemiei de coronavirus asupra economiei au avut un impact negativ în rândul productivității unor ramuri industriale. Într-un oraș cum este Covasna, unde industria hotelieră și de restaurație joacă un rol deosebit de important, am oferit o imagine destul de nerelevantă dacă am analiza datele înregistrate pe timpul pandemiei, astfel vom prezenta tendințele caracteristice din anul precedent.

³ Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Covasna, 2021-2027

Grafic nr. 19: Ponderea cifrei de afaceri pe cele mai importante sectoare, anul 2019



Sursa: editare proprie pe baza datelor Agenției Județene a Finanțelor Publice Covasna

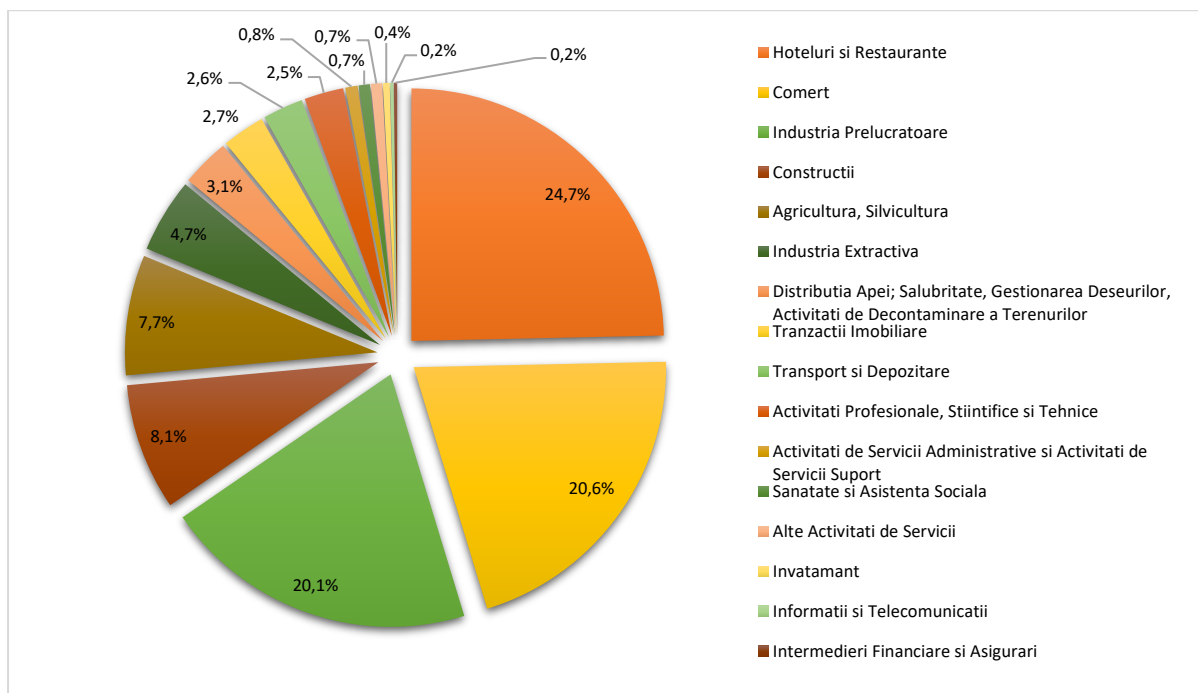
În ceea ce privește structura economiei locale se poate observa dominanța a 4 sectoare: sectorul comerțului, industriei prelucrătoare, sectorul industriei hoteliere și a restaurantelor (17 firme), și cea a industriei extractive (3 agenți economici). Cele mai multe firme, aproape un sfert din totalul firmelor (86 agenți economici) își desfășoară activitatea în sectorul comerțului, care împreună cu industria prelucrătoare (39 firme) în anul 2019 produc 48,4% din cifra de afaceri realizată de către firmele locale. Cifra de afaceri realizată de către firmele locale în 2019 era de aproape 294 milioane de lei.

Hoteluri și restaurante reprezintă sectorul lider (24,7%) în privința ocupării forței de muncă cu un număr de 343 angajați în anul 2019. Comerțul și industria prelucrătoare reprezintă 20,6% și, respectiv 20,1%, și se situează pe locurile doi și trei în ceea ce privește ocuparea forței de muncă.

Numărul total al forței de muncă angajată la firmele locale între anii 2009 și 2020 a scăzut de la 1892 de persoane la 1221 de persoane.



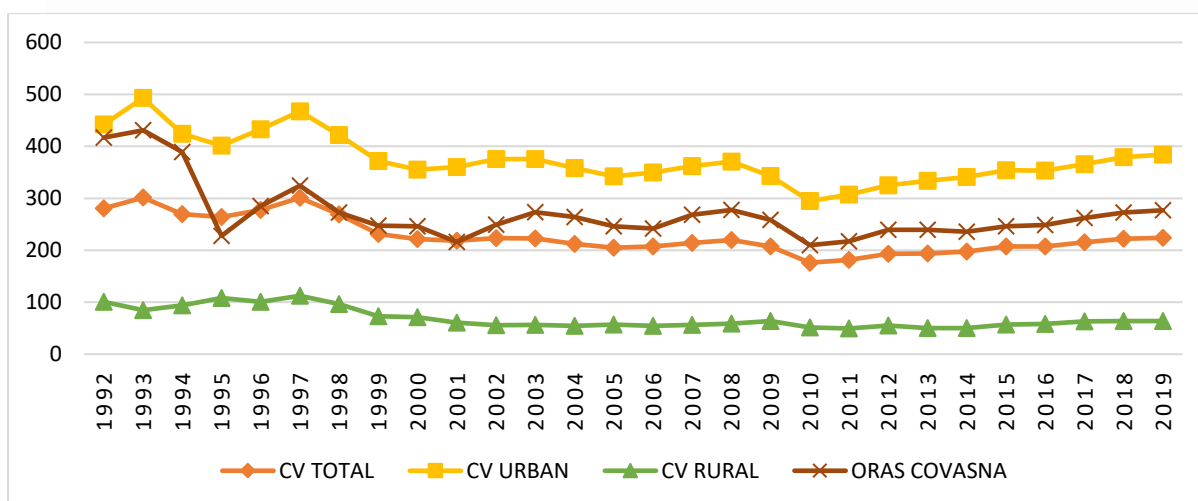
Grafic nr. 20: Rata ocupării forței de muncă pe sectoare, anul 2019



Sursa: editare proprie pe baza datelor Agenției Județene a Finanțelor Publice Covasna

Aici trebuie menționat faptul că pe lângă sectorul IMM, instituțiile de învățământ, instituțiile publice și instituțiile subordonate acestora asigură în mare măsură ocuparea forței de muncă. De asemenea, o pondere importantă din populația activă este angajată la firmele și la diferite instituții din orașele apropiate Târgu Secuiesc, respectiv Sfântu Gheorghe și face naveta zilnic. Datele statistice INS indică un număr mediu de 2935 de salariați în ultimii 5 ani la nivelul orașului Covasna. În ultimii 25 ani numărul forței de muncă ocupate în orașul Covasna a arătat tendințe asemănătoare cu cele întâlnite în orașele județului Covasna.

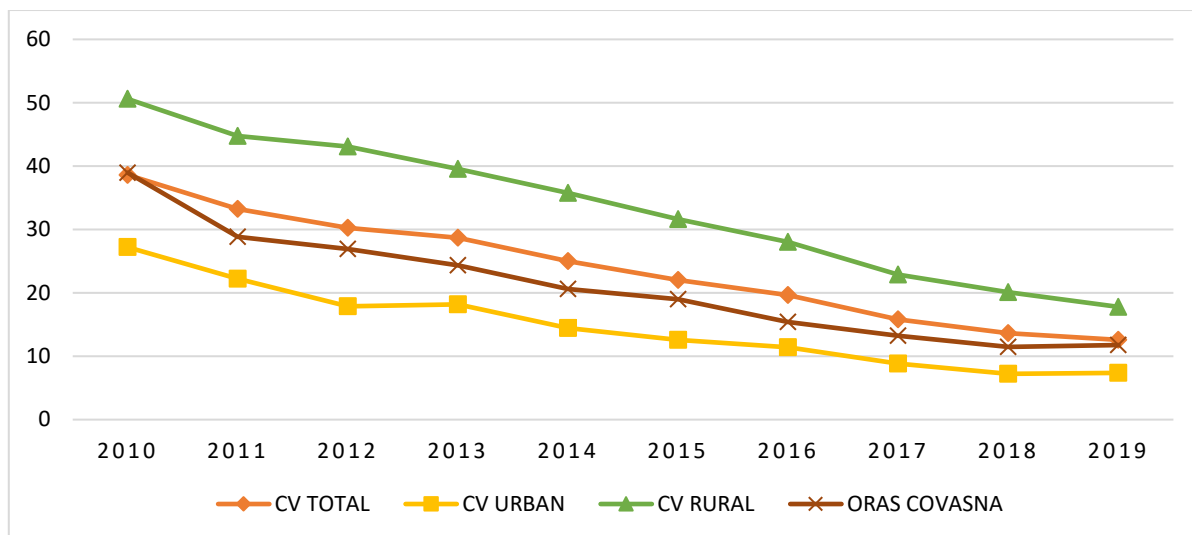
Grafic nr. 21: Evoluția numărului mediu al salariaților raportat la o mie de locuitori în orașul Covasna și în județul Covasna în perioada 1992-2019



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Pe baza datelor obținute de la AJOFM, dispunem de informații legate de evoluția numărului șomerilor. În perioada 2010-2019 se observă o ușoară tendință de scădere în ceea ce privește numărul absolut al șomerilor.

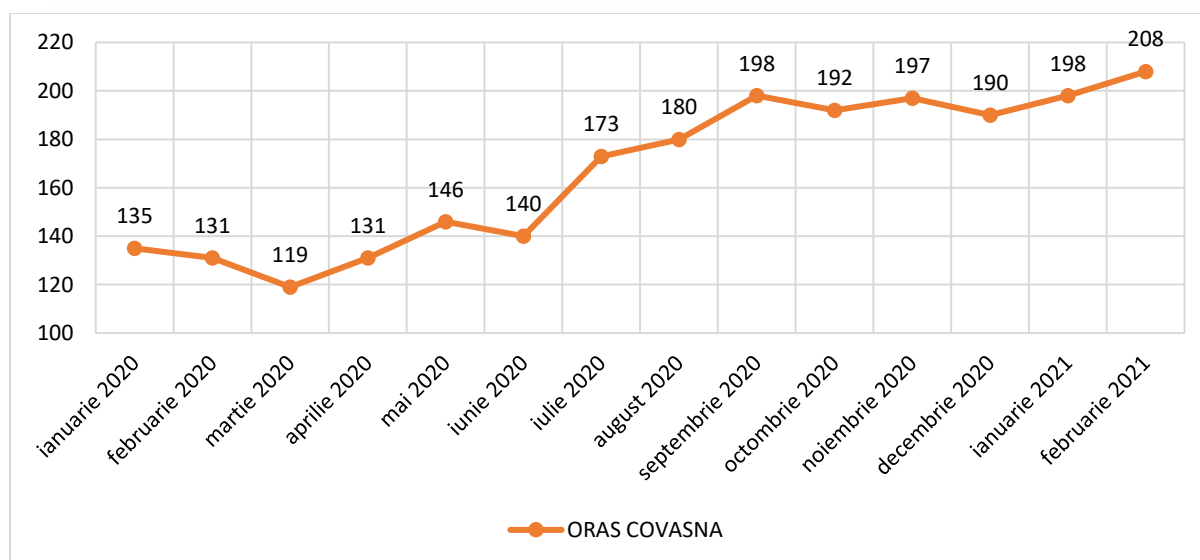
Grafic nr. 22: Evoluția șomajului în orașul Covasna și în județul Covasna în perioada 2010-2019



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS și AJOFM Covasna

Se observă că din cauza presiunii pe economie a pandemiei COVID-19 în anul 2020 a crescut numărul șomerilor cu 73 persoane, de la 135 la 208.

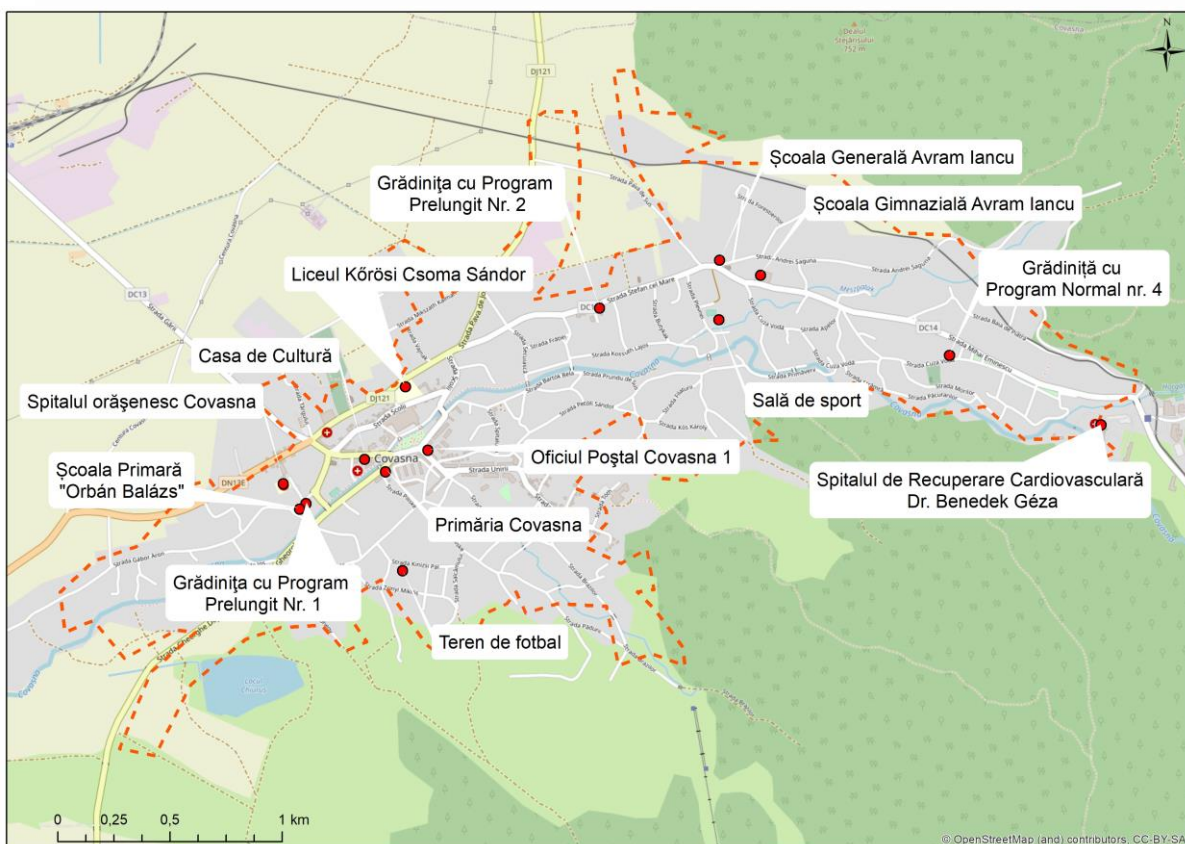
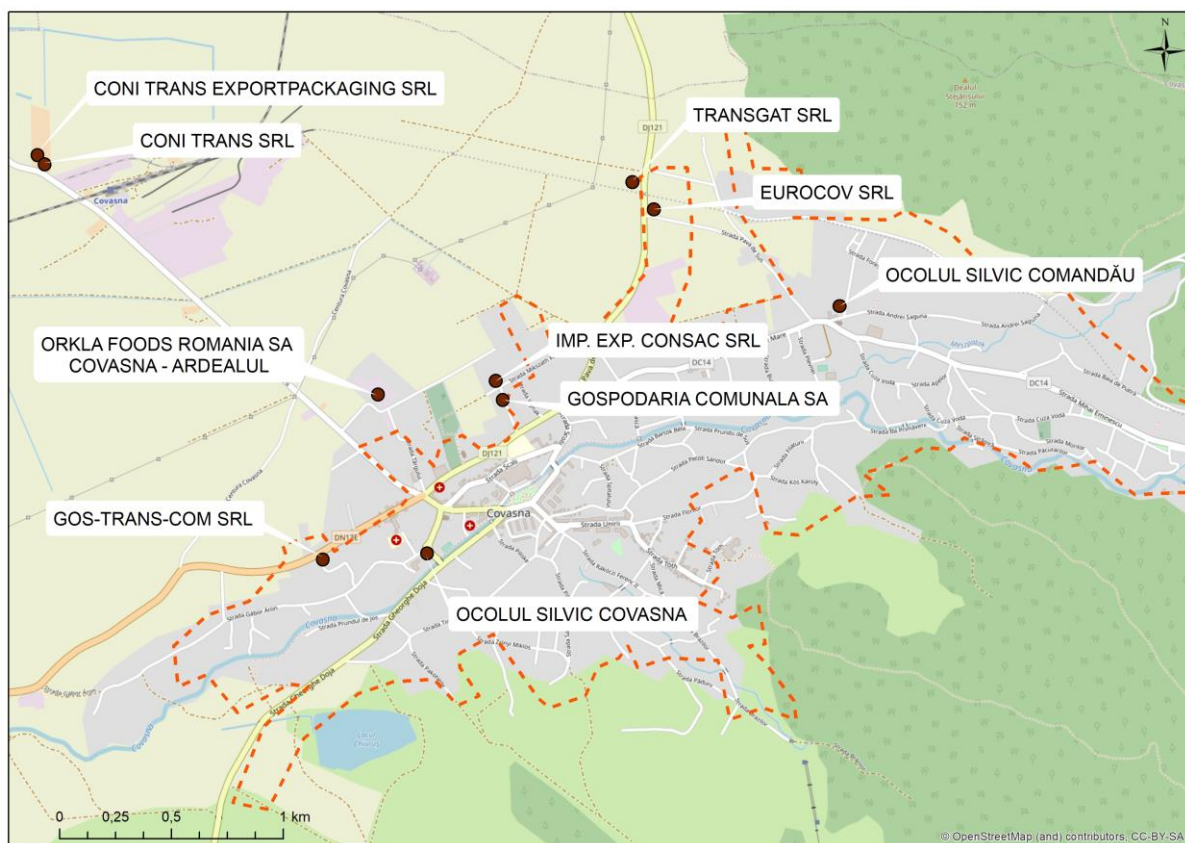
Grafic nr. 23: Evoluția numărului șomerilor în orașul Covasna, în perioada ian. 2020 și febr. 2021



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS și AJOFM Covasna

PMUD Covasna este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor dar și a companiilor din oraș și din împrejurimile acestuia. Din acest motiv trebuie analizată localizarea angajatorilor (firme și instituții) cu un număr relativ mai mare de angajați din punct de vedere al posibilităților de accesare.

Grafic nr. 24: Poziționarea instituțiilor și firmelor private în oraș, care generează trafic major



Sursa: redactare proprie

2.1.3. Turism

Datorită turismului său medical și dotărilor naturale conexe, funcționarea orașului și programele sale de dezvoltare sunt determinate practic de turism. Orașul Covasna a devenit cunoscut prin **turismul medical** și acesta este și astăzi cea mai importantă atracție. Orașul este o **stațiune balneoclimaterică** de interes național. În ceea ce privește numărul de oaspeți, orașul Covasna primește aproape jumătate din turiștii care vizitează județul, iar numărul turiștilor crește în medie cu 10% pe an. În același timp, în ultimii ani, conducerea orașului a făcut pași importanți pentru a oferi spații și evenimente legate de turismul experiențial, pe lângă turismul medical. Există, de asemenea, o îmbunătățire a calității în cazul hotelurilor (rating de patru stele). Se poate spune că procesul de diversificare în domeniul programelor și serviciilor turistice a început. În același timp, tot mai multe valori locale sunt legate de procesul turistic și tot mai mulți actori locali (culturali, civici, sportivi, economici) sunt implicați în organizarea de programe și evenimente locale. Este un pas înainte că s-au lansat investiții pe scară largă în scopuri turistice (centru de wellness, alergare cu tobogan, complex sportiv), care sunt, de asemenea, direct sau indirect legate de dezvoltarea turismului.

În privința marketingului de localitate, orașul se află într-o poziție avantajoasă, deoarece este cunoscut deja de zeci de ani ca stațiune balneo-climaterică și apare în cataloagele turistice naționale și pe paginile web.

Gama valorilor zonei este îmbogățită de numeroase grupuri și ansamble culturale locale, evenimente și sărbători tradiționale care pot fi de asemenea incluse în programele turistice regionale⁴.

Orașul Covasna reprezintă una dintre principalele **obiective turistice** ale județului Covasna, datorită obiectivelor acesteia dintre care:

- **Balta Dracului (în maghiară Pokolsár):** o erupere de gaz sulfuros, noroios, unic, în centrul orașului.
- **Valea Zânelor (în maghiară Tündérvölgy) cu „Cetatea Zânelor”:** este un loc de o frumusețe rară, este situat între cursul superior al pârâului Covasna și ieșirea din satul Voinești;
- **Centrul civic al orașului Covasna cu hoteluri și bază de tratament;**
- **Planul înclinat:** face parte dintr-o rețea feroviară de industrie cu ecartament îngust. Această rețea feroviară pe vremuri făcea legătura între stația Covasna, a liniei Sfântu Gheorghe-Târgu Secuiesc-Brețcu, și Comandău. Construcția lui a început în anii 1880,

⁴ Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Covasna, 2021-2027

iar scopul a fost înlesnirea transportului de lemne și de dușumea. Pe o parte al acestui traseu circulă o mocăniță pe distanța Spitalul de Cardiologie (Spitalul de Recuperare Cardiovasculară Dr. Benedek Géza) și Plan Înclinat;

- **Bustul lui Kőrösi Csoma Sándor din Chiuruș, cameră și casă memorială;**
- **Camera memorială Ignácz Rózsa, placa memorială** a scriitorului născut la Covasna, pe peretele parohiei reformatate, respectiv bustul în parcul central;
- **Galerie artistică în casa Kádár** – expoziții de artă plastică;
- **Casa de cultură orășenească;**
- **Biserica reformată din Voinești;**
- **Biserica reformată din Chiuruș** (a fost construită în 1779);
- **Biserica romano-catolică;**
- **Biserica ortodoxă Sf. Nicolae** (1800) cu picturi murale;
- **Biserica ortodoxă din Voinești;**
- **Mofetele (de ex.: Bene, Bardócz, etc.):** concentrația de CO² este foarte mare, acesta le oferă valoare specială și efect terapeutic. În primul rând sunt recomandate pentru tratarea bolilor cardiovasculare;
- **Mai mult de 1000 de izvoare minerale cu compoziție diferită;**
- **Clima și aerul** sunt de asemenea valori naturale și elemente terapeutice (numărul mare de ioni negativi) complementare al tratamentelor;
- **Evenimente, programe, festivaluri, Zilele Orașului, târguri, evenimente și programe științifice/profesionale, programe de camping și picnic.**

Pe teritoriul orașului există un număr însemnat de **monumente istorice** și de arhitectură, situri arheologice clasate. În următorul tabel vom prezenta elementele patrimoniului construit din oraș:

Tabelul nr. 6: Elementele patrimoniului construit

Nr. crt. din Lista	Cod	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
78	CV-I-s-A-13058	Situl arheologic de la Covasna, "Cetatea Zânelor"	oraș COVASNA	"Valea Zânelor", la 6 km de Covasna, pe dealul Florilor (930 m)	
79	CV-I-m-A-13058.01	Fortificație	oraș COVASNA	"Valea Zânelor", la 6 km de Covasna, pe dealul Florilor (930 m)	sec. I a. Chr. - I p. Chr., Latène, Cultura geto - dacică

Nr. crt. din Lista	Cod	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
80	CV-I-m-A-13058.02	Așezare	oraș COVASNA	"Valea Zânelor", la 6 km de Covasna, pe dealul Florilor (930 m)	Hallstatt
81	CV-I-m-A-13058.03	Așezare	oraș COVASNA	"Valea Zânelor", la 6 km de Covasna, pe dealul Florilor (930 m)	Epoca bronzului
323	CV-II-a-A-13195	Ansamblu tehnic - Planul înclinat de la Comandău	oraș COVASNA	Valea Zânelor, și com. COMANDĂU	
324	CV-II-m-A-13195.01	Planul înclinat	oraș COVASNA	Valea Zânelor, și com. COMANDĂU	1886
325	CV-II-m-A-13195.02	Clădiri anexe	oraș COVASNA	și com. COMANDĂU	sf. sec. XIX
326	CV-II-m-A-13195.03	Cale ferată îngustă	oraș COVASNA	Valea Zânelor, și com. COMANDĂU	1891, sf. sec. XIX - înc. sec. XX
327	CV-II-a-B-13196	Case de lemn	oraș COVASNA	Str. Ștefan cel Mare 104, 110, 155, 157, 159, 161; Str. Cuza Vodă 63, 65, 67, 68,	sec. XIX - înc. sec. XX
328	CV-II-m-A-13197	Școala veche din Voinești, azi școală generală	oraș COVASNA	Str. Eminescu Mihai 15	mijl. sec. XIX
329	CV-II-m-B-13198	Biserica "Sf. Nicolae"	oraș COVASNA	Str. Eminescu Mihai 17	1793
330	CV-II-m-B-13199	Casa parohială a bisericii ortodoxe	oraș COVASNA	Str. Eminescu Mihai 19	sec. XIX - XX
584	CV-III-m-B-13345	Statuia ostașului român	oraș COVASNA	Piața Eroilor, Voinești	1970

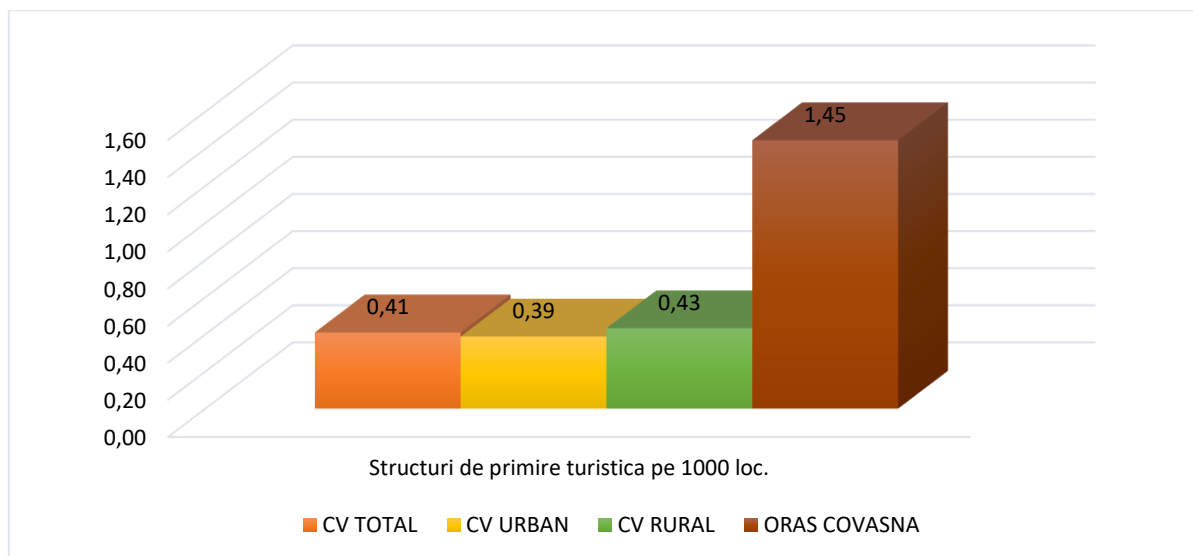
Sursa: patrimoniul.ro

Capacitatea de cazare turistică a orașului Covasna este considerabilă, un complex de hoteluri și pensiuni oferă servicii turiștilor veniți în oraș. Capacitatea de cazare și gama de servicii conexe, precum și calitatea serviciilor oferite se extind treptat.

Conform datelor statistice **numărul structurilor de cazare** înregistrate în orașul Covasna este de 16 (2251 locuri din anul 2019), ceea ce este cel mai mare din județul Covasna.

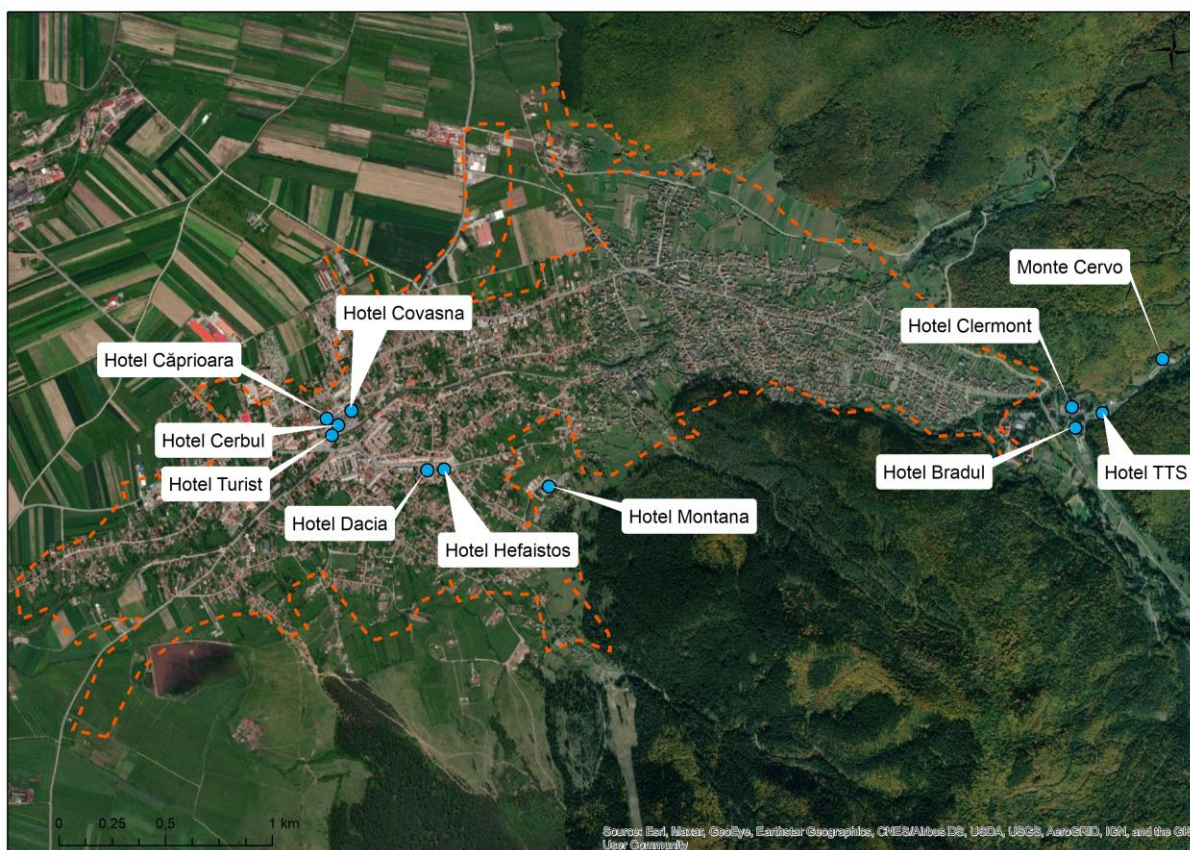
DG CONSULTING

Grafic nr. 25: Număr de structuri de primire turistică raportat la 1000 de persoane



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

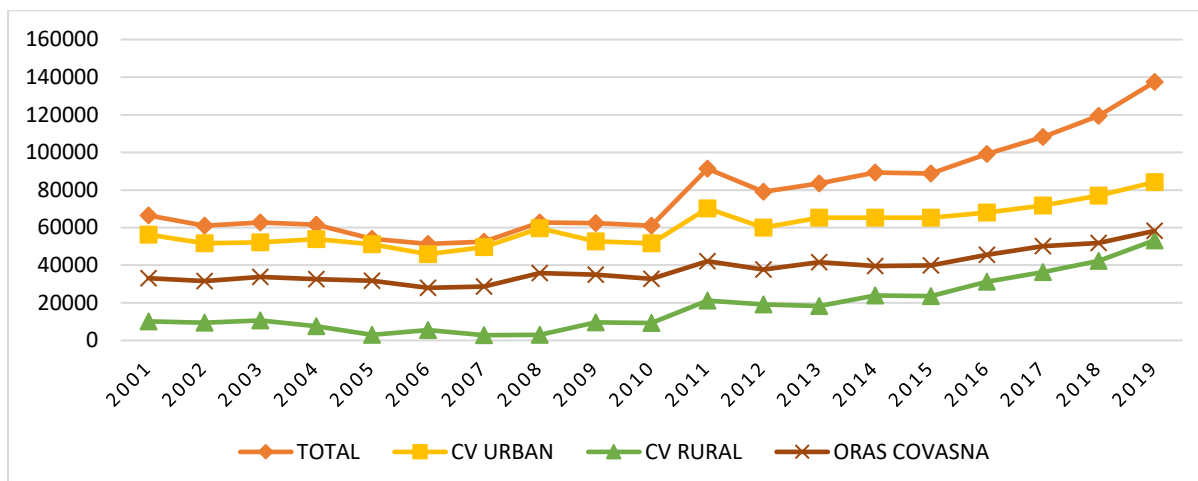
Grafic nr. 26: Poziționarea hotelurilor din orașul Covasna



Sursa: redactare proprie

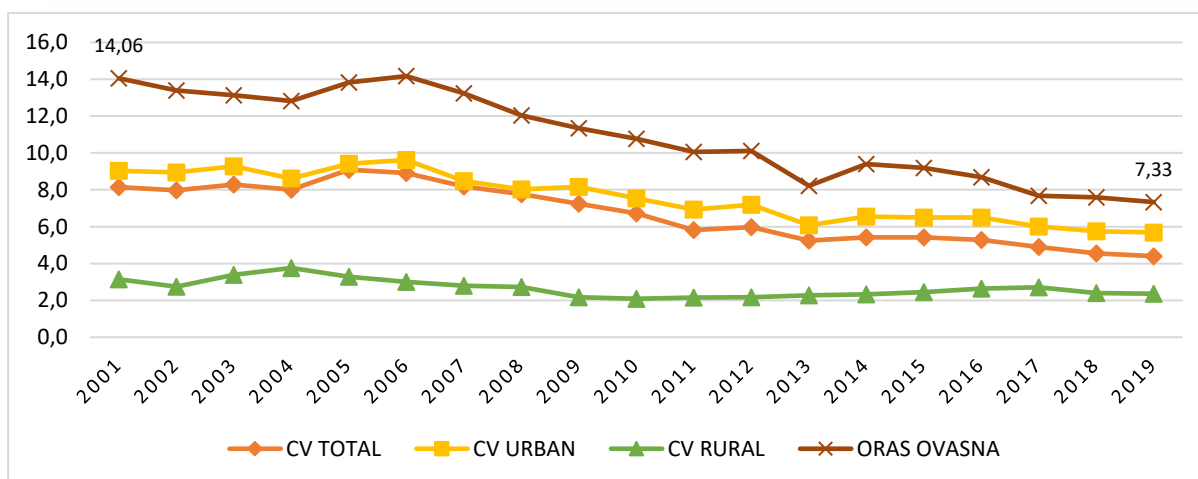
De asemenea, numărul turiștilor care vizitează orașul se află între media zonelor rurale și urbane, în medie sunt înregistrați anual în jur de 47.000-50.000 de **sosiri**, și 380.000-400.000 **înnoptări**, cu o **medie de ședere** (7,33 zile) peste media zonelor urbane și rurale din județ.

Grafic nr. 27: Număr de sosiri ale turiștilor 2001-2019



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

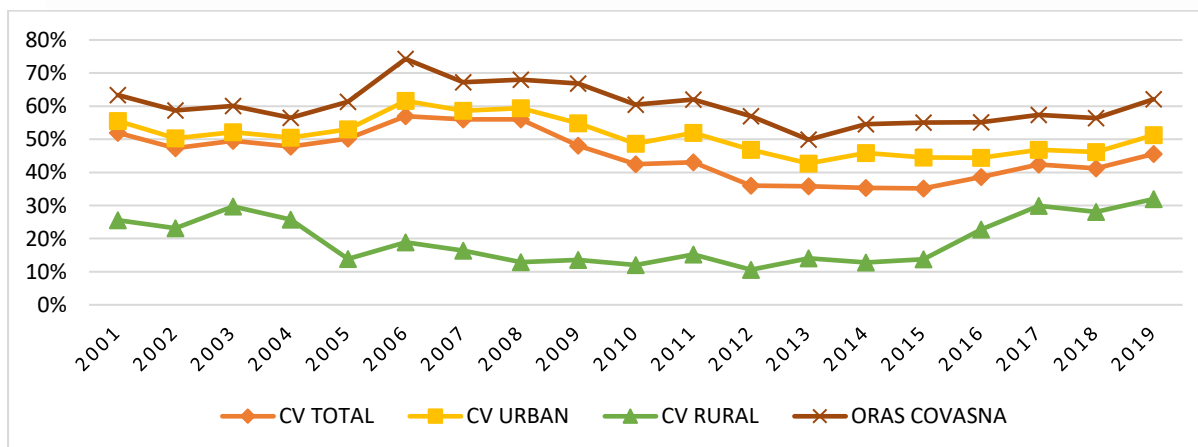
Grafic nr. 28: Durata medie de sejur în orașul Covasna și în județul Covasna, 2001-2019



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Gradul de ocupare (următorul grafic) în cazul orașului Covasna este mai mare decât în cazul celorlalte localități ale județului.

Grafic nr. 29: Gradul de ocupare al structurilor de cazare în orașul Covasna și în județul Covasna, 2001-2019

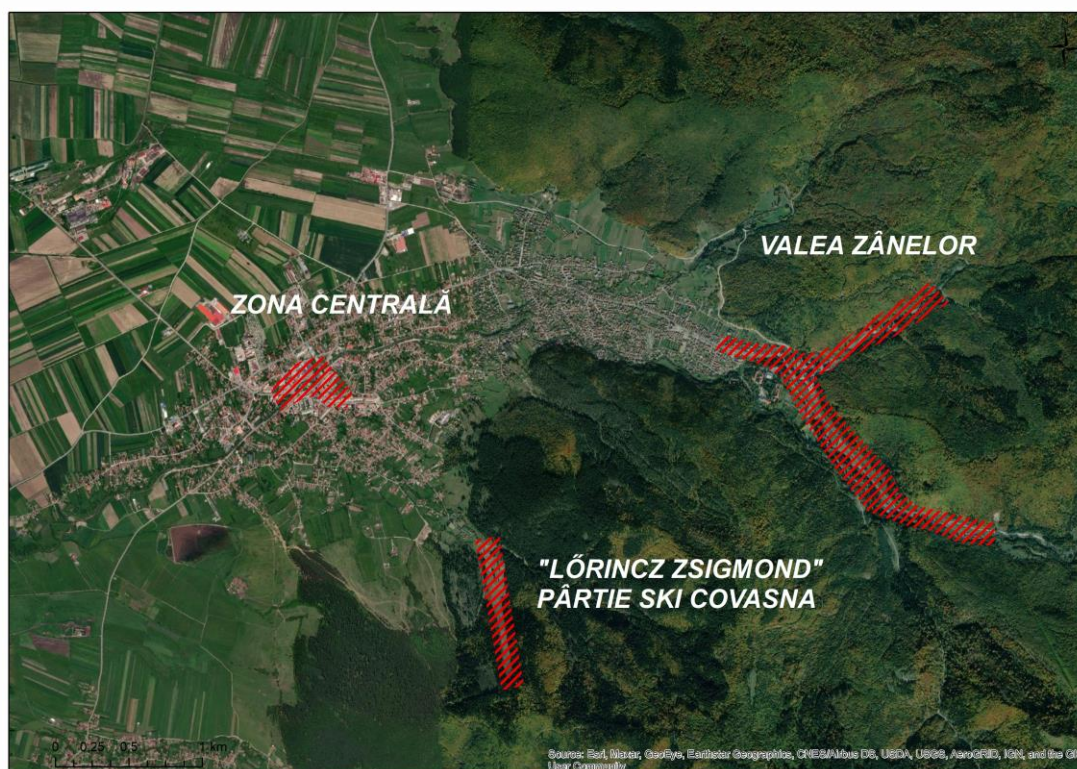


Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Aceste date statistice trebuie tratate cu precauție, deoarece la nivel național tocmai sectorul ospitalier este afectat de efectele economiei gri, numărul real al turiștilor fiind peste cel declarat și prezentat în statistici.

Orașul Covasna, cunoscută stațiune balneo-climaterică de importanță națională, dispune de un potențial turistic deosebit. Bogăția și varietatea resurselor hidrominerale și carbogazoase având valoare terapeutică excepțională, a dat posibilitatea dezvoltării prioritare a turismului balnear. Anual, în complexele balneare din Covasna, beneficiază de efectele tămăduitoare ale apelor minerale, mofetelor și aerului puternic ozonat, peste 50.000 de vizitatori. Zona este foarte prietenoasă în toate anotimpurile, în timpul iernii există multe oportunități de schi și alte sporturi de iarnă. Orașul se află la cca. 20 km distanță de comuna Comandău, centru turistic în dezvoltare.

Grafic nr. 30: Zonele de interes turistic ale orașului Covasna



Sursa: redactare proprie

În zona centrului orașului și pe ambele părți ale DC 14 sunt zone frecventate de către foarte mulți turiști și vizitatori. Aceste unități sunt situate în mai multe părți ale orașului, rezultând suprasolicitarea acestuia pe aceste porțiuni în timpul sezonului de vară. **Capacitățile de parcare de asemenea nu corespund cerințelor**, ceea ce reprezintă o problemă și în derularea traficului în condiții optime (siguranța circulației, viteză medie de deplasare, armonizarea intereselor tuturor participanților la trafic, etc.) pe aceste porțiuni. În același timp în urma modernizării drumului șerpuit (drumul comunal DC 14) spre Comandău se poate aștepta pe acest drum în

viitor la un flux crescut de turiști. Ar fi indicat amenajarea unei parări la ieșirea din satul Voinesti (în Valea Zânelor) pentru vizitatori/turiști și încurajarea utilizării altor mijloace de transport (trenuleț de agrement, bicicletă, transport cu căruțe, transport public, etc.).

În concluzie, în urma analizării situației existente au fost constatate următoarele **disfuncționalități** și aspecte critice:

- scăderea populației ca urmare a soldului migratoriu negativ,
- îmbătrânirea lentă a populației locale,
- densitate și activitate redusă a firmelor locale,
- marea majoritate a întreprinderilor economice, funcționează fără angajați sau au caracter predominant auto-conservator,
- localnicii consideră majoritatea locurilor de muncă incerte, salariile sunt mici,
- în sectorul turistic o parte din angajări sunt sezoniere,
- probleme de parcare în zone frecventate de turiști,
- axe principale suprasolicitate în timp de vară.

2.2. Rețeaua majoră de circulații

În oraș nu există alte forme de circulație decât circulația rutieră, drumurile au o importanță deosebită în organizarea circulației și asupra mobilității. Drumurile sunt căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor. Conform legislației în vigoare străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc astfel:

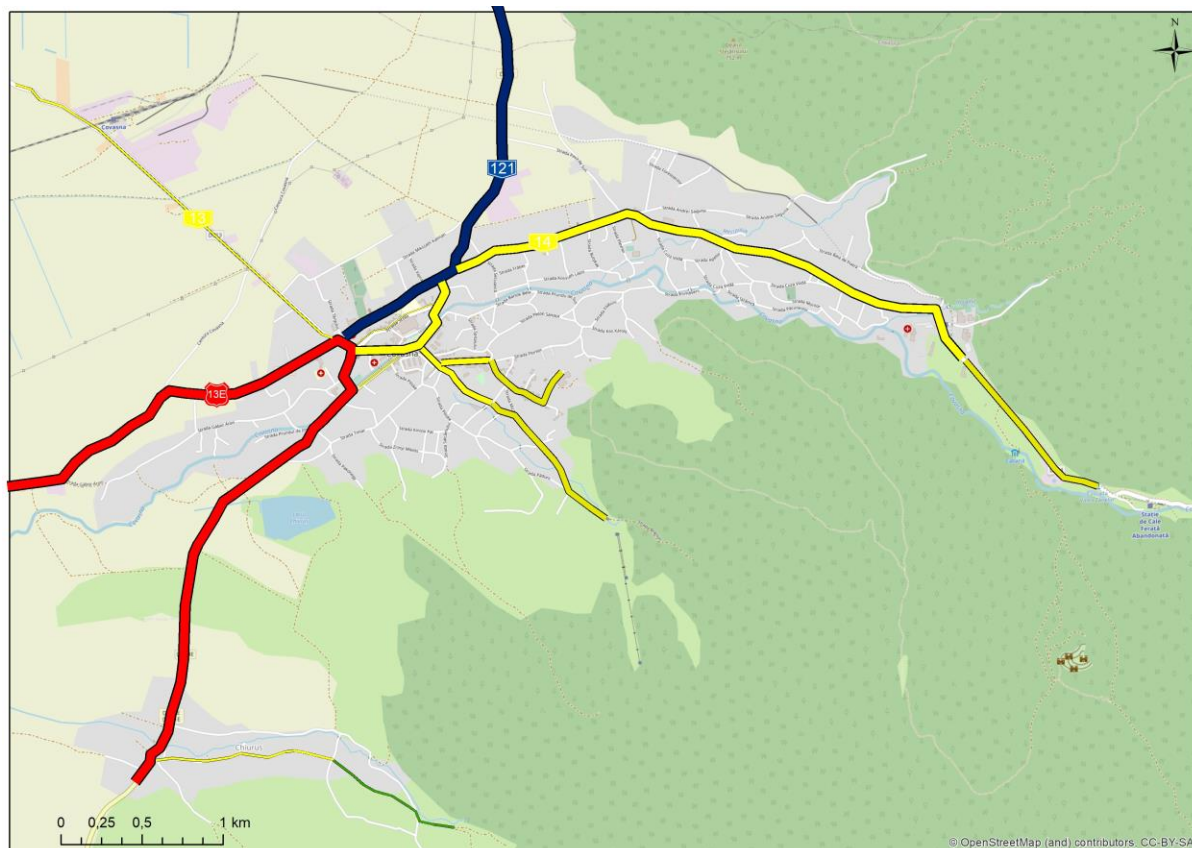
- a) străzi de categoria I - magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;
- b) străzi de categoria a II-a - de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- c) străzi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;
- d) străzi de categoria a IV-a - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

În cazul orașului Covasna circulația rutieră de persoane și de transport mărfuri se concentrează în principal pe axele care au un rol important în asigurarea relațiilor în teritoriu:

- DN 13E, care asigură legătura dinspre/spre municipiul Sfântu Gheorghe și satul Chiuruș;

- DJ 121, care face legătura cu municipiul Târgu Secuiesc;
- DC 14, ce se bifurcă din DJ 121, care asigură legătura cu Valea Zânelor (spre Spitalul de Cardiologie) și comuna Comandău.

Grafic nr. 31: Principalele artere de transport ale orașului Covasna



Sursa: redactare proprie

Teritoriul administrativ al orașului este de 15.800 ha, din care aproape 800 ha poate fi considerat teren intravilan. Orașul se compune din două părți care pot fi distinse parțial: Covasna propriu-zisă și cartierul Voinești (fostul sat Voinești) aflat pe partea estică a orașului.

Localitatea rurală componentă, satul Chiuruș, are o istorie semnificativă. Se situează la o distanță de 2,5 km spre sud de orașul Covasna, aflându-se în componența administrativă a orașului.

Conform bilanțului teritorial (pe baza datelor oficiale ale INS, 2014) al folosinței terenurilor în cadrul UAT Covasna drumurile și căi ferate ocupă 1,3% din teritoriul total al orașului Covasna cu o suprafață totală de 206 hectare.

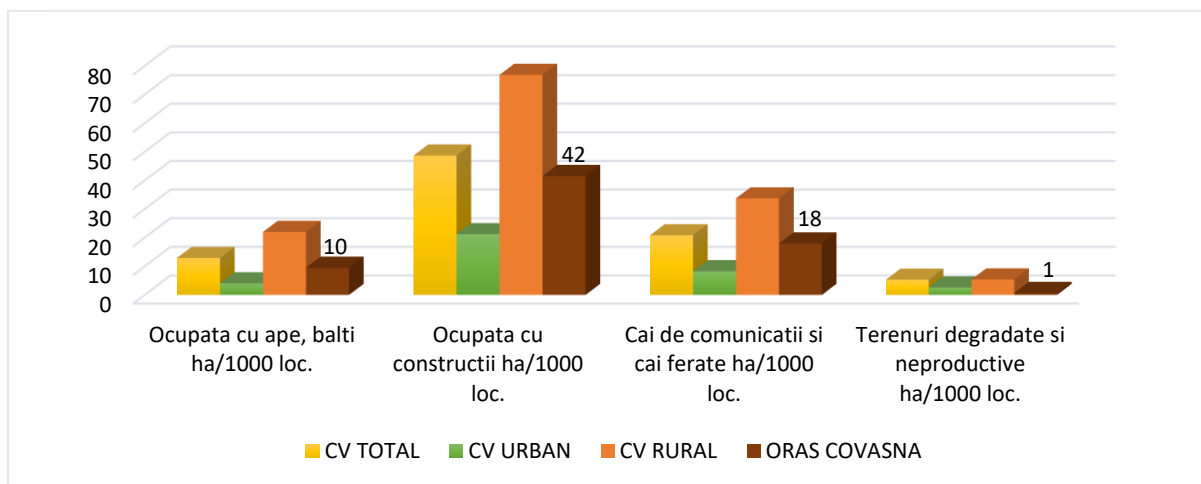
O parte reprezentativă al orașului – un procent de 61,6% - reprezintă fondul forestier, care este o sursă economică de importanță al orașului.

Tabelul nr. 7: Suprafața totală a teritoriului administrativ al orașului Covasna, 2008-2014, hectare

Modul de folosință	Ani						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	UM: Hectare						
Total	15511	15511	15511	15511	15511	15511	15511
Agricolă	5165	5165	5165	5165	5163	5160	5160
Arabilă	1653	1653	1653	1653	1652	1652	1652
Pășuni	2796	2796	2796	2796	2796	2796	2796
Fânețe	714	714	714	714	713	710	710
Livezi și pepiniere pomicole	2	2	2	2	2	2	2
Terenuri neagricole total	:	:	10346	10346	10348	10351	10351
Păduri și altă vegetație forestieră	:	:	9552	9552	9552	9552	9552
Ocupată cu ape, bălți	:	:	109	109	109	109	109
Ocupată cu construcții	:	:	471	471	473	476	476
Căi de comunicații și căi ferate	:	:	206	206	206	206	206
Terenuri degradate și neproductive	:	:	8	8	8	8	8

Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Grafic nr. 32: Terenuri neagricole la o mie de persoane în orașul Covasna și în județul Covasna, 2014 (hectare/1000 locuitori)



Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Rețeaua locală de transport este alcătuită de 130 drumuri de diferite categorii (drum național și județean, străzi, drum agricol etc.) toate aflate în proprietate publică și având o lungime reală totală de 489.778 m (489,7 km).

În tabelul de mai jos redăm drumurile care alcătuiesc rețeaua locală și cele mai importante caracteristici ale acestora.

Tabelul nr. 8: Rețea locală de transport

Nr. crt	Formă juridică	Categorie	Denumire	Traseul drumului	Caracteristicile drumului				Lucrări de investiții realizate în perioada 2010-2016		
					Lungimea reală (m)	Tip de îmbrăcăminte	Suprafața (mp)	Starea actuală (1 P- la 5-FB)	Anul lucrării de investiții	Valoarea investițiilor	Tip de lucrare
1	PUBLIC	STRADA	1-Dec-18	COVASNA	2000	ASFALT	5006	5	2015	1098899,6	REABILITARE
2	PUBLIC	STRADA	ABATORULUI	COVASNA	170	MACADAM	680	2			
3	PUBLIC	STRADA	ADY ENDRE	COVASNA	210	MACAD+ ASFA	1070	2+5	2015	100897,75	REABILITARE
4	PUBLIC	ALEE	PACII	COVASNA	165	ASFALT	495	5			
5	PUBLIC	ALEE	PRIETENIEI	COVASNA	150	ASFALT	600	5			
6	PUBLIC	ALEE	PRUNDUL DE SUS	COVASNA	250	MACADAM	750	2			
7	PUBLIC	STRADA	APELOR	COVASNA	270	MACADAM	1080	2			
8	PUBLIC	STRADA	ARANY JANOS	COVASNA	120	ASFALT	1372	5	2015	125140,76	REABILITARE
9	PUBLIC	STRADA	AUREL VLAICU	COVASNA	175	PIATRA CUBICA	1458	3			
10	PUBLIC	STRADA	BAIA DE PIATRA	COVASNA	1300	MACADAM	8700	3			
11	PUBLIC	STRADA	BARABAS MIKLOS	COVASNA	150	MACADAM	800	2			
12	PUBLIC	STRADA	BARTOK BELA	COVASNA	220	MACADAM	1540	3			
13	PUBLIC	STRADA	BENEDEK ELEK	COVASNA	225	MACADAM	1375	3			
14	PUBLIC	STRADA	BERCSENYI MIKLOS	COVASNA	125	ASFALT	734	5	2015	70273,68	REABILITARE
15	PUBLIC	ALEE	BETHLEN GABOR	COVASNA	175,000	ASFALT		4			
16	PUBLIC	STRADA	BITAI DEMETER	COVASNA	75	ASFALT		3			
17	PUBLIC	STRADA	BORVIZULUI	COVASNA	150	ASFALT	1322	5	2015	96969,47	REABILITARE
18	PUBLIC	STRADA	BRAZILOR	COVASNA	1568	ASFALT	15934	5	2015	1363354,7	REABILITARE
19	PUBLIC	STRADA	BUTYKAK	COVASNA	250	ASFALT	1789	5	2014		
20	PUBLIC	STRADA	CARAMIZILOR	COVASNA	100	MACADAM		2			
21	PUBLIC	STRADA	CUCULUI	COVASNA	125	MACADAM	875	2			
22	PUBLIC	STRADA	CUZA VODA	COVASNA	1370	ASFALT	10337	5	2015	807713,8	REABILITARE
23	PUBLIC	STRADA	DIGULUI	COVASNA	165	MACADAM	660	2			
24	PUBLIC	STRADA	DZSIDA JENO	COVASNA	125	MACADAM	987	2			
25	PUBLIC	STRADA	ELIZABETA	COVASNA	450	PAVAT PIATRA C	6079	3			
26	PUBLIC	STRADA	FILATURI	COVASNA	300	MACADAM	1800	2			

Nr. crt	Formă juridică	Categorie	Denumire	Traseul drumului	Caracteristicile drumului				Lucrări de investiții realizate în perioada 2010-2016		
					Lungimea reală (m)	Tip de îmbrăcăminte	Suprafața (mp)	Starea actuală (1 P- la 5-FB)	Anul lucrării de investiții	Valoarea investițiilor	Tip de lucrare
27	PUBLIC	STRADA	FLORILOR	COVASNA	310	MACADAM	1550	2			
28	PUBLIC	STRADA	FORESTIERULUI	COVASNA	200	PAMANT	1200	2			
29	PUBLIC	STRADA	FRATIEI	COVASNA	240	ASFALT	7697	5	2014	140614,28	REABILITARE
30	PUBLIC	STRADA	FUNDATURII	COVASNA	90	MACADAM		2			
31	PUBLIC	STRADA	G. OLOSZ ELLA	COVASNA	250	MACADAM	1800	2			
32	PUBLIC	STRADA	GABOR ARON	COVASNA	1800	MACADAM	19377	2			
33	PUBLIC	STRADA	GARA MARE	COVASNA	1850	ASFALT		4			
34	PUBLIC	STRADA	GHEORGHE DOJA	COVASNA	1000	ASFALT	11465	5	2015	639500,71	REABILITARE
35	PUBLIC	STRADA	GHIOTCELULUI	COVASNA	275	MACADAM		2			
36	PUBLIC	STRADA	HANKO VILMOS	COVASNA	200	MACADAM	800	2			
37	PUBLIC	STRADA	HAVATOY SANDOR	COVASNA	175	MACADAM	700	2			
38	PUBLIC	STRADA	HORIA, CLOSCA SI C	COVASNA	450	ASFALT	3046	5	2016		
39	PUBLIC	STRADA	IAZULUI	COVASNA	225	MACADAM	1100	2			
40	PUBLIC	STRADA	IGNACZ ROZSA	COVASNA	100	PIATRA CUBICA		3			
41	PUBLIC	STRADA	JOKAI MOR	COVASNA	250	ASFALT	1339	5	2015	109744,68	REABILITARE
42	PUBLIC	STRADA	JOZSEF ATTILA	COVASNA	175	MACADAM	700	2			
43	PUBLIC	STRADA	JUSTINIAN TECULESCU	COVASNA	300	MACADAM	7596	2			
44	PUBLIC	STRADA	KALVIN	COVASNA	275	ASFALT		2			
45	PUBLIC	STRADA	KINIZSI PAL	COVASNA	500	MACADAM	2500	2			
46	PUBLIC	STRADA	KODALY ZOLTAN	COVASNA	400	MACADAM	3500	2	2015	177667,03	REABILITARE
47	PUBLIC	STRADA	KOMSA	COVASNA	325	MACADAM		2			
48	PUBLIC	STRADA	KOS KAROLY	COVASNA	100	MACADAM		2			
49	PUBLIC	STRADA	KOVASZNAI SANDOR	COVASNA	200	MACADAM		2			
50	PUBLIC	STRADA	KRIZA JANOS	COVASNA	300	MACADAM	1500	2			
51	PUBLIC	DE	LAKOSOK	COVASNA	200	MACADAM	1463	2			
52	PUBLIC	STRADA	LIBERTATII	COVASNA	475	ASFALT	5937	5	2015	420345,94	REABILITARE
53	PUBLIC	STRADA	LUCEAFARULUI	COVASNA	200	ASFALT		5			

Nr. crt	Formă juridică	Categorie	Denumire	Traseul drumului	Caracteristicile drumului				Lucrări de investiții realizate în perioada 2010-2016		
					Lungimea reală (m)	Tip de îmbrăcăminte	Suprafața (mp)	Starea actuală (1 P- la 5-FB)	Anul lucrării de investiții	Valoarea investițiilor	Tip de lucrare
54	PUBLIC	DE	MATHIAS REX	COVASNA	800	MACADAM	1600	2			
55	PUBLIC	STRADA	MESTECENILOR	COVASNA	300	MACADAM		2			
56	PUBLIC	STRADA	MESTESUGARILOR	COVASNA	200	ASFALT	2812	5	2014	254002,63	REABILITARE
57	PUBLIC	STRADA	MICA	COVASNA	175	MACADAM		2			
58	PUBLIC	STRADA	MIERLEI	COVASNA	120	MACADAM		2			
59	PUBLIC	STRADA	MIHAI EMINESCU	COVASNA	2710	ASFALT	24331	4	2010		REABILITARE
60	PUBLIC	STRADA	MIKES KELEMEN	COVASNA	200	MACADAM	600	3			
61	PUBLIC	STRADA	MIKSZATH KALMAN	COVASNA	450	MACADAM	4237	2			
62	PUBLIC	STRADA	MIT. ANDREI SAGUNA	COVASNA	1250	MACADAM	9446	2			
63	PUBLIC	STRADA	MORILOR	COVASNA	850	MACADAM	4250	3			
64	PUBLIC	STRADA	MOTILOR	COVASNA	175	MACADAM	900	3			
65	PUBLIC	STRADA	PACURARILOR	COVASNA	575	MACADAM	2900	2			
66	PUBLIC	STRADA	PAKOHEGY	COVASNA	500	MACADAM	2800	1			
67	PUBLIC	STRADA	PARAULUI	COVASNA	300	MACADAM	834	2			
68	PUBLIC	STRADA	PARCUL TINERETULUI	COVASNA	450	MACADAM		2			
69	PUBLIC	STRADA	PARULUI	COVASNA	75	MACADAM		2			
70	PUBLIC	STRADA	PAVA DE JOS	COVASNA	600	ASFALT		4			
71	PUBLIC	STRADA	PAVA DE SUS	COVASNA	1650	MACADAM		2			
72	PUBLIC	STRADA	PETOFI SANDOR	COVASNA	1550	ASFALT	3528	5	2015	280563,92	REABILITARE
73	PUBLIC	STRADA	PETOFI SANDOR	COVASNA	650	MACADAM	3919	2			
74	PUBLIC	STRADA	PIATA EROILOR	COVASNA	150	ASFALT	2814	4			
75	PUBLIC	STRADA	PILISKE	COVASNA	765	ASFALT		4			
76	PUBLIC	STRADA	PLEVNEI	COVASNA	485	MACADAM	2373	2			
77	PUBLIC	STRADA	PODULUI	COVASNA	650	MACADAM	5100	2			
78	PUBLIC	STRADA	POENITEI	COVASNA	95	MACADAM		2			
79	PUBLIC	STRADA	PONKI	COVASNA	100	PAMANT		3			
80	PUBLIC	STRADA	PORUMBEILOR	COVASNA	65	MACADAM		2			

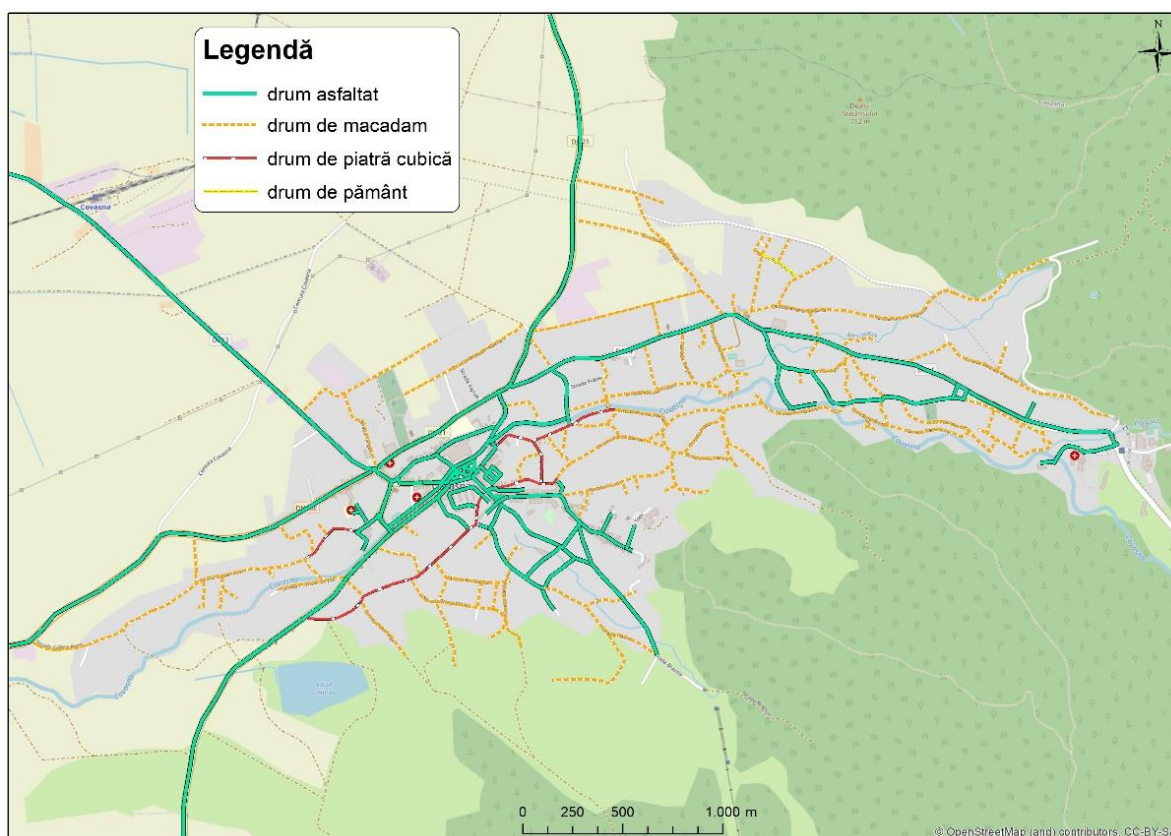
Nr. crt	Formă juridică	Categorie	Denumire	Traseul drumului	Caracteristicile drumului				Lucrări de investiții realizate în perioada 2010-2016		
					Lungimea reală (m)	Tip de îmbrăcăminte	Suprafața (mp)	Starea actuală (1 P- la 5-FB)	Anul lucrării de investiții	Valoarea investițiilor	Tip de lucrare
81	PUBLIC	STRADA	PRIMAVERII	COVASNA	250	MACADAM	1250	2			
82	PUBLIC	STRADA	PRUNDUL DE JOS	COVASNA	400	MACADAM	3602	2			
83	PUBLIC	STRADA	ROZELOR	COVASNA	160	MACADAM	1040	2			
84	PUBLIC	STRADA	SALCAMULUI	COVASNA	300	MACADAM	1200	3			
85	PUBLIC	STRADA	SCOLII	COVASNA	725	ASFALT		4			
86	PUBLIC	STRADA	SECUIASCA	COVASNA	425	ASFALT	1858	5	2015	210695,24	REABILITARE
87	PUBLIC	STRADA	SPITALULUI	COVASNA	210	MACADAM	1796	2			
88	PUBLIC	STRADA	STEFAN CEL MARE	COVASNA	2600	ASFALT	40149	5	2014	1441922,19	REABILITARE
89	PUBLIC	STRADA	STEJARULUI	COVASNA	350	MACADAM		5			
90	PUBLIC	STRADA	STELEI	COVASNA	120	MACADAM		2			
91	PUBLIC	STRADA	STRAMTA	COVASNA	175	MACADAM	875	2			
92	PUBLIC	STRADA	SUBSICLAU	COVASNA	700	ASFALT		5			
93	PUBLIC	STRADA	TARGULUI	COVASNA	250	MACADAM	1050	2			
94	PUBLIC	STRADA	TIGLARIEI	TIGLARIEI	460	MACADAM		2			
95	PUBLIC	STRADA	TIGLARIEI	TIGLARIEI	0	MACADAM	7311	2			
96	PUBLIC	STRADA	TIMAR	COVASNA	925	PIATRA CUB	2639	3			
97	PUBLIC	STRADA	TOAMNEI	COVASNA	245	MACADAM	980	2			
98	PUBLIC	STRADA	TOTH	COVASNA	800	ASFALT		3			
99	PUBLIC	STRADA	TUDOR VLADIMIRESCU	COVASNA	400	MACADAM	2000	2			
100	PUBLIC	STRADA	UNIRII	COVASNA	320	ASFALT		4			
101	PUBLIC	STRADA	URSULUI	COVASNA	125	MACADAM		2			
102	PUBLIC	STRADA	VAII	COVASNA	65	MACADAM		2			
103	PUBLIC	STRADA	VAJNAK	COVASNA	210	ASFALT		4			
104	PUBLIC	STRADA	VARULUI	COVASNA	165	MACADAM	1089	2			
105	PUBLIC	STRADA	VERDE	COVASNA	100	MACADAM	600	2			
106	PUBLIC	STRADA	ZIDARILOR	COVASNA	100	MACADAM	400	2			
107	PUBLIC	STRADA	ZRINYI MOKLOS	COVASNA	320	MACADAM	2600	2			

Nr. crt	Formă juridică	Categorie	Denumire	Traseul drumului	Caracteristicile drumului				Lucrări de investiții realizate în perioada 2010-2016		
					Lungimea reală (m)	Tip de îmbrăcăminte	Suprafața (mp)	Starea actuală (1 P- la 5-FB)	Anul lucrării de investiții	Valoarea investițiilor	Tip de lucrare
108	PUBLIC	STRADA	PADURII	COVASNA	500	MACADAM		2			
109	PUBLIC	STRADA	IZVORUL ARPAD	COVASNA	250	MACADAM	2076	2			
110	PUBLIC	DE	LACAUTI	COVASNA	1270	MACADAM		2			
111	PUBLIC	STRADA	ARPAD	CHIURUS	180	MACADAM	832	2			
112	PUBLIC	DE	CANALULUI	CHIURUS	50	MACADAM	300	2			
113	PUBLIC	STRADA	DEBRECZI SANDOR	CHIURUS	1050	MACADAM	10045	2			
114	PUBLIC	STRADA	FRASINULUI	CHIURUS	100	MACADAM	285	2			
115	PUBLIC	STRADA	KOROSI CS. SANDOR	CHIURUS	980	MACADAM	6678	2			
116	PUBLIC	STRADA	KOVASZNAI PETER	CHIURUS	1240	MACADAM	12458	2			
117	PUBLIC	STRADA	KOVASZNAI PETER	CHIURUS	0	MACADAM	4700	2			
118	PUBLIC	DE	KUTAS	CHIURUS	150	MACADAM	815	2			
119	PUBLIC	DE	LILIAULUI	CHIURUS	110	MACADAM	567	2			
120	PUBLIC	STRADA	LIVEZILOR	CHIURUS	480	MACADAM	865	2			
121	PUBLIC	STRADA	LIVEZILOR	CHIURUS	0	MACADAM	4615	2			
122	PUBLIC	STRADA	NEMES	CHIURUS	300	MACADAM	1433	2			
123	PUBLIC	STRADA	PAKEI	CHIURUS	250	MACADAM	2210	2			
124	PUBLIC	DE	ULMULUI	CHIURUS	105	MACADAM	400	2			
125	PUBLIC	DE	VEVERITEI	CHIURUS	105	MACADAM	495	2			
126	PUBLIC	DE	CAMPUL MIC	CHIURUS	220	MACADAM	187	2			
127	PUBLIC	DE	CAMPUL MIC	CHIURUS	0	MACADAM	443	2			
128	PUBLIC	DC	COV-COMANDAU	COV-COMANDAU	11400	MACADAM	68400	1			
129	PUBLIC	DC	COV-SURCEA	COV-SURCEA	3000	MACADAM	21000	2			
130	PUBLIC	DE	TOTAL DRUM AGRICOL	COVASNA	420000	PAMANT		2			

Sursa: evidența locală

DG CONSULTING

Grafic nr. 33: Harta drumurilor modernizate/nemodernizate.



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Lățimea drumurilor/străzilor respectiv lățimea benzii de circulație în funcție de categoria drumurilor variază între 3-5 m, străzile inter orășene sunt în general înguste ceea ce îngreunează circulația la nivel local.

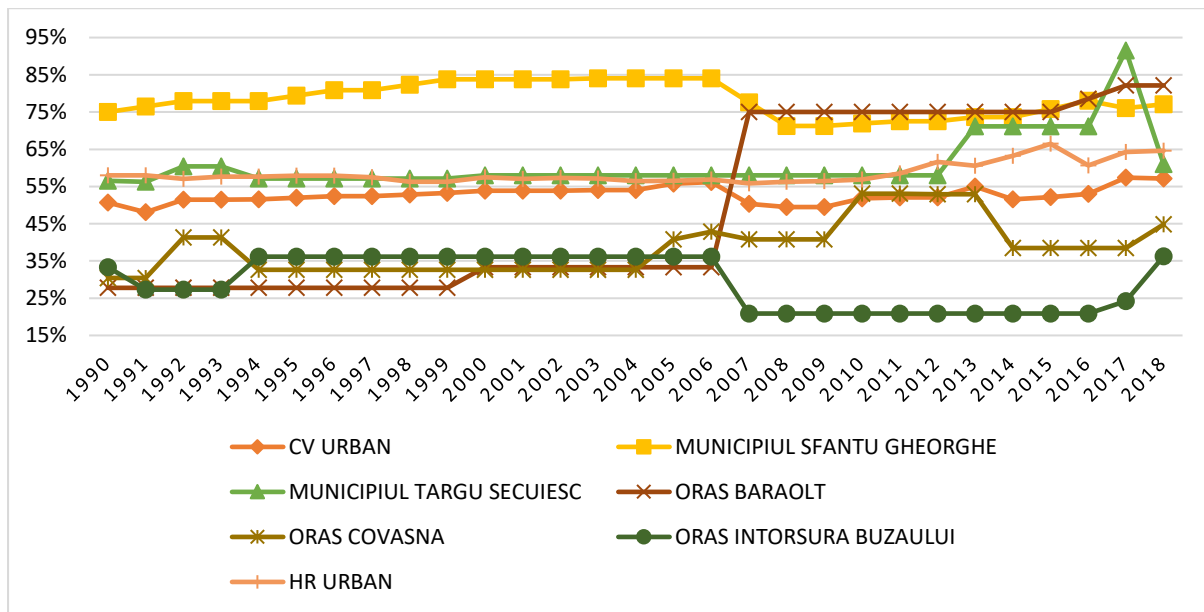
Tabelul nr. 9: Detalierea structurii rețelei de drumuri în oraș (m), 2021

Denumire stradă	Lungime (m) (pe raza teritoriul comunei)	din care modernizat (m) (asfaltat)
DN	1800+1200+1050	1800+1200+1050
DJ	1900	1900
DC, din care:		
DC 13	2200	2200
DC 14	15800	5200
Străzi comunale	87100	-
Drumuri agricole	42000	-
Drumuri forestiere	120	-

Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Orașul Covasna după ponderea străzilor orășenești modernizate în anul 2018 s-a situat pe penultimul loc în clasamentul orașelor din județ.

Grafic nr. 34: Ponderea drumurilor modernizate, 1990-2018

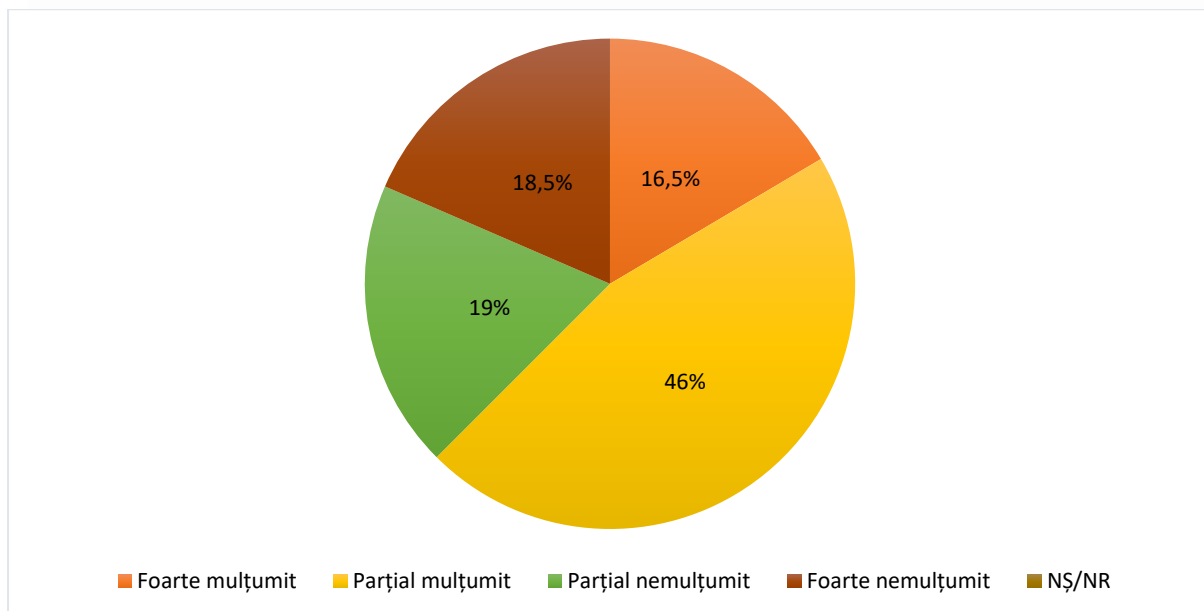


Sursa: redactare proprie pe baza datelor INS

Străzile principale care asigură acces la instituții aflate pe teritoriul orașului și străzile din zone de locuințe mai compacte au fost modernizate.

Ca urmare a investițiilor de modernizare majoritatea localnicilor sunt cel puțin parțial mulțumiți de starea străzilor din zona de locuit, fapt confirmat și de rezultatul chestionării.

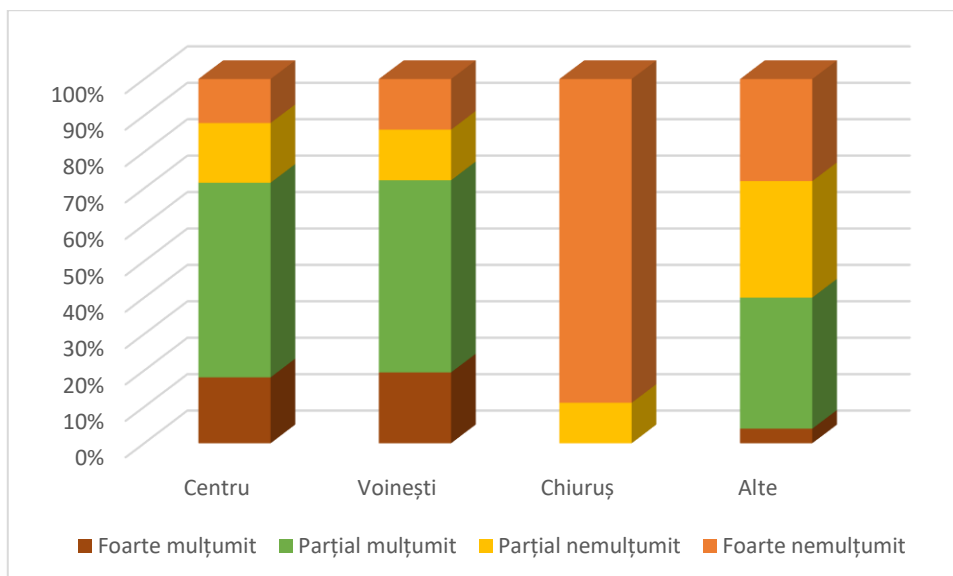
Grafic nr. 35: . În ce stare este cartierul/zona în care locuiți?



Sursa: redactare proprie pe baza analizelor efectuate în rândul populației

În cazul în care analizăm gradul de satisfacție în rândul populației legat de starea străzilor, în relație cu zona în care locuiesc, putem observa că problemele ivite se înregistrează în special în zonele extracentrale și la Chiuruș.

Grafic nr. 36: . În ce stare sunt străzi în cartierul/zona în care locuiți?



Cele mai importante intervenții de modernizare străzi/drumuri în ultimii 5 ani au vizat următoarele:

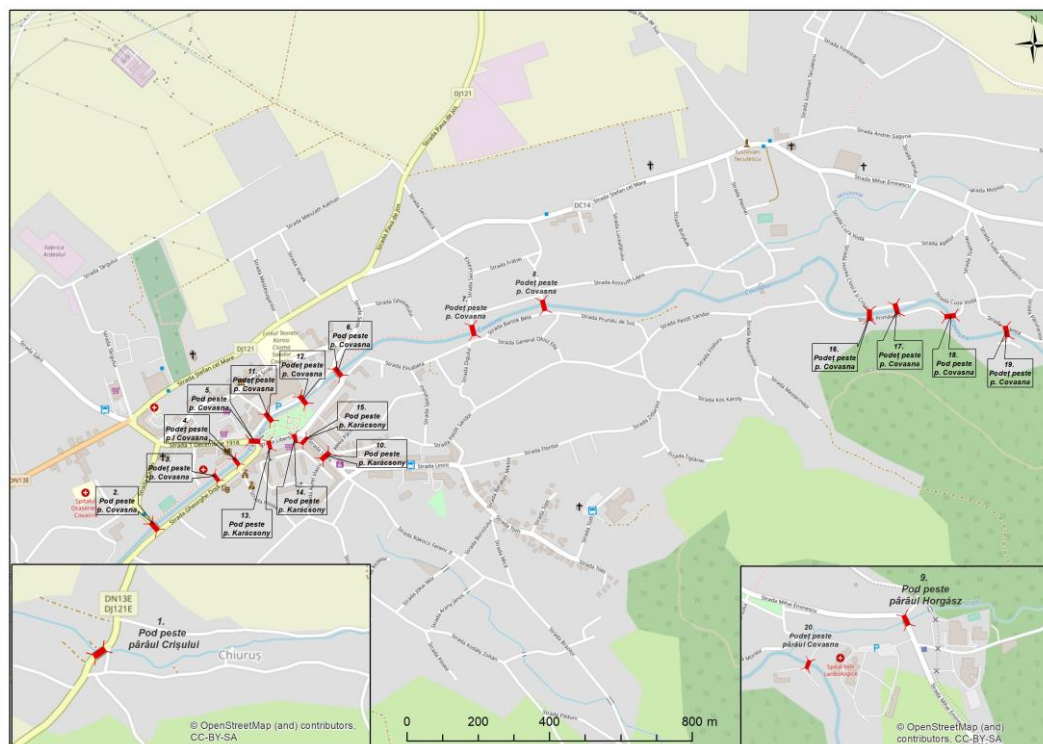
Tabelul nr. 10: Proiecte de modernizare străzi locale din ultimii 5 ani

Nr. crt.	Denumire proiect	Obiect	Sursa de finanțare	Valoare
1	Reabilitarea infrastructurii rutiere în stațiunea Balneoclimaterică Covasna (în implementare)	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere pe o distanță de 6,5 km; modernizarea rețelei de apă potabilă cu 2,3 km; modernizarea rețelei de canalizare menajera cu 2 km; extinderea rețelei de canalizare pluviala cu 4,3 km; amenajarea trotuarelor pe aproximativ 11.000 mp; amenajarea a peste 13.000 mp de spații verzi; construirea/ amenajarea a 108 locuri de parcare.	POR 2014-2020	4.156.045,17 euro
2	Reparații capitale trotuare din oraș		Buget local	499.763,11 RON cu TVA
3	Reparații capitale trotuare Strada Școlii 248 mp și Unirii 72 mp		Buget local	62.114,06 RON cu TVA
4	Așternere 5 cm de covor asfaltic în zona Planului inclinat DC14		Buget local	110.013,60 RON cu TVA
5	Asfaltare parcare str. Unirii		Buget local	200.962,21 RON cu TVA
6	Reamenajare trotuare pe strada 1 Decembrie 1918 și zona hotel Turist		Buget local	30.282,49 RON cu TVA
7	Reamenajare trotuare pe strada 1 Decembrie 1918 și în zona Banca OTP și Restaurant Keops		Buget local	9.349,46 RON cu TVA
8	Reamenajare parcare Str. Bercsenyi		Buget local	37.553,67 RON
9	Lucrări de reparație trotuar zona Parcul Tineretului -pod Cardiologie		Buget local	140.420 RON cu TVA
10	Așternere 5 cm de covor asfaltic strada Gării Orașul Covasna		Buget local	525.932,36 RON

Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

În interiorul tramei stradale **8 poduri și 13 podețe** realizate din beton armat și aflate în domeniul public al orașului asigură legături, majoritatea fiind renovate odată cu renovarea unor porțiuni de drumuri/străzi.

Grafic nr. 37: Poduri și podețe în centrul orașul Covasna



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Grafic nr. 38: Pod în centrul orașului, în curs de modernizare, 2021



Intersecțiile principale din oraș sunt următoarele:

- Str. Ștefan cel Mare – Strada 1 Decembrie 1918 – Str. Gării (Penny)
- Str. Ștefan cel Mare – Strada Pava de Jos
- Str. Libertății – Strada Gheorghe Doja – Strada 1 Decembrie 1918 (Podul Mare)
- Str. Libertății – Str. II Rákóczi Ferenc

Conform sondajului efectuat, cele mai remarcate probleme de trafic întâlnite în orașul Covasna sunt următoarele:

	Problema/Locația	Frecvența menționării
1	Intersecția din fața magazinului Penny	33,1%
2	Locuri de parcare în centru și în cartiere (lipsă locuri parcare, nerespectarea regulilor de circulație)	15,4%
3	Aglomerarea din zona centrală, trafic accentuat	11,2%
4	Neamenajarea intersecțiilor (lipsa sensurilor giratorii)	9,5%
5	Calitatea proastă a drumurilor laterale (Gábor Áron, Petőfi Sándor, Piliske, Aurel Vlaicu etc.)	8,9%
6	Intersecția din fața bisericii reformată	5,3%
7	Lipsa pistelor pentru cicliști	5,3%
8	Lipsa trotuarelor (strada Dózsa György, străzile laterale)	3,0%
9	Zona pieței agroalimentare	2,4%

În cadrul proiectului Reabilitarea infrastructurii rutiere în stațiunea balneoclimaterică Covasna finanțat prin POR străzile enumerate mai jos se va reabilita pe toată lungimea străzilor canalizarea pluvială, și sistemul rutier (trotuare incluse).

Nr. crt.	Denumire strada	Lungime (m)
1.	Str. Gábor Áron (Ax1)	L= 1929,85m
2.	Str. Gábor Áron (Ax2)	L= 73,07m
3.	Str. Gábor Áron (Ax3)	L= 110,69m
4.	Str. Lakósok	L= 226,07m
5.	Str. Timâr	L= 957,07m
6.	Str. Dsida Jenő	L=121,86m
7.	Str. Aurel Vlaicu	L=170,01m
8.	Str. Petőfi Sándor	L=409,33m
9.	Str. Spitalului	L=232,74m
10.	Str. Elisabeta (Ax1)	L=440,55m
11.	Str. Elisabeta (Ax2)	L=51,55m
12.	Str. Elisabeta (Ax3)	L=117,84m
13.	Str. Andrei Saguna	L=989,12m
14.	Str. Varului	L=143,57m
15.	Str. Iustinian Teculescu	L=390,75m
16.	Str. Iustinian Teculescu	L=138,94m
17.	Str. Iustinian Teculescu	L=35,06m
	TOTAL	L=6538,07

Indicatorilor de proiect la finalul implementării proiectului sunt:

Indicator	valoare
Lungime infrastructura rutiera reabilitata/modernizata	6.538,07 ml
Lungime rețea apa potabila reabilitata/modernizata	2.330,00 ml
Lungime rețea canalizare menajera reabilitata/modernizata	1.949,00 ml
Lungime rețea canalizare pluviala reabilitata/modernizata	4.340,00 ml
Suprafața trotuare amenajate	10.592,00 mp
Suprafața spațiu verde amenajata	13.158,00 mp

Administrația publică a elaborat documentațiile tehnico-economice pentru reabilitarea mai multor străzi, în multe cazuri însă proiectele de reabilitare a străzilor trebuie să fie precedate de finalizarea lucrărilor la rețeaua de canalizare.

Străzile studiate pentru care s-a întocmit documentația de avizare a lucrărilor de intervenții:

Nr.crt./ Denumire	Lungime (m)
1. Str. Mihai Eminescu	476,60
2. Str. Ștefan cel Mare	134,44
3. Str. Bartók Béla	295,64
4. Str. Ady Endre	137,16
5. Str. Podului	650,01
6. Str. Luceafărului	235,13
7. Str. Butykăk	262,87
8. Str. Plevnai - Ax 1	263,86
9. Str. Plevnei - Ax 2	70,83

Cele mai importante disfuncționalități constatate privind sistemul rutier prin chestionar si in cursul vizitei de teren:

- Lipsa managementului în trafic: intersecții principale neconforme din punct de vedere al managementului traficului, ca urmare pericol de accidente
- Pericol de accidente: desființarea sensului giratoriu din fața magazinului Penny a determinat apariția unui trafic haotic
- Probleme cauzate de lipsa locurilor de parcare: numărul și calitatea locurilor de parcare lasă de dorit atât în zona centrală cât și în cartiere
- Aglomerația din zona centrală: trafic aglomerat în zona centrală, lipsa zonelor pietonale în centru
- Lipsa totuarelor dealungul DC13, DN13E și DJ121
- Stare tehnică precară a multe străzi periferice, lipsă acostament în cazul unor străzi, lipsa șanț/rigolă,
- Construcții situate la limite de proprietate, lățimi reduse ale străzilor,
- Vizibilitate redusă în unele intersecții,

- Parcări neregulate pe străzi secundare care îngreunează traficul,
- Poduri și podețe înguste și lipsa acestora pe Râul Covasna, ceea ce îngreunează circulația între diferitele zone ale orașului

Grafic nr. 39: Schimbări necorespunzătoare în managementul în trafic: intersecția Str. Stefan cel Mare – Str. 1 Decembrie 1918 în trecut și în prezent



2.3. Transport public

Orașul Covasna se află la o distanță relativ mică de la fiecare dintre comunele regiunii: la 20 km de Comandău, 6 km de Zăbala, 3 km de Brateș, 14 km de Zagon și 7 km de Boroșneu Mare. Circulația între cele cinci comune și oraș este satisfăcătoare. Curse regulate de **autobuz și trenuri personale** asigură menținerea contactelor între locuitori. Localitățile care se află pe ruta drumului care leagă Covasna cu reședința județului sau cu Târgu Secuiesc, se află într-o situație mai avantajoasă. Stațiile de autobuz și gările sunt în anumite cazuri departe de centrele localităților. Acest lucru creează probleme în buna funcționare a microregiunii.

Circulația feroviară între oraș și reședința de județ, respectiv localitățile din zonă este asigurată prin linia de acces Sfântu Gheorghe – Covasna – Târgu Secuiesc – Brețcu, doar de câteva ori pe zi. Gara municipiului reședință de județ asigură posibilitatea conexiunilor la linia principală nr. 400, care face legătura cu centrul feroviar din Brașov, de unde se poate călători în fiecare parte a țării cu trenuri personale și rapide. Reședința de județ asigură de asemenea conexiuni la rute internaționale în direcția Biharkereszttes (trenul Korona). În schimb, Brașovul oferă legături internaționale în direcția Arad-Curtici și, prin intermediul capitalei, în toate direcțiile. Gara din Brașov se află la o distanță de 56 km de Covasna și poate fi accesată cu mașina pe drumurile naționale DN 13E și DN 11. Luând în considerare starea de dezvoltare a circulației feroviare, se poate aștepta pe termen mediu că aceasta nu va juca un rol semnificativ pentru turiști în accesarea orașului.

Probabil că va crește în schimb importanța circulației rutiere. Drumul DN13E se interconectează cu DN11 care oferă conexiuni spre Sfântu Gheorghe. Drumul DN11 este drumul principal de legătură dintre Transilvania și Moldova, acest drum duce, de asemenea, spre Brașov. Drumul DN13E leagă Covasna cu Zagon, și pe acest drum se ajunge la Întorsura Buzăului. O altă rută importantă este DJ121, care leagă Covasna cu Târgu Secuiesc, de unde se poate ajunge, de asemenea, pe drumul DN11 spre Moldova. Această rețea de drumuri oferă deja o posibilitate de circulație prin care orașul Covasna poate fi accesat cu mașină sau cu autobuz. Tot această rețea asigură și transportul public între oraș și celelalte orașe și sate din zonă.



Cursele de autobuz regulate care trec prin oraș sunt redată în următorul tabel:

Tabelul nr. 11: Tabel curse interjudețene din jud Covasna (anul 2021)

Nr. traseu	A	B	Program circulație		Zilele de circulație
	Autog. / loc.	Autog. / loc.	Dus	Întors	
			Plecare	Plecare	
Curse regulate din Covasna					
3	Orș. Covasna	Sf. Gheorghe	06:00	06:55	1,2,3,4,5
			07:50	08:45	1,2,3,4,5,6,7
			09:45	10:45	1,2,3,4,5,6,7
			10:00	12:45	1,2,3,4,5
			12:00	13:15	1,2,3,4,5,6,7
			14:00	16:45	1,2,3,4,5
			14:30	15:45	1,2,3,4,5,6,7
			17:00	18:00	1,2,3,4,5,6,7
4	Orș. Covasna	Brașov	06:00	08:00	1,2,3,4,5
			07:00	10:00	1,2,3,4,5
			10:00	12:00	1,2,3,4,5
			12:00	15:00	1,2,3,4,5
			14:00	16:00	1,2,3,4,5
			16:30	18:00	1,2,3,4,5
5	Orș. Covasna	Zagon	06:45	06:15	1,2,3,4,5
			08:00	07:15	1,2,3,4,5
			11:30	08:30	1,2,3,4,5
			13:10	12:30	1,2,3,4,5
			14:10	13:40	1,2,3,4,5
			15:20	14:40	1,2,3,4,5
6	Orș. Covasna	Târgu Secuiesc - Miercurea Ciuc - Vlăhița - Odorheiu Secuiesc - Sovata Băi - Târgu Mureș	plecare: 09:30 sosire: 16:10	plecare: 09:30 sosire: 16:30	1,2,3,4,5

Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Aceste curse au o importanță deosebită pentru navetiști care au locurile de muncă în municipiile Târgu Secuiesc și Sfântu Gheorghe, dar și în ceea ce privește accesul la servicii urbane (servicii administrative accesibile numai în municipii, magazine specializate, facilități de timp liber, etc.).

Pe lângă aceste curse trec prin oraș curse interjudețene care asigură legătură cu județele Brașov și Mureș, respectiv curse internaționale cu destinația Ungaria.

Traficul feroviar în orașul Covasna se realizează prin intermediul liniei Brașov - Sfântu Gheorghe – Târgu Secuiesc – Brețcu, populația locală beneficiază zilnic de 15 curse, prin intermediul cărora au legătura cu rețeaua de cale ferată națională. Orașul dispune de o gară în strada în strada Gării.

Din tabelul de mai jos reiese, că populația activă are posibilitatea de a face naveta în orașele din apropiere.

Tabelul nr. 12: Mersul trenurilor de călători Brașov – Sfântu Gheorghe - Covasna – Târgu Secuiesc – Brețcu și retur

Nr. crt.	Plecare la	Sosire la	De la	Până la
1.	06:45	08:36	Covasna - Hm	Brașov
2.	13:19	15:04		
3.	17:47	19:21		
4.	20:42	22:23		
5.	06:46	08:34	Brașov	Covasna - Hm
6.	13:42	15:13		
7.	15:49	17:32		
8.	08:36	09:05	Covasna - Hm	Târgu Secuiesc
9.	15:14	15:39		
10.	17:53	18:22		
11.	20:50	21:19		
12.	06:15	06:43	Târgu Secuiesc	Covasna - Hm
13.	12:49	13:17		
14.	17:19	17:45		
15.	20:16	20:40		

Sursa: www.regiocalatori.ro

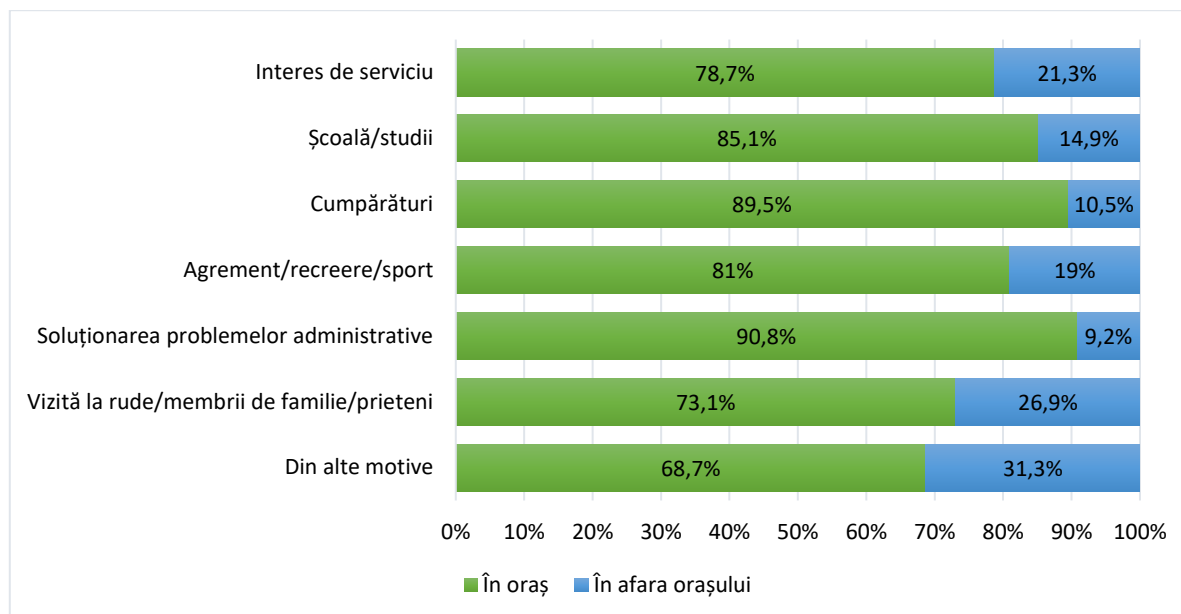
Grafic nr. 40: Starea actuală a stației feroviare



În opiniile formulate de către locuitori, obiecțiile și propunerile formulate în privința circulației au un număr redus, a apărut necesitatea reabilitării clădirii Gării CFR și a stației de autobuz⁵.

⁵ Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Covasna, 2021-2027

Grafic nr. 41: Din ce motiv Vă deplasați zilnic?



sursa: redactare proprie pe baza analizelor efectuate în rândul populației

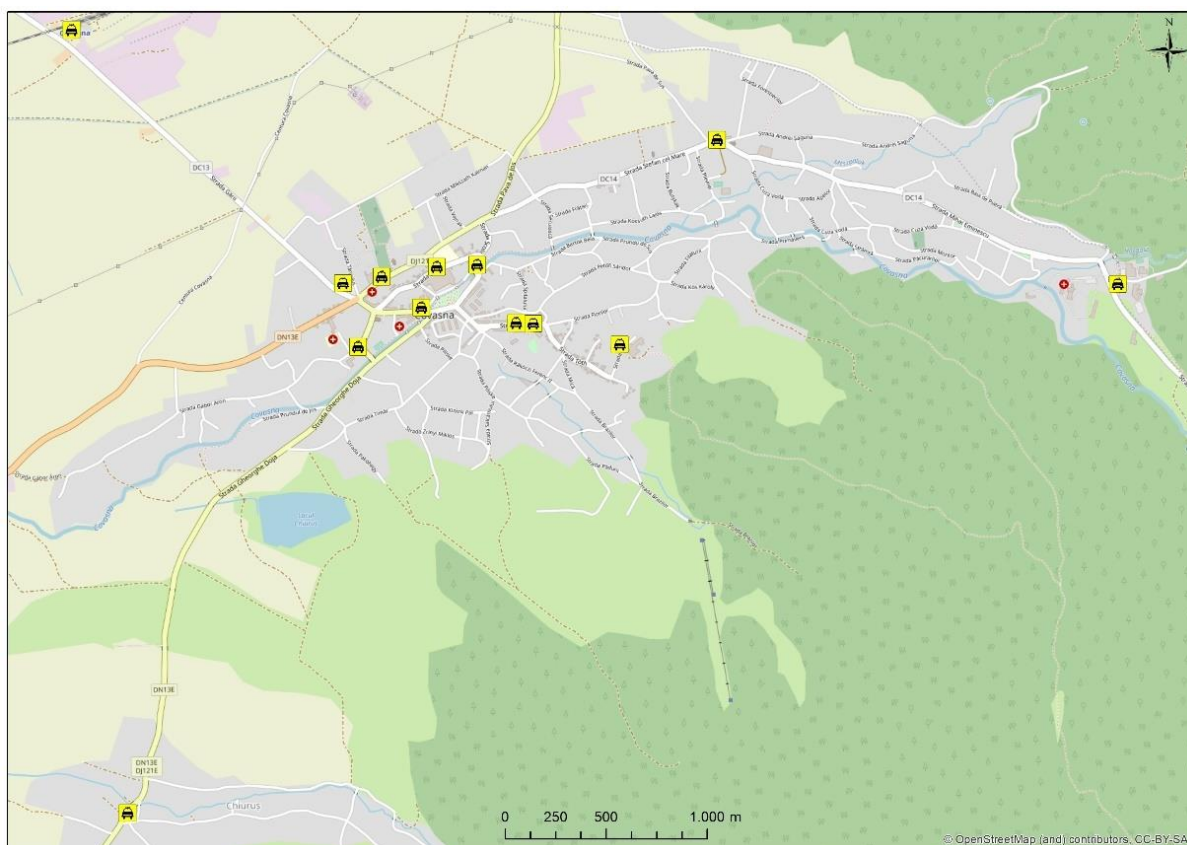
Se poate observa faptul că majoritatea deplasărilor în afara orașului se face din scopuri de muncă, educaționale și agrement. Populația care face naveta în mod regulat au locurile de muncă la firmele din Sfântu Gheorghe și Târgu Secuiesc. Deplasările realizate în scopuri administrative în primul rând au destinația Sfântu Gheorghe, reședința de județ.

De asemenea, locuitorii orașului folosesc cu regularitate (din primăvară până în toamnă) bicicleta și taxiul ca mijloc de transport. În oraș există 13 stații pentru taxiuri. În prezent (în anul 2021) din numărul maxim de autorizații pentru taximetriști în număr de 45 (autorizații taxi pentru transportul persoane), sunt atribuite 36 de autorizații, iar din cele 3 autorizații taxi pentru transportul de marfă (autorizații taxi pentru transport de mărfuri și bunuri), niciuna nu a fost atribuită.

Tabelul nr. 13: Locurile de așteptare/staționare pentru taxiuri în orașul Covasna

Nr. crt.	Locul unde este amplasată stația taxi	Numărul locurilor
1.	Parcare centru magazine Supercoop	5
2.	Parcare Gara CFR	2
3.	Parcare fața spital RBCV	4
4.	Hotel Hefaistos	4
5.	Parcare SCT Covasna	4
6.	Parcare Hotel Montana	4
7.	Piața Eroilor	5
8.	Școala Körösi Csoma Sándor	3
9.	Hotel Dacia	5
10.	Piața centrală	3
11.	Ocolul Silvic	4
12.	Chiuruș	2
13.	Parcare lângă podul Puskás (pt. taxi marfa)	3

Grafic nr. 42: Locurile de aşteptare/staţionare pentru taxiuri în oraşul Covasna



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

2.3.1 Situația actuală și gradul de folosință a transportului public local

La nivelul orașului există un sistem de transport public în comun, cu doua linii și 12 stații de autobuze în funcțiune.

Nr. traseu	A	B	Program circulație		Zilele de circulație
	Autog. / loc.	Autog. / loc.	Dus Plecare	Întors Plecare	
Program curse locale					
1	Centru	Voinești	06:00	06:15	1,2,3,4,5,6,7
			06:50	07:05	1,2,3,4,5,6,7
			07:20	07:35	1,2,3,4,5
			07:50	08:00	1,2,3,4,5,6,7
			08:25	08:40	1,2,3,4,5,6
			09:20	09:35	1,2,3,4,5,6,7
			10:10	10:20	1,2,3,4,5,6
			10:40	10:55	1,2,3,4,5,6,7
			11:15	11:25	1,2,3,4,5,6
			11:40	11:55	1,2,3,4,5,6,7
			12:50	13:05	1,2,3,4,5,6,7
			13:45	14:00	1,2,3,4,5,6,7
			14:15	14:30	1,2,3,4,5
			14:45	15:00	1,2,3,4,5,6,7
			15:40	15:55	1,2,3,4,5,6,7
			16:20	16:30	1,2,3,4,5,6,7
			17:00	17:20	1,2,3,4,5,6,7
			18:10	18:30	1,2,3,4,5,6,7
			19:50	20:05	1,2,3,4,5,6,7
			20:50	21:00	1,2,3,4,5,6,7
2	Centru	Gară	06:30	06:45	1,2,3,4,5,6,7
			08:55	09:10	1,2,3,4,5,6,7
			13:20	13:35	1,2,3,4,5,6,7
			15:15	15:35	1,2,3,4,5,6,7
			16:05	16:10	1,2,3,4,5
			17:40	18:00	1,2,3,4,5,6,7
			20:30	20:45	1,2,3,4,5,6,7

Grafic nr. 43: Curse locale de autobuz în orașul Covasna



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Cele mai importante disfuncționalități constatate:

- Starea mijloacelor de transport și a gradului de igienizare al acestora.
- Necesitatea reabilitării clădirii Gării CFR și a stației de autobuz intercomunitare.
- Stații de autobuze neacoperite, lipsa informații și facilități la stații de autobuze.
- Neconcordanță între mersul trenurilor și curselor de autobuz.
- Lipsa transportului în comun la nivel microregional (nu există curse înspre satele din apropiere).
- Viteză de circulație redusă în cazul trenurilor și neadaptarea mersului trenurilor la nevoile locale.

Disponem de puține informații actuale cu privire la tendințele folosirii transportului public local în ultimii ani, datorită faptului că pandemia Covid-19 a transformat în mare parte practicile existente. Ca urmare a sondajului efectuat în rândul populației, cu ocazia elaborării PMUD, am obținut o serie de date legate de sistemul transportului public local, din care putem trage anumite concluzii. Pe baza acestor informații și având în vedere situația investițiilor care urmează să fie efectuate în oraș, putem formula propuneri pentru dezvoltare.

DG CONSULTING

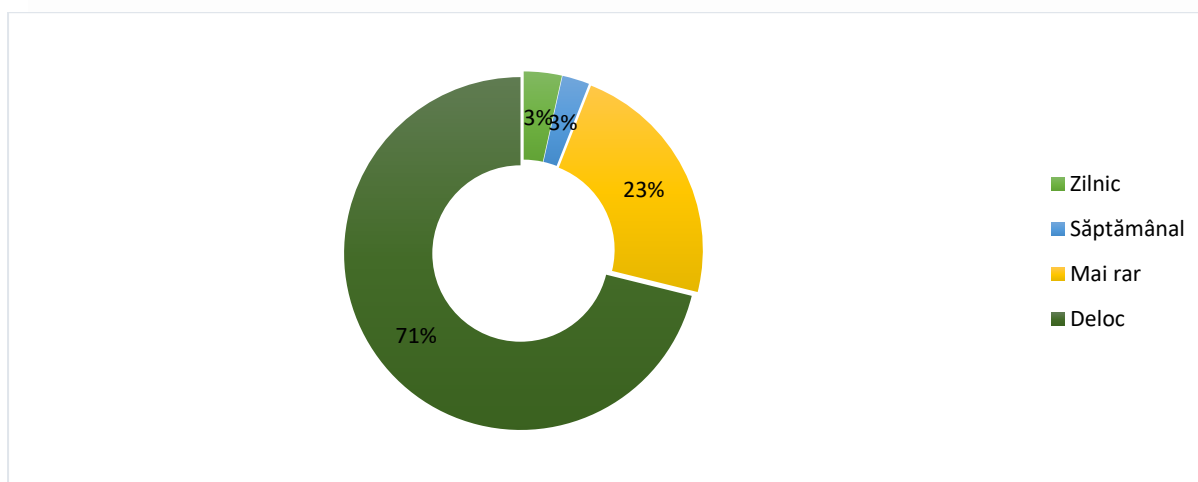
Cinci dimensiuni absolut critice pentru un transport public de calitate (conform Transportul în comun urban – ghid aplicat de îmbunătățiri sistemice – JASPERS – document lucru):

- viteza de deplasare;
- punctualitatea/respectarea a orarului de operare;
- informarea în timp real a călătorilor;
- optimizarea rețeaua de rute;
- starea de bună funcționare a bunurilor aferente TP.

La nivelul orașului există un sistem de transport public în comun, cu doua linii și 12 stații de autobuze în funcțiune. Sistemul de transport public local cuprinde un număr de 3 autobuze diesel și este gestionat de o firmă privată de mai bine de zece ani.

Pe baza sondajului efectuat, putem observa că numai 29% din populația locală interviuată folosește transportul public în comun și numai 6% sunt cei care folosesc acest mijloc în mod regulat, săptămânal.

Grafic nr. 44: Cât de des călătoriți cu cursele de autobuz locale?



sursa: date proprii obținute în urma interviuării localnicilor

Din datele analizate reiese că transportul public în comun este folosit în special de tineri (cu vârstă mai mică de 20 de ani) și de populația mai în vârstă (peste 60 de ani), cei care din anumite motive nu pot folosi un autoturism proprietate personală.

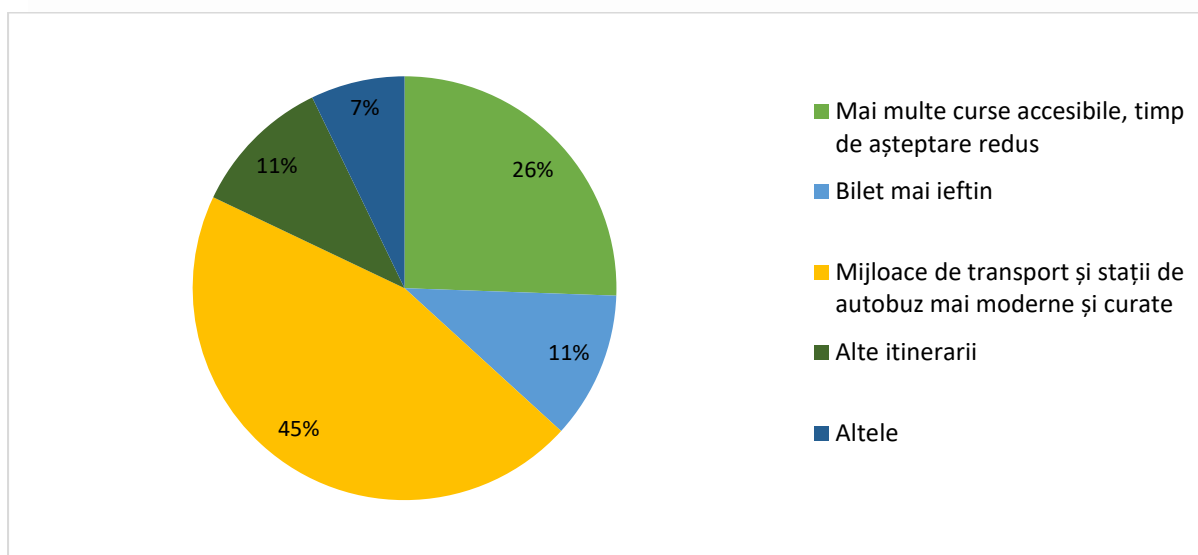
Frecvența folosirii mijloacelor de transport în comun (a autobuzelor), depinde în mare măsură de existența sau inexistența a unui autoturism proprietate personală. 60% din cei care folosesc autobuzul zilnic nu au autoturism proprietate personală, iar 94% a celor care nu folosesc deloc acest mijloc de transport dispun de autoturism proprietate personală.

Cei care folosesc zilnic transportul public în comun (66%), călătoresc maxim 30 de minute zilnic, în interes de serviciu/pentru rezolvarea treburilor cotidiene și pentru a ajunge la unitățile de învățământ.

Din sondajul efectuat reiese și faptul că transportul public în comun este folosit mai frecvent în perioada de iarnă, ceea ce se datorează condițiilor meteo, care nu permit folosirea altor mijloace motorice precum biciclete sau circulație pietonală.

Din numărul total al persoanelor intervievate 45% au menționat necesitatea utilizării unor mijloace de transport în comun și stații de autobuze mai moderne și mai curate, ceea ce ar putea contribui la creșterea numărului celor care apelează la aceste mijloace de transport. Pe lângă acestea frecvența curselor/timpul redus de așteptare (26%) și optimizarea rutelor (21%) se numără printre factorii care ar putea contribui la creșterea atractivității transportului public în comun.

Grafic nr. 45: Care dintre următoarele opțiuni ar fi necesare pentru a apela mai des la cursele locale?



sursa: date proprii obținute în urma intervievării localnicilor

În opinia celor care folosesc autobuzele în mod regulat - 47% (zilnic, săptămânal), principalul factor care ar putea contribui la îmbunătățirea calitativă a transportului public ar fi timpul redus de așteptare (curse mai frecvente, orar optim) – 63% optează pentru mijloace și stații mai moderne și mai curate, iar 43% ar prefera tarife mai mici.

Așadar din sondajul efectuat reiese faptul că modernizarea mijloacelor de transport și al stațiilor de autobuz, precum și igienizarea acestora va contribui la creșterea gradului de folosință, în opinia celor care nu au folosit niciodată mijloacele de transport în comun (43%) și în opinia celor care folosesc aceste mijloace mai rar (63%).

Pe lângă rezultatele sondajului efectuat în rândul populației, experiențele din trecut și consultările purtate cu reprezentanții sectorului hotelier cu ocazia elaborării Strategiei de Dezvoltare Locală arată că există nevoi în privința folosirii mijloacelor de transport în comun și din partea turiștilor, aceștia folosesc cu plăcere în interiorul orașului pentru a ajunge la atracțiile turistice sau la programele organizate.

Din discuțiile purtate reiese că turiștii ar prefera de asemenea mijloace și stații mai curate, curse mai optime, cu mersul autobuzelor și informații privind cursele existente în format „smart”, astfel încât să apeleze mai mulți la aceste servicii.

Proгноze

Nevoile de dezvoltarea ale transportului public local din orașul Covasna sunt întemeiate de mai multe cerințe existente pe plan local și de nevoi care pot fi prognozate pe termen mediu.

1. Schimbarea tendințelor și nevoilor în privința folosirii transportului public

În orașul Covasna totalul autovehiculelor în ultimii 10 ani a crescut de la 1363 de unități la 5293 de unități. Această creștere a cauzat probleme reale, cum ar fi aglomerațiile în trafic, lipsa locurilor de parcare, etc. Creșterea numărului autovehiculelor nu a atins deocamdată pragul prognozat, care ar putea ajunge la circa 7000-8000 de autoturisme până la sfârșitul perioadei de programare (2027). Aceasta înseamnă că 95% din populație are cel puțin un autoturism în proprietate, iar mai mult de 50% din gospodării vor avea cel puțin 2 autoturisme în perioada vizată. Creșterea numărului autoturismelor va contribui la atingerea unui grad critic în privința problemelor deja existente, totodată vor apărea în curând riscuri semnificative în privința mediului și sănătății.

Majoritatea problemelor cauzate de creșterea numărului autoturismelor nu poate fi rezolvată cu dezvoltarea sistemului de transport, mai mult, ar fi nevoie de o dezvoltare integrată a sistemului de transport local, care ar fi orientat către formele de mobilitate nemotorice și spre folosirea transportului în comun. În ceea ce privește dezvoltarea sistemului de transport din centrul orașului, accentul trebuie pus pe reducerea traficului și reducerea vitezei, extinderea spațiilor pietonale, precum și extinderea spațiilor mixte cu acces motoric și pietonal, iar în privința zonelor limitrofe și a localităților din apropierea orașului trebuie extins și optimizat transportul în comun, astfel încât să se conformeze cu nevoile locale.

În vederea promovării transportului public local și al formelor de deplasare nemotorizate, cum ar fi ciclismul, mersul pe jos, este nevoie de organizarea unor campanii de informare și conștientizare, dar acestea nu-și ating scopul dacă nu sunt create condițiile necesare pentru practicarea acestor forme de deplasare.

În cazul orașului Covasna, este nevoie de promovarea transportului public local, adresat mai multor grupuri țintă. Această formă de deplasare deservește în momentul de față nevoile elevilor pentru a ajunge la unitățile de învățământ, precum și ale pensionarilor în rezolvarea treburilor cotidiene. Conform sondajului efectuat și pe baza discuțiilor purtate am observat faptul că în orașul Covasna transportul în comun nu îndeplinește pe deplin nevoile existente. Tinerii vor folosi mai frecvent acest mod de transport numai dacă va fi adaptat la nevoi (linii de autobuz și mersul autobuzelor create astfel încât să se adapteze la unitățile existente, la programele de agrement și nevoile de mobilitate), pe de altă parte mijloacele de transport și stațiile de autobuz trebuie să fie mai curate, moderne, compatibile cu mediul înconjurător și informațiile cu privire la cursele existente și timpul de așteptare să poată fi accesate pe dispozitive mobile.

2. Turism și investiții în turism

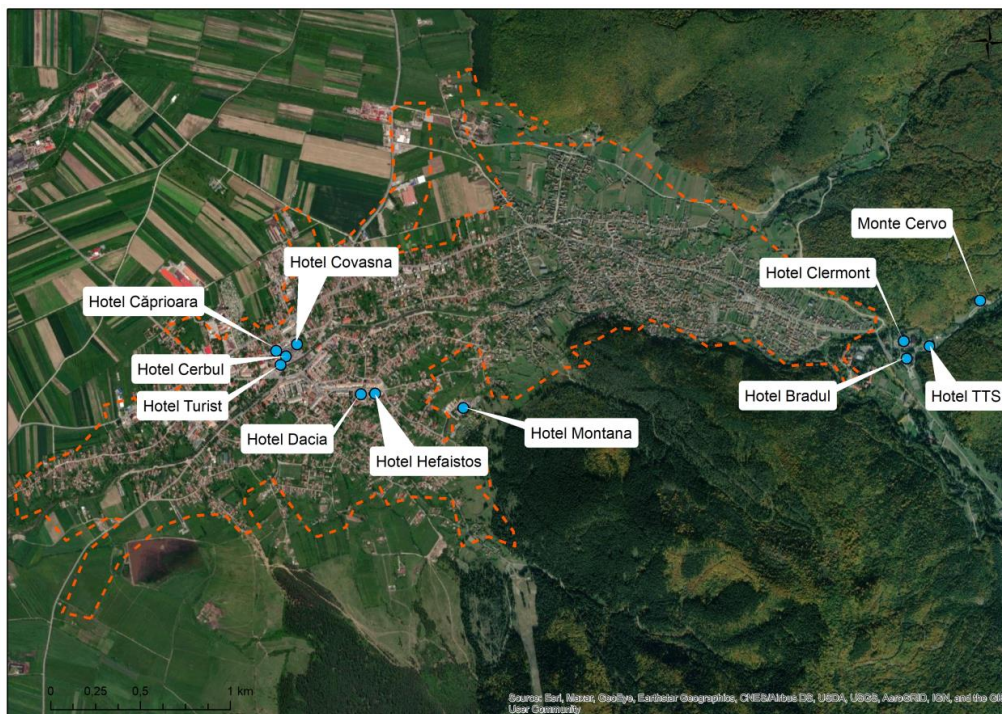
În orașul Covasna circulația generată de turismul balnear stipulează nevoia folosirii transportului public local. Deoarece perioada medie de ședere este peste media măsurată (mai mult de 7 zile), turiștii în număr de 50-60.000 persoane anual nu își petrec timpul numai în unitățile de cazare, ci vizitează atracțiile din oraș și din împrejurimi, totodată frecventează serviciile oferite de acestea. Direcția de deplasare a celor care sosesc în scop terapeutic sau balnear se axează din hotelurile situate în centru, către spitalul de cardiologie, către Valea Zânelor, precum și către pârtiile de schi în timpul iernii, iar din unitățile de cazare situate la marginea orașului, turiștii se deplasează către zona centrală. (Grafic: Poziționarea hotelurilor din orașul Covasna). Conform datelor din 2017, la hotelurile situate în marginea orașului, în Valea Zânelor și la spitalul de cardiologie, au fost înregistrate 33.356 sosiri ale turiștilor, iar în unitățile de cazare din zona centrală au fost înregistrate 22.405 de turiști în acel an.

Din datele înregistrate în anul 2019, la nivel lunar, reiese faptul că în perioada iunie – noiembrie sosesc circa 5-6000 de turiști în oraș și petrec 50-60000 nopți de cazare/lună, ceea ce arată că dacă perioada medie de ședere este de 7-8 nopți, atunci există concomitent circa 1000 de turiști în oraș în aceste 6 luni de plin sezon, dar nici în celelalte perioade nu scade acest număr de turiști sub 6-700 persoane lunar în orașul Covasna. Majoritatea turiștilor sosesc cu autobuze, cu curse ocazionale, cu trenul, iar o mare parte cu autoturism proprietate personală, conform datelor unităților de cazare.

În vederea elaborării Strategiei de Dezvoltare a Orașului Covasna s-a efectuat și un sondaj la care au participat turiștii aflați în oraș (1800 turiști). A rezultat un procent de 67% având vârsta între 56-75 de ani, care au venit la Covasna pentru tratament. Pentru acești turiști cu posibilități materiale limitate, folosirea transportului public local ar fi ideală pentru deplasările din interiorul orașului.

DG CONSULTING

Grafic nr. 46: Poziționarea hotelurilor din orașul Covasna



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Putem observa astfel că există un număr semnificativ de persoane din afara localității, care optează/ar putea opta pentru transportul public local pentru deplasările zilnice în scop de agrement și recreere, când nu doresc sau nu pot folosi autoturismul proprietate personală. Nevoia actuală pentru acest tip de transport este de circa 100 persoane zilnic, pe relația locul de cazare și zona centrală, respectiv înspre spitalul de cardiologie. Pentru ca această nevoie să fie onorat adecvat de sistemul de transport public local, ar trebui să se îndeplinească câteva condiții de bază, astfel: mijloace de transport moderne, curate, stații amenajate, mersul autobuzelor adaptat la nevoi, informații în timp real despre cursele existente și informații legate de timpul de așteptare, accesibile pe dispozitivele mobile.

Promovarea transportului public local în rândul turiștilor, ar putea fi realizat în colaborare cu unitățile de cazare în cazul în care este disponibilă infrastructura necesară.

În viitorul apropiat, datorită investițiilor turistice vizate, serviciile turistice din oraș vor fi extinse, ceea ce atrage după sine necesitatea unor investiții în sistemul de transport precum și dezvoltarea sistemului de transport în comun din localitate. În momentul de față se află în funcțiune **pârția de schi Lőrincz Zsigmond**, care a fost inaugurată în decembrie 2011, iar în 2012 a fost extinsă la 1000 de metri. Pârția dispune de instalație de nocturnă, teleschi, instalație de înzăpezit artificial și parcare. Începând din sezonul 2018-2019 lângă pârția de schi s-a amplasat și un patinoar artificial.

DG CONSULTING

Pe pârtia de schi și la patinoarul artificial se înregistrează zilnic un număr de cca. 100 persoane în plin sezon (decembrie-martie), ceea ce generează un trafic intens de autoturisme și nevoia locurilor de parcare, care este problematică pe străduțele înguste, astfel apar periodic probleme. Având în vedere faptul că au fost făcute demersuri pentru înființarea unui centru Wellness și va fi amenajată și o pistă de bob pentru perioada estivală în această zonă, se așteaptă creșterea numărului autoturismelor și nevoia locurilor de parcare, iar situația ar putea fi soluționată prin dezvoltarea transportului public.

Au fost realizate planurile, conform cărora în perioada următoare se dorește montarea unei instalații de **sanie de vară/iarnă** cu instalația de transport (liftare) aferentă, în zona pârtiei de schi existentă, instalație care să funcționeze tot timpul anului. Conform studiului de fezabilitate, capacitatea pistei va fi de 300 sănii / oră. Această investiție va oferi posibilități de agrement pentru turiștii cazați în oraș, precum și pentru vizitatorii care sosesc din împrejurimi pentru folosirea pistei de bob. Conform calculelor efectuate vom presupune că 10% din cei ce se vor caza în structurile turistice din stațiune se vor da cu instalația de sanie. În termeni absoluți se estimează o cerere adițională de puțin peste 1.000 de turiști (care se cazează în zonă), turiști care sunt atrași suplimentar în primul an când este dat în funcțiune obiectivul investițional, ca peste 9 ani această cifră să depășească valoarea de 1.900 de turiști cazați pe an. În afară de acest segment (cerere adițională), luând în considerare și numărul de turiști care folosesc săniușul de vară/iarnă, va ajunge în primul an la peste 6.000, urmând ca acesta să depășească 11.000 în ultimul an analizat. Conform planurilor, anual vor fi circa 5000 de autoturisme care vor frecventa parcare amenajată, investițiile similare existente în împrejurimi, precum SkiGyimes realizează circa 50-60.000 de coborâri cu bob anual.

Investiția **Centru Balneoclimateric Multifunctional** - COVASNA Wellness va contribui la creșterea atractivității turistice a orașului și totodată va duce la aglomerarea traficului în zona pârtiei de schi și în împrejurimile acesteia. Conform planurilor, acest centru va asigura condiții de agrement favorabile și locuitorilor orașului, ceea ce atrage după sine nevoia dezvoltării transportului public din localitate către această zonă. A fost estimat un grad de ocupare maxim de 370 v. 330 de persoane, în timpul sezonului, și un număr mediu anual de 300 de intrări/ zi.

În plan îndepărtat se dorește reabilitarea funiviei în scop turistic, ceea ce va constitui o nouă atracție de seamă a orașului.

Făcând un inventar al investițiilor turistice existente și a celor în curs de realizare, acesta presupune următoarele nevoi de dezvoltare față de transportul public local:

- Nevoia deplasării zilnice din centrul orașului înspre spitalul de cardiologie (pensionarii), circa 100 de persoane zilnic x minim 2 călătorii

- În perioada de iarnă, nevoia de transport public generat de funcționarea pârtiei de schi este de circa 200 persoane x minim 2 călătorii în relația centru – pârtia de schi
- Nevoia transportului public local generat de investițiile aflate în curs de dezvoltare (wellness, pistă bob), este de circa 100 persoane x minim 2 călătorii în relația centru – zona pârtiei de schi (unde va fi amenajată pista de bob și centrul wellness).

În prezent, nici nevoile prezentate mai sus nu sunt onorate în mod adecvat de către sistemul de transport public, lipsesc mijloacele de transport moderne și curate, mersul autobuzelor adaptat la nevoi, precum și informațiile necesare. Din această cauză majoritatea persoanelor folosesc autoturismele proprietate personală, ceea ce va contribui la creșterea aglomerației în zona turistică vizată.

3. Investiții de interes public – Sală de sport, tabără pentru tineret

Autoritățile din orașul Covasna, cu sprijinul celor centrale, vor să ridice pe terenul fostului poligon din localitate (spre Chiuruș) un complex sportiv și de agrement. Demersurile pentru construirea unui stadion sunt la stadiul de licitație publică. Este vorba de un stadion, cu un teren de fotbal cu tribune, 500 de locuri și cu un alt teren de dimensiuni mici, multifuncțional, cu parcare. Totodată, recent, ministrul Dezvoltării a transmis că o sală de sport cu 180 de locuri va fi construită în zonă.

Această locație se va transforma în viitor într-un centru sportiv și de agrement, ceea ce va cuprinde și o tabără pentru tineret, cu clădiri adecvate pentru cantonament, scenă în aer liber, centru evenimente, etc.

Toate acestea vor genera un trafic intens către Chiurus (vezi harta), iar având în vedere și numărul persoanelor care fac naveta din sat, va fi nevoie de extinderea transportului public în direcția sud, ocazional (în mod flexibil, adaptat la evenimente), și în viitor chiar și cu curse regulate.

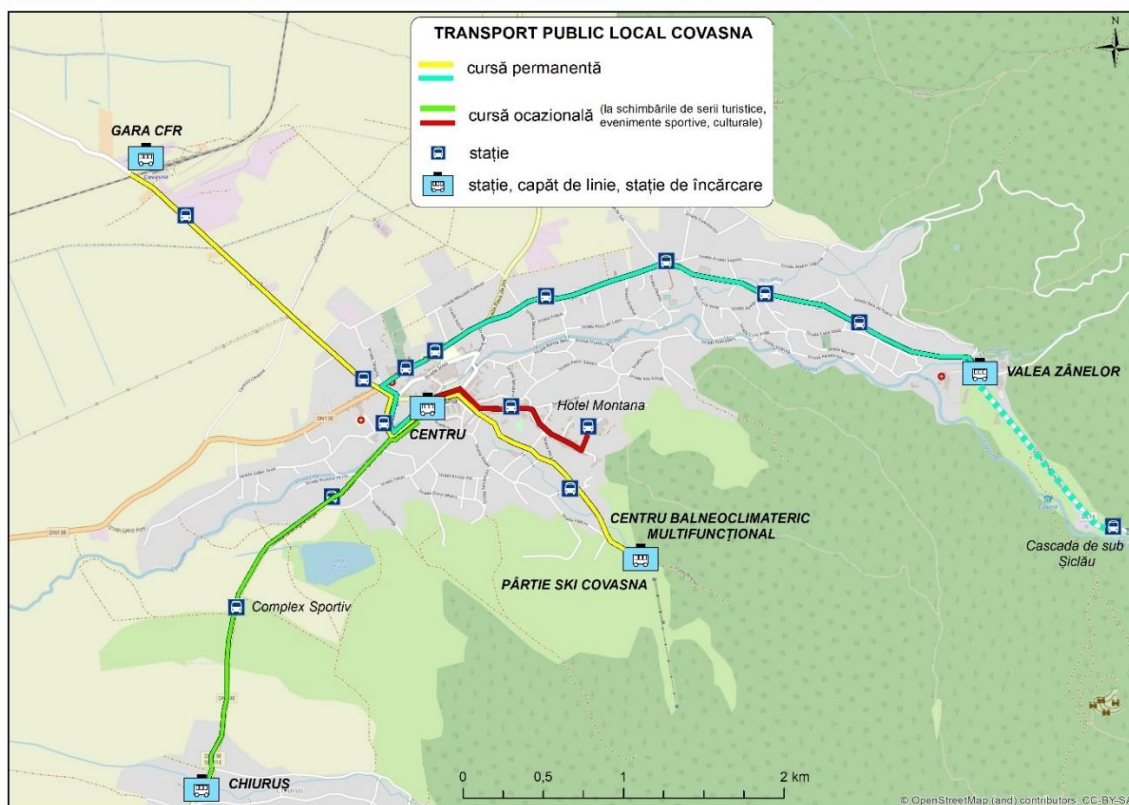
Concluzii:

Așa cum reiese din inventarierea situației existente a transportului public al orașului Covasna și din inventarierea nevoilor de dezvoltare în viitor, într-un oraș de asemenea dimensiuni este o provocare reducerea traficului de autoturisme și creșterea atractivității transportului în comun. Astfel trebuie aplicate în paralel măsuri pentru delimitarea traficului motorizat și modernizarea sistemului de transport public local, punând accent pe nevoile care se schimbă periodic. Trebuie înființat un sistem care este flexibil și sigur în același timp, care să aibă mijloace moderne și confortabile, cu timp redus de așteptare și mersul autobuzelor în timp real.

Făcând o concluzie asupra nevoilor așteptate și provocărilor, putem spune că nevoile de dezvoltare ale sistemului de transport public local din orașul Covasna arată în felul următor:

- Bazându-se pe rețelele de trafic existente, modernizarea a două artere permanente (Centru-Valea Zânelor, precum și Gara CFR – Zona pârtiei de schi)
- Înființarea a două noi linii de autobuz, în paralel cu investițiile planificate (direcția Centru-Chiurus, precum direcția Centru-Hotel Montana), într-un prim pas în formă ocazională, sezonală.
- Extinderea arterei înspre nord în Valea Zânelor până la funivie
- Modernizarea stațiilor de autobuz, adaptate nevoilor, digitalizarea informațiilor
- Modernizarea flotei de autobuze, achiziționarea unor mijloace eco și electrice
- Înființarea capului de linie (cu stații de alimentare și posibilități de conectare la alte curse)
- Optimizarea mersului autobuzelor, flexibilizarea și digitalizarea acestuia
- Dezvoltarea aplicației mobile pentru transportul public din orașul Covasna
- Promovarea transportului în comun în rândul localnicilor și al turiștilor
- Înființarea unei parări P+R, de unde zona pârtiei de schi (centrul wellness, pista de bob) și zona turistică pot fi accesate cu transportul public local

Grafic nr. 47: Linii de transport public in orașul Covasna - Propunere



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

2.4. Transport de marfă

În centrul oraşului Covasna există restricţii pentru vehiculele care depăşesc 3,5 t. Drumurile de tranzit sunt drumuri macadam, neasfaltate, care cauzează o poluare accentuată. În cazul DN13E în direcţia sud şi vest nu există alternativă pentru tranzit, astfel circulaţia de mare tonaj trece prin oraş. Pe această porţiune nu este restricţionat accesul vehiculelor grele de marfă şi pot circula vehicule rutiere cu masa maximă autorizată mai mare de 12 tone. Conform reglementărilor străzile oraşene nu pot fi utilizate de către autovehicule cu masa maximă autorizată de peste 3,5 Tone.

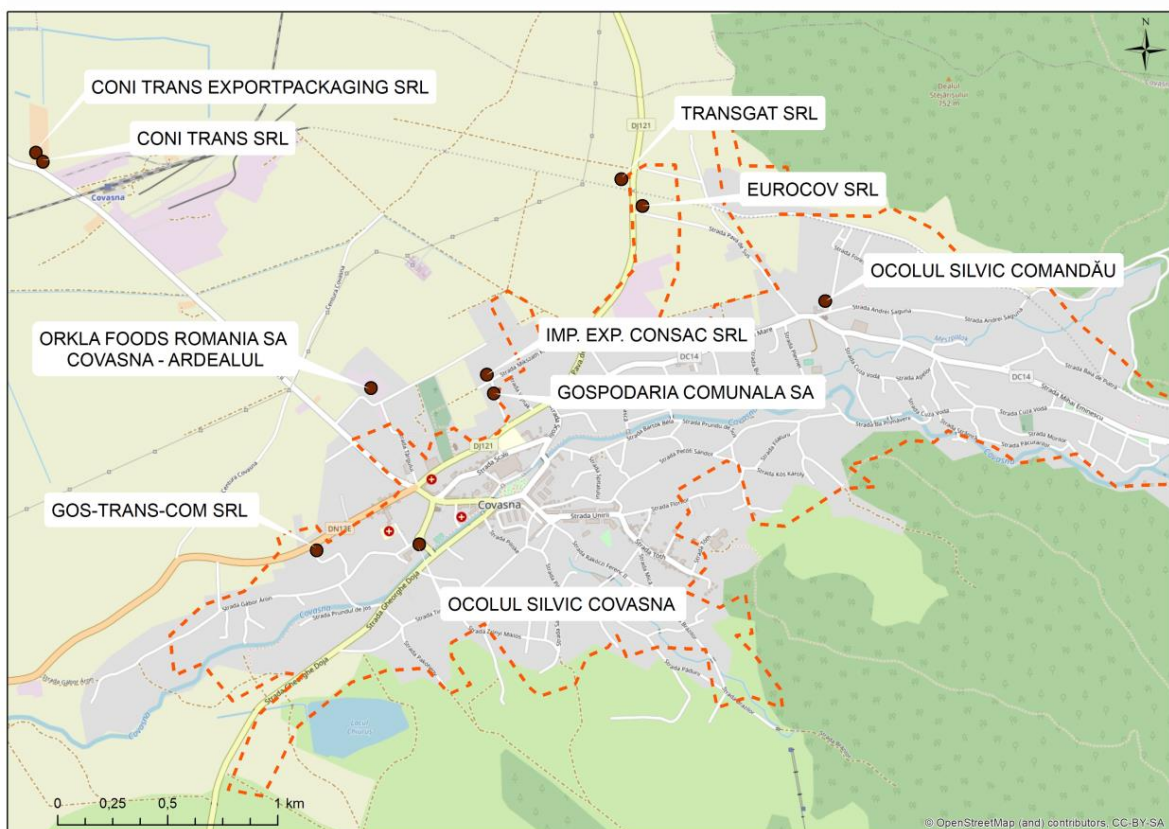
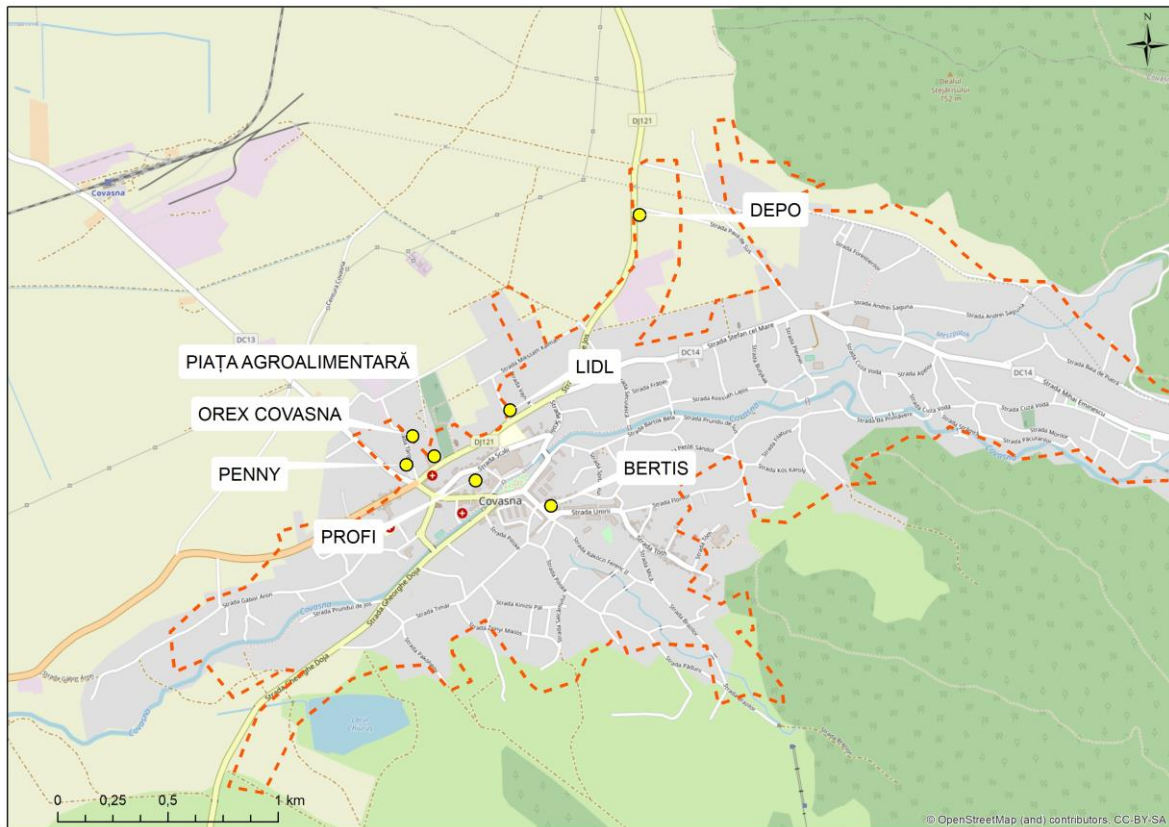


Transportul de marfă tranzit nu este mare datorită poziţionării oraşului. Vehiculele care sosesc în oraş asigură aprovizionarea cu marfă locală şi deservesc nevoile de transport ale firmelor din localitate. Pe timpul defrişărilor este accentuat traficul de lemne din zona Comandău, care tranzitează zona de nord a oraşului (dinspre Voineşti există restricţii pentru vehiculele cu un gabarit peste 7,5 t).

De asemenea, companiile locale mai mari din sectorul de comerţ, exploatare şi prelucrare, în activităţile de zi cu zi generează un flux de transport pentru asigurarea cu materii prime, transport al produselor finite. Cele mai de seamă sunt prezentate pe harta următoare.

DG CONSULTING

Grafic nr. 48: Harta puncte polarizatoare de transport marfă



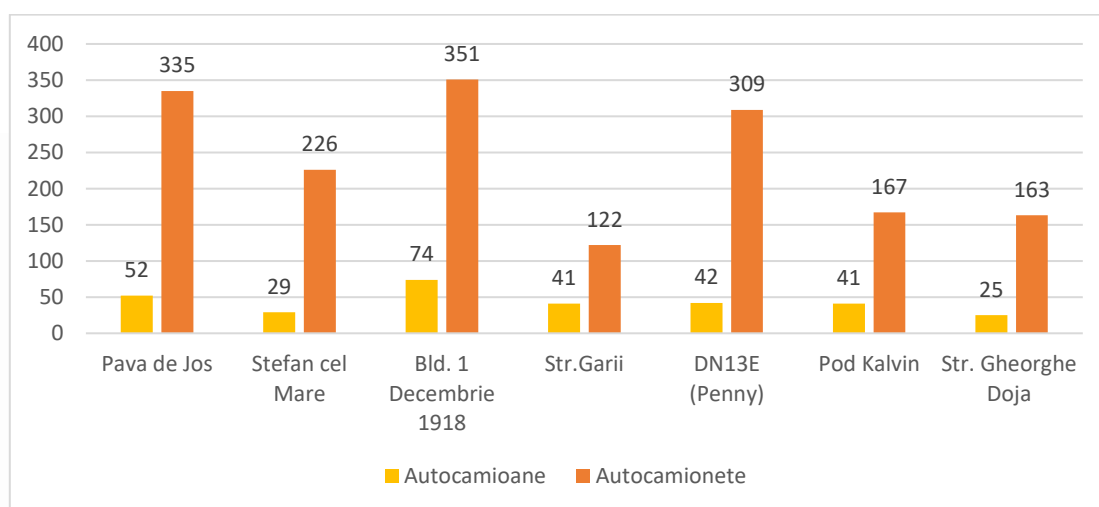
Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

DG CONSULTING

Numărul mare de unități de cazare și comerciale deschise în oraș necesită de asemenea aprovizionare periodică. Cu ocazia transportului de mărfuri se ivesc probleme deoarece în lipsa altor posibilități (accese de aprovizionare) în lipsa spațiilor de tip drop-off de multe ori se folosește spațiul pietonal pentru descărcarea mărfurilor și parcare a vehiculelor de transport mai ales în zona de centru a orașului.

Datele recensământului de trafic indică un trafic de autovehicule grele la punctele de intrare în oraș pe DN 13E și pe DJ 121.

Grafic nr. 49: Distribuția traficului în puncte unde s-a înregistrat un număr mai ridicat de autovehicule greutate (nr/zi)



Sursa: recensământul traficului

Problema traficului de marfă și a traficului de tranzit se resimte și în opiniile localnicilor, peste 75% dintre cei intervievați cred că această problemă e rezolvată parțial, sau deloc și necesită rezolvare.

Cele mai importante disfuncționalități constatate:

- Trafic intens de vehicule grele pe strada Ștefan cel Mare,
- Probleme de aprovizionare a unităților/spațiilor comerciale, descărcare mărfuri pe trotuare,
- Aprovizionarea pieței agroalimentare cauzează decalaje în trafic,
- Calitatea drumurilor de tranzit (ocolire) nu este corespunzătoare, aceasta cauzează poluare fonică și biologică,
- Calitatea necorespunzătoare a drumului de tranzit folosit pentru transportul masei lemnoase,
- Transportul de marfă tranzit nu este asigurat în toate direcțiile.

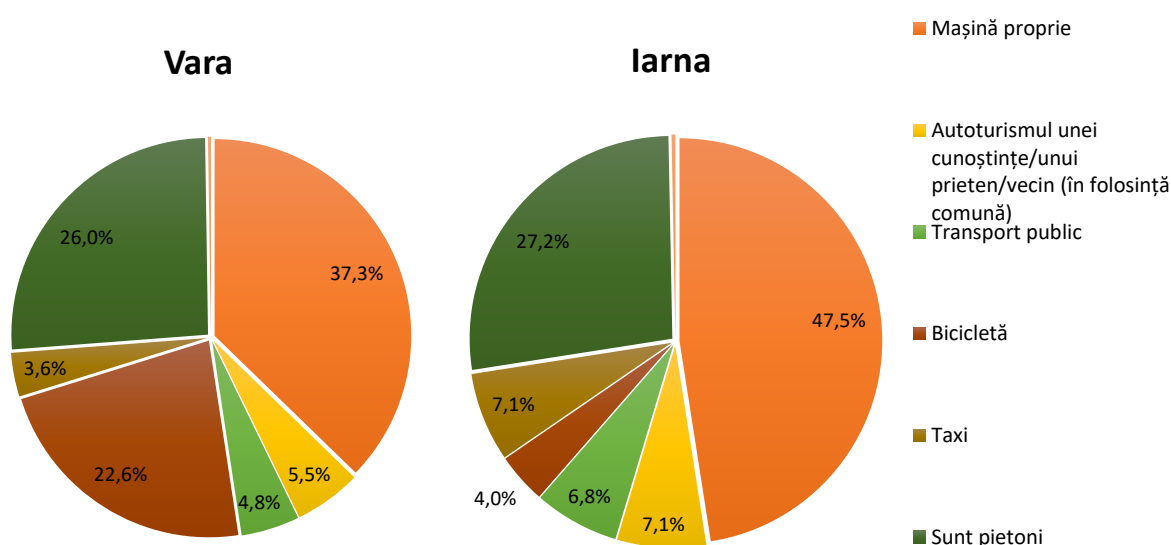
DG CONSULTING

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

2.5.1. Facilități pietonale

Datorită dimensiunilor mici ale orașului Covasna ar putea fi extinse posibilitățile de deplasare nemotorizate. Din datele analizelor efectuate reiese că 48,6% dintre persoanele interviewate preferă mersul pe jos sau bicicleta în timpul verii, iar în timpul iernii rata celor care preferă aceste tipuri de mobilitate ajunge la 31,2%. Aceste valori pot fi îmbunătățite semnificativ prin îmbunătățirea condițiilor existente. În zona centrală ponderea circulației pietonale este mai accentuată față de numărul total al formelor de mobilitate.

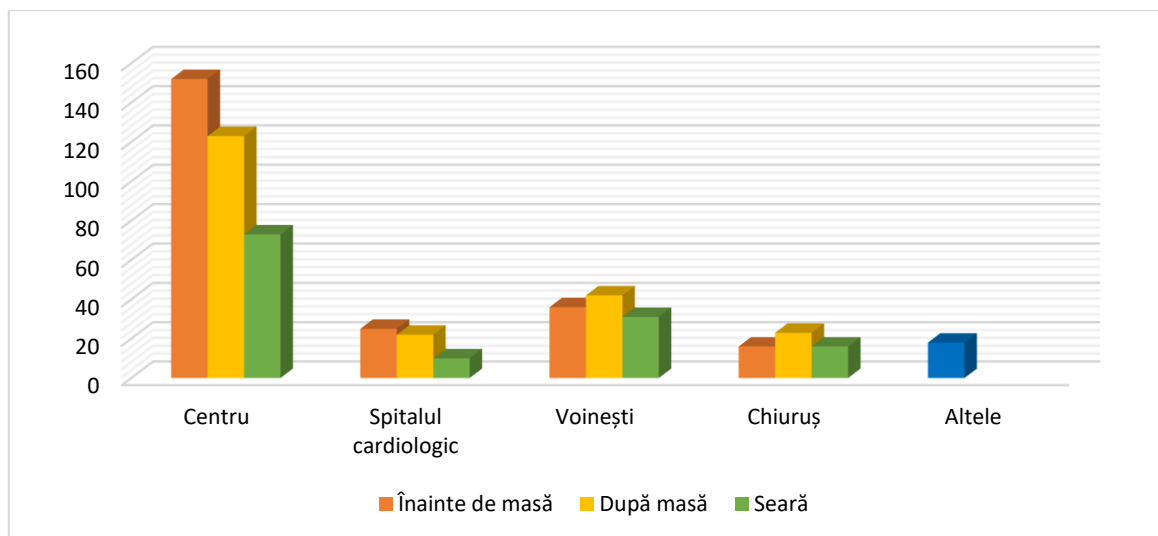
Grafic nr. 50: Modalitatea de deplasare în cazul călătoriilor interurbane



sursa: date proprii obținute în urma interviewării localnicilor

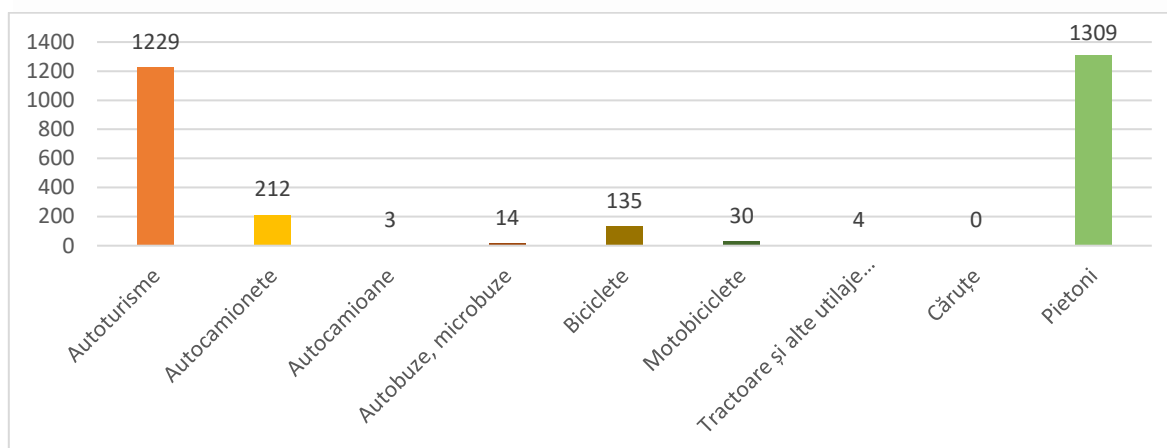
Datele obținute în urma chestionării localnicilor respectiv în urma recensământului din zona centru dovedesc faptul că deplasarea pietonală este populară în rândul localnicilor pentru parcurgerea distanțelor relativ scurte. Deplasările interurbane se focalizează în partea centrală a localității. Majoritatea deplasărilor se realizează înainte de masă cel mai des pe jos sau cu mașina proprie.

Grafic nr. 51: În care parte a oraşului vă deplasaţi zilnic?



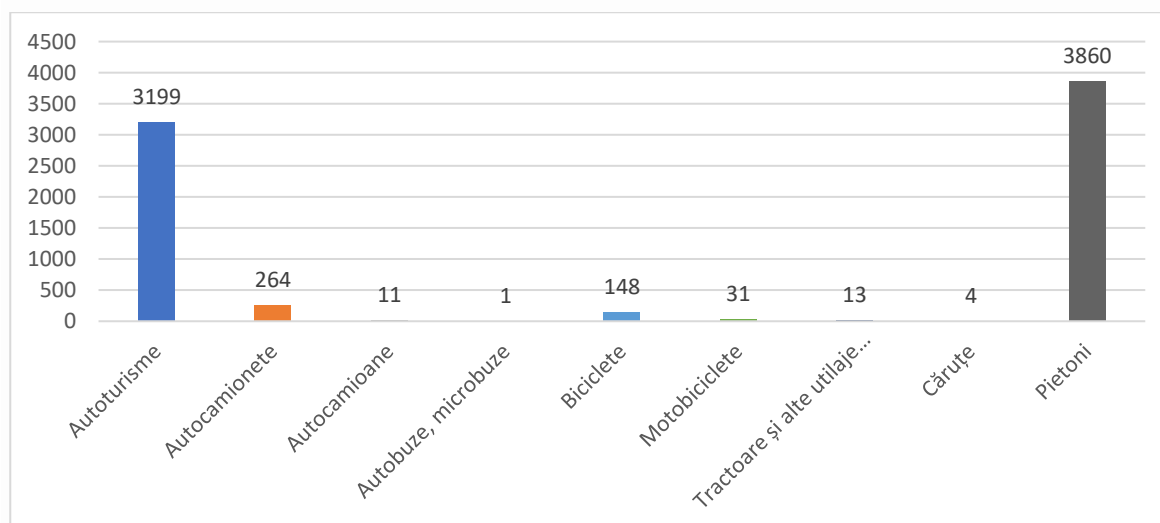
sursa: date proprii obţinute în urma interviuării localnicilor

Grafic nr. 52: Structura traficului în centrul oraşului (Podul Mare)



sursa: recensământul traficului

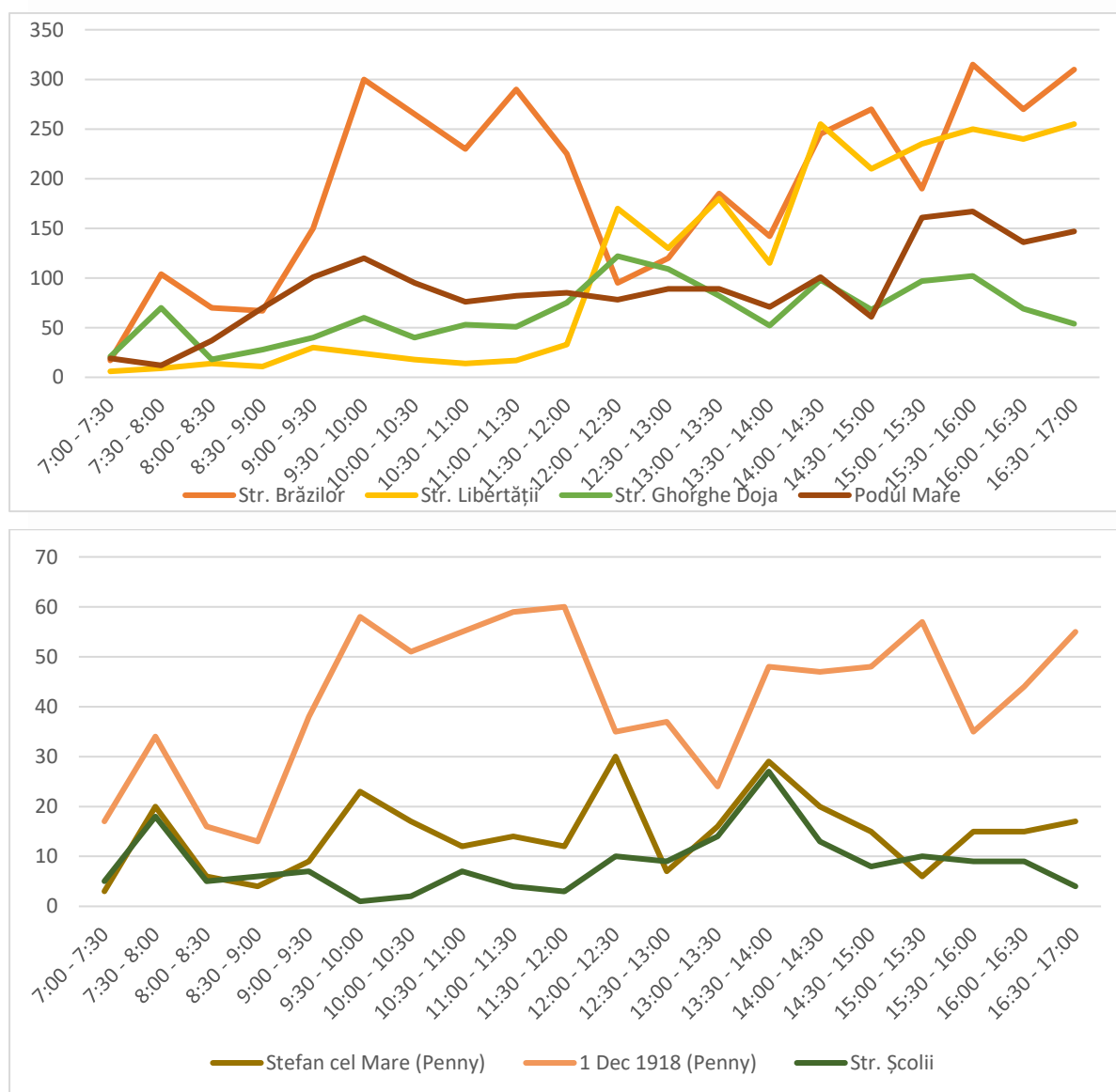
Grafic nr. 53: Structura traficului în centrul oraşului (Str. Brăzilor)



sursa: recensământul traficului

Am efectuat numărarea circulației pietonale în patru locații al centrul orasului (intersecția Podul Mare-Gheorghe Doja, Intersecția Strada Libertății-Strada Brăzilor, Intersecția Strada Școlii-Strada Stefan cel Mare, Intersecția strada Ștefan cel Mare- strada 1 Decembrie 1918) Datele înregistrate sunt reflectate de graficul de mai jos. Pe baza datelor putem observa că zilnic parcurg zona centrală circa 3-400 de pietoni în fiecare oră, acest număr se ridică peste 400 de persoane în intervalul orar 8-12. În împrejurimile școlilor se observă o intensificare a circulației pietonale în intervalele orare 7:30-8:30 și 13:30-14:30, iar pe strada Brăzilor care este artera principală a celor care locuiesc în blocurilor, circulația pietonală este mai intensă înainte de ora 8 dimineața și între orele 3 - 4 în timpul după amiezii. În ceea ce privește circulația pietonală totală zilnică în centrul orașului, aceasta este de 3860 persoane pe strada Brăzilor, 2326 pe strada Libertății, 1797 pe podul Mare și 1309 în preajma primăriei pe str. Gheorghe Doja.

Grafic nr. 54: Circulație pietonală în centrul orașului Covasna



sursa: recensământul traficului

În orașul Covasna situația trotuarelor și calitatea acestora diferă în funcție de zona orașului în care se află. Dealungul drumurilor principale în zona centrală, în parcuri și în zonele de interes turistic, calitatea și lățimea trotuarelor este corespunzătoare și variază între 1-2 m. În aceste locuri trotuarele au fost reabilitate conform nevoilor pietonale, fiind corespunzătoare din punct de vedere calitativ și fiind realizate odată cu reabilitarea rețelei de drumuri. Nici sondajele de opinie efectuate și nici vizitele de teren nu au arătat probleme în privința circulației pietonale, astfel putem afirma că situația trotuarelor este corespunzătoare, trecerile de pietoni sunt conforme, precum și podețele de peste râul Covasna în zona centrală.

Trotuarele situate în zona centrală și în parcuri au o calitate bună și sunt bine întreținute



Tabelul nr. 14: Trotuare domeniul public în orașul Covasna

Nr.crt.	Denumire	Categorie
1	1 Decembrie 1918	asfalt
2	Aleea Prundului de sus	asfalt
3	Bitai Demeter	dale de piatra
4	Brazilor	asfalt
5	Butykak	asfalt
6	Cuza Vodă	dale de piatra
7	Frăției	dale de piatra
8	Ghe.Doja	dale de piatra
9	Kalvin	dale de piatra
10	Libertății	asfalt
11	Mihai Eminescu	asfalt
12	Parcul Tineretului	dale de piatra
13	Pava de Jos	dale de piatra
14	Pava de Sus	dale de piatra
15	Petofi Sandor	asfalt
16	Salcâmului	dale de piatra
17	Scolii	asfalt
18	Ștefan Cel Mare	asfalt
19	Toth	dale de piatra
20	Unirii	asfalt
21	Vainak	asfalt
22	Kovaszai Peter	asfalt

Sursa: evidența locală

Pornind de la principiile de proiectare și amenajare a spațiilor pietonale putem clasifica profilele stradale din orașul Covasna după următoarele criterii: dimensiune (subdimensionat și dimensionat corect) și gradul de protecție (expus sau protejat). Analizând situația existentă a orașului, se identifică un număr crescut de spații pietonale dimensionate corespunzător în centrul orașului, protejate prin vegetație de aliniament și bolarzi. În același timp, în zonele de extremitate ale orașului Covasna (zonele de expansiune urbană), se remarcă lipsa unui traseu pietonal, ce contribuie negativ la nivelul de accesibilitate și conectivitate la punctele de interes zonale (fabricii, firme, etc.).

Nevoile de dezvoltare reprezintă modernizarea rețelei de transport pietonal din interiorul cartierelor, precum și asigurarea condițiilor necesare pentru înființarea rețelelor de transport pietonal și pistelor pentru cicliști în zonele limitrofe. În multe locuri lipsesc trotuarele, iar pe alocuri calitatea acestora nu este corespunzătoare. În mod natural nu trebuie construite trotuare în străzile cu trafic restrâns, însă pe arterele principale este recomandată contruirea acestora, după cum urmează:

- Pe strada Mihai Eminescu, în porțiunea dintre Piața Eroilor și Parcul Tineretului, unde calitatea și continuitatea trotuarului lasă de dorit (în prezent în modernizare)
- pe strada Gheorghe Doja, de la podul Kálvin înspre Chiuruș
- pe strada Gării înspre stația de autobuz
- la Chiuruș, de-a lungul DN13E

Putem afirma că condițiile traficului pietonal în orașul Covasna sunt corespunzătoare, numai pe alocuri există conflicte între traficul cu autoturisme și pietonal, spațiile circulației motorizate și pietonale sunt bine delimitate (cu excepția străzii școlii, în privința parcării pe trotuare). Autoturismele staționate pe trotuare se regăsesc numai în zone de locuit (atât în zona blocurilor cât și în zona caselor de locuințe individuale).

Disfuncții constatate:

- lipsa unor porțiuni de trotuar în zonele extracentrale
- distanțe mari între treceri de pietoni pe drumul național
- lipsă trotuar pe marginea drumului național în direcția Chiuruș
- obstacole pe trotuare, autoturisme parcate pe trotuare în strada Școlii,
- autoturisme parcate pe trotuare,
- lipsa trotuarului în strada Gării înspre stația de autobuz (Transbus Codreanu)
- în anumite locuri, lipsa rampelor care asigură circulația fără obstacole pe trecerile de pietoni și trotuare
- lipsă dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor,

2.5.2 Studiu de trafic și prognoze pentru mijloace alternative de mobilitate - Facilități pentru deplasări cu bicicleta

Orașele în care se efectuează călătorii pe distanțe relativ scurte favorizează utilizarea modurilor de transport nemotorizate (implicit utilizarea bicicletelor), contribuind astfel la crearea unui sistem local de mobilitate sustenabilă.

Conform rezultatelor analizelor în orașul Covasna 79,1% din persoanele intervievate dispun de bicicletă, iar 69,4% din familiile intervievate au în proprietatea lor mai mult de 1 bicicletă.

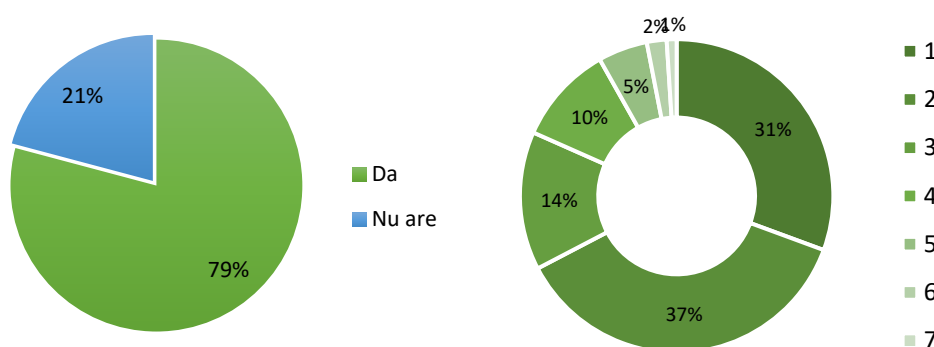
În prezent nu există în oraș pistă pentru cicliști sau porțiune atribuită acestei forme de circulație. În situația actuală la nivelul rețelei de circulație, mediul urban nu este una care încurajează utilizarea bicicletelor. Ca un exemplu elocvent menționăm faptul că facilitățile de timp liber (Valea Zânelor, Pârția de schi) aflate pe teritoriul administrativ al orașului sau în incinta acestuia nu sunt accesibile cu bicicleta în mod corespunzător din perspectiva siguranța rutiera. În multe locuri condițiile de siguranță nu sunt adecvate, nu există spații amenajate pentru parcare a bicicletelor sau pentru închirierea acestora. De asemenea, școlile locale pot fi accesibile cu bicicleta numai pe trotuare sau pe drumurile publice ceea ce conform legii nu este permisă pentru copii sub vârsta de 14 ani și ridică problema siguranței în trafic, în prezent bicicliștii circulă pe carosabil sau pe trotuare. Această soluție poate crea conflicte între pietoni și cicliști.

Decizia oamenilor de a utiliza bicicleta ca mijloc zilnic de transport nu este influențată doar de infrastructură, e nevoie și de oferirea unor servicii pentru bicicliști și de activități de promovare și de educație legată de utilizarea acestei modalități de deplasare. Școlile, ONG-urile și APL dețin un rol important în acest sens. În orașul Covasna nu există servicii de închirieri biciclete și situația nu este corespunzătoare nici în ceea ce privește parcurile pentru biciclete (nu sunt amenajate parcuri în apropierea instituțiilor, magazinelor, stațiilor de autobuze, etc.). Deși ciclismul ajută la crearea de spațiu, circa 7-9 biciclete încap într-un singur loc de parcare al unei mașini în apropierea instituțiilor frecventate nu există parcuri pentru biciclete amenajate. Așadar, trebuie organizate campanii de conștientizare pentru încurajarea utilizării corecte a bicicletelor respectiv pentru promovarea regulamentelor cu privire la circulația regulamentară cu bicicleta.

Situația actuală a utilizării bicicletelor

Conform sondajului efectuat în rândul populației și pe baza datelor obținute cu ocazia inventarierii traficului existent, reiese că familiile din orașul Covasna dispun de biciclete în egală măsură cu locuitorii altor orașe.

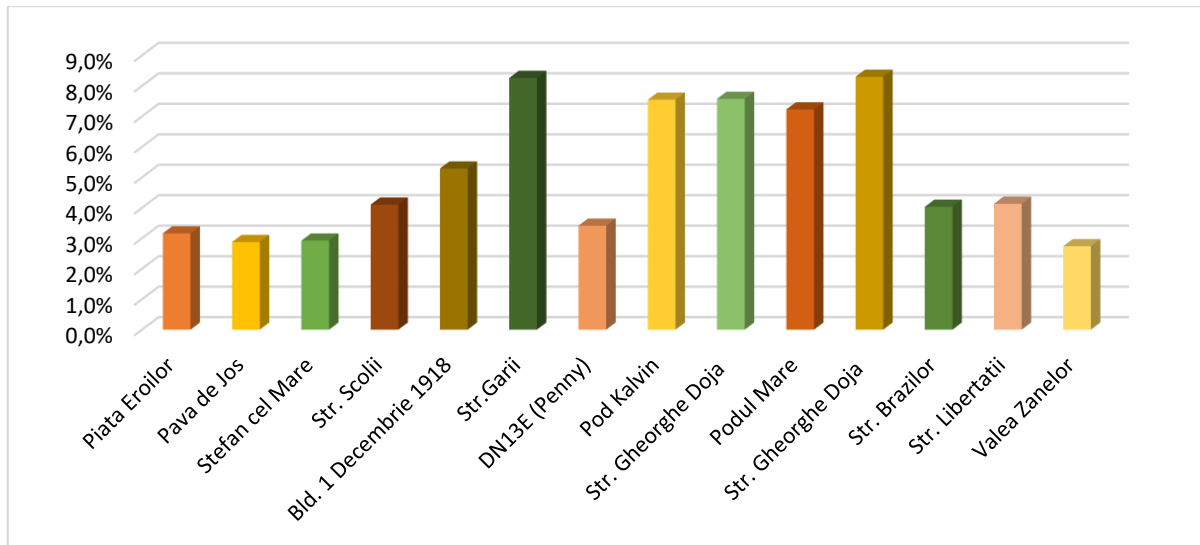
Grafic nr. 55: Rata gospodăriilor în care există cel puțin o bicicletă este aproape de rata dotării gospodăriilor cu autoturism.



sursa: date proprii obținute în urma interviuării localnicilor

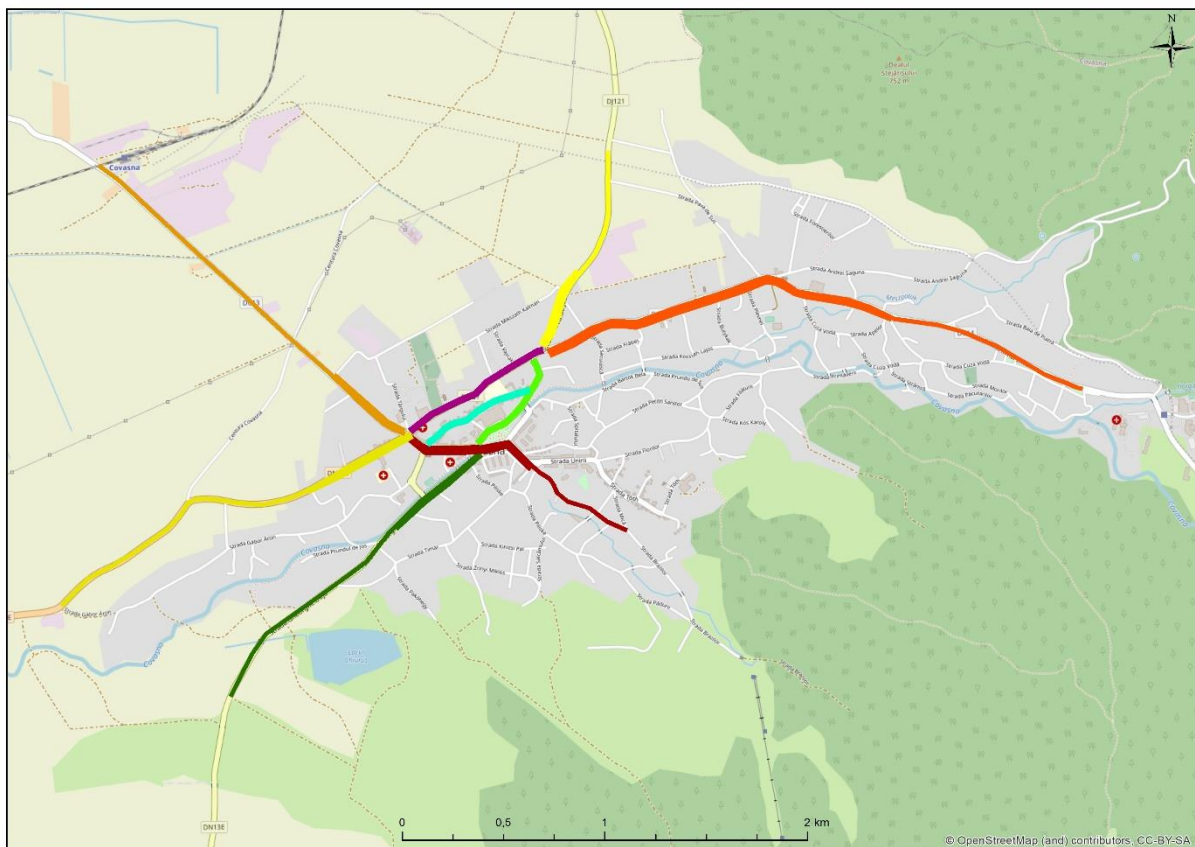
Folosirea bicicletelor însă în scopul deplasării este sub așteptări datorită lipsei infrastructurii necesare și condițiilor neadecvate pentru practicarea acestei metode de transport. Conform sondajului efectuat, circulația pe biciclete ocupă în medie o proporție de 5,1%, în oraș și este prezentă în special în zona centrală (7-8%) precum și pe strada Gării, unde traficul motorizat este mai redus. De-a lungul drumului național și a drumului județean circulația pe biciclete este minimă, deși acest mod de trafic ar fi ideal din localitățile învecinate (Zăbala, Chiuruș), în condiții meteorologice favorabile (ceea ce a existat și cu ocazia efectuării sondajului), în vederea evitării transportului în comun, care nu se ridică la nivelul așteptărilor.

Grafic nr. 56: Proporția circulației pe biciclete în diferite zone ale orașului



Sursa: recensământul traficului

Grafic: Principalele artere ale circulației pe biciclete, conform inventarierii traficului existent

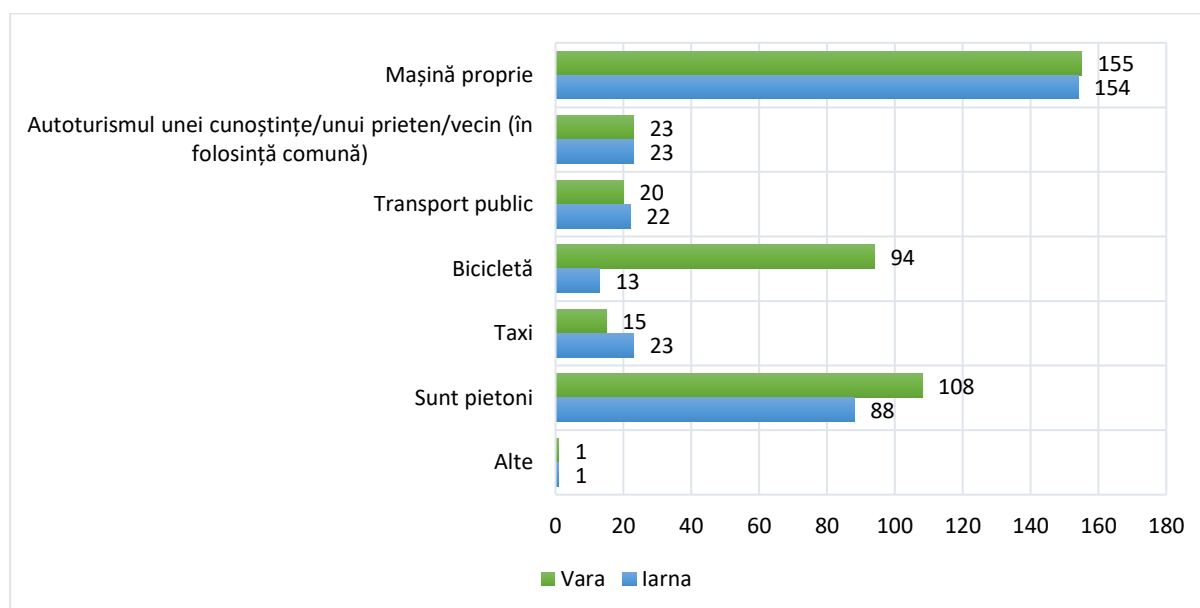


Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Dintre toate tipurile de transport, circulația pe biciclete este cea care este influențată în cea mai mare măsură de schimbarea condițiilor meteorologice, astfel în condiții climaterice nefavorabile și în lipsa infrastructurii speciale nu poate fi practică, ceea ce reiese și din sondajul

efectuat, astfel numărul celor care folosesc această metodă de transport este mică, totodată este mică și distanța parcursă de aceștia.

Grafic nr. 57: Folosirea mijloacelor de transport în timpul verii și în timpul iernii



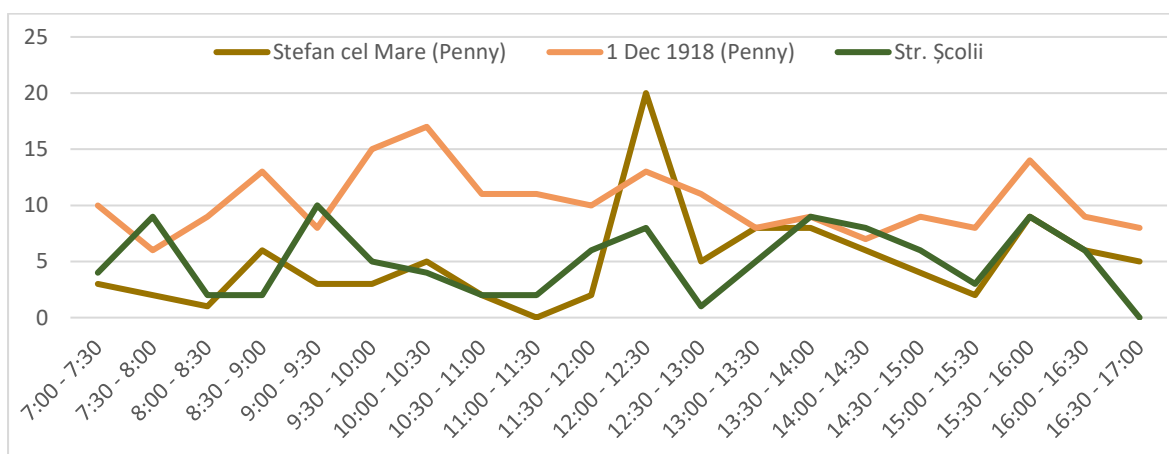
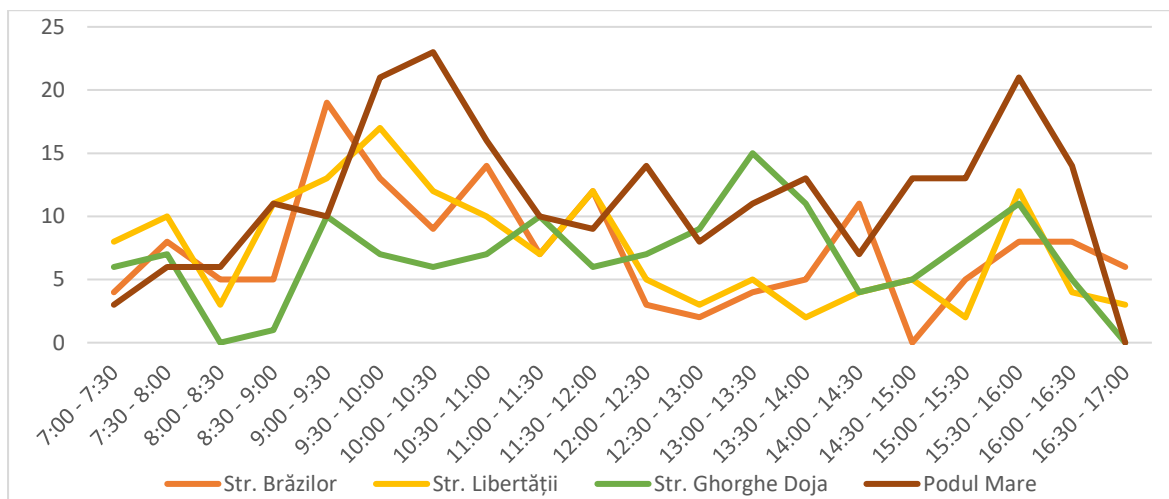
sursa: date proprii obținute în urma intervievării localnicilor

Din sondajul efectuat putem afla mai multe informații în privința folosirii bicicletelor ca mijloace de transport. Pe timp de vară 37,6% din cei care au răspuns la întrebări au afirmat că folosesc din când în când bicicleta în vederea deplasării la locul de muncă, iar în timpul iernii această proporție scade la 5%. 14,9% din cei intervievați folosesc bicicleta pentru a se deplasa la unitățile de învățământ (2% în timpul iernii), 26,2% folosesc bicicleta în scopul deplasării pentru rezolvarea treburilor administrative (3,5% în timpul iernii), 24,3% în scop de agrement (4% în timpul iernii), și foarte puține persoane au afirmat că folosesc bicicleta pentru a se deplasa în localitățile învecinate.

În privința vârstei putem observa că cei mai mulți care folosesc biciclete intră în categoria de vârstă cuprinsă între 40-50 ani (în proporție de 38%), fiind urmată de categoria de vârstă sub 20 de ani (în proporție de 27%).

Distribuția circulației pe biciclete pe intervale orare poate fi urmărită pe graficul de mai jos. Aici putem observa că cel mai mare trafic se înregistrează dimineața și după amiaza la începerea și terminarea programului de lucru, precum și în timpul amiezii (în scopul efectuării cumpărătorilor).

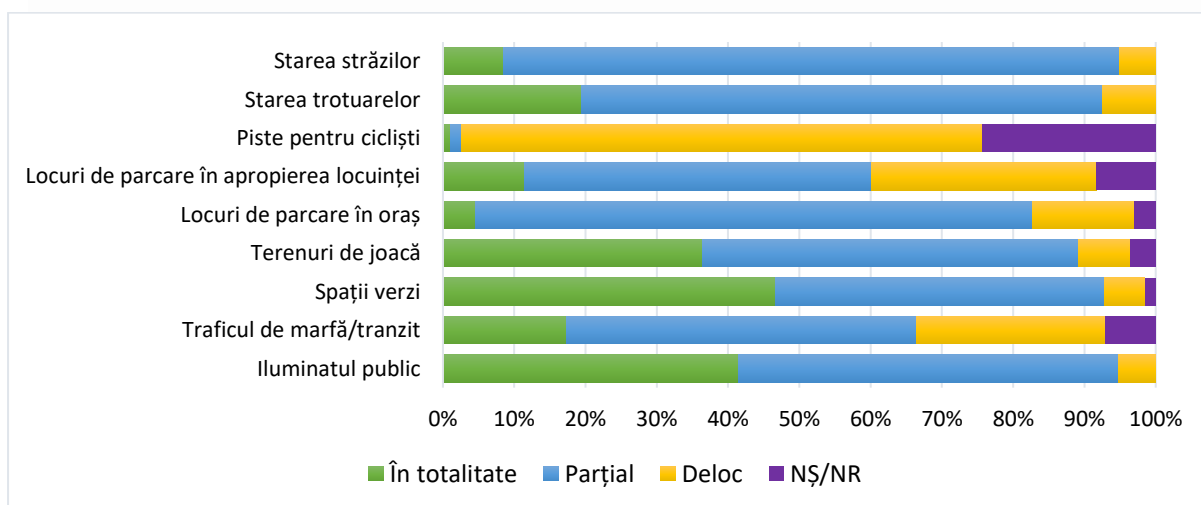
Grafic nr. 58: Circulație biciclete în centrul orașului Covasna



Sursa: recensământul traficului

Din chestionarea populației locale reiese faptul că majoritatea sunt parțial mulțumiți de starea trotuarelor însă există o nemulțumire clară în legătură cu infrastructura dedicată cicliștilor.

Grafic nr. 59: În opinia Dvs. cum sunt soluționate următoarele probleme în orașul Covasna?



sursa: date proprii obținute în urma interviuării localnicilor

Disfuncții:

- lipsă de piste/benzi pentru biciclete pe principalele artere,
- lipsa planificării rețelei de velorute pe ansamblul Covasna și a localităților din vecinătatea orașului (Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș).
- lipsa indicatoarelor de orientare pentru bicicliști;
- starea/lipsa facilităților pentru biciclete (parcări biciclete la gară, stații de transport public regional, magazine, scoli, instituții, parcuri, terenuri de sport, sala de sport etc.).
- nu există servicii speciale destinate cicliștilor,
- ciclismul din lipsa infrastructurii nu este utilizat în turism și în dezvoltarea relațiilor în teritoriu.

Proгноze

Suprafața orașului Covasna este ideală pentru practicarea circulației pe biciclete, dat fiind faptul că distanțele sunt relativ mici, nu există teren accidentat, un singur impediment ar fi condițiile meteorologice din timpul iernii, care ar reduce într-o mică măsură practicarea continuă a acestei metode de transport.

I. Creșterea gradului de popularizare a circulației pe biciclete în rândul populației

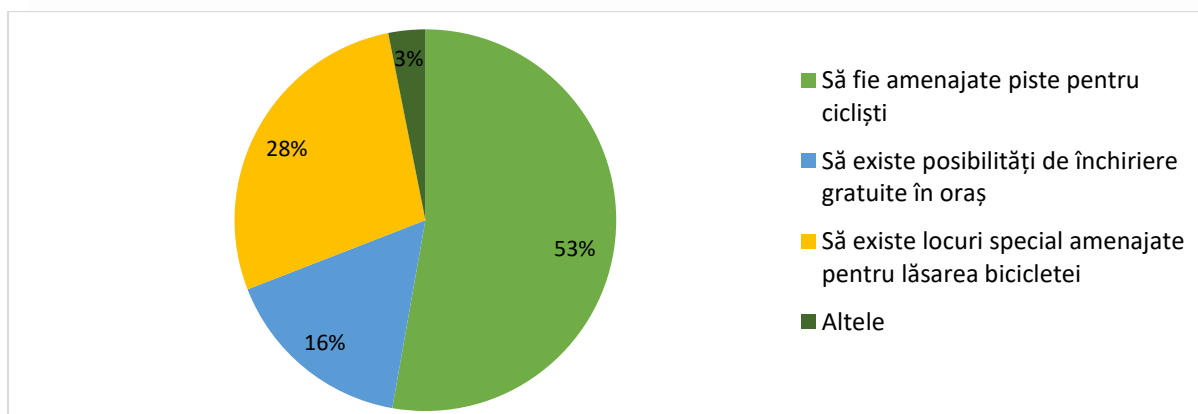
Creșterea gradului de popularizare a transportului nemotorizat în rândul populației poate fi așteptat de la mai mulți factori, după cum urmează:

- Creșterea prețului carburanților și energiei: creșterea prețului energiei atrage după sine creșterea cheltuielilor de deplasare cu mașina, ceea ce îndeamnă pe locuitori la folosirea unor metode de transport alternative în interiorul orașului
- Creșterea aglomerației din cauza creșterii numărului de autovehicule: După cum am observat, din cauza creșterii numărului autoturismelor, încetul cu încetul apare o situație critică nu numai în oraș dar chiar și în unele sate datorită lipsei locurilor de parcare. În plin sezon în centrul orașului Covasna este greu de găsit un loc de parcare în apropierea instituțiilor publice, centrelor comerciale sau furnizorilor de servicii. Această situație se va agrava în timp, ceea ce va îndemna populația locală să folosească metode alternative de transport, cum ar fi folosirea bicicletei.
- Conștientizarea importanței protecției mediului: Din ce în ce mai mulți acordă o importanță deosebită protecției mediului înconjurător, pentru acești locuitori contează habitatul lor și protejează acesta, fac demersuri pentru reducerea efectelor negative ale schimbărilor climatice și reducerea emisiei de CO₂. Acești locuitori evită din ce în ce mai mult folosirea mijloacelor motorizate.

- Campanii de promovare: Ca urmare a campaniilor de promovare prevăzute în cadrul Planului de mobilitate și Strategiei de dezvoltare a orașului în vederea popularizării mijloacelor de transport alternative în rândul tinerilor, din ce în ce mai mulți vor folosi aceste metode de transport alternative.
- Dezvoltarea infrastructurii: Concepția orașului cu bicicliști și nevoia în creștere a locuitorilor față de aceste mijloace de transport atrage după sine necesitatea dezvoltării infrastructurii. Acesta nu înseamnă numai amenajarea traseelor pentru cicliști și construirea pistelor către localitățile învecinate, dar și informarea corectă a acestora, crearea unor spații de depozitare, închiriere și servicii adecvate.
- Managementul traficului: Managementul transportului pe drumurile publice se realizează în vederea favorizării metodelor de transport alternative (acordarea priorității, suprafețe mixte, etc.)

Din răspunsurile date pe întrebarea *De ce ar fi nevoie pentru ca Dvs. să folosiți mai des bicicleta pentru deplasările făcute în oraș?* reiese clar faptul că în primul rând ar trebui creat infrastructura necesară.

Grafic nr. 60: De ce ar fi nevoie pentru ca Dvs. să folosiți mai des bicicleta pentru deplasările făcute în oraș?



sursa: date proprii obținute în urma intervievării localnicilor

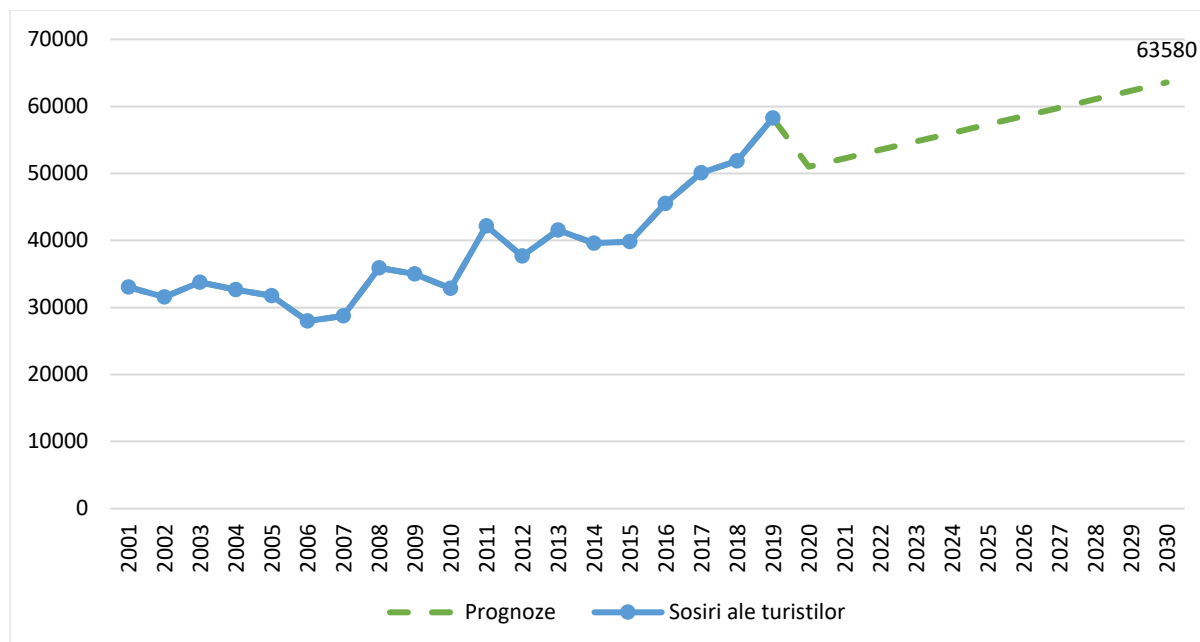
II. Creșterea nevoii folosirii bicicletelor în scopuri turistice

Așa cum am evidențiat în analiza economico-socială a orașului Covasna, în această localitate există o activitate turistică accentuată datorită sosirii turiștilor pentru tratamente balneare și balneoclimaterice, care petrec de obicei o perioadă considerabilă în oraș (în medie 7 zile). Această perioadă îndelungată de ședere permite ca turiștii să se familiarizeze și cu împrejurimile orașului și atracțiile din zonă, să se deplaseze în oraș, generând astfel un trafic însemnat. Tendințele (așa cum am prezentat în capitolul respectiv) arată o creștere accentuată a circulației turistice înainte de apariție pandemiei ceea ce poate fi prognozat și în viitor. Din punct de vedere al turismului, există doi factori care influențează nevoia în creștere a folosirii bicicletei ca mijloc de transport, astfel:

1. Nevoia de transport a circulației turistice actuale

Numărul sosirilor turistice arată o tendință de creștere, așa cum reiese și din prognoza prezentată în graficul de mai jos.

Grafic nr. 61: Prognoza numărului sosirilor turistice în orașul Covasna



Sursa: editare proprie pe baza datelor INS

Situația actuală arată că turiștii care sosesc în oraș pentru tratamente, se deplasează în interiorul orașului, petrec aici timpul liber și descoperă atracțiile orașului. În acest scop folosesc în special autoturismele proprietate personală. Însă pe distanța dintre locul de cazare și baza de tratament și în scop de agrement ar fi recomandat să folosească metode de transport alternative din punct de vedere energetic și ecologic, lăsând o amprentă mai mică asupra mediului înconjurător. În vederea folosirii unor metode alternative, orașul ar trebui să creeze câteva condiții necesare, astfel:

- Infrastructură pentru cicliști: piste pentru cicliști, delimitarea zonei pentru cicliști, montarea parapetelor, sistem de informare, servicii destinate cicliștilor
- Înființarea unui sistem de închirieri biciclete în colaborarea cu reprezentanții unităților de cazare și furnizorii de servicii turistice
- Sistem informațional cu privire la circulația cicliștilor (aplicația smartphone a orașului Covasna)

2. Nevoia de transport ca urmare a dezvoltării atracțiilor turistice și realizării investițiilor comunitare

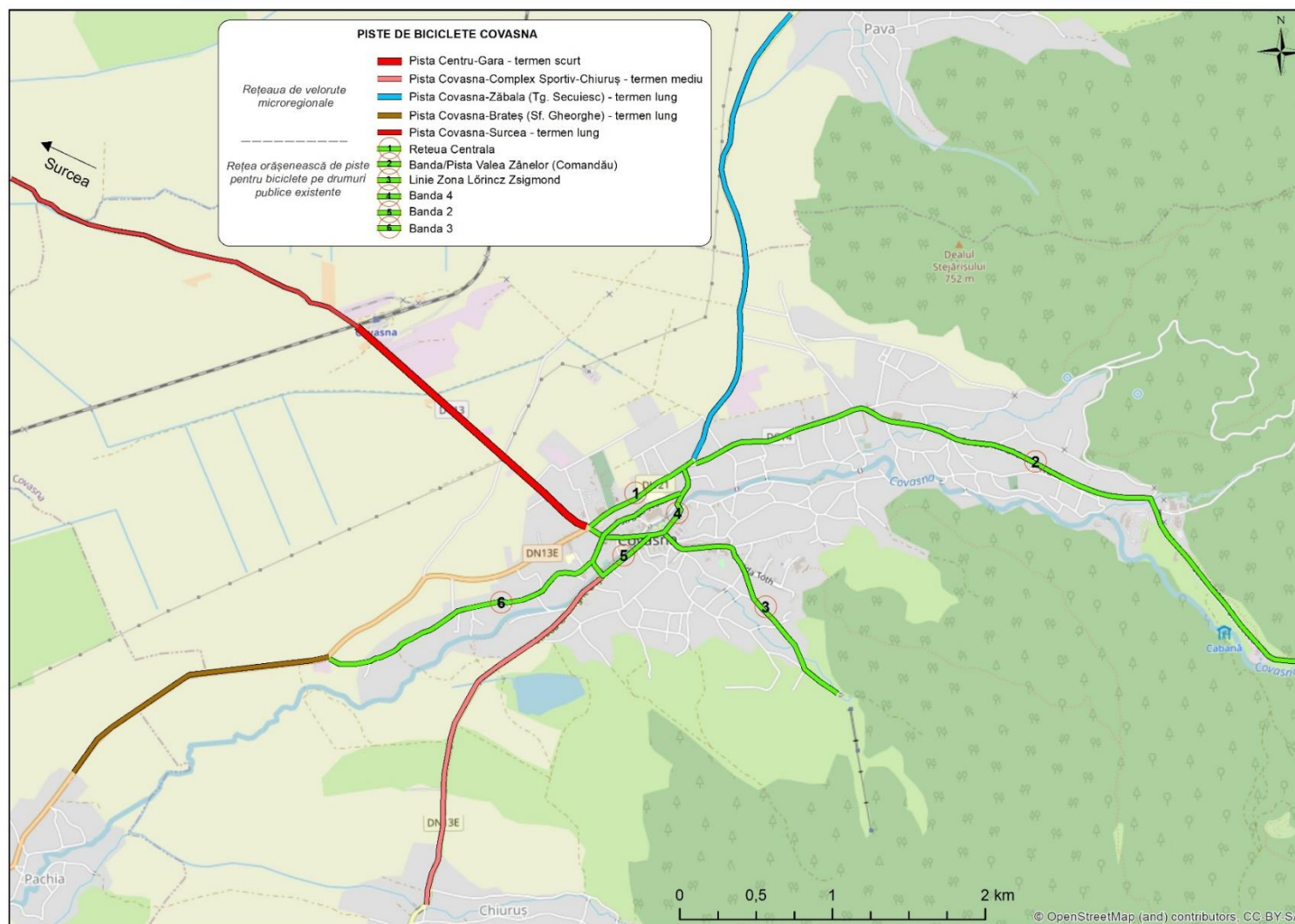
În orașul Covasna au fost lansate o serie de investiții majore, care vor genera o circulație intensă a turiștilor în viitorul apropiat

- Zona schiabilă și turistică Lőrincz Zsigmond: Zona pistei de schi va fi extinsă și va cuprinde un centru de wellness și o pistă de bob estivală.
- Complex sportiv: În partea orașului înspre Chiuruș va fi construit un complex sportiv și există planuri de lungă durată pentru înființarea unei tabere de tineret în această zonă.

Este esențial ca aceste zone să fie dotate cu infrastructură adecvată pentru mobilitate cu biciclete, reducând astfel volumul traficului motorizat în zonă. Este recomandat înființarea unui sistem de tip Park+Ride, prin amenajarea parcărilor în zonele limitrofe ale orașului (vezi dezvoltarea transportului public în comun). Investițiile aflate în curs de realizare precum și cele planificate vor contribui la creșterea circulației turistice în viitor.



Grafic: Piste de biciclete Covasna - Propunere



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

2.5.3 Facilități pentru persoane cu mobilitate redusă

Pe parcursul munci de teren echipa de elaboratori ai PMUD a acordat o atenție deosebită facilităților existente pentru persoane cu dizabilități. Putem afirma că în zona centrală a orașului, mulțumită reabilitării rețelei de drumuri și a trotuarelor, s-a ajuns la eliminarea obstacolelor în trafic (eliminarea bordurilor, folosirea materialelor de calitate, lățimea corespunzătoare a trotuarelor, etc.), astfel instituțiile publice și magazinele pot fi accesibile și cu scaun cu roțile. Chiar și în cazul stației feroviare aflate în stare proastă, s-a rezolvat această problemă, astfel persoanele cu dizabilități și cărucioarele pot circula fără probleme. Această situație însă nu este rezolvată în zona extracentrală unde lipsește stratul de asfalt de pe drumuri și nu există trotuare.

Grafic nr. 62: Soluțiile pentru asigurarea traficului fără obstacole sunt prezente în cea mai mare parte a orașului



În zona centrală a orașului nu există porțiuni cu probleme în acest sens, însă în spațiile comunitare (în fața instituțiilor) lipsesc locurile de parcare special amenajate pentru persoane cu handicap sau nu sunt bine semnalizate. Locurile de parcare amenajate pentru persoane cu dizabilități nu sunt amenajate corespunzător, aceste persoane nu pot accesa spațiile pietonale din cauza bordurilor și a altor obstacole.

Grafic nr. 63: Exemple cu porțiuni cu probleme



În viitor, în cazul proiectelor de modernizare trebuie avute în vedere și soluționarea acestor probleme.

Disfuncționalități constatate:

- Număr redus locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități.
- Locuri parcare speciale care nu asigură acces la spațiul pietonal.
- Folosirea mijloacelor de transport în comun nu este accesibilă persoanelor cu handicap.
- În zonele extracentrale lipsesc trotuarele de-a lungul arterelor principale de trafic.



2.6. Managementul traficului

În cazul orașului Covasna nu există sisteme inteligente de transport, managementul traficului se efectuează în lipsa semafoarelor și sensurilor giratorii în intersecțiile existente.

2.6.1 Parcare

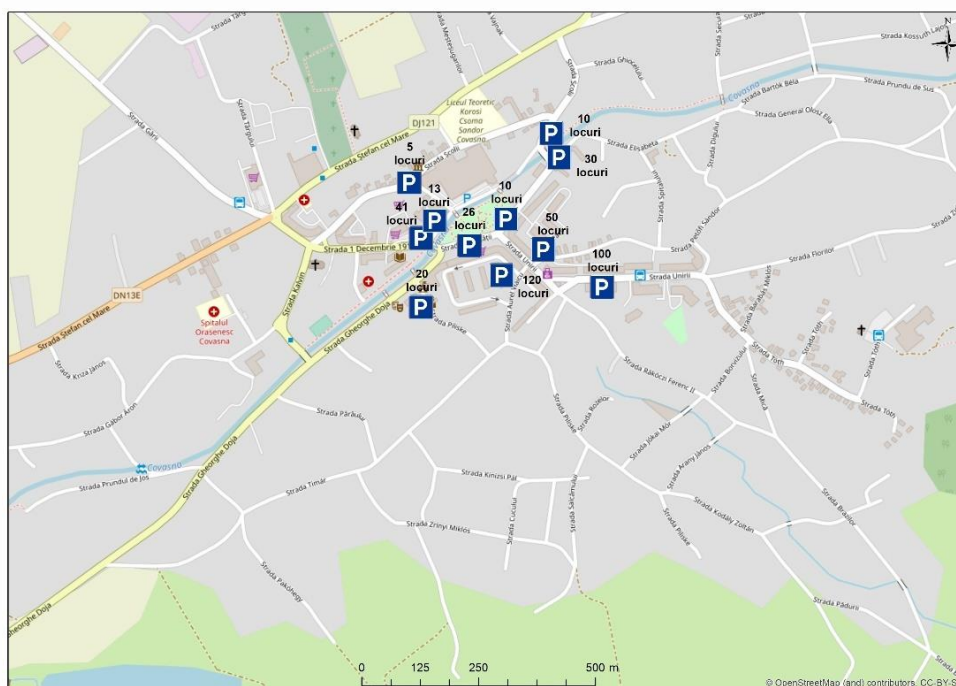
Parcarea este una din cele mai importante probleme ale planificării transportului în orașe. În același timp are un impact asupra planificării urbane și interacționează cu transportul public.

Primăria Covasna este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Parcarea, ca un element cheie al planificării mobilității urbane reprezintă o problemă și în cazul orașului Covasna. Autoritatea publică locală prin amenajarea locurilor de parcare în zona centrală și în zona blocurilor colective încearcă să gestioneze această problemă. Amenajarea, întreținerea și gestionarea locurilor de parcare din oraș se realizează de către primăria orașului Covasna. Nu există un sistem de taxe (sau abonament) pentru utilizarea a parcarilor.

În orașul Covasna la 1000 persoane îi revin 482 autoturisme care prezintă un grad de motorizare mai mare decât mediu României (355/mii locuitor). În zece ani numărul autoturismelor a crescut cu 288%, de la 1.363 la 5.293 de autoturisme, în foarte multe gospodării există 2 sau mai multe autoturisme.

În orașul Covasna există în total 619 de locuri de parcare, din care 441 sunt amenajate în cartiere și 178 în zona centrală. Numărul locurilor de parcare raportat la numărul autoturismelor este 8,55 (12 în cazul locuri rezidențiale).

Grafic nr. 64 Situația locurilor de parcare în orașul Covasna

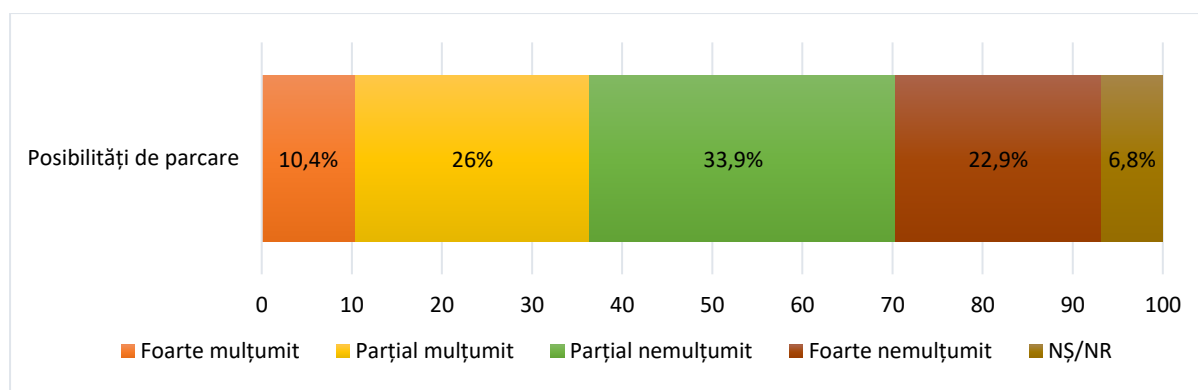


Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Pe lângă acestea, unitățile hoteliere și centrele comerciale dispun de locuri de parcare accesibile, capacitatea acestora este adecvată pentru primirea clienților. Conform experiențelor întâlnite la fața locului, am remarcat că folosirea parcărilor se desfășoară în mod civilizat, participanții în trafic folosesc locurile amenajate în acest sens.

Totuși pe baza vizitelor efectuate la fața locului și pe baza chestionarelor și analizei efectuate în rândul populației reiese că numărul locurilor de parcare este insuficientă atât în zona centrală cât și în cartiere în comparație cu numărul de autoturisme existente. Există zone în care cererea de locuri de parcare este mare, iar numărul spațiilor de parcare este scăzut.

Grafic nr. 65: În ce stare este cartierul/zona în care locuiți?



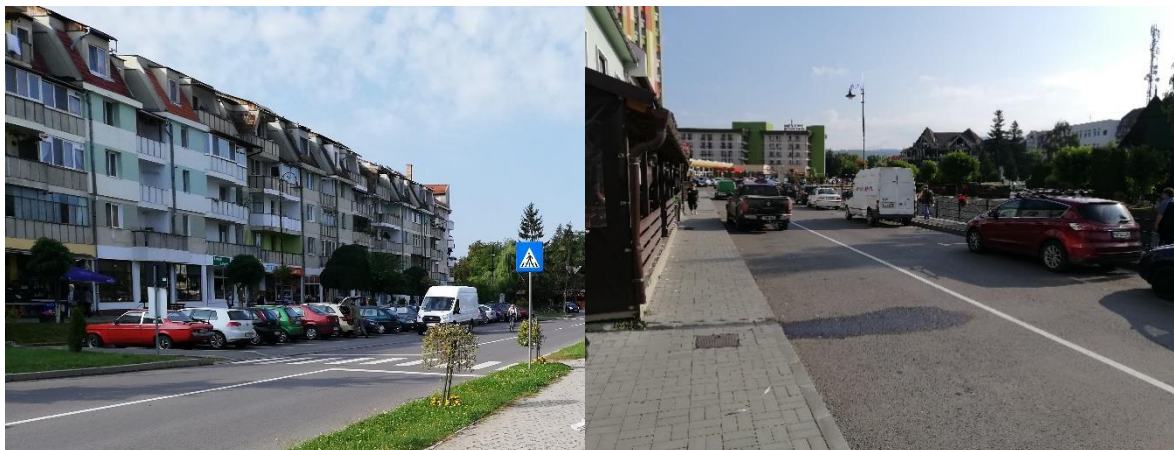
sursa: date proprii obținute în urma intervievării localnicilor

Probleme de parcare se întâlnesc în special în orele dimineții în apropierea unităților școlare. Capacitatea parcării Liceului Kőrösi Csoma Sándor nu mai este suficientă, astfel acolo se parchează pe marginea străzii sau pe trotuar, îngreunând astfel circulația din zonă.

Probleme legate de parcare în lângă Liceul Kőrösi Csoma Sándor



Parcare civilizată în zona centrală a oraşului



Parcări care necesită reabilitare, situate în zona centrală, în faţa Supercoop şi Hotelului Cerbul, precum şi la podul Puskas



Cu ocazia târgurilor săptămânale întâlnim probleme de parcare şi aglomeraţie în porţiunea de lângă piaţa agroalimentară a străzii Ştefan Cel Mare, iar pe timpul iernii se observă probleme în zona pistei de schi şi pe străzile care conduc la acest obiectiv.

Conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Oraşului Covasna 2021-2027, numărul de maşini din oraş va creşte în anii următori, respectiv creşte şi traficul datorită turismului. Acesta

atrage după sine sarcini de trafic și de parcare. Trebuie realizat sistemul de parcare cu plată bazată pe soluții digitale. Ar fi importantă reabilitarea parcării din centru (zona SUPERCOOP) cu crearea unor suprafețe de promenadă, socializare, posibil de utilizat pentru organizarea unor evenimente cu public numeros (de exemplu Zilele Orașului Covasna).

Pe termen mediu este necesară realizarea unor spații de parcare închise, cu supraveghere, pentru autobuze și mașini personale. Parcările închise, cu plată, trebuie prezentate pe paginile web, care promovează serviciile turistice, dacă este posibil să fie trecute și coordonate GPS. În jurul blocurilor, deocamdată din punct de vedere estetic parcare este nefavorabilă. Această problemă poate fi soluționată temporar prin demarcarea, numerotarea porțiunii de parcare. Zona centrală a orașului, trebuie să devină treptat zonă pietonală. De aceea este necesară analiza funcțională și proiectarea pe termen lung a rețelei de drumuri urbane, respectiv este necesară realizarea unui drum de centură pentru transportul de marfă.

Aglomerare, însă parcare civilizată în cartiere



Trebuie gândit în viitor un sistem de management și un regulament local al parcărilor publice pentru reducerea parcărilor neregulate. La nivelul documentelor urbanistice (PUG, PUZ-uri) pentru zone rezidențiale unde se realizează construcții noi se propune solicitarea în

documentațiile tehnice marcarea a cel puțin 1 locuri de parcare în interiorul parcelei. Totodată pentru reducerea numărului de deplasări cu autovehicule în centru se poate aplica un regim de taxă pentru locurile de parcare amenajate aici dar și aplicarea unor amenzi de către poliția locală.

Garajele din zona blocurilor construite pe lângă faptul că ocupă suprafețe importante din domeniul public și afectează aspectul și calitatea mediului construit, de multe ori nu sunt folosite potrivit destinației. Deși este foarte probabil ca o hotărâre locală cu privire la demolarea garajurilor existente ar duce la conflicte la nivel local (în această temă ar fi necesară lansarea unor serii de consultări publice preliminare), mai ales dacă nu există un concept clar de reutilizare a terenurilor eliberate. Există precedente chiar și în cazul orașelor din județul Covasna pentru demolarea garajelor și reutilizarea spațiilor eliberate în diverse scopuri (amenajare parcuri, amenajare spații comunitare, terenuri de joacă, etc.).

Grafic nr. 66: Garaje în apropierea blocurilor de locuințe



Cele mai importante disfuncționalități constatate sunt:

- Lipsa locurilor de parcare în cartiere datorită creșterii continue a numărului de autoturisme.
- Lipsa locurilor de parcare în apropierea unităților școlare (Liceul Kőrösi Csoma Sándor).
- Locuri de parcare neasfaltate, nefolosite în mod optim în zona centrală (supercoop, podul Puskás, primărie).
- Cerință din ce în ce mai mare pentru locuri de parcare în zona centrală.
- Probleme de parcare periodice cu ocazia târgurilor săptămânale.
- Lipsa locurilor de parcare special amenajate pentru persoane cu handicap.

2.6.2 Siguranța în trafic

România se situează de ani la rând pe primul loc la nivelul UE în ceea ce privește numărul de decese înregistrate la 1 milion de locuitori produse în urma accidentelor rutiere, și marea parte a accidentelor rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban.

Numărul accidentelor rutiere înregistrate în perioada 01.01.2017 – 10.06.2021 în orașul Covasna a fost 119, din care accidente soldate cu victime a fost 16. Numărul accidentelor soldate numai cu pagube materiale: 103 (Sursa: Poliția Orașului Covasna).

Grafic nr. 67: Situația accidentelor în Covasna 2017-2021



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Datele reflectate de situația accidentelor sunt relativ reduse și sunt datorate măsurilor adoptate în vederea regularizării. Pe deasupra, în zonele rezidențiale, cu ocazia modernizării străzilor este nevoie de amplasarea unor elemente pentru calmare traficului, ceea ce este necesară și la intrările în oraș (insulă de separare benzi).

Grafic nr. 68: Lipsă insulă de separare benzi la intrării oraşului (DJ121 şi la DN13E)



Grafic nr. 69: Lipsă insulă de separare benzi DN13E la Chiurus



Un pericol potențial de accidente rutiere reprezintă lipsa marcajelor pentru pietoni în anumite zone.

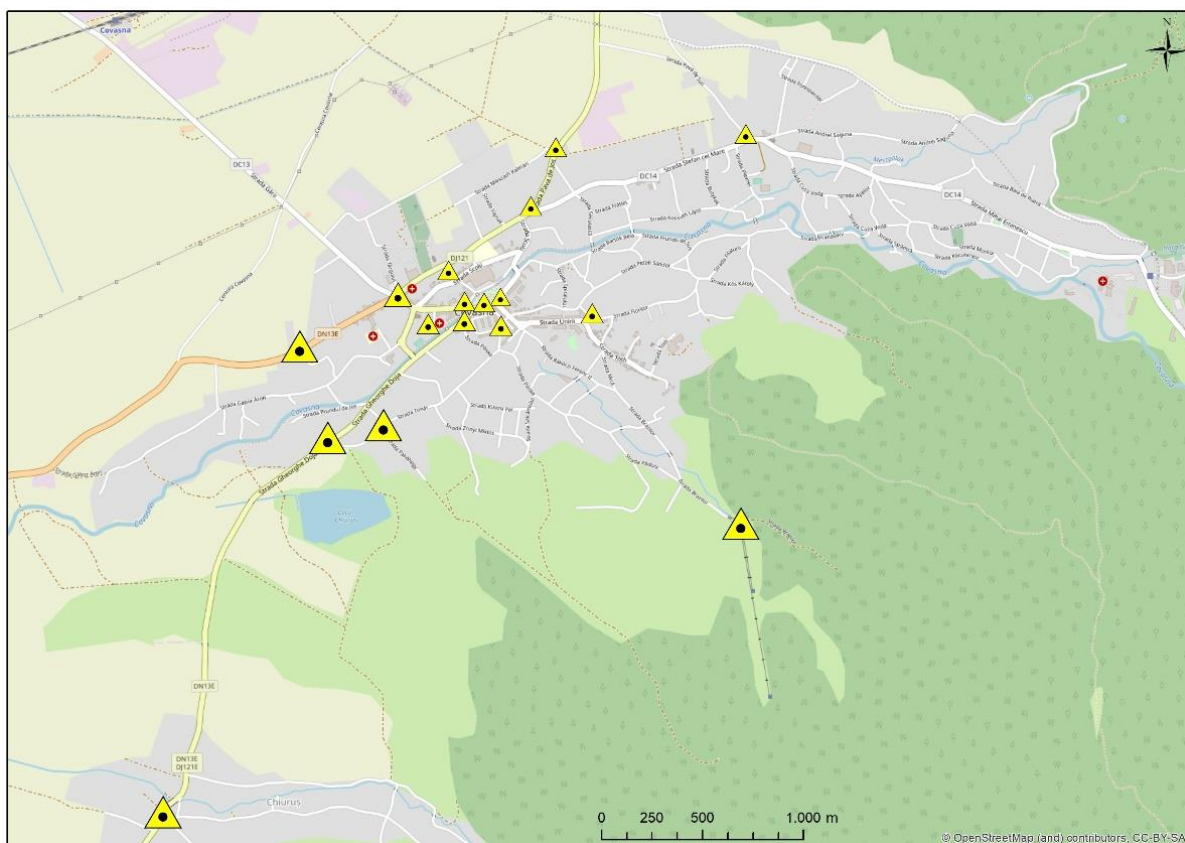
Iluminatul public are rolul de a asigura atât orientarea și circulația în siguranță a pietonilor și vehiculelor pe timp de noapte. Realizarea unui sistem de iluminat public corespunzător printre alte efecte benefice reduce riscul de accidente pe timp de noapte. Pentru pietoni lumina are rolul de a oferi un sentiment de securitate. Studiile realizate au stabilit punctul de la care un iluminat performant are impact și constituie un factor important în aprecierea calității vieții într-o comunitate. Un iluminat de calitate transmite un sentiment de siguranță, protecție ceea ce determină îmbunătățirea vieții sociale și cultura unei comunități prin participarea la evenimente organizate și seara sau noaptea.

Ca urmare a unor investiții, sistemul de iluminat public a fost extins și modernizat, au fost montate corpuri de iluminat cu tehnologie LED, cu performanțe luminotehnice mai bune.

În scopul monitorizării și creșterii siguranței cetățenilor în spațiul public a fost implementat un sistem de monitorizare care cuprinde 27 camere video montate, din care 23 de camere video monitorizează traficul, iar din cele 4 camere de supraveghere 3 sunt amplasate în zona parcului și 1 în curtea galeriei de artă din oraș.

DG CONSULTING

Grafic nr. 70: Sistem de monitorizare traficului



Sursa: redactare proprie pe baza datelor locale

Siguranța intersecțiilor din orașul Covasna a fost asigurată prin sensurile giratorii, care însă din nefericire, au fost desființate în urma unui proiect. Printre cele mai importante propuneri ale colegilor de la serviciul de circulație au fost amenajarea unor intersecții cu sens giratoriu.

Disfuncții constatate:

- număr crescut de evenimente/accidente rutiere pe DN 13E (intersecția DC13-DJ121) în lipsa sensului giratoriu
- lipsă amenajări, și dispozitive pentru calmarea traficului la intrarea în orașul

2.6.3 Structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare

La nivel județean:

- Consiliul Județean Covasna (CJ) prin Serviciul de Administrare a Drumurilor Județene unitate sub autoritatea CJ, exercită funcția de „administrator”;
- Funcțiile de „autoritate” și „control” pentru drumurile județene sunt exercitate de direcțiile de specialitate din structura internă a CJ.

DG CONSULTING

La nivel orașul:

În cadrul primăriei nu există un compartiment separat care să răspundă de managementul traficului și de investițiile legate de acesta. Atribuțiile legate de aceste probleme intră în competența compartimentului de Urbanism, amenajarea teritoriului, construcții și investiții principal.

Conform Regulamentului de organizare și funcționare al aparatului de specialitate al primarului (HCL 28/2008) Serviciul transport local, gospodărire comunală, zone verzi printre altele are următoarele atribuții:

- Verifica și urmărește situația lucrărilor și serviciilor comunale executate de GOS-TRANS-COM SRL, urmărește graficul acestora privind lucrările de maturat, spălat, fit și ridicarea gunoiului menajer.
- Eliberează autorizația legală pentru saparea cailor de acces și urmărește refacerea la starea inițială a carosabilului.
- Îndeplinește atribuțiile prevăzute de Hotărârea Consiliului local oraș. Covasna nr.52/2005 privind serviciului de specialitate de transport public local
- Urmărește realizarea și păstrarea curățeniei în localitate, amenajarea și dotarea cailor publice pentru asigurarea bunei desfășurări a circulației vehiculelor și pietonilor, constata contravențiile în domeniile în care este imputemicit de primar și aplica sancțiunile legale informând scris trimestrial pe domnul Primar asupra contravențiilor constatate și amenzi stabilite, amenzi se constituie sursa la bugetul local.
- Urmărește buna funcționare a iluminatului public
- Îndeplinește funcția de coordonator de transport
- eliberează autorizația de liberă trecere pentru zonele de restricție privind circulația
- verifică modul de efectuare a serviciului public de transport local de călători de către societatea cesionară
- verifică modul de efectuare a serviciului de transport în regim de taxi pe raza orașului Covasna către operatorii și taximetriștii independenți autorizați în prestarea acestui serviciu
- ține evidența inspecției tehnice periodice

Compartimentul de Urbanism și Amenajarea Teritoriului printre altele are următoarele atribuții:

- întocmește la propunerea primarului lista de lucrări, utilaje, mobilier si alte obiecte investiții ce se finanțează potrivit legii din bugetul administrației centrale de stat, lista avizata de Ministerul Finanțelor si aprobată de primar pentru investiții până la si de către Guvern pentru investiții peste această limită.
- întocmește lista de lucrări, utilaje, mobilier si alte obiecte de investiții ce se finanțează potrivit legii din bugetul local pentru înscrierea cheltuielilor în bugetul local la cheltuieli pentru investiții ale Consiliului local.
- Urmărește întocmirea la termen a studiilor de fezabilitate, obținerea lor si autorizațiilor prealabile Începerii investițiilor.
- eliberează autorizația de construcție pentru lucrări de construcție, reconstrucție, modificare, extindere sau reparare privind cai de comunicație, dotări tehnico-edilitare subterane si aeriene, împrejurimi si mobilier urban, amenajări spații verzi, parcuri, piețe si celelalte lucrări de amenajare a spațiilor publice

Politia comunitara are printre altele următoarele atribuții:

- asigură supravegherea parcarilor auto aflate pe domeniul public sau privat al primăriei, a zonelor comerciale și de agrement, parcurilor, piețelor, cimitirelor și a altor locuri din administrarea primăriilor stabilite prin planurile de pază și ordine publică

Poliția Orașului Covasna este responsabil pentru monitorizarea și asigurarea siguranței în trafic la nivelul orașului în comun cu orașul Covasna.

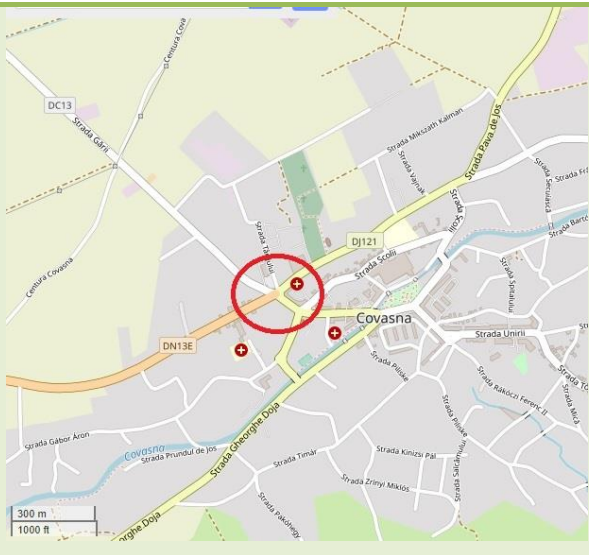
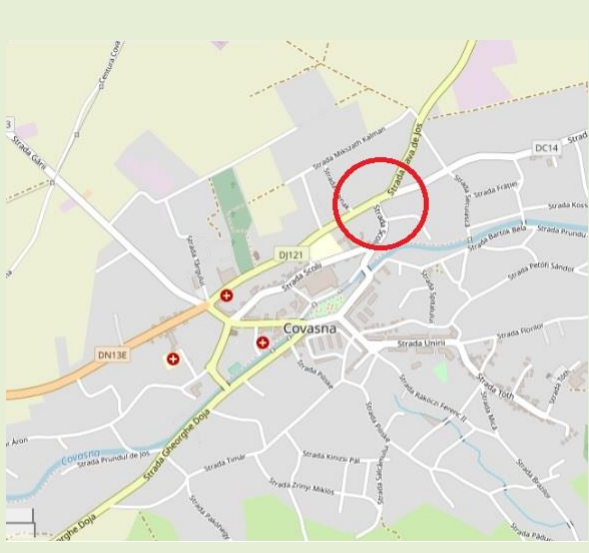
Disfuncții constatate:

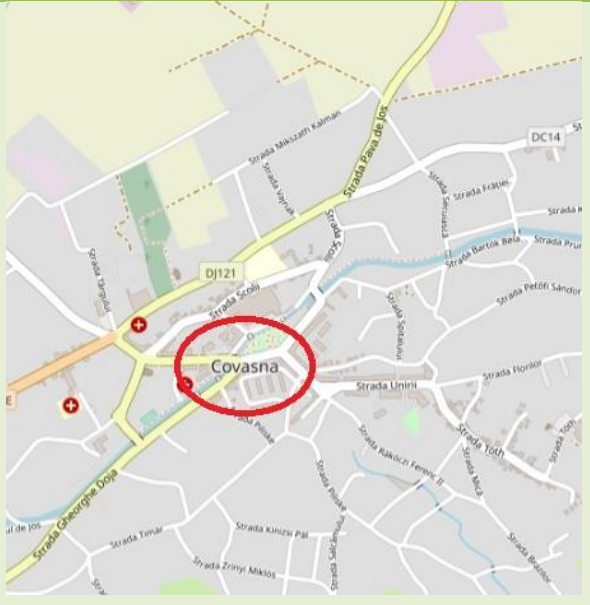
- lipsa sarcinilor legate de dezvoltarea mobilității durabile în cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Covasna;
- nu există regulament de parcare.



2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Ținând cont de suprafața orașului, traficul orașului Covasna nu dispune de zone și puncte cu grad înalt de complexitate. În orașul Covasna, luând în considerare intensitatea traficului (de auto, pietonal și ciclist) din oraș, sistemul de circulație și modalitățile de transport (lipsa noduri intermodale) am identificat zone cu un grad relativ crescut de complexitate.

Zona 1	Caracteristici/complexitate	Identificare pe hartă
Zona traficului de tranzit/marfa pe DN 13E- DJ121	• trafic de tranzit intens • intersecție cu un drum național, drum județean și drum comună cu o arteră importantă de circulație locală • număr ridicat de pietoni • număr accidente, • inter modalitatea - stații de autobuze	
Zona 2 Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii	• trafic de tranzit intens • lipsa sensul giratoriu • lipsă signalistică pentru pietoni • lipsă dispozitive de calmare a traficului	

Zona 3	Caracteristici/complexitate	Identificare pe hartă
Zona de centru	• concentrare în spațiu a punctelor de interes, instituții • probleme de parcare/staționare • lipsă signalistică pentru pietoni • lipsă dispozitive de calmare a traficului • probleme de accesibilitate (locuri de parcare pentru persoane cu mobilitate redusă)	

3. MODELUL DE TRANSPORT

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Conform metodologiei pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană pentru orașele de rangul III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unui model simplu, care să indice fluxurile existente și viitoare de transport.

Conform acestor date nu am elaborat un model de transport, ceea ce este justificat pe lângă cele sus amintite și de faptul că orașul Covasna are un sistem de trafic simplu, iar numărul locuitorilor este redus. Pe deasupra modelul de trafic convențional se ocupă în special cu traficul de autoturisme, în orașul Covasna problemele de transport se leagă de dezvoltarea infrastructurii formelor de mobilitate durabilă. Caracterul traficului din Covasna – modelul acestuia – este dat de circulația pietonală și circulația ciclștilor, iar activitatea de dezvoltare se poate realiza prin diversificarea condițiilor și oportunităților de mobilitate durabilă, precum și prin limitarea metodelor nedurabile, prin folosirea diverselor instrumente, cum ar fi:

- Crearea infrastructurii de bază pentru forme de mobilitate durabilă:
 - rețea de piste și benzi pentru biciclete,
 - dezvoltarea spațiilor pietonale,
 - amenajare spații și străzi tip shared space în zona centru
- Asigurarea siguranței în trafic în favoarea metodelor de mobilitate durabile
- Stabilirea limitelor de viteză, dispozitive de calmare a traficului
- Reglementarea parcării autovehiculelor în centru, în zona de blocuri și în apropierea punctelor de interes
- Dezvoltarea culturii de transport, încurajarea utilizării mobilității durabile

Modelul propus pentru lansarea unui serviciu de transport public are la bază următoarele aspecte:

1. Locația, funcții urbane existente la nivelul orașului (servicii administrative, școli, servicii bancare, alte servicii și facilități) care deservește populația rurală din zonă.
2. Structura spațială a localității, distanțe față de puncte de interes,
3. Numărul populației și cerința față de aceste servicii,
4. Poziționarea companiilor comerciale și de producție care generează trafic intens în oraș.
5. Atracții turistice aflate pe teritoriul localității, numărul sosirilor de turiști efectul sezonality în mobilitate.

Dezvoltarea sistemului de transport din Orașul Covasna urmărește o viziune integrată, care în loc să separe diversele forme de mobilitate preferă dezvoltarea armonioasă a acestora, evident în favoarea formelor de mobilitate durabile. Astfel dezvoltarea sistemului de circulație și transport rutier al orașului se realizează sub forma unui sistem complex care cuprinde și transportul public, pietonal și ciclist. Avantajul este asigurat de faptul că situația diverselor forme de mobilitate – în special al celor care sunt stipulate în planul de mobilitate durabilă – apare în mod unitar, astfel aspectele, problemele și interacțiunile dintre diversele moduri de transport pot fi prezentate împreună.

3.2. Colectarea de date

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex și important, de vreme ce prin acestea se fundamentează analiza situații existente, identificarea și definirea problemelor – ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea intervențiilor și stabilirea unei liste lungi de proiecte.

Au fost identificate principalele date socio-economice existente, datele ce trebuie considerate în cadrul etapelor de colectare, precum și indicatorii de rezultat, ce reprezintă rezultate ale PMUD (date de ieșire):

1. Date statistice existente

- Date demografice, socio-economice
- Numărul de vehicule înmatriculate,
- Reglementari urbanistice existente
- Distribuția principalelor activități economice din orașul
- Atributele și topologia sistemului de transport
- Inventarul și topologia rețelei rutiere
- Distribuția în spațiu a funcțiilor, serviciilor, punctelor de interes
- Statistica accidentelor rutiere
- Planul Urbanistic General, Strategia de dezvoltare a Orașului
- Proiecte de infrastructura în derulare sau de perspectivă

Sursa datelor primare reprezintă documente și evidențe locale (primărie, școli, agenți comerciali, școli, poliția locală, etc.), date statistice din baza de date INS.

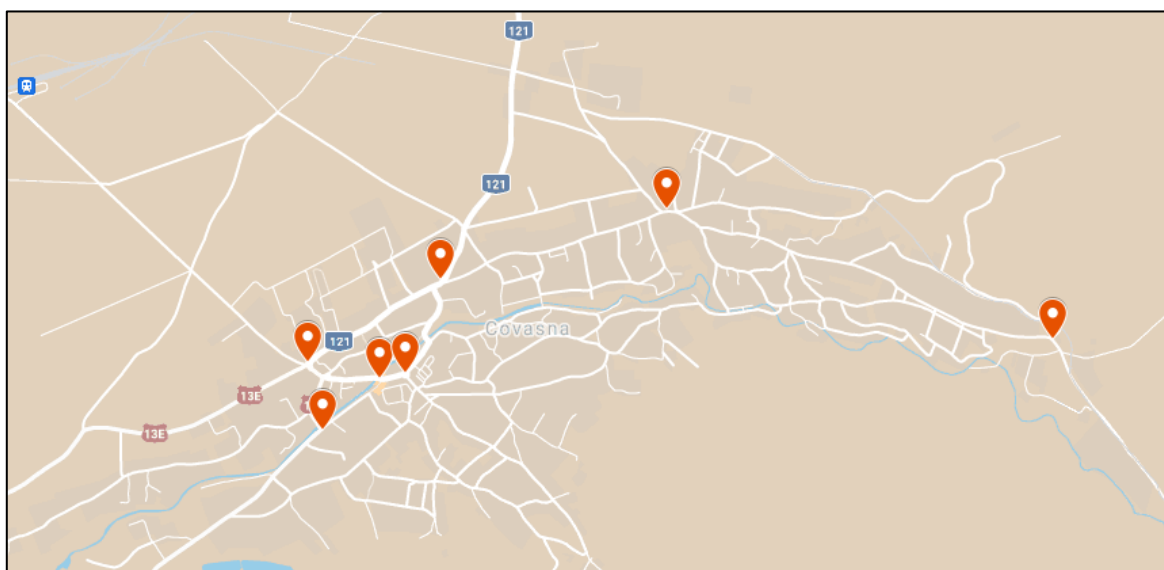
2. Date primare culese pe teren

- Contorizarea traficului
- Chestionarea localnicilor
- Întâlniri de tip focus grupuri cu diferiți stakeholderi locali

Consultantul a efectuat următoarele:

- contorizare trafic în 7 intersecții, recenzare 16 locuri
- 202 chestionare completate cu localnici
- forum de mobilitate, întâlnire tip focus grup cu grupuri de stakeholderi
- întâlniri cu conducerea locală și membrii Compartimentului de Urbanism și Amenajarea Teritoriului
- întâlnire cu Poliția orașului Covasna, serviciul de circulație rutieră

Grafic nr. 71: Intersecții de recenzare a traficului



Sursa: redactare proprie – Google maps

Cu ocazia recenzare traficului am înregistrat un număr acceptabil de elemente în trafic, conform reglementărilor naționale în acest sens. Obiceiurile practicate în privința mobilității au fost analizate pe baza chestionarelor completate, (care au conținut următoarele întrebări: "ținta, intervalul orar,, zi de lucru/ sfârșit de săptămână").

Pentru identificarea particularităților zonelor funcționale din orașul Covasna, Consultantul a desfășurat activități intense de tipul sondajelor, prin efectuarea de interviuri cu reprezentanții gospodăriilor și a agenților economici. Obiectivul general al interviuri și sondajului online este identificarea și descrierea problemelor de trafic și mobilitate care se manifestă în cadrul orașului Covasna, din punctul de vedere al infrastructurii de transport, al serviciilor oferite, etc.

Anterior efectuării sondajului de opinie echipa de specialitate a făcut vizite de teren, au cules informații despre numărul și structura populației locale, respectiv despre structura spațială a orașului. Eșantionul a ținut cont de distribuția populației la nivel orașului, astfel ponderea populației din diferite zone și cartiere orașului au fost reprezentate în măsură asemănătoare în eșantion ca și în realitate. După registrarea și prelucrarea datelor a rămas un număr de 202 de cazuri, răspunsuri valide. Respondenții prin oferirea răspunsurilor la întrebările noastre au contribuit la o cât mai bună fundamentare a PMUD aflată în curs elaborare.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Rețeaua de transport al Orașului Covasna conține o rețea de drumuri pe care se realizează un flux semnificativ de trafic și o tramă stradală secundară. Pentru străzile secundare care nu au legături funcționale cu puncte polarizatoare de trafic sau cu rețeaua principală de circulație nu se acordă o atenție deosebită, acestea au un rol în primul rând în accesarea locuințelor în zone rezidențiale. Aici, cea mai importantă sarcină este modernizarea străzilor existente, asigurarea accesului la proprietăți și amenajarea unor suprafețe pentru pietoni unde acest lucru este posibil.

Așadar în dezvoltarea rețelei de transport acordăm atenție în primul rând zonelor cu nivel ridicat de complexitate identificate anterior.

Zona traficului de tranzit/marfa pe DN 13E-DJ121: Pe termen lung, construirea unui drum de ocolire modern ar constitui soluția pentru diminuarea problemelor cauzate de traficul de tranzit. Tronsonul ideal al acestui drum de ocolire ar trebui să se despartă de DJ121 în partea de nord a orașului, înainte să ajungă în zonele populate, după care traversând o parte a orașului și zona gării, intersectând DC13 în partea de sud a orașului, ar putea fi conectat la DN13E. Această alternativă există și în prezent sub forma unui drum neasfaltat, care însă necesită modernizare. Pe lângă aceasta, traficul de tranzit înspre Zagon și Întorsura Buzăului de pe DN13E, din perimetrul orașului ar trebui să aibă o alternativă, care să se desprindă de DN13E în raza comunei Brateș (în porțiunea dintre Brateș și Pachia), și urmărind linia căii ferate ar accesa din nou DN13E în dreptul localității Păpăuți. Astfel satele din preajma orașului Covasna (Pachia și Chiurus) ar fi evitate de traficul de tranzit.

În lipsa drumului de ocolire, principalul obiectiv ar fi încetinirea traficului și creșterea siguranței în intersecții pe tronsonul existent.

Cele mai importante probleme constatate:

- trafic de tranzit intens
- intersecție cu un drum național, drum județean și drum comunal cu o arteră importantă de circulație locală – în lipsa transparenței în organizarea traficului (ex. sens giratoriu), intersecția cauzează problem, care se reflectă și prin numărul mare al accidentelor.
- număr ridicat de pietoni
- număr accidente,
- inter modalitatea - stații de autobuze
- traficul pietonal/ciclist este greoaie, nu există trotuar în direcția Gara CFR/stație de autobuz

Principii de bază: facilitarea traficului de tranzit, diminuarea traficului intersecției prin găsirea unor soluții alternative pentru traficul de tranzit, creșterea siguranței (pietoni, cicliști și alți participanți) în circulație, reducerea efectelor nefavorabile produse în urma traficului de tranzit.

Propuneri privind Zona de tranzit/marfa pe DN 13E-DJ121:

- Modernizarea drumului de ocolire din partea de vest a orașului, care leagă DN13E – DJ121 în afara zonei populate
- Construirea noului tronson al DN 13E, în afara orașului
- La intrarea în oraș se propune amplasarea unor dispozitive de calmare a traficului (marcaje, monitor de măsurare viteză, insulă de separare, etc.).
- Reamenajarea sensului giratoriu la intersecția drumurilor DN13E-DJ121-DC13
- Montare gard de protecție pentru pietoni pe trasee aglomerate
- Se propune amenajarea pistei de biciclete în paralel cu DN 13E (spre Pachia și Chiuruș).
- Se propune amenajarea pistei de biciclete în paralel cu DJ121 (spre Zăbala).
- Se propune amenajarea pistei/benzi de biciclete în paralel cu DC13 (spre Gară).
- Se propune amenajarea trotuarelor în paralel cu DN 13E (tronson Str. Gheorghe Doja)- până la indicatorul de localitate.
- Pentru facilitarea traficului pietonal se propune amenajarea unei treceri de nivel de pietoni pe DN 13 E (și pe tronsonul Gheorghe Doja, și pe Ștefan cel Mare)
- Facilitarea circulației utilajelor agricole pe drumuri agricole, preluarea traficului agricol de pe drumul național.

Zona 2: Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii: La nivelul orașului, traficul cotidian este în exces în această intersecție, datorită unor cauze multiple. Pe de o parte navetiștii care sosesc zilnic în oraș, precum și traficul de mărfuri ajung din această direcție, pe de altă parte, traficul de tranzit înspre zona Vajnafalva, spitalul cardiologic, hoteluri și înspre comuna Comandău trece pe aici. În apropierea intersecției se găsesc instituții publice (școală, grădiniță). Diminuarea traficului ar putea fi asigurată prin drumul de ocolire în partea de vest a orașului, totodată traficul înspre zona Vajnafalva-spitalul cardiologic-comuna Comandău ar putea fi redirecționat, în cazul în care ar fi modernizat drumul alternativ, neasfaltat folosit și în prezent. Pe lângă construirea drumului alternativ, ar însemna o soluție și reamenajarea sensului giratoriu, care ar contribui semnificativ la creșterea siguranței în trafic.

Cele mai importante probleme constatate:

- trafic de tranzit intens atât din zona Vajnafalva (Comandău), cât și spre strada Ștefan cel Mare utca/spre zona centrală
- nu este asigurată fluidizarea traficului în intersecție în lipsa unui management adecvat în trafic (lipsa sensul giratoriu)
- nu există o alternativă reală pentru soluționarea traficului care parcurge intersecția
- lipsă dispozitive de calmare a traficului (insule de separare benzi)
- lipsă signalistică pentru pietoni

Principii de bază: diminuarea traficului în intersecție, prin găsirea unor soluții alternative pentru traficul de tranzit, creșterea siguranței (pietoni, cicliști și alți participanți) în circulație, reducerea efectelor nefavorabile produse în urma traficului de tranzit.

Propuneri privind de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Ștefan cel Mare – Str. Școlii:

- Modernizarea drumului de ocolire din partea de vest a orașului, care leagă drumurile DN13E – DJ121 în afara zonei locuite
- Modernizarea drumului de ocolire alternativ (str. Pava de Sus)
- Construirea unui drum de ocolire alternativ, pe tronsonul Str. Pava de Sus – Andrei Saguna (de-a lungul liniei mocănița)
- La intrarea în oraș se propune amplasarea unor dispozitive de calmare a traficului (marcaje, monitor de măsurare viteză, insulă de separare, etc.).
- Reamenajarea sensului giratoriu la intersecția Str. Pava de Jos – Str. Ștefan cel Mare
- Montare gard de protecție pentru pietoni pe trasee aglomerate, pe trotoarele înguste (Str. Școlii)
- Se propune amenajarea pistei de biciclete în paralel cu DJ121 (Spre Zăbala).
- Se propune amenajarea pistei/benzi de biciclete spre Voinești-Valea Zânelor
- Pentru facilitarea traficului pietonal se propune amenajarea unei treceri de pietoni pe DN 13 E (și pe tronsonul Gheorghe Doja, și pe strada Ștefan cel Mare)

Zona 3: Zona de centru al orașului: Această zonă trebuie tratat separat de restul tramei stradale deoarece aici se realizează un trafic intens de automobile și de pietoni, aceasta reprezintă un punct de polarizare a traficului. Pe lângă faptul că aici densitatea populației arată o valoare mai crescută, în zona centrului pe un teritoriu relativ redus se concentrează puncte polarizatoare

de trafic. Ca urmare apar probleme și disfuncționalități în trafic și în parcare a automobilelor. Pe de altă parte spațiul valoros din această zonă este utilizată în favoarea formelor de mobilitate motorizate. Având în vedere faptul că în centrele urbane moderne, pe lângă funcțiile de transport găsim o serie de alte facilități care deservește agrementul, petrecerea timpului liber, cumpărăturile, în astfel de locații, accentul este pus pe găsirea unor soluții alternative în trafic. Această posibilitatea trebuie găsită și în orașul Covasna.

Cele mai importante probleme constatate:

- concentrare în spațiu a punctelor de interes, instituții
- lipsa zonelor pietonale (lipsa străzii pietonale)
- probleme de parcare/staționare
- lipsă marcaje, signalistică pentru trecerile de pietoni,
- lipsă dispozitive de calmare a traficului
- probleme de accesibilitate (locuri de parcare pentru persoane cu mobilitate redusă)
- lipsă facilități pentru încurajarea traficului ciclist (nu există benzi pentru bicicliști, parcuri pentru bicicliști) și pietonal,
- starea/lipsa facilităților pentru biciclete (stații de transport public regional, instituții, parcuri, piața etc.).
- lipsă facilități pentru persoane cu dizabilități locomotorii atât în cazul suprafețelor pietonale cât și în cazul instituțiilor/magazinelor,
- alocare spațiu în favoarea autovehiculelor.

Principii de bază: facilitarea accesului la puncte de interes, armonizarea diferitelor forme de mobilitate, reducerea traficului de autovehicule care provine din afara zonei, încurajarea utilizării formelor de deplasare durabile, promovarea egalității de șanse în accesibilitate.

Propuneri privind zona centrală:

- restricționarea traficului de tranzit, amenajarea unor zone fără trafic (amenajare spații și străzi tip shared-space.)
- dezvoltarea spațiilor pietonale, modernizarea suprafețelor deteriorate, amplasare mobilier stradal, plantații,
- amenajarea unei piețe centrale (Piața Kőrösi Csoma Sándor)
- amenajare traseu pentru bicicliști pe trotuar
- supraînălțarea trecerii pentru pietoni și traversarea pentru biciclete la nivelul trotuarului la toate intersecțiile, pietonii și bicicletele având prioritate față de deplasările motorizate,

- asigurare treceri la nivel peste străzi, marcarea trecerilor de pietoni,
- eliminarea obstacolelor/diferențelor de nivel, construirea rampelor pentru acces la drumuri principale din zona centrală pentru persoane care utilizează cărucioare cu roțile,
- introducerea unui sistem parcare cu plată între orele 8.00 – 16.00 în parcurile din centrul orașului
- organizarea gestionării, întreținerii și amenajării locurilor de parcare la nivelul unui compartiment/firmă de specialitate,
- acordare amenzi pentru parcuri neregulate, interzicerea parcurilor în zone rezidențiale ale mașinilor de firmă.



3.4. Cererea de transport

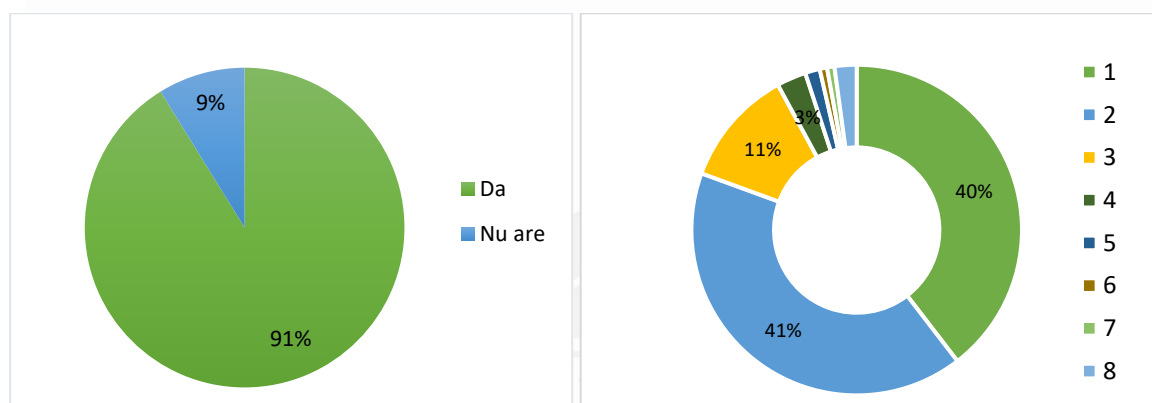
Cererea față de transport este influențată de mai mulți factori printre care cei mai importanți sunt: nivelul de motorizare (care se corelează și cu ceilalți factori), numărul populației și situația economică.

În context național traficul rutier în România pe ansamblul rețelei de drumuri naționale și autostrăzi a crescut de la o valoare de media zilnică de autovehicule (MZA) de 3077, în 1990 la 5441 MZA în 2010. Imediat după 1990 s-a produs o creștere rapidă a traficului, iar între 1995 și 2000 s-a înregistrat o stagnare. Această stagnare s-a înregistrat datorită creșterii motorizării, în ciuda scăderii PIB-ului. În perioada următoare, din 2000 până în 2005 s-a produs însă o creștere importantă, bazată pe creșterea mare a PIB. Traficul rutier de pe drumurile naționale și autostrăzi a înregistrat o creștere medie de 1.89% pe an între 1990 și 2000, și de 3.91% pe an din 2000 până în 2010. Datorită creșterii economice produse în anii 2010 parcul auto al României a înregistrat o creștere semnificativă, urmând ca în anul 2018 să urce la peste 8 milioane de vehicule aflate în circulație, ceea ce reprezintă o creștere de peste 7% față de anul precedent. În contextul pandemiei COVID-19 înmatriculările de autoturisme noi în România au scăzut, pe primele șapte luni din 2020, numărul autoturismelor noi înmatriculate a ajuns la 62.566 unități, în scădere cu -34.23% față de perioada similară din 2019. Totuși pe termen mediu și lung se poate aștepta la o creștere a cererii față de transport prin intermediul autovehiculelor, fapt confirmat și de diferite studii de specialitate cu privire la evoluția indicelui de motorizare la nivel național.

Această afirmație e valabilă și la nivelul orașului Covasna unde datele cu privire la numărul autovehiculelor înmatriculate arată în felul următor:

- totalul autovehiculelor în ultimii 10 ani a crescut de la 1363 de unități la 5293 de unități, în perioada 2011-2021 numărul autoturismelor a crescut cu 288%
- aproape în fiecare gospodărie (90,7%) există cel puțin un autoturism, dar foarte des întâlnim cazuri în care sunt două (41%).

Grafic nr. 72: Există autoturism în gospodărie? Numărul autoturismelor.

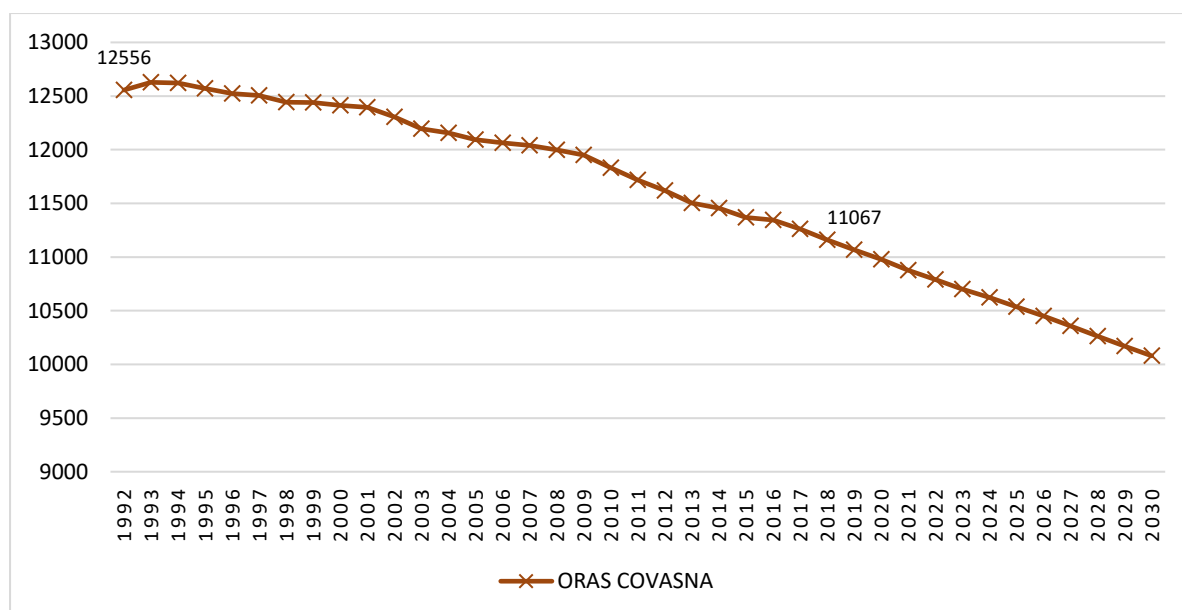


sursa: date proprii obținute în urma interviuării localnicilor

Luând în considerare nivelul de motorizare actual dar și tendințe generale la nivelul populației urbane se estimează ca până în anul 2027 numărul vehiculelor înregistrate la nivelul orașului va crește cu cel puțin 15% față de numărul actual al vehiculelor.

În urma analizării datelor cu privire la prognoza evoluției populației se așteaptă ca până în anul 2030 să nu se producă schimbări semnificative în numărul populației, aceasta urmând să se stabilească la numărul de 1000 de persoane. Așadar fără o schimbare semnificativă în numărul populației și pe lângă o tendință globală de creșterea a mobilității în zonele urbane, se poate aștepta și la nivel local la creșterea cererii de transport.

Grafic nr. 73: Prognoza evoluției numărului de locuitori în orașul Covasna



În același timp prognozele cu privire la Produsul Intern Brut arată o creștere în jur de 3-4% anual, așadar creșterea economică va susține creșterea față de transport. Odată cu creșterea economiei crește intensitatea activității firmelor locale ceea ce rezultă o creștere față de transport (transport materii prime și produse finite, accesarea piețelor de desfacere, etc.). Pe de altă parte creșterea venitului în rândul populației contribuie la creșterea deplasărilor (de ex. dinamica pieței muncii regionale, deplasări în scopuri turistice) dar și la creșterea investițiilor în achiziția de mijloace de mobilitate (de ex. achiziția de al doilea autoturism în familie).

În acest context, în care factorii analizați preconizează o creștere a cererii de transport o importanță deosebită îi revine politicii locale de transport. Această politică trebuie să contribuie la dezvoltarea armonioasă a diferitelor forme de mobilitate și să încurajeze formele de mobilitate durabile la nivel local prin crearea unei infrastructuri adecvate și prin dezvoltarea culturii și a mentalității.

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Evaluarea impactului al mobilității privește în special efectele secundare ale mobilității în Orașul Covasna. Mobilitatea joacă un rol important în viața de zi cu zi a unei localități, iar planificarea și organizarea mobilității conform perspectivelor durabile poate avea un rol în dezvoltarea socio-economică a acestuia, în reducerea unor costuri (sociale, economice, de mediu), fie ca pot fi monetarizate sau că sunt externe. Așadar pe parcursul planificării trebuie ținut cont de elemente socio-culturale, economice și de mediu ale orașului și trebuie să se pună accent pe continuitatea țesăturii urbane pe principiul de incluziune socială. Evaluarea impactului sistemului de transport a fost realizat pe baza analizei situați, consultărilor locale, vizitelor de teren, numărării circulației și analizelor efectuate prin completarea chestionarelor.

4.1. Eficiență economică

Eficiența economică a transportului se măsoară pe durata de deplasare între puncte de interes (de ex.: între zonă rezidențială și instituție publică). Volumul de trafic în raport cu capacitatea de circulație existentă conform observațiilor de pe teren nu produce fenomene de congestie (ale cărei costuri reprezintă costuri externe a transportului), ca urmare sistemul de transport al orașului Covasna nu cauzează probleme economice majore. Probleme în derularea traficului apar drept ca urmare a unor soluții (ex.: lipsa managementului în trafic în intersecții) neadecvate și de un comportament neadecvat a celor din trafic (ex.: mașini parcate pe partea carosabilă în câteva străzi ale orașului) care reduc capacitatea de circulație a rețelei existente.

Dimensiunea orașului permite accesarea rapidă a punctelor de interes și face posibilă accesarea majorității acestora și fără utilizarea unor forme de mobilitate motorizate. Pe baza datelor analizate și a problemelor întâlnite au fost definiți principalii parametri privind performanța ofertei de transport, pentru rețeaua urbană a orașului Covasna, sub forma următorilor indicatori:

Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcții de acțiune
Numărul total al deplasărilor în centru cu autoturism	2527	Costuri ridicate de întreținere infrastructura rutiera al orașului (costurile apar la nivelul UAT Covasna)	Încurajarea mobilității nemotorizate
Durata medie de călătorie (pe zi)	70,8% mai mult de 30 min	Timp pierdut, costuri externe	Promovarea transportului în comun Modernizarea rețelei stradale
Aprecierea amenajării străzilor din locuitori	8,5%	Costuri ridicate de reparații autovehicule	Modernizarea rețelei stradale

Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcții de acțiune
Folosirea transportului în comun în mică măsură de către locuitorii orașului	28,9%	Grad de folosință redus, cheltuieli de management ridicate calculate pe cap de locuitor, management deficitar.	Promovarea transportului în comun

Eficiența economică a transportului în comun trebuie analizat prin intermediul unui studiu de fezabilitate aferentă investiției și ca parte trebuie realizat analiză cost beneficiu.

4.2. Impactul asupra elementelor de mediu

Efectele negative ale transportului asupra mediului se referă la calitatea aerului, la poluarea fonică, la consumul de resurse neregenerabile și la schimbări climatice. În acest sens parcul de autovehicule (respectiv norma de poluare, combustibilul utilizat și capacitatea cilindrică a motoarelor) existent al unui oraș are un rol asupra mediului. Conform tendințelor actuale numărul mijloacelor de transport se află în creștere continuă și în orașul Covasna care pe lângă traficul de tranzit intens reprezintă o presiune asupra mediului înconjurător prin poluarea aerului și creșterea nivelului de zgomot.

Sectorul transportului rutier este o sursă majoră de poluare a aerului. Vehiculele grele reprezintă cea mai importantă sursă de NO_x, PM₁₀/PM_{2.5} și metale grele în timp ce autoturismele sunt surse importante pentru CO, NH₃ și NMVOC. Din perspectiva a ultimilor 10 ani se poate observa ca numărul autovehiculelor a crescut semnificativ, ceea ce indică o creștere și în termeni de centimetri cubi. În ceea ce privește sectorul populației se poate afirma ca în ultimii 10 ani structura parcului de autoturisme s-a modificat iarăși în favoarea autoturismelor de o capacitate cilindrică mai mare.

În vederea analizării efectelor asupra mediului am folosit datele periodice înregistrate de către Agenția pentru Protecția Mediului Covasna. În orașul Covasna nu există un punct de monitorizare a calității aerului, așadar nu avem date relevante la nivelul zonei studiate. La nivelul județului Covasna rezultatele monitorizării calității aerului în anul 2020 indică o calitate a aerului corespunzătoare la toți indicatorii monitorizați, nefiind înregistrate depășiri ale valorilor limită, valorilor țintă reglementate de Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător. Conform Raportului APM Covasna privind calitatea aerului înconjurător pentru anul 2020 concentrațiile de dioxid de sulf, dioxid de azot, monoxid de carbon și benzen nu au depășit valorile limită orale, zilnice sau anuale prevăzute de legislație.

Pe baza Ghidului - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor am realizat evaluarea emisiilor generat de traficul din orașul Covasna.

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic									
Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)	2.102								
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2021									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LDV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	1.184	376	210	235	98	0	0	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2021									
Date de intrare									
Anul evaluării	2021								
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LDV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	8625371	1784460	330325	198925	93440				
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	25	Urbană							
	50	Suburbană							
	75	Rurală							
	100	Autostradă							
Utilizarea categoriilor de drumuri									
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%				
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Calcularea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic									
Tabelul S1: Calcularea cantității de combustibili fosili (Benzină/Motorină) în funcție de categoriile de viteze medii									
Urbană	25 km/h	Vehkm	Autoturism - B	Autoturism - M	LGV-B	LGV-M	OGV1	OGV2	PSV
			5606491	3018880	892230	892230	330325	198925	93440
kg Emisii (2021)		CO ₂	725165,0	420356,4	190592,7	174419,6	206089,3	230917,7	96625,7
		N ₂ O	83,8	22,1	22,0	9,2	10,8	12,2	5,1
		CH ₄	261,1	22,1	68,6	9,2	10,8	12,2	5,1
		CO ₂ Echivalent	756.141	427.458	198.734	177.366	209.571	234.819	98.258
									2.102.348

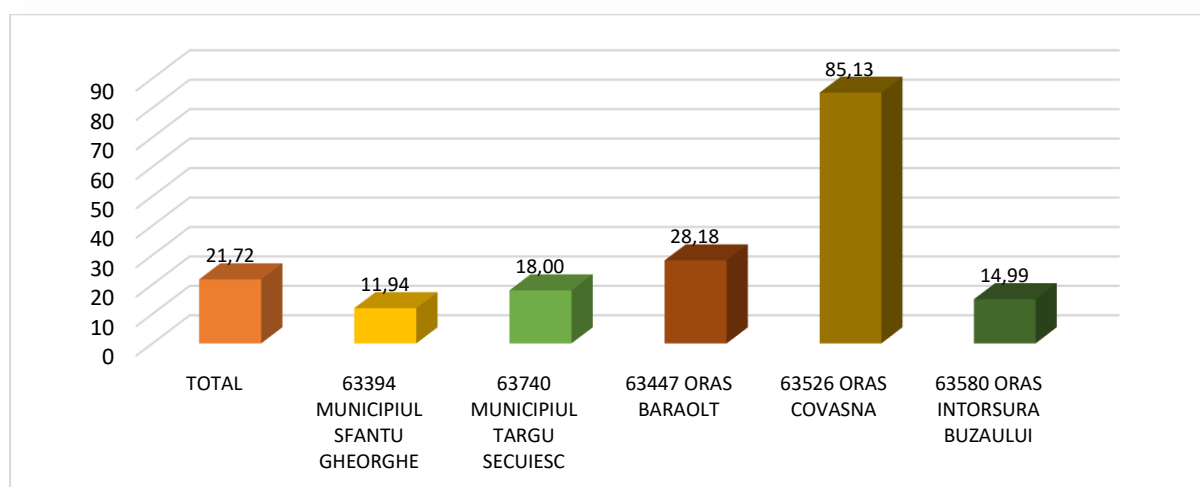
APM Covasna monitorizează nivelul de zgomot exterior în principalele localități urbane ale județului, pe străzi și zone funcționale care pot prezenta riscuri de afectare a populației expuse la niveluri crescute de zgomot exterior. La nivelul județului se poate observa o creștere a depășirilor de zgomot dar și o creștere a maximelor măsurate în ultimii 3-4 ani. STAS 10009/2017 „Acustica în construcții. Acustica urbană. Limite admisibile ale nivelului de zgomot” reglementează limitele admisibile ale nivelului de zgomot în mediul urban, diferențiate pe zone și dotări funcționale, stabilind limitele admisibile pentru:

- nivelul de zgomot exterior (măsurat la bordura trotuarului) pe străzi (pentru 4 categorii tehnice de străzi) și pentru pasaje rutiere subterane;
- nivelul de zgomot la limita zonelor funcționale din mediul urban;
- nivelul de zgomot în interiorul zonelor funcționale din mediul urban.

Pe lângă fenomenul de poluare fonică trebuie să facem referire și la poluarea vizuală, la obiecte, construcții, intervenții umane care sunt nocive aspectului urban și imaginii localității. În orașul Covasna există hale și construcții industriale în stare degradată, alte construcții (ex.: garaje), elemente de infrastructură (ex: stâlpi, cabluri, conducte, etc.) dar și elemente ale sistemului de transport urban (aspect stradal) care reprezintă surse de poluare vizuală. La nivelul Planului Urbanistic General trebuie reglementate amplasarea unor funcții în diferite zone ale orașului, respectiv caracteristicile tehnice ale noilor construcții (inclusiv străzi, drumuri, alei pietonale, piste de biciclete etc.) trebuie reglementate astfel încât să întărească armonia cu peisajul natural/artificial al orașului și să contribuie la dezvoltarea calității a mediului urban.

În ceea ce privește suprafața zonelor verzi calculată pe cap de locuitor, orașul Covasna ocupă un loc fruntaș și la nivelul județului.

Grafic nr. 74: Suprafața zonelor verzi în orașele județului Covasna (m2/pers.), 2020



Sursa: INSSE Tempo online

Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcții de acțiune
Cantitatea de gaze cu efect de seră CO2 (estimat tone per an)	2102	Contribuie la încălzirea globală, la diferite boli pneumologice și respiratorii	Încurajarea mobilității nemotorizate
Suprafața spațiilor verzi m2/locuitor	85,13	Efect asupra microclimatului urban	Asigurarea unui flux turistic durabil
Rata de depășire poluare fonică	-	Afectează calitatea mediului urban și calitatea vieții a localnicilor	Încurajarea mobilității nemotorizate

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea indică posibilitatea localnicilor de a ajunge la bunuri servicii și activități ale localnicilor, adică atingerea scopului activităților de transport. Rezultatele discuțiilor în grup și ale chestionarelor nu au identificat probleme majore în ceea ce privește accesibilitatea instituțiilor publice prin drumuri publice. Am menționat deja în analiza efectuată că lipsa locurilor de parcare în zona centrală reprezintă o problemă în anumite intervale orare. Ca urmare a dezvoltării structurii spațiale și teritoriale a orașului Covasna cele mai importante funcții sociale, culturale și economice se concentrează în centrul orașului.

Grafic nr. 75: Harta instituțiilor și serviciilor publice în zona de centru al orașului



Sursa: openstreetmap.org

Principalele servicii asigurate în centrul oraşului:

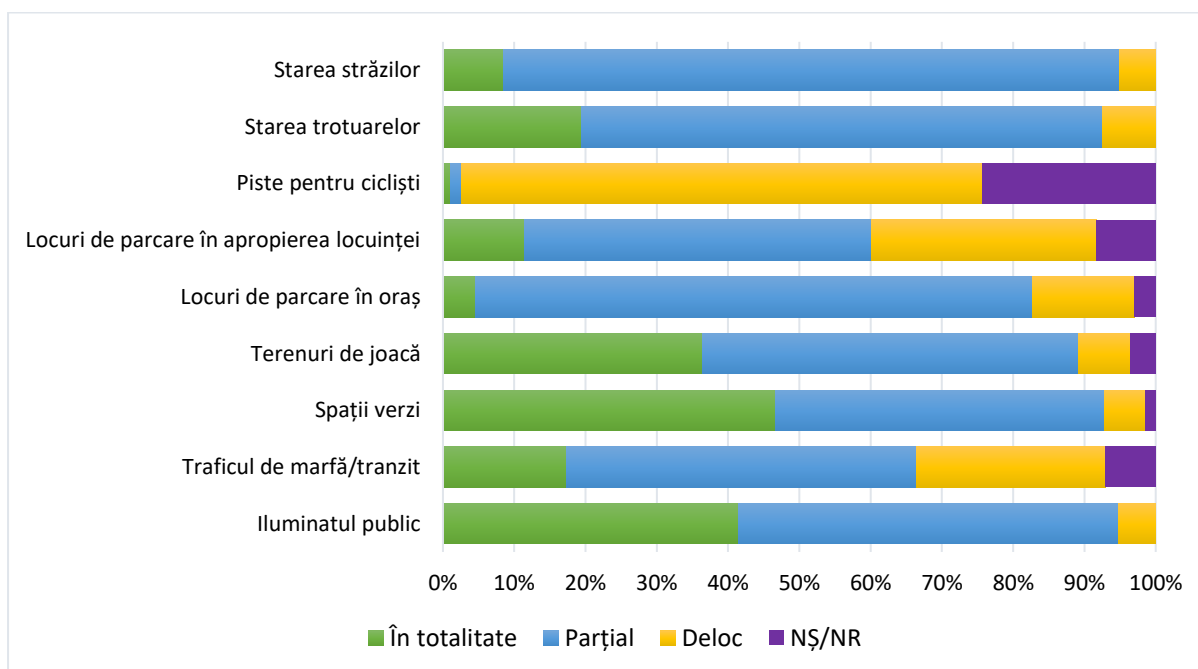
- Casă de cultură,
 - Biserică,
 - Unități comerciale și de producție
 - Unități ospitaliere
 - Școli
 - Bibliotecă
 - Pompieri
 - Primărie,
 - Poliție,
 - Unități comerciale și bancare
 - Restaurante,
 - Școli și grădinițe,
 - Sala teatru, cinema
 - Farmacii
 - Cabinet medical uman
 - Dentiști
 - Cabinet medical veterinar
 - Spitalul orășenesc

Probleme întâlnite din cauza lipsei locurilor de parcare în preajma instituțiilor publice:

- Centrul orașului: Primaria, Casa de Orășeneasca de Cultura
- Liceul Kőrösi Csoma Sándor
- Școala Gimnaziala Avram Iancu
- Piața agroalimentara (sâmbătă)

În urma investițiilor în construirea și reabilitarea trotuarelor accesibilitatea pietonală s-a îmbunătățit considerabil.

Grafic nr. 76: Aprecierea infrastructurii de transport și a amenajării spațiilor publice în orașul Covasna



Accesibilitatea pe bicicletă prezintă lipsuri, neexistând o rețea funcțională și conectată la puncte de interes și totodată lipsește și infrastructura conexă (locuri de parcare pentru biciclete, servicii oferite pentru cicliști). Serviciile și facilitățile de timp liber existente pe teritoriul orașului (Valea Zânelor) sunt greu accesibile prin biciclete (deplasarea pe porțiunea de drum național/județean cu bicicleta e periculos datorită traficului intens, etc.). Există destinații specifice unde nu sunt amenajate locuri de parcare și unele care sunt greu accesibile cu scaune cu roțile sau chiar și cu cărucioare de copii.

Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcții de acțiune
Aprecierea amenajării trotuarelor	19%	Încurajează utilizarea formelor de mobilitate motorizată	Modernizarea rețelei stradale
Lungimea pistelor pentru cicliști (km)	0	Scăderea folosiri biciclete	Încurajarea mobilității nemotorizate
Numărul locurilor de parcare în fața școlilor	35	Probleme de accesibilitatea instituții publice, pericol de accidente	
Facilitarea accesului persoanelor cu dizabilități la instituții publice	instituții care nu pot fi accesate	Excluderea socială a persoanelor cu dizabilități	Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic
Locuri de parcare amenajate pentru persoane cu handicap în zona de centru	0	Excluderea socială a persoanelor cu dizabilități	Managementul sistemului de parcare
Sistem de transport public local accesibil pentru toți	0	Probleme și costuri ridicate de accesibilitate la nivel local	Promovarea transportului în comun

4.4. Siguranță

După cum am făcut referire mai sus porțiunea de drum cu risc ridicat de producere a accidentelor este strada Republicii suprapus peste traseul drumului național DN 13A care traversează orașul. Pe străzile mai aglomerate ale (strada Bethlen Gábor, strada Gábor Áron, strada Uzinei, strada Turnătorilor și strada Berényi Margit) orașului se produc un număr redus de accidente, nefiind înregistrate în ultimii 4 ani victime mortale. Trebuie găsite soluții pentru rezolvarea problemelor listate mai sus (lipsă indicatoare, marcaje și semnalizări în intersecții, pe porțiuni de drum; lipsa marcaje pentru pietoni; comportament neadecvat al pietonilor, traversări neregulamentare; autovehicule parcate neregulamentar care prezintă pericol de accidente; lipsă amenajări, și dispozitive pentru calmarea traficului în zona centrală și în apropierea punctelor de interes și instituții; lipsă dispozitive pentru calmarea traficului la intrarea în oraș dinspre M-Ciuc; nu există benzi de decelerare și benzi de accelerare pe drumul național; vizibilitate redusă în unele intersecții și în preajma unor treceri de pietoni; conflicte și pericol de accidente între conducătorii auto și bicicliști datorită problemelor cauzate de dimensiunea drumurilor/străzilor înguste; neatenție, neasigurare, neadaptarea vitezei și nepăstrare distanțe;)

Din punct de vedere al siguranței traficului sistemul de transport rutier poate fi caracterizat prin următoarele indicatoare:

Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcții de acțiune
Numărul mediu al accidentelor produse pe an	28	Victime materiale și omenești	Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic
Viteza medie de parcurs (km/h)	30	Pericol de accidente	Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic
Aprecierea siguranței traficului	5%	Sentimente de confort scăzut	Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic

4.5. Calitatea vieții

Calitatea vieții este un fenomen complex care este influențat și de activitatea de transport, deoarece acesta are un impact asupra mediului, produce un efect economic și se leagă strâns și de accesibilitate. În această ordine de idei trebuie luați în calcul factorii obiectivi (starea tehnică a infrastructurii, rezultatele măsurărilor privind poluarea, număr accidente, etc.) dar și cei subiectivi (aprecierea localnicilor a mediului urban și a factorilor care influențează mobilitatea dar și sentimentul de confort, gradul de satisfacție).

Despre problema poluării sistemului de transport am făcut referire anterior. Este evident faptul ca transportul individual cu autoturismul produce impactul cel mai mare asupra mediului, din acest motiv trebuie încurajat (prin crearea condițiilor de bază dar și prin informări, programe de conștientizare) utilizarea modurilor de transport curat, prietenoase cu mediul. Ambientul urban (aspecte stradale) cu accentul pus pe zona centru și în incinta bisericilor (pieței, și în incinta altor locuri de întâlnire a oamenilor) necesită îmbunătățire prin crearea noilor spații comunitare funcționale, prin amenajarea unor spații pietonale combinate cu spații verzi, dotate cu mobilier stradal funcțional (bănci, mese, etc.).

TU EȘTI TRAFICUL!

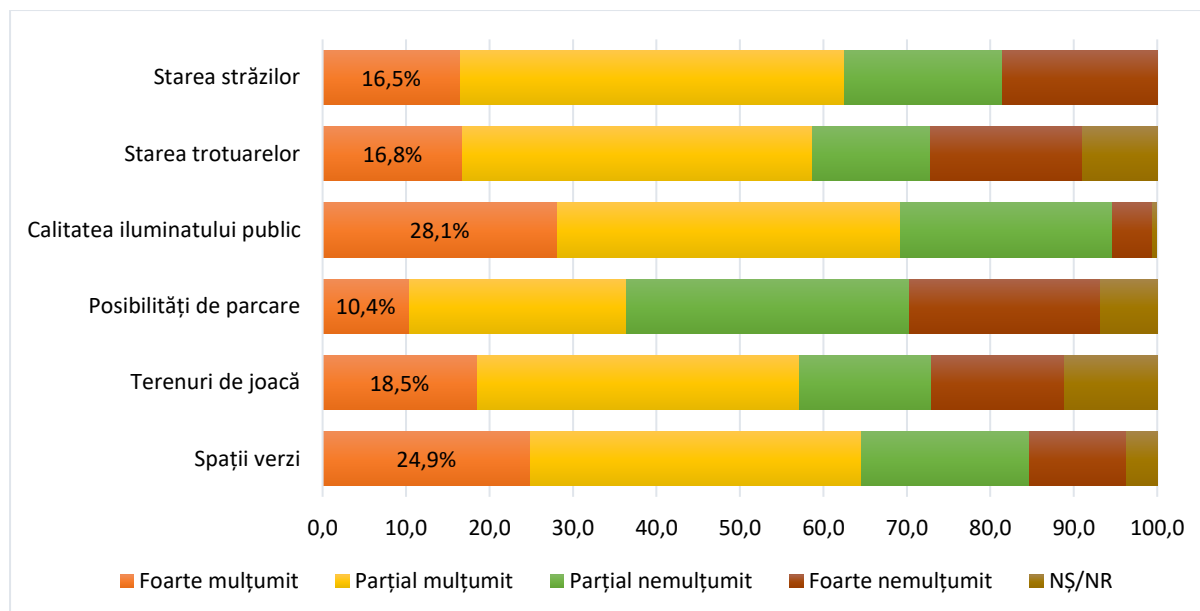


sursa: OPTAR

DG CONSULTING

Lipsa locurilor de parcare cauzează probleme în toate cartierele oraşului, ceea ce reiese din analizele efectuate pe baza chestionarelor. Gradul de satisfacţie legat de spaţiile publice este redus, ceea ce contribuie la deprecierea stării de confort şi calităţii vieţii.

Grafic nr. 77 Gradul de satisfacţie legat de spaţiile publice din Covasna



Indicator	Valori actuale	Efect negativ	Direcţii de acţiune
Aprecierea stării trotuarelor de către localnici	16,8%	Deplasări pietonale	Încurajarea mobilităţii nemotorizate
Rata deplasărilor interurbane cu bicicleta în timp de vară	22,6%		Încurajarea mobilităţii nemotorizate
Aprecieare posibilităţi de parcare	10,4%	încurajează utilizarea autoturismelor pentru deplasări locale	Managementul sistemului de parcare
Număr locuri de parcare pe 1000 de locuitori în centru	8,55	număr locuri de parcare care încurajează utilizarea autoturismelor	Managementul sistemului de parcare
Lungimea traseelor pentru ciclişti (km)	0	Nu încurajează utilizarea bicicletelor	Încurajarea mobilităţii nemotorizate
Viteza medie de parcurs în zone de locuinţe (km/h)	30	Pericol de accidente în zone de locuinţe	Creşterea siguranţei şi eficienţa energetică în trafic

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

În momentul actual există o serie de probleme în oraș care ar putea fi tratate în vederea îmbunătățirii condițiilor de transport pe termen scurt. Pe termen scurt se pot realiza acele lucrări, amenajări, lucrări, reabilitări și corecții care au fost semnalate de locuitori, și care au fost listate și în cazul prezentului plan mulțumită cărora se îmbunătățește siguranța și gradul de confort a persoanelor care participă la trafic.

În viziunea pe termen mediu putem include scăderea efectelor negative ale traficului (poluare, accidente, etc.), crearea infrastructurii și îmbunătățirea condițiilor circulației pietonale și cicliste pe lângă reglementarea circulației cu autovehicule. Pe termen mediu susținem menținerea echilibrului între diferite forme de deplasare, încurajarea diferitelor forme de mobilitate nemotorizate.

Așa cum stabilește și strategia de dezvoltare a orașului, linia directoare a dezvoltării centrului orașului ar trebui să constituie diminuarea graduală a circulației vehiculelor motorizate în zona centrală. Viziunea de dezvoltare a zonei centrale pe termen mediu ar cuprinde amenajarea acestuia astfel încât să se extindă suprafețele dedicate întâlnirilor și activităților comunitare și să se reducă spațiile ocupate de mașini, și totodată problema parcarilor să fie rezolvată.

Concepția sistemului de transport al orașului pune accent pe circulația pietonală și circulația ciclștilor. Această concepție diferă de practica curentă, aduce schimbări de paradigmă, se încadrează în politicile de dezvoltare urbană ale Uniunii Europene și contribuie la reducerea emisiilor de CO₂. 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. Lipsa suprafețelor și calitatea spațiilor pietonale este una din strategiile ce atinge mobilitatea durabilă. Următoarele principii de proiectare reprezintă un set de idealuri, care ar trebui să fie încorporat în fiecare îmbunătățire pietonală:

- 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 trecerile ar trebui să asigure mobilitatea tuturor utilizatorilor prin satisfacerea nevoilor tuturor persoanelor indiferent de vârstă sau abilitate.

DG CONSULTING

- 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 ale mediului construit, 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 construit.

În formarea viziunii de dezvoltare am ținut cont de rezultatele obținute în urma prelucrării datelor primare și secundare, de experiențele adunate în timpul muncii de teren dar și de concluziile întâlnirilor organizate cu echipe de experți și localnici. PMUD Covasna în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială propune modelarea mobilității și urmărește următoarele obiective:

- Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rețelei de a transport (drumuri, trotuare, piste pentru cicliști, stații de autobuz, autogară, etc.)
- Promovarea transportului în comun ca urmare a modernizării acestui sistem (autobuze moderne, cu accesibilitate pentru toți, mersul autobuzelor adaptat la nevoi și care poate fi urmărit în timp real în stații, etc.)

DG CONSULTING

- Creșterea gradului de folosire a formelor de trafic nemotorizate (trafic pietonal, ciclism, etc.), reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport,
- Dezvoltarea legăturilor de transport spre localitățile din împrejurimi (transport în comun, ciclism, piste, alternative de transport, etc.)
- asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

În concordanță cu obiectivele de mai sus viziunea dezvoltării mobilității în orașul Covasna cu perspectiva până anul 2027 (după 2027 se propune revizuirea acesteia) pentru cele trei niveluri se poate defini după cum urmează:

5.1. Viziunea pentru cele 3 nivele teritoriale

Viziunea de dezvoltare la nivel periurban/microregional:

Un sistem de transport integrat, care răspunde nevoilor de transport ale orașului și ale localităților din împrejurimi, printr-un mod complex și dinamic, în vederea asigurării conexiunilor cu spațiul rural înconjurător pentru a întări rolul de centru urban al orașului și pentru a crea un sistem urban funcțional în zonă.

Viziunea de dezvoltare la nivelul orașului:

Un sistem de transport care nu afectează în mare măsură mediul înconjurător, care nu pune obstacole în calea dezvoltării orașului, care corespunde nevoilor locale de mobilitate, este eficient, sigur și accesibil pentru toată lumea și promovează formele de mobilitate durabile prin asigurarea unei infrastructuri adecvate și prin asigurarea unor servicii de calitate în scopul creșterii calității vieții.

Viziunea de dezvoltare la nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate:

Zona 1: Zona traficului de tranzit/marfa pe DN 13E-DJ121

Această axă de transport va constitui principala arteră de transport a orașului, cu un trafic redus, cu siguranță în trafic și un management transparent în cazul intersecțiilor în vederea reducerii pericolului de accidente. Extinderea posibilităților în privința traficului pietonal, ciclism și transportului în comun în zonă prin asigurarea accesării legăturilor sigure (stații de autobuz și autogară, stația feroviară, trotuare și treceri pentru pietoni).

Zona 2: Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii

Diminuarea traficului în intersecție, prin găsirea unor soluții alternative, managementul traficului, amenajarea sensului giratoriu și dezvoltarea posibilităților de transport nemotorizate (treceri pentru pietoni și cicliști, infrastructură de transport), în urma căreia va fi asigurată un trafic fluent și mult mai sigur în zonă.

Zona 3: Zona de centru

Această parte a orașului este o zonă destinată în primul rând oamenilor și nu autovehiculelor, caracterul de centru al zonei este accentuat de suprafețe de calitate amenajate pentru pietoni și cicliști și unde sunt puncte de întâlnire pentru localnici care funcționează ca spații comunitare. Instituțiile și alte puncte de interes sunt accesibile pentru toată lumea, iar problema parcarilor este rezolvată prin noi parcuri amenajate și printr-un sistem de management al parcarilor eficient.

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

În identificarea proiectelor și stabilirea priorităților ne-am bazat pe următorii factori:

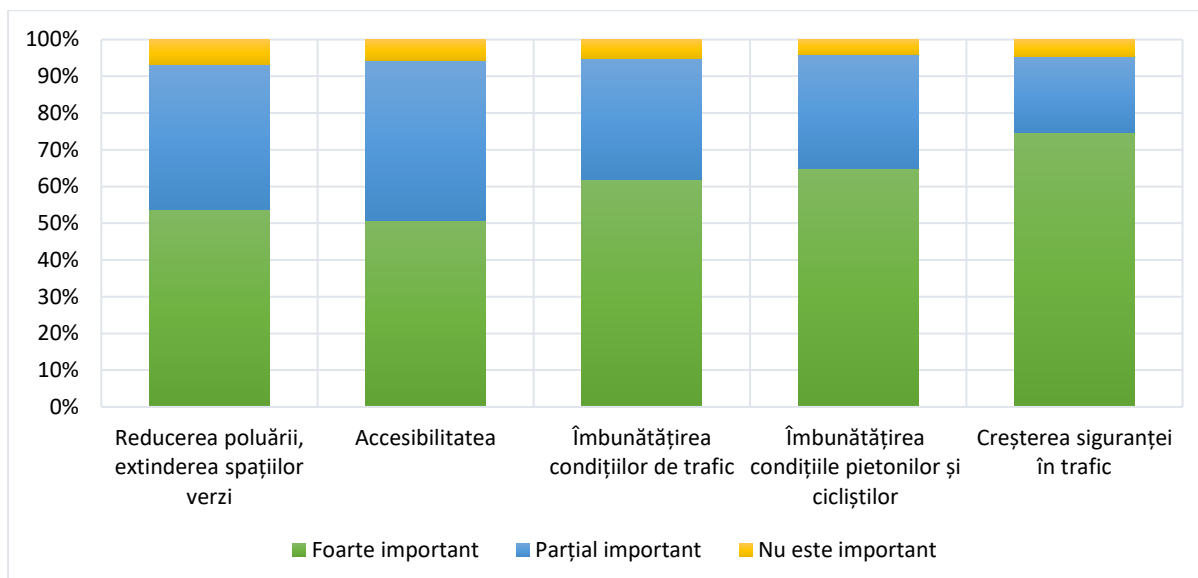
F1 - Beneficiu adus de proiect: efectul pozitiv al proiectului, efectul asupra criteriilor și indicatorilor pre-definiți. Criteriile utilizate sunt:

- C1- Eficiență - economică
- C2 - Impactul asupra mediului
- C3 - Accesibilitate
- C4 - Siguranță
- C5 - Calitatea vieții

În stabilirea ponderii (importanței) fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin PMUD se dorește orientarea către o mobilitate și un sistem de transport durabil care înglobează cele 5 criterii ale impactului al mobilității, și s-a luat în vedere și rezultatele interviurilor și chestionarelor. În urma consultării cu locuitorii orașului se remarcă în special aspecte care influențează siguranța și eficiența.



Grafic nr. 78: Aspecte care influențează siguranța și eficiența



sursa: date proprii obținute în urma interviuării localnicilor (n=202)

Criteriu	Factori de decizie	Ponderea	Indicatori
C1- Eficiență - economică	Eficiență economică, efectul pozitiv asupra indicatorilor, încadrare în strategii, surse de finanțare (locale, naționale), eficiența surselor de finanțare, utilitatea din punct de vedere turistic.	0,15	- durata de deplasare - valoarea investiției
C2 - Impactul asupra mediului	Impact asupra mediului urban, efectul pozitiv asupra indicatorilor.	0,15	- emisii de gaze poluante - poluare fonică și vizuală
C3 - Accesibilitate	Accesibilitate, efectul pozitiv asupra indicatorilor. Gradul de satisfacție în rândul locuitorilor.	0,20	- durata de deplasare - accesibilitatea autobuzelor de TP de către PMR
C4 - Siguranță	Reducerea accidentelor, efectul pozitiv asupra indicatorilor.	0,25	- număr accidente
C5 - Calitatea vieții	Calitatea vieții, efectul pozitiv asupra indicatorilor. Gradul de satisfacție în rândul locuitorilor.	0,25	- proporția călătorilor prin TP/Bike-sharing din total deplasări

Așadar comunitatea locală pune pe primul loc proiectele care vizează modernizarea infrastructurii de transport, modernizarea străzilor, urmată de proiecte care vizează gestionarea problemelor cu privire la parcare.

F2 - Importanța proiectului în eliminarea disfuncțiilor constatate: 6 – importanță mare, 1 importanță nesemnificativă.

Valori acordate F2: pe baza informațiilor obținute în urma chestionării populației și a consultării grupurilor țintă. Valori de la 1-6 pentru importanța măsurilor/tipurilor de proiecte. Cele mai importante măsuri în ceea ce privește dezvoltarea sistemului de transport în orașul Covasna conform datelor obținute în urma intervievării localnicilor sunt:

Tipuri de proiecte	Valoare Min 1 = cel mai important	Valoare Max 6 = cel mai puțin important	Mean	Std. Deviation	Clasament
Reabilitarea străzilor, asfaltare	1	6	2,3	1,588	1
Suplimentarea locurilor de parcare	1	6	2,27	1,509	2
Modernizarea trotuarelor și dezvoltarea accesibilității	1	6	2,52	1,294	3
Construirea pistelor pentru cicliști	1	6	3,13	1,902	4
Reducerea traficului în centru și pe principalele artere de circulație	1	6	3,32	1,900	5
Dezvoltarea transportului în comun (curse de autobuz locale)	1	6	3,54	1,808	6

După ce aspectele de mai sus au fost luate în considerare am creat un sistem de punctaj, respectiv un clasament pe baza următoarelor factori de selecție:

$$LPCS = Vfs1 + Vfs2$$

unde:

LPCS = Locul proiectului în clasamentul de selecție

Vfs1 = Pondere criteriu * valoare criteriu = Valoare beneficiu adus de proiect

Vfs2 = Valoare importanța proiectului

Pe baza formulei determinate și a valorilor acordate valoarea maximă pe care un proiect poate să-l aibă este 10 iar valoarea minimă 1. Proiecte care nu ating un anumit nivel de importanță, sub valoarea 5 nu au fost luate în considerare.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Pe baza disfuncțiilor și nevoilor identificate și în concordanță cu setul de obiective și viziuni formulate am identificat un set de proiecte care se înscriu în direcțiile de acțiune stabilite în toate domeniile mobilității.

DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale

DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate: Asigurarea unor condiții atrăgătoare pentru mersul cu bicicletă și mersul pe jos

DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.

DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic

DA5: Promovarea transportului în comun

DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit: dezvoltarea unor soluții alternative, amenajarea acestora

DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului

DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil

Există măsuri și proiecte care se înscriu în cadrul mai multor obiective și direcții, acestea asigură complementaritate și sinergie între direcțiile de acțiune. În total au fost identificate un număr de peste 70 de proiecte și pe baza metodologiei prezentate mai sus a fost realizat un clasament al proiectelor.



6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.1 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Intersecție Str. Gării (DC13)-Strada Stefan cel Mare (DJ121)-Str. Târgului)	- nr. accidente produse - aprecierea siguranței traficului	9,93
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.2 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Biserica Reformata)	- nr. accidente produse - aprecierea siguranței traficului	9,68
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.3 Amenajare sens giratoriu pe intersecție DJ121-DC14	- nr. accidente produse - aprecierea siguranței traficului	9,80
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.4 Amenajare sens giratoriu pe intersecție Str. Libertății-Str. Brazilor	- nr. accidente produse - aprecierea siguranței traficului	9,68
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.5 Construirea legăturilor de transport al centrului wellness planificat (drum de acces, parcare, trotuare, stație de alimentare electrică, accesibilitatea)	- lungime străzi modernizate - lungime trotuare - nr. parcări	8,93
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.6 Construirea legăturilor de transport al centrului sportiv planificat între localitățile Covasna și Chiuruș (amenajarea unei intersecții, amenajarea pistei pentru cicliști)	- lungime străzi modernizate - lungime trotuare - nr. parcări - Lungime pistă bicicliști	8,75

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.7 Modernizarea str Țiglariei, Kós Károly, Filaturi, Florilor, Salcamului, Targului, Apelor, Toamnei, G. Olosz Ella, și Baia de Piatra	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,40
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,70
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,75
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	8,50
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.11 Modernizarea str. Gábor Áron	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.12 Modernizarea str. Petőfi Sándor	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.13 Modernizarea str. Aurel Vlaicu	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.14 Modernizarea str. Podului, Plevnei, Butykák, Ady Endre, Bartók Béla, Luceafărul, și Mihai Eminescu	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.15 Modernizarea str. Tímár	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.16 Modernizare străzi orășenești nepavate	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.17 Asigurarea legăturii între diferitele zone ale orașului: Modernizarea/reabilitarea de poduri și podețe pe Răul Covasna (Str. Székely, Str. Ady Endre, Str. József Attila)	- nr poduri/podețe modernizate/consolidate	8,40
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.18 Modernizarea DC14 spre Comandău (reclasificare acestuia în DJ)	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,60
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.19 Modernizarea DC13 spre Surcea	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	7,85
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.20 Reabilitare drumuri agricole	- lungimea/ponderea drumurilor agricole modernizate	5,85
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.21 Mentenanță/modernizare trasee turistice	- lungimea/ponderea traseelor modernizate	6,48

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil			
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.22 Construirea podurilor și podețelor pe Râul Covasna în zona sud (Str. Prundul de Jos, Str. Komsa etc.)	- nr poduri/podețe modernizate/consolidate	6,45
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.23 Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor în satul Chiuruș	- nr poduri/podețe modernizate/consolidate	6,53
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.24 Modernizare străzi în satul Chiuruș: str. Kőrösi Csoma Sándor, a Debreczi Sándor si str. Livezilor	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	9,20
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.25 Construire trotuar pe marginea DN 13 E (Str. Gheorghe Doja)	- lungimea trotuarelor în oraș - grad de apreciere a trotuarelor de către localnici	7,60
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.26 Construire trotuar pe marginea DC13 (strada Gării înspre stația de autobuz)	- lungimea trotuarelor în oraș - grad de apreciere a trotuarelor de către localnici	7,60
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.27 Construire trotuare în sat Chiuruș (dealungul DN13E)	- lungimea trotuarelor în oraș - grad de apreciere a trotuarelor de către localnici	7,85

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.28 Modernizare și extindere rețea de trotuare care să acopere tot teritoriul orașului	- lungimea trotuarelor în oraș - grad de apreciere a trotuarelor de către localnici - ponderea	7,60
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.29 Construire dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor.	- aprecierea siguranței	7,65
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)	- aprecierea siguranței	7,45
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.31 Dezvoltarea locurilor de parcare la punctele de interes (servicii turistice)	- Nr locuri de parcare	8,75
DA3: Managementul sistemului de parcare DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.32 Amenajare parcări tampon în zonele turistice (autobuze)	- Număr autovehicule/ autobuze parcate/an	8,50
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.33 Amenajare noi locuri de parcare în zona centru	- număr locuri de parcare	8,63

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.34 Amenajare noi locuri de parcare (în apropierea unităților școlare, instituții, zone de blocuri/locuințe etc.)	- număr locuri de parcare	8,80
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală (Supercoop, podul Puskás, primărie)	- număr locuri de parcare	8,63
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic DA5: Promovarea transportului în comun	1.36 Achiziționarea de autobuze ecologice (capacitate mică)	- Nr. autobuze - Cantitate de emisii poluante - Număr mediu de călători	5,25
DA5: Promovarea transportului în comun	1.37 Reabilitare/dotare stații de oprire autobuze	- Număr mediu de călători - Număr stații reabilite/dotate	5,25
DA5: Promovarea transportului în comun	1.38 Amenajare/construire Garaj și terminal pentru TP	- Cantitate de emisii poluante - Număr mediu de călători	5,00
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate: Asigurarea unor condiții atrăgătoare pentru mersul cu bicicletă și mersul pe jos	1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru (Str. Ignácz Rózsa, Str. 1 Decembrie 1918 – lângă Râul Covasna, Str. Scolii lângă Liceul, etc.)	- Aprecierea aspectului urban de către localnici	6,00
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului	- Aprecierea aspectului urban de către localnici	6,50

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.41 Modernizarea/amenajarea/construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului	- lungime străzi modernizate - pondere străzi modernizate	8,25
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.42 Înlăturarea obstacolelor de pe spații pietonale (conduce, stâlpi, alte construcții) și construire rampe	- Aprecierea aspectului urban de către localnici - ponderea deplasărilor nemotorizate din total deplasări	7,25
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.43 Dezvoltarea accesibilității instituțiilor și punctelor de interes (loc parcare, rampă)	- nr instituții dotate cu rampă	7,55
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare	1.44 Desemnarea locurilor de parcare special destinate pentru persoane cu dizabilități	- nr. locuri de parcare destinate persoanelor cu dizabilități	8,75
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121	- nr. accidente pietonale - nr. treceri de pietoni - aprecierea siguranței	7,93
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.46 Construirea pistei/benzilor pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea)	- Lungime pistă bicicliști - Cantitate de emisii poluante	7,00
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)	- Lungime trasee bicicliști - Cantitate de emisii poluante	6,88

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil			
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing	- Cantitate de emisii poluante - ponderea deplasărilor nemotorizate din total deplasări	6,30
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.49 Amenajarea unor locuri/facilități de parcare pentru biciclete (zona centru, Valea Zânelor/Spital, Pârtie Ski, zone școli, gară, stații de transport public regional, magazine, instituții, parcuri, terenuri de sport, sala de sport etc.)	- Nr locuri de parcare pentru biciclete	6,43
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal	- Aprecierea aspectului urban de către localnici	5,70
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.51 Eliminarea denivelărilor capacelor de canalizare	- Aprecierea siguranței	8,68
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.52 Dispozitive/soluții de calmare a traficului în centru și în apropierea zonelor de interes	- Aprecierea siguranței - Număr soluții de calmare amenajate	5,80
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.53 Extinderea sistemului de monitorizare a traficului	- Număr camere video amplasate	5,08

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.54 Reabilitarea clădirii gării CFR, amenajarea împrejurimi (nod intermodal)	- Aprecierea siguranței - Aprecierea aspectului urban de către localnici	6,50
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.55 Modernizarea stației de autobuz intercomunitare	- Aprecierea siguranței - Aprecierea aspectului urban de către localnici	5,10
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.56 Modernizarea și extinderea iluminatului public	- Aprecierea siguranței	6,15
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport	1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice	- Cantitate de emisii poluante	6,15

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	2.1 Reglementarea parcării în zona centru și în zona locuințelor colective	- Nr autovehicule parcate neregulamentar	9,25
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză	- Viteză medie de deplasare	5,35
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	2.3 Campanii de conștientizare cu privire la forme de mobilitate nemotorizate	- Ponderea deplasărilor nemotorizate din total deplasări	6,75
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.4 Campanii de educație rutieră în școli	- Nr campanii, numărul elevilor implicați	6,75
DA5: Promovarea transportului în comun	2.5 Campanii de conștientizare a utilizării transportului public	- Număr mediu de călători	5,00
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.6 Reglementări privind limite de viteză în centru și în zone vulnerabile (zone de locuințe, școli, etc.)	- Viteză de deplasare	7,85
DA5: Promovarea transportului în comun	2.7 Sisteme de informare călători amplasate în stații de autobuze pentru curse de distanță	- Nr sisteme de informare	5,85
DA5: Promovarea transportului în comun	2.8 Sistem de informare călători pentru TPL	- Nr sistem de informare	5,85

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

Direcții de acțiune	Proiect	Indicatori	Punctaj de selecție
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.1 Înființare structură la nivelul APL pentru managementul traficului și monitorizarea PMUD	- Structură existentă	7,70
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.2 Contractare servicii de TP	- Număr contract	5,00
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional	- Structură existentă	8,00

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. La scară peri urbană

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport	1.6 Construirea legăturilor de transport al centrului sportiv planificat între localitățile Covasna și Chiuruș (amenajarea unei intersecții, amenajarea pistei pentru cicliști)
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport	1.18 Modernizarea DC14 spre Comandău (reclasificare acestuia în DJ)
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport	1.19 Modernizarea DC13 spre Surcea
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.21 Mentenanță/modernizare trasee turistice
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.46 Construirea pistei/benzilor pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea)
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional: Sincronizarea proiectelor cu privire la reabilitarea infrastructurii rutiere (drumuri publice, drumuri agricole, drumuri forestiere, trasee turistice)
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional: Sincronizarea curselor de autobuze la nivel microregional (ținând cont de liniile și orarul STP organizat la nivel microregional/mersul trenurilor din cele două municipii)

6.4.2 La scara localităților de referință

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.5 Construirea legăturilor de transport al centrului wellness planificat (drum de acces, parcare, trotuare, stație de alimentare electrică, accesibilitatea)
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.6 Construirea legăturilor de transport al centrului sportiv planificat între localitățile Covasna și Chiuruș (amenajarea unei intersecții, amenajarea pistei pentru cicliști)
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.7 Modernizarea str Țiglariei, Kós Károly, Filaturi, Florilor, Salcamului, Targului, Apelor, Toamnei, G. Olosz Ella, și Baia de Piatra
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.11 Modernizarea str. Gábor Áron
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.12 Modernizarea str. Petőfi Sándor
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.13 Modernizarea str. Aurel Vlaicu
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.14 Modernizarea str. Podului, Plevnei, Butykák, Ady Endre, Bartók Béla, Luceafărul, și Mihai Eminescu
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.15 Modernizarea str. Tímár
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.16 Modernizare străzi orășenești nepavate
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.17 Asigurarea legăturii între diferitele zone ale orașului: Modernizarea/reabilitarea de poduri și podețe pe Răul Covasna (Str. Székely, Str. Ady Endre, Str. József Attila)

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.20 Reabilitare drumuri agricole
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.22 Construirea podurilor și podețelor pe Râul Covasna în zona sud (Str. Prundul de Jos, Str. Komsa etc.)
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.23 Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor în satul Chiuruș
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.24 Modernizare străzi în satul Chiuruș: str. Kőrösi Csoma Sándor, a Debreczi Sándor si str. Livezilor Modernizare străzi în satul Chiuruș
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.25 Construire trotuar pe marginea DN 13 E (Str. Gheorghe Doja)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.26 Construire trotuar pe marginea DC13 (strada Gării înspre stația de autobuz)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.27 Construire trotuare în sat Chiuruș (dealungul DN13E)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.28 Modernizare și extindere rețea de trotuare care să acopere tot teritoriul orașului
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.29 Construire dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor.

Direcții de acțiune	Proiect
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.31 Dezvoltarea locurilor de parcare la punctele de interes (servicii turistice)
DA3: Managementul sistemului de parcare DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.32 Amenajare parcuri tampon în zonele turistice (autobuze)
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic DA5: Promovarea transportului în comun	1.36 Achiziționarea de autobuze ecologice (capacitate mică)
DA5: Promovarea transportului în comun	1.37 Reabilitare/dotare stații de oprire autobuze
DA5: Promovarea transportului în comun	1.38 Amenajare/construire Garaj și terminal pentru TP
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.41 Modernizarea/amenajarea/construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.42 Înlăturarea obstacolelor de pe spații pietonale (conduce, stâlpi, alte construcții) și construire rampe
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.43 Dezvoltarea accesibilității instituțiilor și punctelor de interes (loc parcare, rampă)
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare	1.44 Desemnarea locurilor de parcare special destinate pentru persoane cu dizabilități
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.49 Amenajarea unor locuri/facilități de parcare pentru biciclete (zona centru, Valea Zânelor/Spital, Pârtie Ski, zone școli, gară, stații de transport public regional, magazine, instituții, parcuri, terenuri de sport, sala de sport etc.)

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.51 Eliminarea denivelărilor capacelor de canalizare
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.53 Extinderea sistemului de monitorizare a traficului
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.54 Reabilitarea clădirii gării CFR, amenajarea împrejurimi (nod intermodal)
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.55 Modernizarea stației de autobuz intercomunitare
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.56 Modernizarea și extinderea iluminatului public
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport	1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	2.3 Campanii de conștientizare cu privire la forme de mobilitate nemotorizate
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.4 Campanii de educație rutieră în școli
DA5: Promovarea transportului în comun	2.5 Campanii de conștientizare a utilizării transportului public
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.6 Reglementări privind limite de viteză în centru și în zone vulnerabile (zone de locuințe, școli, etc.)
DA5: Promovarea transportului în comun	2.7 Sisteme de informare călători amplasate în stații de autobuze pentru curse de distanță
DA5: Promovarea transportului în comun	2.8 Sistem de informare călători pentru TPL
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.1 Înființare structură la nivelul APL pentru managementul traficului și monitorizarea PMUD
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.2 Contractare servicii de TP

6.4.3 La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zona traficului de tranzit/marfa pe DN 13E-DJ121

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.1 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Intersecție Str. Gării (DC13)-Strada Stefan cel Mare (DJ121)-Str. Târgului)
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză

Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.3 Amenajare sens giratoriu pe intersecție DJ121-DC14
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză

Zona de centru

Direcții de acțiune	Proiect
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.4 Amenajare sens giratoriu pe intersecție Str. Libertății-Str. Brazilor
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.2 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Biserica Reformata)
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.29 Construire dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor.
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.33 Amenajare noi locuri de parcare în zona centru
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală (Supercoop, podul Puskás, primărie)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate: Asigurarea unor condiții atrăgătoare pentru mersul cu bicicletă și mersul pe jos	1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru (Str. Ignác Rózsa, Str. 1 Decembrie 1918 – lângă Râul Covasna, Str. Scolii lângă Liceul, etc.)
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.41 Modernizarea/amenajarea/construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.52 Dispozitive/soluții de calmare a traficului în centru și în apropierea zonelor de interes
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	2.1 Reglementarea parcurii în zona centru și în zona locuințelor colective

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

7.1. Eficiență economică

Indicator	Valori actuale	Impact asumat
-----------	----------------	---------------

Numărul total al deplasărilor în centru cu autoturism pe zi	2527	1200
Durata medie de călătorie/transport	48,2% mai mult de 30 min	30% mai mult de 30 min
Apresiasi amenajării străzilor din locuitori	8,5%	25%
Procentul persoanelor care utilizează zilnic transportul în comun	3%	10%

7.2. Impactul asupra mediului

Indicator	Valori actuale	Impact asumat
Cantitatea de gaze cu efect de seră CO2 (estimat tone per an)	2102	2000
Suprafața spațiilor verzi m2/locuitor	85,13	85,13
Rata de depășire poluare fonică	-	-

7.3. Accesibilitate

Indicator	Valori actuale	Impact asumat
Apresiasi amenajării trotuarelor	19%	50%
Lungimea pistelor și benzilor pentru cicliști (km)	0	10
Numărul locurilor de parcare în fața școlilor	35	100
Facilitarea accesului persoanelor cu dizabilități la instituții publice	instituții care nu pot fi accesate	0 instituții care nu pot fi accesate
Locuri de parcare amenajate pentru persoane cu handicap în zona de centru	0	10
Sistem de transport public micro regional accesibil pentru toți	0	1

7.4. Siguranță

Indicator	Valori actuale	Impact asumat
-----------	----------------	---------------

Numărul mediu al accidentelor produse pe an	28	18
Viteza medie de parcurs (km/h)	30	25
Aprecierea siguranței traficului	5%	25%

7.5. Calitatea vieții

Indicator	Valori actuale	Impact asumat
Aprecierea stării trotuarelor de către localnici	16,8%	40%
Rata deplasărilor interurbane cu bicicleta în timp de vară	22,6%	35%
Apreciere posibilități de parcare	10,4%	40%
Număr locuri de parcare pe 1000 de locuitori în centru	8,55	10
Lungimea traseelor (piste și benzi) pentru cicliști (km)	0	10
Viteza medie de parcurs în zone de locuințe (km/h)	30	20

II. Etapa II

1. (2) PMU – COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI II)

1.1. Cadru pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt mediu și lung

1.1.1. Cadrul de prioritizare

În cadrul cap. 5.2 am prezentat metodologia de selectare a proiectelor. Cadrul de prioritizare vine în completarea criteriilor utilizate, iar pentru determinarea listei cu proiecte de prioritate utilizează încă 3 factori în plus: Fp1, Fp2 și Fp3.

Fp1 - complementaritatea-continuitatea proiectului: am luat în considerare încadrarea în strategiile de dezvoltare, în investițiile realizate, începute și planificate. Valorile nivelului de complementaritate cu alte proiecte de la 1 -5 (1 – nivel de complementaritate minimă, 5 - complementaritate maximă).

Fp2 - maturitatea proiectului: 1 – dacă nu există nici-un studiu, numai o idee de proiect, 2 – faza SF/PUZ/studiu de specialitate (există sau curs de elaborare) 3 – faza PT (există sau în curs de elaborare)

Fp3 - fezabilitatea financiară: posibilitatea de acordare surse financiare pentru proiecte (încadrarea acestora în politicile de dezvoltare naționale și europene, posibilități de finanțare prevăzute de diferite programe UE și Guvernamentale). Valori: 1 – buget local, 3 – există posibilități multiple de finanțare (local, național, UE).

Totodată în cadrul Planului de Acțiune am eșalonat implementarea propunerilor pe termen scurt (2021-2023), termen mediu (până în anul 2027) și lung (până în anul 2034) ținând cont de nivelul de prioritate dar și de contextul bugetelor disponibile până 2035. Realizarea PMUD poate fi efectuată prin finanțare mixtă, utilizarea surselor de finanțare locale și atragerea unor surse externe (ex. Programe Guvernamentale, Programe UE, etc.)

Clasamentul final în ceea ce privește prioritizarea proiectelor s-a stabilit pe baza următoarelor formule:

$$LPC = LPCS + Vfp1 + Vfp2 + Vfp3$$

unde:

LPC = Locul proiectului în clasamentul de prioritate

LPCS = Locul proiectului în clasamentul de selecție

Vfp1 = Valoare complementaritatea-continuitatea proiectului

Vfp2 = Valoare maturitatea proiectului

Vfp3 = Valoare fezabilitatea financiară

1.2. Priorități stabilite

Deoarece planul de mobilitate durabilă al orașului Covasna se bazează pe posibilitatea extinderii traficului nemotorizat, acest principiu de bază trebuie să apară în concepțiile tuturor proiectelor elaborate. În ceea ce privește deplasările pietonale propuse pentru orașul Covasna, acestea vor fi reprezentate prin conturarea unor spații pietonale atractive și sigure. Din acest motiv la nivelul arterelor majore (drumul național și județean) prioritatea va fi extinderea/construirea de trotuare și trasee pentru biciclete și creșterea gradului de siguranță. De asemenea trecerile peste aceste artere trebuie fie asigurate în condiții de siguranță și la distanțe confortabile pentru pietoni.

În cazul zonelor rezidențiale și în apropierea punctelor de interes (biserici, magazine, instituții, etc.) prioritatea va fi redimensionarea circulațiilor carosabile (modernizare), astfel încât să existe spațiu eficient pentru pietoni. De asemenea, la nivelul tuturor zonelor rezidențiale, asigurarea gradului maxim de accesibilitate la dotările de proximitate, prin dimensionare corespunzătoare, siguranță pietonală și asigurarea condițiilor necesare pentru persoanelor cu mobilitate redusă, reprezintă prioritate pentru atingerea unui sistem de spații pietonale eficient. În ceea ce privește zona centrală, se propune ca aceasta să fie transformată treptat într-o zonă partajată cu trasee ciclabile, și cu spații comunitare funcționale, puncte de întâlnire pentru localnici.

Proiectele prioritare la nivelul PMUD Covasna ce ar putea fi implementate în perioada imediată următoare vizează trei din domeniile cheie ale mobilității și anume:

- Rețeaua Rutieră/Stradală - Îmbunătățirea siguranței intersecții aglomerate (Semnalizarea corespunzătoare a direcții: bordură, semnalizare, semne de atenționare, insule de siguranță, sens giratoriu etc.)
- Repartizarea spațiului - Utilizarea eficientă a spațiului public, reorganizarea circulației, restructurarea sistemului de parcare (echilibru pietonal, velo și motorizat).
- Îmbunătățire condiții pentru mobilitate nemotorizată - Investiții în infrastructură (construcția/reabilitarea trotuare, piste de biciclete, construirea/evidențierea trecerilor de pietoni etc.)

Este esențial ca în interiorul orașului toate punctele de interes să fie accesibile pe cale pietonală sau cu bicicleta în mod rapid, fără obstacole și în siguranță. Nu trebuie și nici nu se poate construi piste/trasee/benzi separate pentru cicliști pe fiecare stradă, însă trebuie să transformăm străzile astfel încât să favorizeze circulația pe bicicletă. Cu ajutorul soluțiilor tehnice care vin în favoarea circulației bicicliștilor, putem să transformăm și acele trasee unde circulația cicliștilor întâmpină încă dificultăți. În mediul în care traficul autovehiculelor este prea intensă, merită să fie acordată prioritate traficului cicliștilor.

În consens cu cele de mai sus, Planul de Mobilitate Durabilă a Orașului Covasna propune următoarele pași în vederea transformării sistemului actual de mobilitate într-una care favorizează circulația bicicliștilor în oraș.

(1) În primul rând trebuie analizată posibilitatea reducerii traficului și impunerii limitelor de viteză, deoarece aceste măsuri contribuie în mod cel mai eficient la favorizarea circulației bicicliștilor (reducerea diferențelor de viteză).

(2) În cazul în care această măsură nu poate fi aplicată pe traseul menționat, atunci trebuie să aplicăm celelalte măsuri în vederea limitării vitezei (de ex. impunerea limitelor de viteză, montarea benzilor, a pragurilor pentru reducerea vitezei, șocurilor și marcajelor etc.).

(3) Apoi este nevoie de gestionarea nodurilor și a altor puncte de conflict, de analizarea punctelor unde pericolul de accidente este mai accentuat, și de soluționarea conflictelor din trafic prin utilizarea mijloacelor de control al traficului (prioritare, pavaje colorate, reamenajarea intersecțiilor, porțiuni destinate staționării bicicliștilor, proiectarea benzilor de viraj, etc.).

(4) În cazul în care măsurile de mai sus nu dau rezultat, atunci este nevoie de reîmpărțirea benzilor. Aici intră stabilirea lățimii benzilor, extinderea benzilor din margine, amenajarea pistelor pentru traficul bicicliștilor. În cazuri bine justificate poate fi construită și pistă separată pentru bicicliști în zonele intravilane, dar numai atunci poate fi realizată dacă nu există trotuar și/sau drum public paralel.

(5) În ultima instanță se poate apela și la transformarea trotuarului într-una care permite atât circulația pietonală cât și circulația cicliștilor, ceea ce nu este recomandat în zonele intravilane.

Construcția pistei pentru cicliști separate, pe o singură parte, cu ambele sensuri, se poate realiza numai atunci când niciuna dintre soluțiile enumerate mai sus nu poate fi aplicată sau dacă acestea nu aduc avantaje bicicliștilor. Este de recomandat construcția unor piste separate, situate departe de arterele circulante în vederea parcurgerii distanțelor mai mari (ex.: spre Chiuruș, Zăbala, Gara CFR, etc.), ceea ce poate deveni artera principală a circulației cicliștilor sau poate asigura legătura dintre oraș și localitățile din apropiere, fiind și traseu turistic.

În marcarea traseelor/construirea pistelor pentru bicicliști trebuie ținut cont de normativele și ghiduri metodologice de reglementare emise în domeniu.

Pentru asigurarea condițiilor de deplasare a persoanelor cu dizabilități se impune adoptarea la toate trecerile de pietoni a măsurilor prevăzute în "Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap - NP 051-2012".

Trecerile de pietoni din apropierea unităților de învățământ (grădinițe, școli) sunt tratate insuficient. În majoritatea cazurilor nu există semnalizări elementare de tipul "Atenție copii!".

Pentru aceste locații trecerile de pietoni trebuie prevăzute cu semnalizare "ranforsată": semnalizare de presemnalizare, covoare roșii antiderapante (pe sectoarele de decelerare), parapete pietonale (pentru canalizarea traficului pietonal către marcajul trecerii de pietoni) sau instituirea unor zone cu "utilizarea comună" (shared-space").

Problema parcării trebuie de asemenea tratată cu prioritate. În politica de parcare trebuie pus accent pe dezvoltarea noilor locuri de parcare în centru prin utilizarea/reutilizarea unor spații mai puțin valoroase sau neutilizate. În același timp trebuie utilizate instrumente pentru taxare și restricții de timp în zona centru.

Tabel surse de finanțare pentru realizarea proiectelor prioritare.

Program	Fonduri	Măsur/subprogram	Activități/proiecte
Bugetul local al Orașului Covasna	Buget local	Investiții cuprinse în Liste anuale de investiții	Bugetul local al Orașului Covasna
PNI Anghel Saligny	Buget de stat	Categorie: drumuri publice încadrate ca drumuri județene, drumuri interes local și variante ocolitoare ale localităților; poduri, podețe, pasaje, puncte pietonale, inclusiv pentru biciclete și trotinete electrice.	Drumuri publice clasificate și încadrate, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, ca drumuri județene, drumuri de interes local, drumuri comunale și/sau drumuri publice din interiorul localităților; poduri, podețe sau punți pietonale;
CNI	Buget de stat	SUBPROGRAMUL "DRUMURI DE INTERES LOCAL ȘI DRUMURI DE INTERES JUDEȚEAN"	Conform art. 3, alin. 1 din Anexa 3 la OG 25/2001 cu modificările și completările ulterioare se pot finanța următoarele categorii de servicii și lucrări: expertizare tehnică / expertizare energetică / proiectare / construcții noi / reabilitare / consolidare / extindere / modernizare / finalizare structuri începute cu aceeași destinație / dotare Conform art 1. alin. 2, lit. o) din OG 25/2001 cu modificările și completările ulterioare, expresia drumuri de interes local și drumuri de interes județean semnifică căi de comunicație terestră special amenajate

Program	Fonduri	Măsuri/subprogram	Activități/proiecte
			pentru circulația vehiculelor și pietonilor, clasificate conform prevederilor OG 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată cu modificările și completările ulterioare, prin acte ale autorității publice
POR 2021-2027 Regiunea Centru	FEDR FC	Axa prioritară 3 - O regiune cu comunități prietenoase cu mediul	1. Dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi); 2. Interventii privind modernizarea materialului rulant din zonele urbane (troleibuze și autobuze ecologice); 3. Dezvoltarea infrastructurii de transport public prin crearea de culoare/benzi dedicate transportului public; 4. Dezvoltarea infrastructurii pentru pietoni; 5. Creare/ modernizare terminale de transport public 6. Investiții pentru îmbunătățirea calității aerului și reducerea zgomotului
POT 2021-2027	FEDR FC	3.3 Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	- Drumuri noi sau modernizate non TEN-T Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)

Program	Fonduri	Măsuri/subprogram	Activități/proiecte
		9.Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport	
PNDR 2021-2027/ Axa Leader	FEADR	Dezvoltarea infrastructurii rurale	reabilitare drumuri agricole
Programe de reabilitare CNAIR	Buget de stat FC	Programe de finanțare	modernizare/reabilitare DN
AFM	Buget de stat	Programe de finanțare	Spații verzi Transport public nepoluant Infrastructură de alimentare verde în municipii Iluminat public

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune prezintă lista de proiecte și identifică termenul de realizare a proiectelor, sursele de finanțare utilizabile, respectiv parteneri strategici pentru implementarea cu succes ale acestora.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.5 Construirea legăturilor de transport al centrului wellness planificat (drum de acces, parcare, trotuare, stație de alimentare electrică, accesibilitatea)	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (CNI alte programe Guvernamentale), buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.6 Construirea legăturilor de transport al centrului sportiv planificat între localitățile Covasna și Chiuruș (amenajarea unei intersecții, amenajarea pistei pentru cicliști)	Realizare PUZ, elaborare Proiect Tehnic, realizare achiziție publică, informare localnici, organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	CNAIR, locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (CNI alte programe Guvernamentale), buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.7 Modernizarea str Țiglariei, Kós Károly, Filaturi, Florilor, Salcamului, Targului, Apelor, Toamnei, G. Olosz Ella, și Baia de Piatra	Realizare PUZ, elaborare Proiect Tehnic, realizare achiziție publică, informare localnici, organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (PNI Anghel Saligny), buget local, PNRR	scurt (perioada 2021-2023)
1.12 Modernizarea str. Petőfi Sándor	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (PNI Anghel Saligny), buget local, PNRR	scurt (perioada 2021-2023)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.19 Modernizarea DC13 spre Surcea	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (PNI Anghel Saligny), buget local, Program Operațional Regional, PNRR	scurt (perioada 2021-2023)
1.14 Modernizarea str. Podului, Plevnei, Butykák, Ady Endre, Bartók Béla, Luceafărul, și Mihai Eminescu	informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (PNI Anghel Saligny), buget local, PNRR	scurt (perioada 2021-2023)
1.24 Modernizare străzi în satul Chiuruș: str. Kőrösi Csoma Sándor, a Debreczi Sándor și str. Livezilor Modernizare străzi în satul Chiuruș	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget de stat (PNI Anghel Saligny), buget local, PNRR	scurt (perioada 2021-2023)
1.51 Eliminarea denivelărilor capacelor de canalizare	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări, organizare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări, organizare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POR, PNRR, AFM	scurt (perioada 2021-2023)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.1 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Intersecție Str. Gării (DC13)-Strada Stefan cel Mare (DJ121)-Str. Târgului)	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT/POR, PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.2 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Biserica Reformata)	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT, PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.3 Amenajare sens giratoriu pe intersecție DJ121-DC14	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, Consiliul Județean Covasna, firme existente în zonă	PNRR, POR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local, CJ CV	mediu (perioada 2021-2027)
1.4 Amenajare sens giratoriu pe intersecție Str. Libertății-Str. Brazilor	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, Consiliul Județean Covasna, firme existente în zonă	POT/POR, PNRR, Buget de stat, buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT/POR, PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	lung (perioada 2021-2034)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.11 Modernizarea str. Gábor Áron	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.13 Modernizarea str. Aurel Vlaicu	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.15 Modernizarea str. Tímár	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.16 Modernizare alte străzi orașenești nepavate	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.17 Asigurarea legăturii între diferitele zone ale orașului: Modernizarea/reabilitarea de poduri și podețe pe Răul Covasna	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.18 Modernizarea DC14 spre Comandău (reclasificare acestuia în DJ)	procedura de reclasificare, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	Consiliul Județean Covasna, Comuna Comandău, locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POR/POT, Consiliul Județean Covasna, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.20 Reabilitare drumuri agricole	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Agircultori, populația locală	PNDR, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.21 Mentenanță/modernizare trasee turistice	realizare studiu, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	populația locală, unități de servicii turistice	Buget Local, Surse de finanțare CJCv, LEADER	mediu (perioada 2021-2027)
1.23 Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor în satul Chiuruș	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări, organizare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	PNDR, Buget Local, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT, PNRR, Buget de stat (PNI Anghel Saligny, CNI alte programe Guvernamentale), buget local	lung (perioada 2021-2034)
1.22 Construirea podurilor și podețelor pe Râul Covasna în zona sud (Str. Prundul de Jos, Str. Komsa etc.)	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări, organizare lucrări	Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget Local, PNRR	lung (perioada 2021-2034)

2.2. Transport public

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.37 Reabilitare/dotare stații de oprire autobuze	Asigurare fonduri, execuție lucrări/dotări	Populația locală	Program Operațional Regional, Buget Local	scurt (perioada 2021-2023)
1.54 Reabilitarea clădirii gării CFR, amenajarea împrejurimi (nod intermodal)	Asigurare fonduri, execuție lucrări/dotări	CFR/Regiotrans	Buget Local/Buget de stat	scurt (perioada 2021-2023)
2.7 Sisteme de informare călători amplasate în stații de autobuze pentru curse de distanță	Asigurare fonduri, execuție lucrări/dotări	Populația locală, ONG-uri	Buget Local, CJH, firme operatoare de curse	scurt (perioada 2021-2023)
1.25 Achiziția de autobuze ecologice (capacitate mică)	Elaborare studiu de specialitate, analize, realizare proiect de finanțare, realizare achiziție publică, achiziție	Firme de specialitate, firme de transport persoane, populația locală	Program Operațional Regional, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.38 Amenajare/construire Garaj și terminal pentru TP	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică, executare lucrări	Firme de specialitate, firme de transport persoane, populația locală	Program Operațional Regional, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.55 Modernizarea stației de autobuz intercomunitare	elaborare Proiect Tehnic, informare localnici, realizare achiziție publică, executare lucrări	Firme de specialitate, firme de transport persoane, populația locală	Program Operațional Regional, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
2.6 Campanie de conștientizare a utilizării transportului public	Concepere strategie de comunicare, mesaje, canale, lansare campanie, consiliere cu localnici	Populația locală, ONG-uri	Program Operațional Regional, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
2.8 Sistem de informare călători pentru TPL	Asigurare fonduri, execuție lucrări/dotări	Firme de specialitate, populația locală	Program Operațional Regional, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional		Comune învecinate	Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
3.2 Contractare servicii de TP	Elaborare studiu de specialitate, licitare și delegare servicii de TP	Firme de specialitate	Buget Local	lung (perioada 2021-2034)

2.3. Transport de marfă

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, firme afectate	POT/POR, Buget local	lung (perioada 2021-2034)
1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, firme afectate	POT, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.41 Modernizarea/ amenajarea/ construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, firme afectate	POT, Buget local	lung (perioada 2021-2034)
1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, firme afectate	POT/POR, Buget local	lung (perioada 2021-2034)

2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.42 Înlăturarea obstacolelor de pe spații pietonale (conduce, stâlpi, alte construcții) și construire rampe	consultare localnici, executare lucrări	populația locală, ONG-uri, proprietari	POR, Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.25 Construire trotuar pe marginea DN 13 E (Str. Gheorghe Doja)	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	CNAIR, Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.26 Construire trotuar pe marginea DC13 (strada Gării înspre stația de autobuz)	Realizare PT, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.43 Dezvoltarea accesibilității instituțiilor și punctelor de interes (loc parcare, rampă)	consultare localnici, executare lucrări	populația locală, ONG-uri, instituții, unități economice afectate	POR, Buget local, alte surse	mediu (perioada 2021-2027)
1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing	Realizare studii de specialitate, consultare localnici, achiziție publică dotări și lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.49 Amenajarea unor locuri/facilități de parcare pentru biciclete (zona centru, Valea Zânelor/Spital, Pârtie Ski, zone școli, gară, stații de transport public regional, magazine, instituții, parcuri, terenuri de sport, sala de sport etc.)	Realizare studii de specialitate, consultare localnici, achiziție publică dotări și lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.28 Modernizare și extindere rețea de trotuare care să acopere tot teritoriul orașului	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru (Str. Ignác Rózsa, Str. 1 Decembrie 1918 – lângă Râul Covasna, Str. Scolii lângă Liceul, etc.)	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	mediu (perioada 2021-2027)
2.3 Campanii de conștientizare cu privire la forme de mobilitate nemotorizate	Concepere strategie de comunicare, mesaje, canale, lansare campanie, consiliere cu localnici	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local	lung (perioada 2021-2034)
1.46 Construirea pistei pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea)	Realizare studiu și realizare documentație tehnică, informare localnici, realizare achiziție publică organizare trafic pe timp de execuții, executare lucrări	CNAIR, CJCv, populația locală, ONG-uri, comune învecinate	POR, Buget local, Buget de Stat, PNRR	lung (perioada 2021-2034)

2.5. Managementul traficului (staionarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
2.1 Reglementarea parcării în zona centru și în zona locuințelor colective	consultare localnici	Poliția locală, populația locală	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.44 Desemnarea locurilor de parcare special destinate pentru persoane cu dizabilități	consultare localnici, desemnare parări	populația locală, ONG-uri	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
2.6 Reglementări privind limite de viteză în centru și zone vulnerabile (zone de locuințe, școli, etc.)	consultare localnici	CNAIR, Poliția locală, populația locală	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză	mutare indicator conform PUG	CNAIR, Poliția locală, populația locală	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E și pe drumul județean 121	consultare localnici, elaborare studiu, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală, unități economice din zonă	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.31 Dezvoltarea locurilor de parcare la punctele de interes (servicii turistice)	consultare localnici, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, CNI	mediu (perioada 2021-2027)
1.52 Dispozitive/soluții de calmare a traficului în centru și în apropierea zonelor de interes	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
2.4 Campanii de educație rutieră în școli	Concepere strategie de comunicare, mesaje, canale, lansare campanie, consiliere cu localnici	Poliția locală, populația locală, ONG-uri	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POT/POR, Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
1.34 Amenajare noi locuri de parcare (în apropierea unităților școlare, instituții, zone de blocuri/locuințe etc.)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.33 Amenajare noi locuri de parcare în zona centru	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală (Supercoop, podul Puskás, primărie)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.53 Extinderea sistemului de monitorizare a traficului	asigurare fonduri, achiziție echipamente, lucrări de amplasare	Poliția locală, populația locală	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.56 Modernizarea și extinderea iluminatului public	asigurare fonduri, achiziție echipamente, lucrări de amplasare	Poliția locală, populația locală	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.32 Amenajare parări tampon în zonele turistice (autobuze)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local	lung (perioada 2021-2034)

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Zona traficului de tranzit/marfa pe DN 13E-DJ121

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.1 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Intersecție Str. Gării (DC13)-Strada Stefan cel Mare (DJ121)-Str. Târgului)	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, CJCJV, Poliția Locală, locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT/POR, Buget Local	lung (perioada 2021-2034)
1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiurus)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POT, Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	CNAIR, Poliția locală, populația locală	Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POT/POR, Buget Local, Programe Guvernamentale	lung (perioada 2021-2034)

Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.3 Amenajare sens giratoriu pe intersecție DJ121-DC14	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CJCV, Poliția Locală, locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POR, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POR, Buget Local	lung (perioada 2021-2034)
1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	CNAIR, CJCV., Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	CNAIR, CJCV, Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget Local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)

Zona de centru

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.33 Amenajare noi locuri de parcare în zona centru	Realizare studii de specialitate, consultare localnici, achiziție publică, lucrări de amenajare	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, alte surse	scurt (perioada 2021-2023)
2.1 Reglementarea parcării în zona centru	consultare localnici	Poliția locală, populația locală	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală (Supercoop, podul Puskás, primărie)	Realizare studii de specialitate, consultare localnici, achiziție publică, lucrări de amenajare	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, alte surse	scurt (perioada 2021-2023)
1.4 Amenajare sens giratoriu pe intersecție Str. Libertății-Str. Brazilor	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.2 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Biserica Reformata)	realizare studiu de specialitate, achiziție lucrări și dotări, organizare lucrări/dotări	Poliția Locală, Locuitori din zona respectivă, firme existente în zonă	POR, Buget Local	mediu (perioada 2021-2027)
1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru (Str. Ignác Rózsa, Str. 1 Decembrie 1918 – lângă Râul Covasna, Str. Scolii lângă Liceul, etc.)	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri, Hoteluri	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului	consultare localnici, realizare documentații tehnico-economice, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2027)

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
1.49 Amenajare locuri de parcare pentru biciclete – Zona Centru	Realizare studii de specialitate, consultare localnici, achiziție publică dotări și lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local, alte surse	mediu (perioada 2021-2027)
1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	populația locală, ONG-uri	POR, Buget local	mediu (perioada 2021-2034)
1.52 Dispozitive/soluții de calmare a traficului în centru și în apropierea zonelor de interes	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
1.29 Construire dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor.	consultare localnici, studii tehnico-economice, lucrări de amenajare	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Programe Guvernamentale	mediu (perioada 2021-2027)
1.41 Modernizarea/amenajarea/construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului	Realizare SF/DALI, realizare PT, consultare localnici, achiziție publică lucrări, executare lucrări	Poliția locală, populația locală	POR, Buget local, Programe Guvernamentale	lung (perioada 2021-2034)

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

-

2.8. Aspecte instituționale

Proiect	Acțiuni	Parteneri	Surse de finanțare	Termen
3.1 Înființare structură la nivelul APL pentru managementul traficului și monitorizarea PMUD	consultare localnici, consultare firme și transportatori din localitate, modificare/ completare documente de organizare și funcționare	populația locală	Buget local	scurt (perioada 2021-2023)
3.2 Contractare servicii de TP	realizare studii de specialitate, organizare licitație, contractare servicii	firme de specialitate	Buget local	mediu (perioada 2021-2027)
3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional	consultare localnici, consultare firme și transportatori din localitate, modificare/ completare documente de organizare și funcționare	populația locală	Buget local	lung (perioada 2021-2034)

Tabelul nr. 15: Tabel buget estimativ operațional PMUD Covasna

Proiecte	Costuri estimative (Euro)
Intervenții majore asupra rețelei stradale	8.000.000
Transport public	1.000.000
Transport de marfă	5.000.000
Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)	4.000.000
Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)	300.000
Zone cu nivel ridicat de complexitate	
- Zona tranzit DN 13E-DJ121	500.000
- Zona de Intersecția Str. Pava de Jos – Str. Stefan cel Mare – Str. Școlii	500.000
- zona de centru	1.000.000
Aspecte instituționale	200.000
Total Euro	20.500.000

III. Etapa III

3.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării p.m.u.d.

Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele implementării PUMD sunt analizate și folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt, mediu și lung, respectiv a viziunii propuse de orașul Covasna. Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie introduse în plan ca instrumente de gestionare esențiale pentru a urmări procesul de planificare și a evalua punerea în aplicare, dar într-un mod în care să se poată învăța din experiența de planificare, să se înțeleagă ceea ce funcționează bine și mai puțin bine, pentru a construi un plan de lucru îmbunătățit în viitor.

Este necesară monitorizarea implementării PMUD pentru 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 celor 7 ani 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 7 ani, în baza performanțelor reale ale diferitelor măsuri PMUD
- Colectare datelor: Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de cerere de călătorii.

Un mecanism de monitorizare și evaluare ajută la identificarea și anticiparea dificultăților în pregătirea și implementarea Planului de mobilitate urbană durabilă și, dacă este necesar, la reorganizarea măsurilor pentru a atinge țintele mai eficient și în limitele bugetului disponibil.

Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbateră publică, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și efectueze corecturile necesare (de exemplu, în cazul în care sunt atinse țintele sau dacă măsurile par a fi în conflict unele cu altele). Mecanismele de monitorizare și evaluare trebuie definite și puse în aplicare cât mai devreme.

Evaluarea PMUD va fi realizată prin evaluarea anuală a îndeplinirii indicatorilor prezentați mai sus. Acest tabel prezintă valorile prognozate pentru câțiva ani de prognoză din orizontul PMUD, presupunând implementarea intervențiilor prezentate în Planul de Acțiune descris în capitolul anterior.

3.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Comisia de Monitorizare PMUD

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate, conform ghidului european – implementare și a asigurării unei coordonări coerente se propune constituirea unui comitet de monitorizare. Constituirea acesteia trebuie să fie făcută printr-un act administrativ, care să confere competențe și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Comisia de Monitorizare trebuie să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul orașului (Primar, Arhitect Șef, Directorii direcțiilor din cadrul primăriei, reprezentanți ai Consiliului Județean, primari ai localităților învecinate, reprezentanți ai Poliției Locale, Poliției Rutiere, etc.). Comisia va lucra în ședințe anuale sau mai des dacă este cazul, monitorizând implementarea PMUD și luând decizii privind rezolvarea problemelor majore de implementare care apar pe parcurs.

Personalul responsabil pentru implementarea și monitorizarea PMUD

Se propune angajare/desemnare personal specializat pentru implementarea PMUD la nivelul primăriei Covasna pentru exercitarea atribuțiilor specifice mobilității urbane ale compartimentului de Urbanism și Amenajare a Teritoriului. În vederea îndeplinirii atribuțiilor, angajatul colaborează și obține informații de la toate departamentele din cadrul Primăriei și face demersuri de obținere de informații de la alți parteneri externi.

Activitățile principale și responsabilități:

- Să monitorizeze punerea în aplicare a proiectelor de investiții legate de infrastructura de transport: introducerea în programele de investiții anuale/multianuale a proiectelor din PMUD, monitorizarea pregătirii și inițierii achizițiilor, monitorizarea progresului implementării proiectelor, monitorizarea efortului financiar pentru PMUD, solicitarea de măsuri pentru încadrarea în planificare, etc.
- Verificarea evoluției atingerii Țintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD în bază indicatorilor de progres
- Colectarea datelor și informațiilor necesare monitorizării procesului
- Identificarea oportunităților/ surselor de finanțare pentru implementarea investițiilor
- Să asigure interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru locuitorii în ceea ce privește dezvoltarea și gestionarea transportului
- Actualizarea Programelor de investiții și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung aferente PMUD (finanțări disponibile, schimbări conjuncturale, etc)
- Cooperare cu instituții la nivel regional și național.

ANEXE

Anexa 1: Proiecte eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional Centru 2021-2027

Cu ocazia elaborării PMUD a orașului Covasna am remarcat și am evidențiat din rândul proiectelor enumerate în Etapa II Capitolul 2. din Planul de acțiune, pe acele proiecte care se axează pe dezvoltarea infrastructurii de transport, și care se încadrează într-una dintre axele prioritare ale Programului Operațional Regional Centru 2021-2027 (versiunea actuală din noiembrie 2021), astfel pot fi depuse spre finanțare ca fiind eligibile. Proiectele astfel evidențiate au fost supuse unor consultări cu reprezentanții firmelor interesate (din domeniul turismului, comerțului, producției, etc.), au fost examinate și evaluate de reprezentanții ONG-urilor și instituțiilor de specialitate, iar în urma consultărilor purtate am stabilit de comun acord acțiunile prioritare. Principalul aspect al listei de prioritate se bazează pe fezabilitatea proiectului, sursele de finanțare existente, precum și necesitatea proiectului pentru localitate. Rezultatele și lista de prioritate au fost incluse în tabelul de mai jos, iar pe baza acestora se conturează două proiecte integrate, pentru care orașul Covasna ar putea elabora și depune proiecte eligibile în următoarea perioadă în cadrul POR 2021-2027 Axa prioritară 4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă, astfel:

1. Transport public local durabil
2. Investiție pentru favorizarea metodelor de transport alternative - Dezvoltarea infrastructurii urbane curate

În tabelul de mai jos am inclus și acele proiecte, care pot fi încadrate într-una dintre celelalte axe prioritare ale POR C 2021-2027, cum ar fi (8. O regiune atractivă, 5. O regiune accesibilă), din care ar putea fi elaborate noi proiecte. Dintre aceste proiecte nu intră fiecare în competența orașului, dar ar fi elaborate în imediata apropiere a orașului, astfel ar contribui la îmbunătățirea sistemului de mobilitate durabilă a orașului (modernizarea drumurilor de legătură și a drumurilor de tranzit).

Pe lângă acestea, PMUD mai include o serie de proiecte, care depășesc perioada de programare, astfel implementarea lor nu poate fi realizată până în anul 2027. Totuși am considerat importantă și semnalarea acestor nevoi, care s-au conturat cu ocazia perioadei de planificare și de consultare cu publicul, și care contribuie la dezvoltarea sistemului de transport durabil a orașului Covasna.

Proiect integrat	Proiecte/Elemente	Axa prioritara POR Centru 2021-2027	Beneficiar	Prioritatea Punctaj discutat (1-10)
1. Dezvoltarea Transport public local - Proiect integrat	1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
	1.36 Achiziționarea de autobuze ecologice (capacitate mică)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
	1.37 Reabilitare/dotare stații de oprire autobuze	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
	1.38 Amenajare/construire Garaj și terminal pentru TP	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
	2.6 Campanii de conștientizare a utilizării transportului public	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
	2.8 Sistem de informare călători pentru TPL	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	9
2. Dezvoltarea infrastructurii urbane curate - Proiect integrat	1.46 Construirea pistei pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.49 Amenajarea unor locuri/facilității de parcare pentru biciclete	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.42 Înlăturarea obstacolelor de pe spații pietonale (conducte, stâlpi, alte construcții) și construire rampe	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.32 Amenajare parcări tampon în zonele turistice (autobuze)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8

Proiect integrat	Proiecte/Elemente	Axa prioritara POR Centru 2021-2027	Beneficiar	Prioritatea Punctaj discutat (1-10)
	2.3 Campanii de conștientizare cu privire la forme de mobilitate nemotorizate	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	8
	1.25 Construire trotuar pe marginea DN 13 E (Str. Gheorghe Doja)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	7,5
	1.26 Construire trotuar pe marginea DC13 (strada Gării înspre stația de autobuz)	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	7,5
	1.28 Modernizare și extindere rețea de trotuare care să acopere tot teritoriul orașului	4. O regiune cu mobilitate urbana durabilă	Oraș Covasna	7,5
	1.43 Dezvoltarea accesibilității instituțiilor și punctelor de interes (loc parcare, rampă)	8. O regiune atractivă	Oraș Covasna	7
	1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală	8. O regiune atractivă	Oraș Covasna	7
	1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului	8. O regiune atractivă	Oraș Covasna	6
	1.31 Dezvoltarea locurilor de parcare la punctele de interes (servicii turistice)	8. O regiune atractivă	Oraș Covasna	6
	1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal	8. O regiune atractivă	Oraș Covasna	6
	1.18 Modernizarea DC14 spre Comandău (reclasificare acestuia în DJ)	5. O regiune accesibilă	Consiliul Judetean Covasna	5
	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	5. O regiune accesibilă	Consiliul Judetean Covasna	5

Anexa 2: Clasament de selectare-priorizare a proiectelor

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
		C1 15% De la 1-4	C2 15% De la 1-4	C3 20% De la 1-4	C4 25% De la 1-4	C5 25% De la 1-4		VF2 100% De la 1-6	VF4 100% De la 1-5	VF5 100% De la 1-3	VF6 100% De la 1-3	
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.7 Modernizarea str Țiglariei, Kós Károly, Filaturi, Florilor, Salcamului, Targului, Apelor, Toamnei, G. Olosz Ella, și Baia de Piatra	3,00	3,00	5,00	3,00	3,00	3,40	6,00	4,00	3,00	3,00	19,40
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.12 Modernizarea str. Petőfi Sándor	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	4,00	3,00	3,00	19,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.14 Modernizarea str. Podului, Plevnei, Butykák, Ady Endre, Bartók Béla, Luceafărul, și Mihai Eminescu	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	4,00	3,00	3,00	19,38
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.24 Modernizare străzi în satul Chiuruș: str. Kőrösi Csoma Sándor, a Debreczi Sándor și str. Livezilor	3,00	3,00	4,00	3,00	3,00	3,20	6,00	4,00	3,00	3,00	19,20
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.5 Construirea legăturilor de transport al centrului wellness planificat (drum de acces, parcare, trotuare, stație de alimentare electrică, accesibilitatea)	4,00	3,50	4,00	5,00	3,00	3,93	5,00	5,00	2,00	3,00	18,93
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.6 Construirea legăturilor de transport al centrului sportiv planificat între localitățile Covasna și Chiuruș (amenajarea unei intersecții, amenajarea pistei pentru cicliști)	4,00	3,00	3,50	4,00	4,00	3,75	5,00	5,00	2,00	3,00	18,75

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
	Pondere Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
	Valoare Criteriu/Valoare Factor	15% De la 1-4	15% De la 1-4	20% De la 1-4	25% De la 1-4	25% De la 1-4		100% De la 1-6	100% De la 1-5	100% De la 1-3	100% De la 1-3	
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.33 Amenajare noi locuri de parcare în zona centru	4,00	4,00	4,00	2,50	4,00	3,63	5,00	5,00	2,00	3,00	18,63
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.18 Modernizarea DC14 spre Comandău (reclasificare acestuia în DJ)	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,60	6,00	5,00	1,00	3,00	18,60
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.1 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Intersecție Str. Gării (DC13)-Strada Stefan cel Mare (DJ121)-Str. Târgului)	4,00	3,50	4,00	4,00	4,00	3,93	6,00	5,00	2,00	1,00	17,93
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.3 Amenajare sens giratoriu pe intersecție DJ121-DC14	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,80	6,00	5,00	2,00	1,00	17,80
DA5: Promovarea transportului în comun	1.44 Desemnarea locurilor de parcare special destinate pentru persoane cu dizabilități	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	5,00	5,00	1,00	3,00	17,75
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.2 Amenajare sens giratoriu pe DN 13E (Biserica Reformata)	4,00	3,50	4,00	3,00	4,00	3,68	6,00	5,00	2,00	1,00	17,68
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport:	1.4 Amenajare sens giratoriu pe intersecție Str. Libertății-Str. Brazilor	4,00	3,50	4,00	3,00	4,00	3,68	6,00	5,00	2,00	1,00	17,68

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
	Pondere Criteriu Valoare Criteriu/Valoare Factor	C1 15% De la 1-4	C2 15% De la 1-4	C3 20% De la 1-4	C4 25% De la 1-4	C5 25% De la 1-4		VF2 100% De la 1-6	VF4 100% De la 1-5	VF5 100% De la 1-3	VF6 100% De la 1-3	
Modernizarea rețelei stradale												
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.35 Reabilitarea locuri de parcare existente în zona centrală (Supercoop, podul Puskás, primărie)	4,00	4,00	4,00	2,50	4,00	3,63	5,00	4,00	2,00	3,00	17,63
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.11 Modernizarea str. Gábor Áron	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	4,00	2,00	2,00	17,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.13 Modernizarea str. Aurel Vlaicu	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	4,00	2,00	2,00	17,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.19 Modernizarea DC13 spre Surcea	3,00	2,00	3,00	3,00	3,00	2,85	5,00	4,00	2,00	3,00	16,85
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.34 Amenajare noi locuri de parcare (în apropierea unităților școlare, instituții, zone de blocuri/locuințe etc.)	3,50	4,00	4,00	3,50	4,00	3,80	5,00	4,00	2,00	2,00	16,80
DA5: Promovarea transportului în comun	1.43 Dezvoltarea accesibilității instituțiilor și punctelor de interes (loc parcare, rampă)	3,00	2,00	4,00	4,00	4,00	3,55	4,00	5,00	1,00	3,00	16,55

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNTAJ
	Pondere Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
	Valoare Criteriu/Valoare Factor	15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
		De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.15 Modernizarea str. Tîmăr	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	4,00	2,00	1,00	16,38
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.41 Modernizarea/amenajarea/construirea drumurilor de legătură noi care ocolesc centrul orașului	2,00	4,00	3,00	3,00	2,00	2,75	5,50	5,00	1,00	2,00	16,25
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate: Asigurarea unor condiții atrăgătoare pentru mersul cu bicicletă și mersul pe jos	1.46 Construirea pistei/benzilor pentru bicicliști (rețeaua de velorute: Chiuruș, Zagon, Zăbala, Pachia/Brateș, Surcea)	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	5,00	1,00	3,00	16,00
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.47 Construirea și marcarea unor noi trasee de biciclete în oraș (spre Valea Zânelor, Partia de Ski/Wellness)	4,00	4,00	4,00	3,50	4,00	3,88	3,00	5,00	1,00	3,00	15,88
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.27 Construire trotuare în sat Chiuruș (dealungul DN13E)	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,85	4,00	3,00	2,00	3,00	15,85

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
	Pondere Criteriu Valoare Criteriu/Valoare Factor	C1 15% De la 1-4	C2 15% De la 1-4	C3 20% De la 1-4	C4 25% De la 1-4	C5 25% De la 1-4		VF2 100% De la 1-6	VF4 100% De la 1-5	VF5 100% De la 1-3	VF6 100% De la 1-3	
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.9 Modernizarea Drumului de ocolire în zona de vest	3,50	3,50	3,50	4,00	4,00	3,75	6,00	3,00	1,00	2,00	15,75
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.8 Modernizarea Str. Pava de Sus (pt. o alternativa de ocolire)	3,00	3,00	4,00	4,00	4,00	3,70	6,00	3,00	1,00	2,00	15,70
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.40 Amenajarea unei zone cu trafic pietonal în centrul orașului	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	2,50	5,00	1,00	3,00	15,50
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.49 Amenajarea unor locuri/facilități de parcare pentru biciclete (zona centru, Valea Zânelor/Spital, Pârtie Ski, zone școli, gară, stații de transport public regional, magazine, instituții, parcuri, terenuri de sport, sala de sport etc.)	4,00	4,00	3,00	2,50	4,00	3,43	3,00	5,00	1,00	3,00	15,43
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.17 Asigurarea legăturii între diferitele zone ale orașului: Modernizarea/reabilitarea de poduri și podețe pe Râul Covasna (Str. Székely, Str. Ady Endre, Str. József Attila)	2,00	2,00	4,00	4,00	4,00	3,40	5,00	4,00	1,00	2,00	15,40

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNTAJ
	Pondere Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
	Valoare Criteriu/Valoare Factor	15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
		De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.16 Modernizare străzi orășenești nepavate	2,50	3,00	4,00	3,00	4,00	3,38	6,00	3,00	2,00	1,00	15,38
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.48 Înființarea sistemului de Bike-sharing	4,00	4,00	3,00	2,00	4,00	3,30	3,00	5,00	1,00	3,00	15,30
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.42 Înlăturarea obstacolelor de pe spații pietonale (conduce, stâlpi, alte construcții) și construire rampe	4,00	4,00	4,00	2,00	3,00	3,25	4,00	5,00	1,00	2,00	15,25
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.56 Modernizarea și extinderea iluminatului public	4,00	4,00	1,00	3,00	4,00	3,15	3,00	5,00	1,00	3,00	15,15
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.57 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice	4,00	4,00	1,00	3,00	4,00	3,15	3,00	5,00	1,00	3,00	15,15
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.39 Re-organizarea unor străzi de tip shared-space în zona centru (Str. Ignác Rózsa, Str. 1 Decembrie 1918 – lângă Râul Covasna, Str. Scolii lângă Liceul, etc.)	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	2,00	5,00	1,00	3,00	15,00

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
	Pondere Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
	Valoare Criteriu/Valoare Factor	15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
		De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
DA5: Promovarea transportului în comun	1.45 Amenajarea unor noi treceri de pietoni pe drumul național 13E si pe drumul județean 121	3,50	4,00	4,00	4,00	4,00	3,93	4,00	4,00	1,00	2,00	14,93
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.31 Dezvoltarea locurilor de parcare la punctele de interes (servicii turistice)	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	5,00	4,00	1,00	1,00	14,75
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare	1.51 Eliminarea denivelărilor capacelor de canalizare	3,50	3,00	1,00	3,00	3,00	2,68	6,00	4,00	1,00	1,00	14,68
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.32 Amenajare parcări tampon în zonele turistice (autobuze)	4,00	4,00	4,00	3,00	3,00	3,50	5,00	4,00	1,00	1,00	14,50
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.54 Reabilitarea clădirii gării CFR, amenajarea împrejmuire (nod intermodal)	4,00	3,00	4,00	3,00	3,60	3,50	3,00	5,00	1,00	2,00	14,50
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	1.36 Achiziționarea de autobuze ecologice (capacitate mică)	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	1,50	5,00	1,00	3,00	14,25
DA3: Managementul	1.37 Reabilitare/dotare stații de oprire autobuze	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	1,50	5,00	1,00	3,00	14,25

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
		C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
		15% De la 1-4	15% De la 1-4	20% De la 1-4	25% De la 1-4	25% De la 1-4		100% De la 1-6	100% De la 1-5	100% De la 1-3	100% De la 1-3	
sistemului de parcare												
DA8: Asigurarea unui flux turistic durabil	1.38 Amenajare/construire Garaj și terminal pentru TP	4,00	4,00	4,00	2,00	4,00	3,50	1,50	5,00	1,00	3,00	14,00
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.50 Dezvoltarea spațiilor comunitare, locurilor de joacă, dotare cu mobilier stradal	3,00	4,00	2,00	1,00	4,00	2,70	3,00	4,00	1,00	3,00	13,70
DA6: Gestionarea problemei cauzate de traficul de tranzit	1.10 Construirea drumului de ocolire în zona de sud a orașului prin DN13E	2,00	4,00	3,00	4,00	4,00	3,50	5,00	2,00	1,00	2,00	13,50
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.30 Dispozitiv/soluție de calmare a traficului la intrarea în localitate: Construire dispozitive insule de separare benzi la intrării orașului (în Covasna și în Chiuruș)	4,00	3,00	2,00	4,00	4,00	3,45	4,00	3,00	1,00	2,00	13,45
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	1.52 Dispozitive/soluții de calmare a traficului în centru și în apropierea zonelor de interes	4,00	2,00	2,00	4,00	4,00	3,30	2,50	5,00	1,00	1,00	12,80
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.29 Construire dispozitive de calmare a traficului (insule de calmare a traficului) la punctele de trecere, în apropierea instituțiilor.	4,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,65	4,00	3,00	1,00	1,00	12,65
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport:	1.25 Construire trotuar pe marginea DN 13 E (Str. Gheorghe Doja)	3,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,60	4,00	2,00	1,00	2,00	12,60

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
	Pondere Criteriu Valoare Criteriu/Valoare Factor	C1 15% De la 1-4	C2 15% De la 1-4	C3 20% De la 1-4	C4 25% De la 1-4	C5 25% De la 1-4		VF2 100% De la 1-6	VF4 100% De la 1-5	VF5 100% De la 1-3	VF6 100% De la 1-3	
Modernizarea rețelei stradale												
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.26 Construire trotuar pe marginea DC13 (strada Gării înspre stația de autobuz)	3,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,60	4,00	2,00	1,00	2,00	12,60
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.28 Modernizare și extindere rețea de trotuare care să acopere tot teritoriul orașului	3,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,60	4,00	3,00	1,00	1,00	12,60
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.23 Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor în satul Chiuruș	2,50	2,00	3,00	2,00	3,00	2,53	4,00	3,00	1,00	2,00	12,53
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.55 Modernizarea stației de autobuz intercomunitare	4,00	3,00	4,00	2,00	3,00	3,10	2,00	4,00	1,00	1,00	11,10
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.20 Reabilitare drumuri agricole	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,85	4,00	2,00	1,00	2,00	10,85
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport: Modernizarea rețelei stradale	1.21 Menținere/modernizare trasee turistice	3,50	2,00	2,00	2,00	3,00	2,48	4,00	2,00	1,00	1,00	10,48
DA1 : Dezvoltarea infrastructurii de transport:	1.22 Construirea podurilor și podețelor pe Râul Covasna în zona sud (Str. Prundul de Jos, Str. Komsa etc.)	1,00	3,00	3,00	2,00	3,00	2,45	4,00	2,00	1,00	1,00	10,45

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
		C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
		15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
	Pondere Criteriu Valoare Criteriu/Valoare Factor	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
Modernizarea rețelei stradale												
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	1.53 Extinderea sistemului de monitorizare a traficului	2,50	2,00	2,00	4,00	4,00	3,08	2,00	3,00	1,00	1,00	10,08

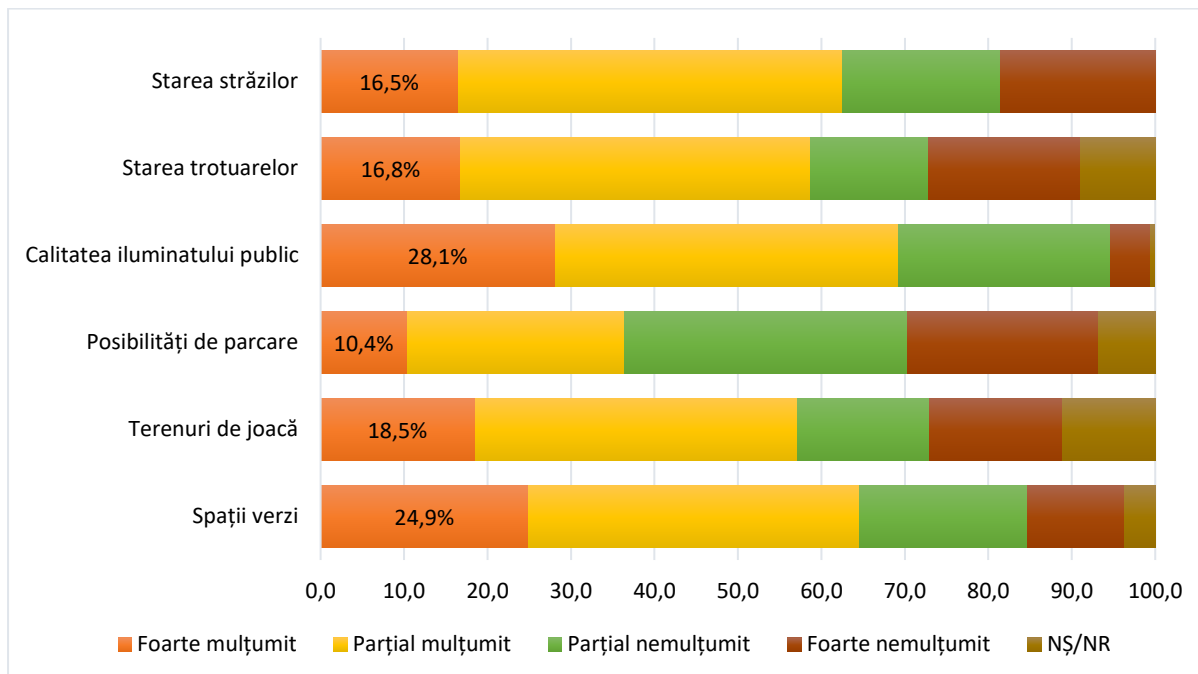
Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNTAJ
		C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
		15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
	Pondere Criteriu	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale												
DA3: Managementul sistemului de parcare: modernizare, reglementare, dezvoltare.	2.1 Reglementarea parcării în zona centru și în zona locuințelor colective	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,25	5,00	5,00	1,00	2,00	17,25
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	2.3 Campanii de conștientizare cu privire la forme de mobilitate nemotorizate	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	3,00	5,00	1,00	3,00	15,75
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	2.4 Campanii de educație rutieră în școli	4,00	4,00	4,00	3,00	4,00	3,75	3,00	5,00	1,00	3,00	15,75
DA2: Încurajarea mobilității nemotorizate	2.5 Campanii de conștientizare a utilizării transportului public	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,00	5,00	1,00	3,00	14,00
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.6 Reglementări privind limite de viteză în centru și în zone vulnerabile (zone de locuințe, școli, etc.)	4,00	3,00	4,00	4,00	4,00	3,85	4,00	4,00	1,00	1,00	13,85
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.8 Sistem de informare călători pentru TPL	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,85	2,00	4,00	1,00	3,00	13,85
DA5: Promovarea transportului în comun	2.7 Sisteme de informare călători amplasate în stații de autobuze pentru curse de distanță	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,85	2,00	4,00	1,00	2,00	12,85

Direcții de acțiune	Proiect	F1					Total F1	F2	F3	F4	F5	TOTAL PUNCTAJ
		C1	C2	C3	C4	C5		VF2	VF4	VF5	VF6	
		15%	15%	20%	25%	25%		100%	100%	100%	100%	
	Pondere Criteriu	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4	De la 1-4		De la 1-6	De la 1-5	De la 1-3	De la 1-3	
	Valoare Criteriu/Valoare Factor											
DA4: Creșterea siguranței și eficiența energetică în trafic	2.2 Mutare indicator de localitate la limită intravilan, indicator de viteză	2,00	1,00	2,00	4,00	2,00	2,35	3,00	3,00	1,00	1,00	10,35
6.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale												
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.1 Înființare structură la nivelul APL pentru managementul traficului și monitorizarea PMUD	4,00	2,00	4,00	2,00	2,00	2,70	5,00	5,00	2,00	1,00	15,70
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.3 Înființarea structurii organizatorice necesare pentru managementul traficului microregional	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,00	1,00	14,00
DA7: Asigurarea structurii organizaționale pentru managementul traficului	3.2 Contractare servicii de TP	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,00	3,00	1,00	1,00	10,00

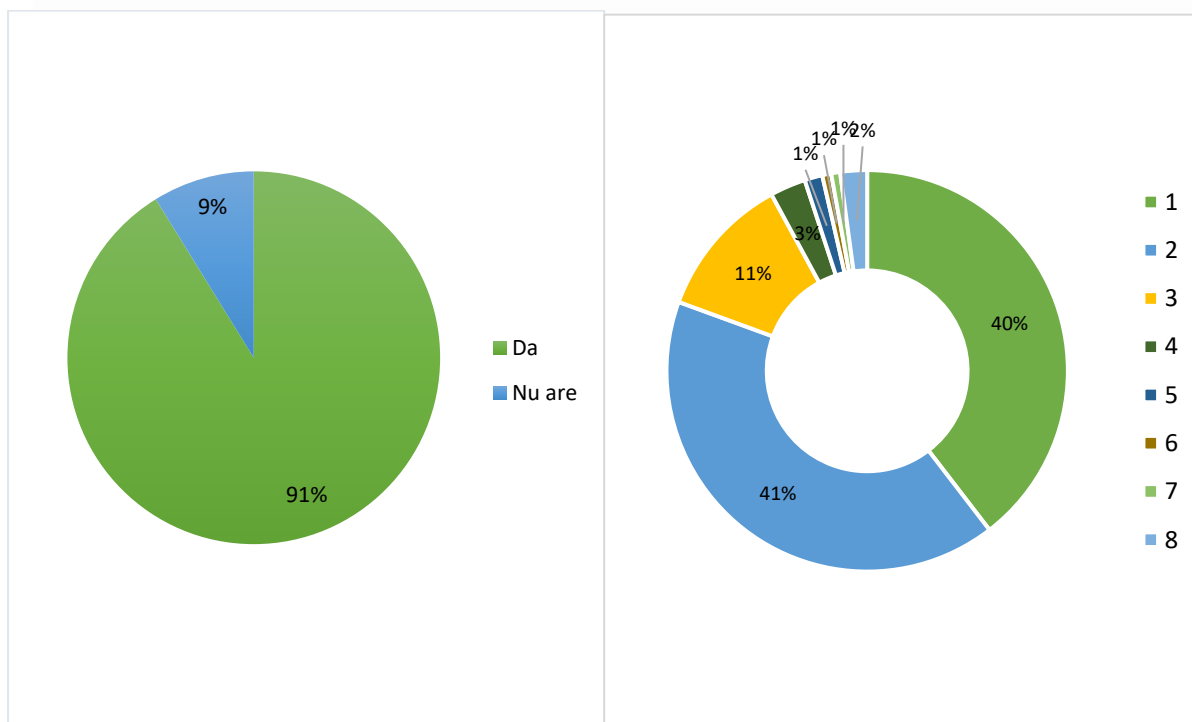
Anexa 3: Rezultate sondajelor

Sondaj de opinie

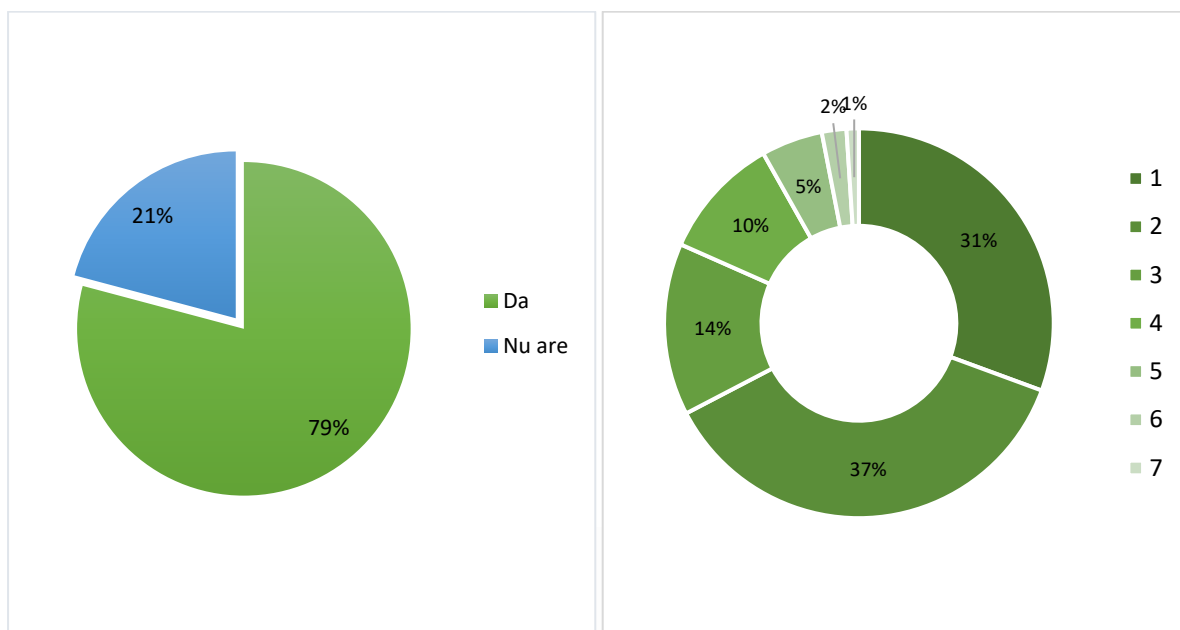
În ce stare este cartierul/zona în care locuiți?



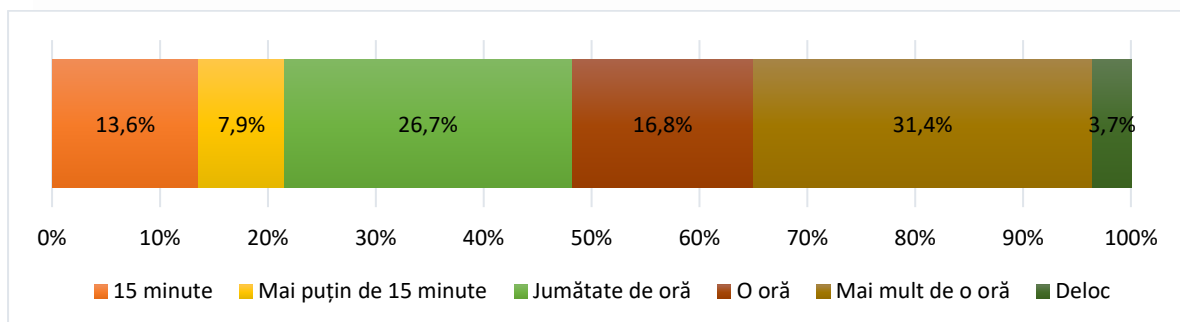
Aveți la dispoziție? (mașină)? Câte?.....



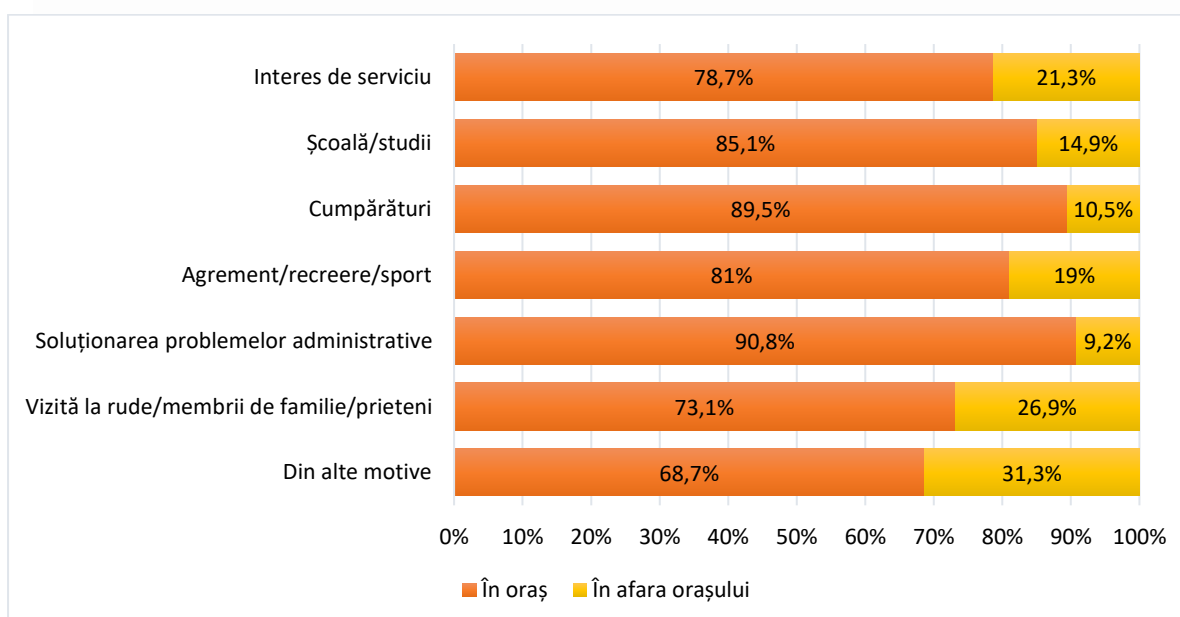
Aveți la dispoziție? (bicicletă)? Câte?.....



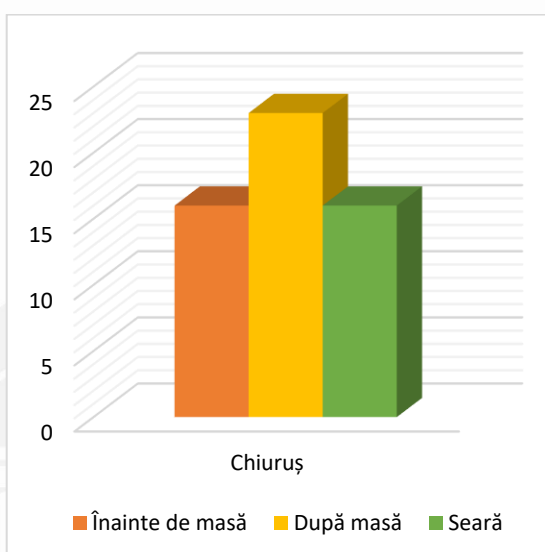
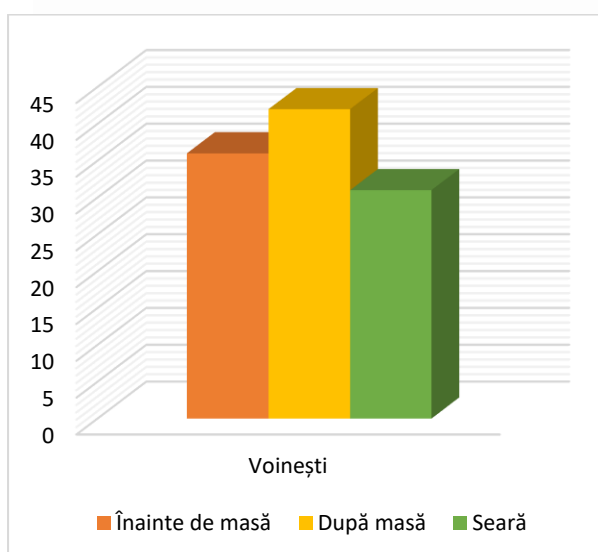
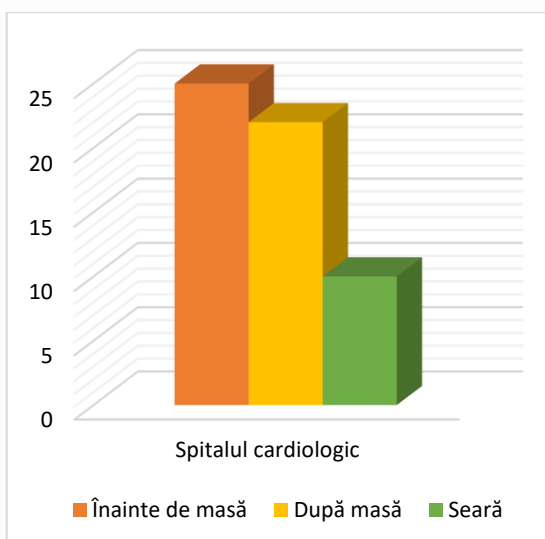
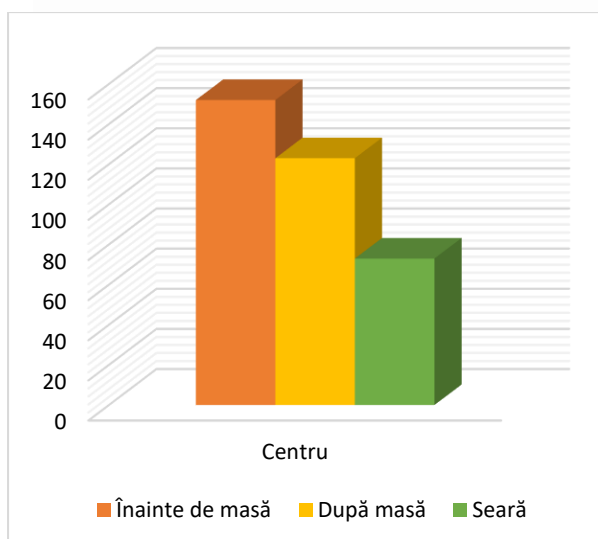
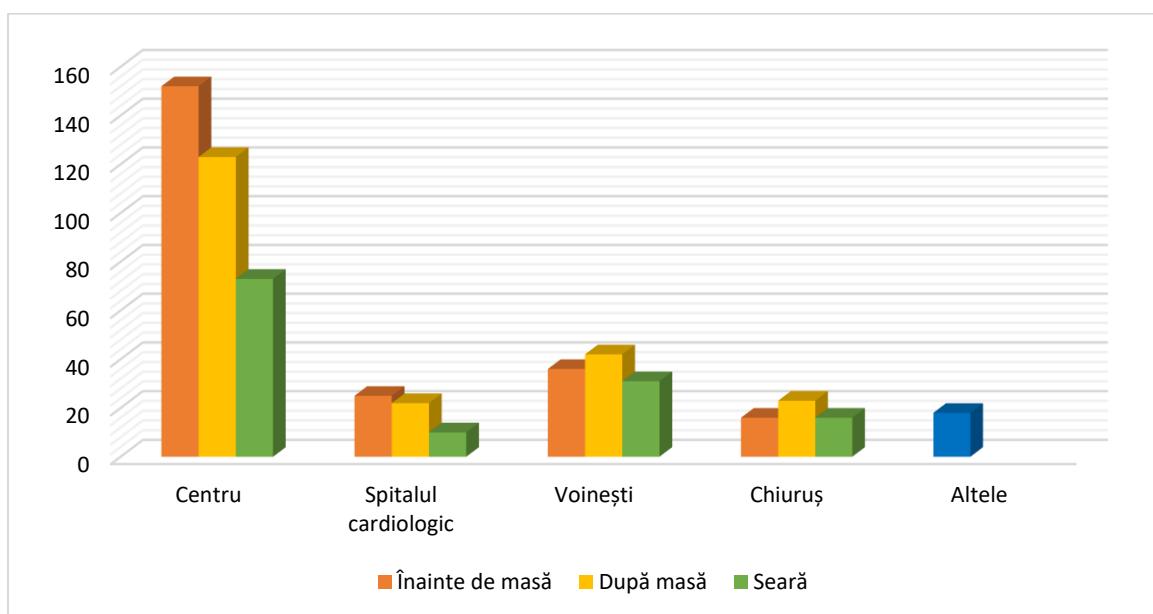
Pentru Dvs. cât timp vă preia circulația într-o zi? (cu orice)



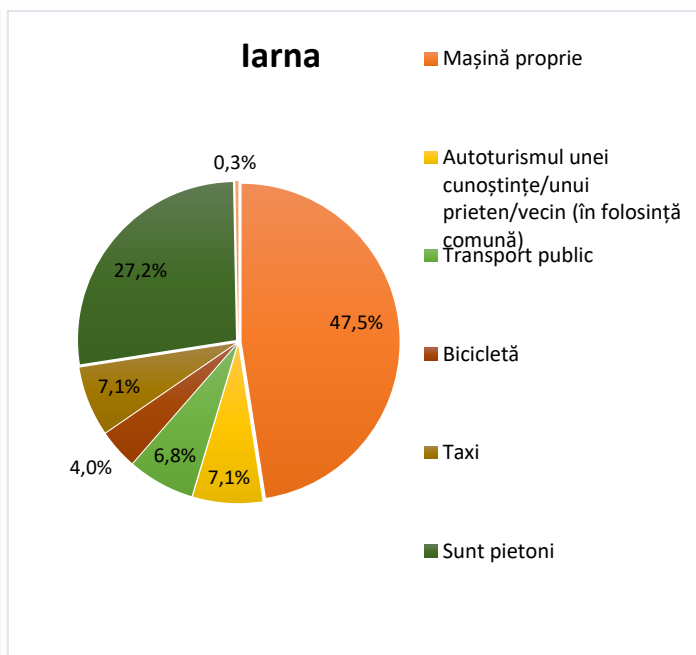
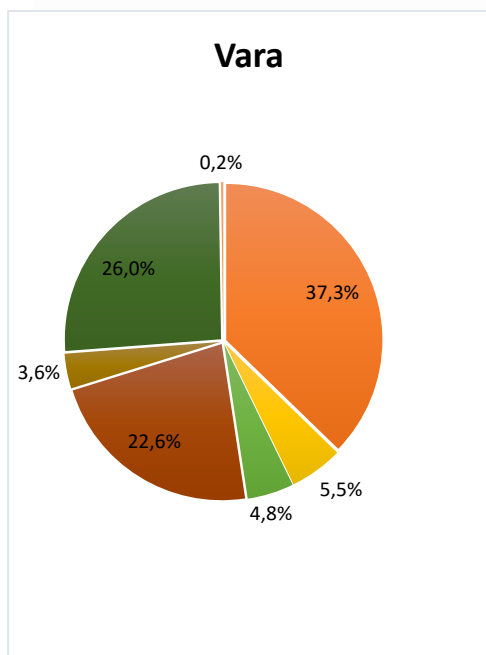
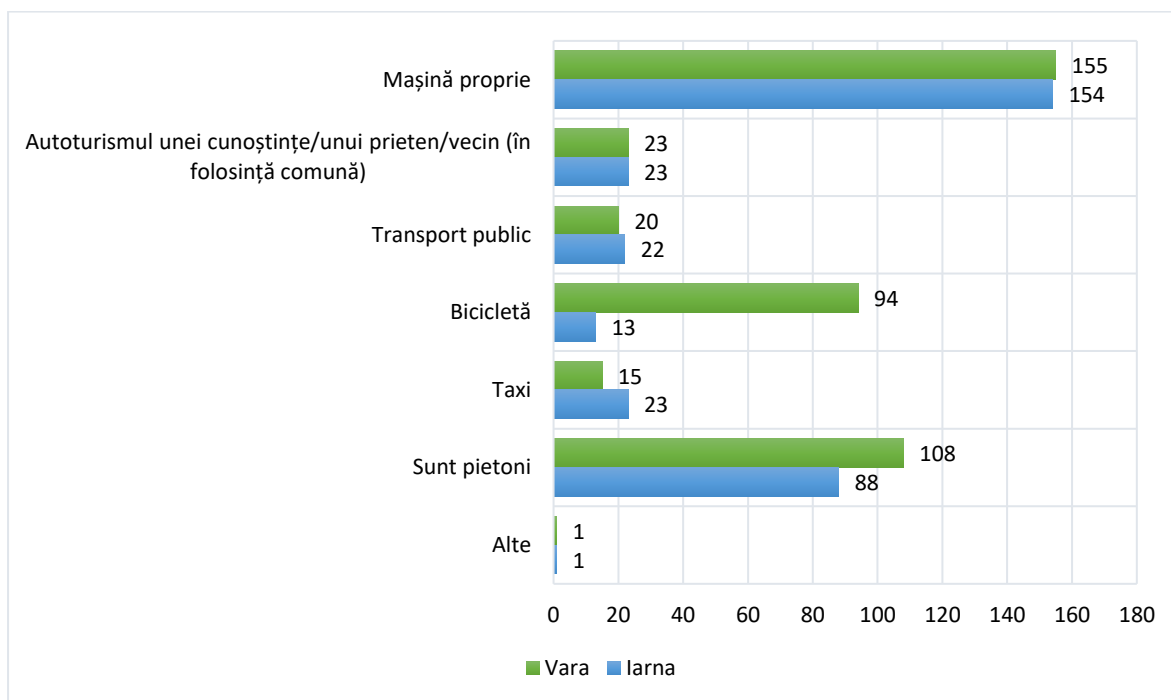
Care este scopul deplasării Dvs./din ce motive părăsiți locuința zilnic?



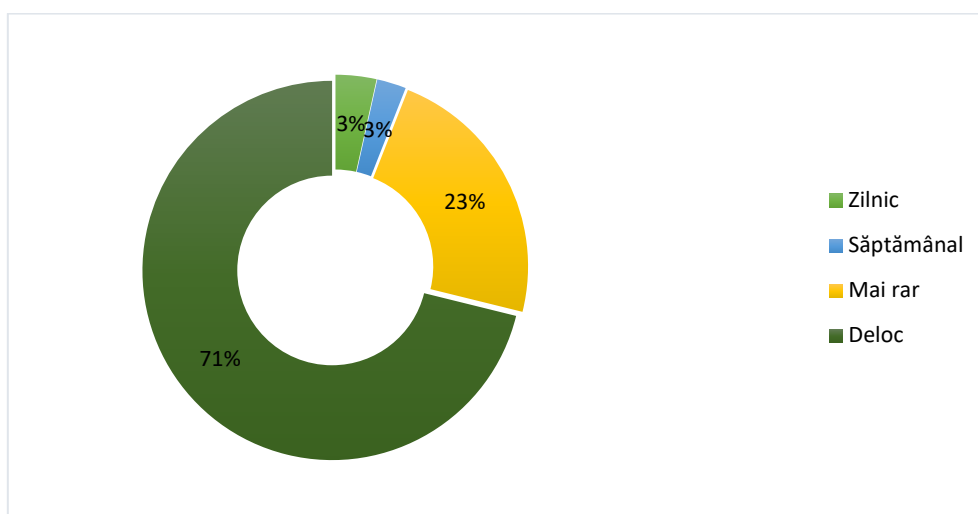
În ce zonă a orașului vă deplasați zilnic (la muncă, școală, rezolvarea treburilor etc.)?



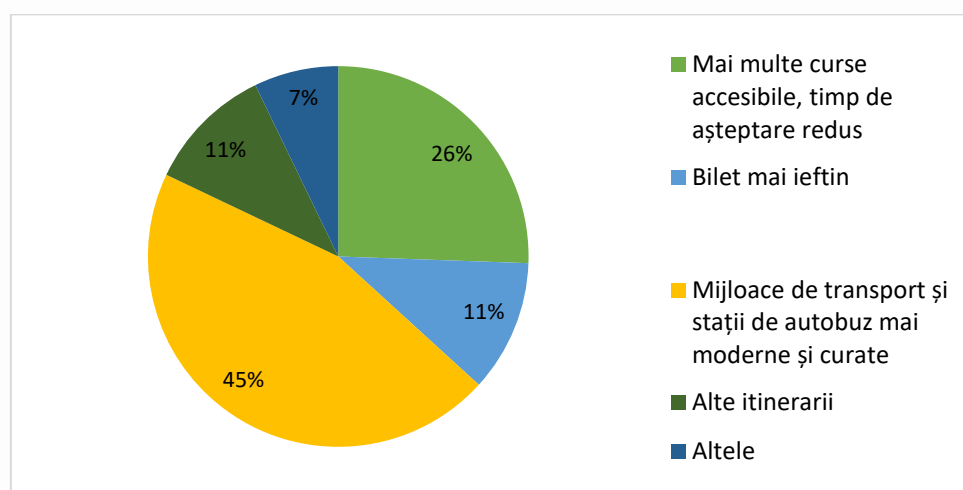
Ce mijloc de transport alegeți? (mai multe răspunsuri posibile)



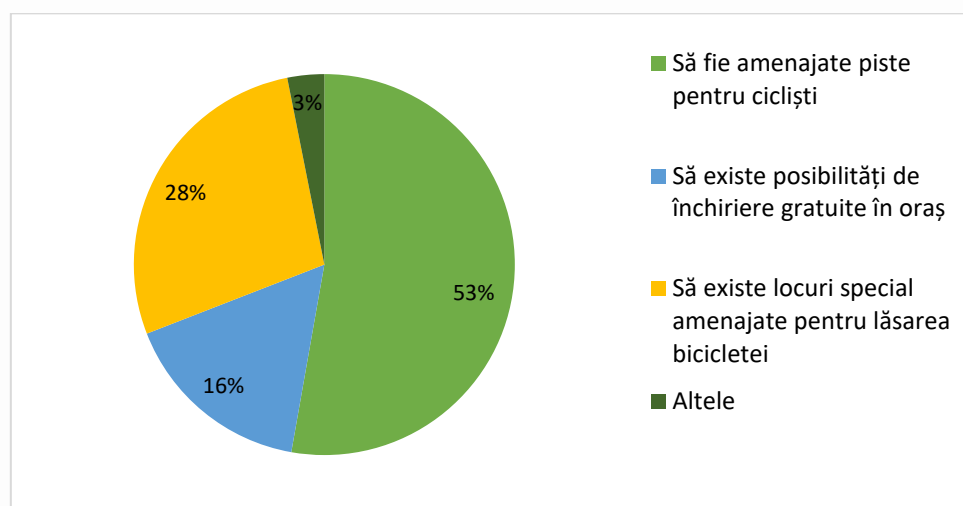
Cât de des călătoriți cu cursele de autobuz locale?



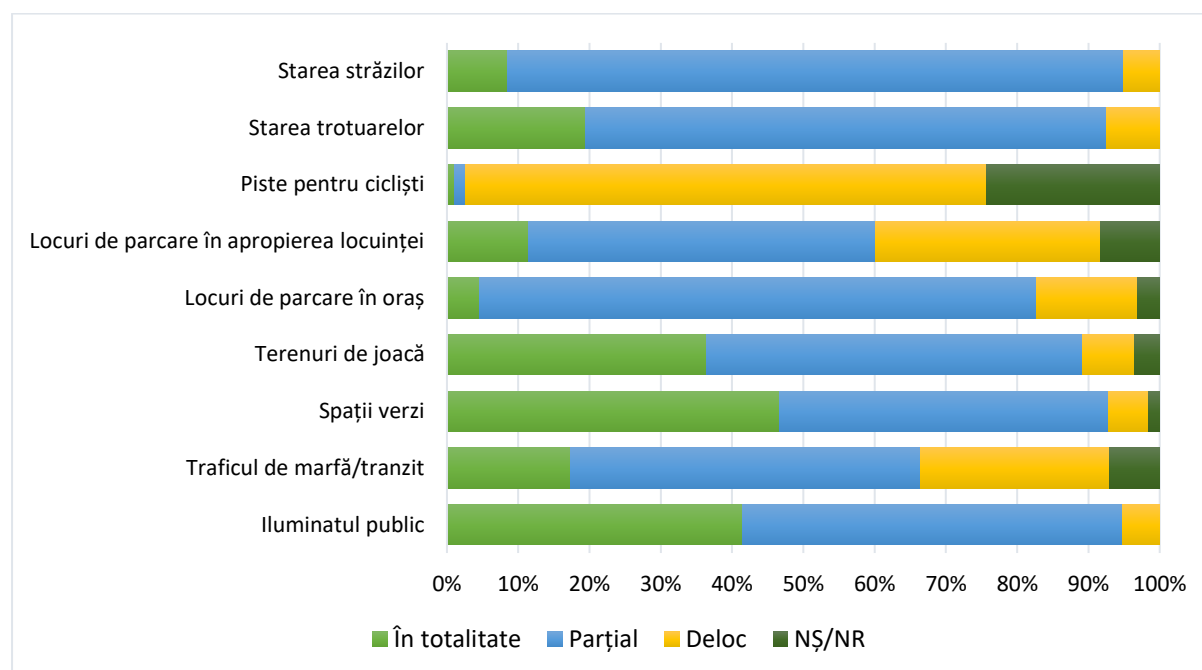
Care dintre următoarele opțiuni ar fi necesare pentru a apela mai des la cursele locale?



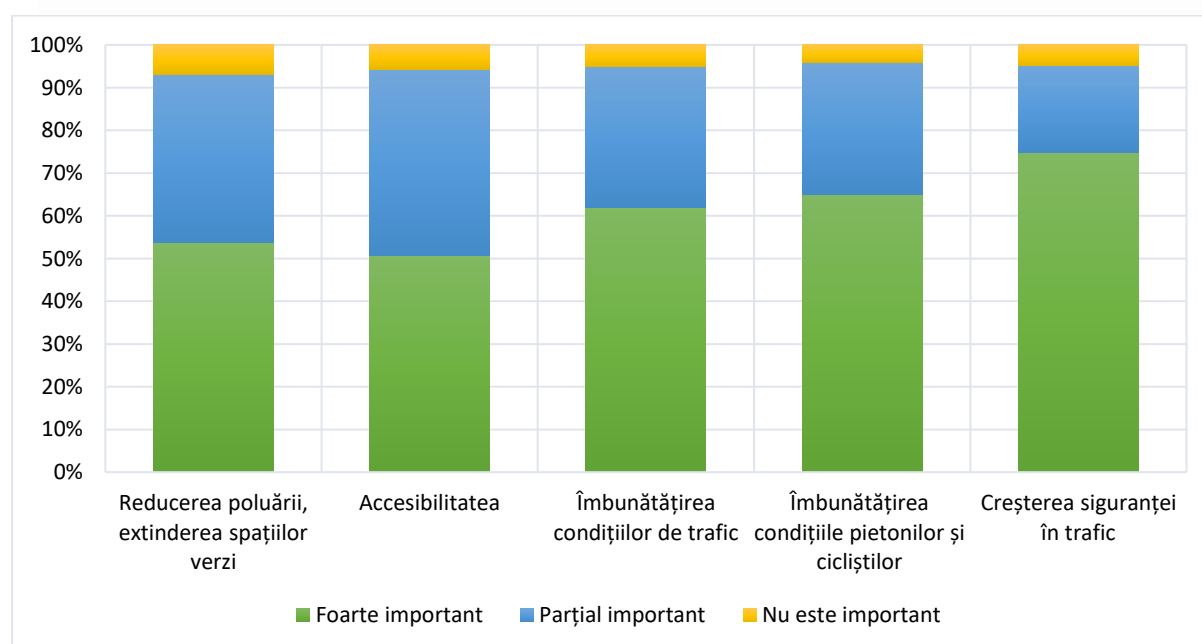
Ce v-ar determina să folosiți mai des bicicleta pentru deplasările în interiorul orașului (mai multe răspunsuri posibile)?



În opinia Dvs. cum sunt soluționate următoarele probleme în orașul Covasna?

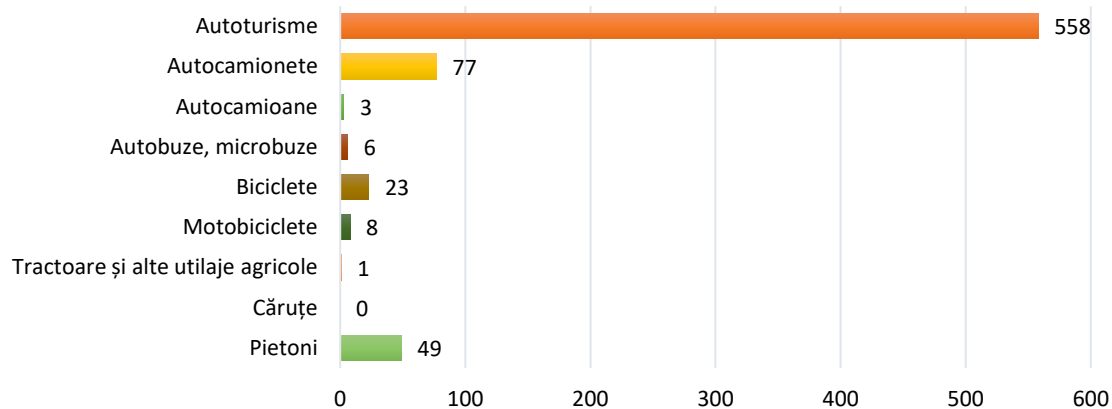


În opinia Dvs. care sunt principalele aspecte în vederea dezvoltării mobilității din orașul Covasna?

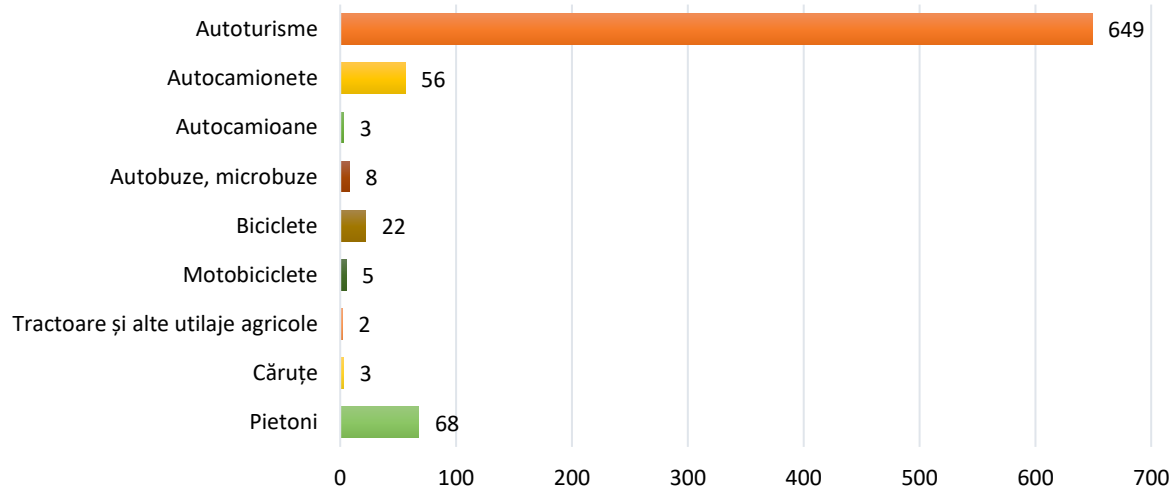


Recenzarea traficului

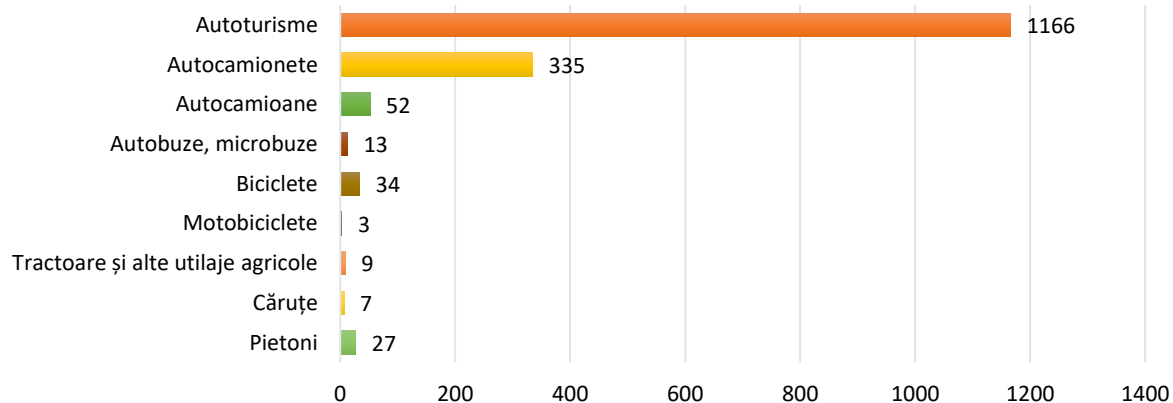
Spre Voinești dinspre Piața Eroilor



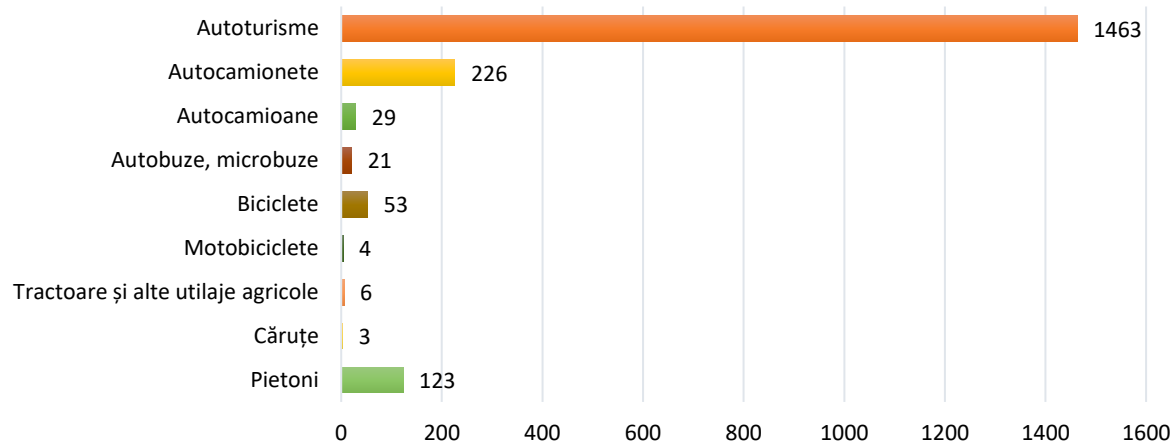
Spre centrul orașului dinspre Piața Eroilor



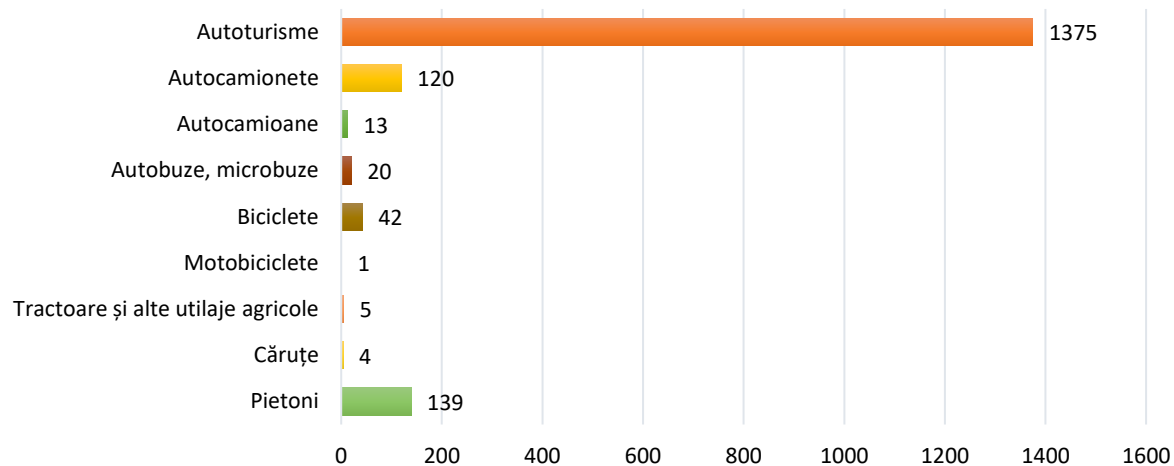
Spre centrul orașului dinspre str. Pava de Jos



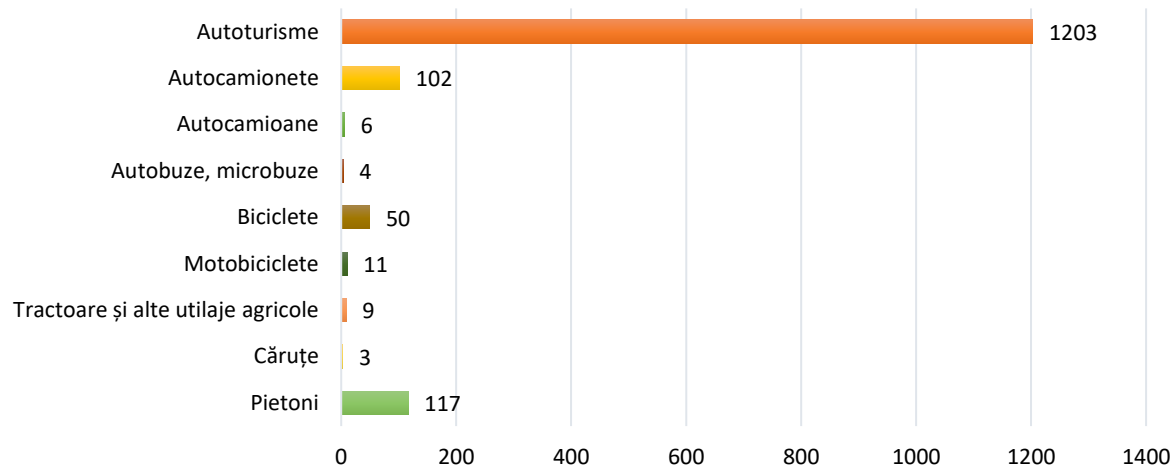
Spre centrul oraşului dinspre str. Ştefan cel Mare



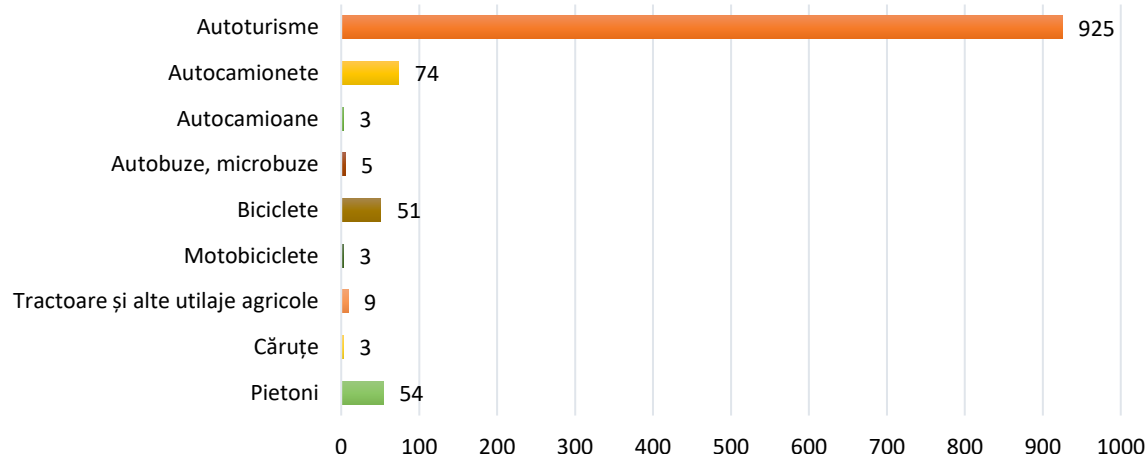
Spre Voinești



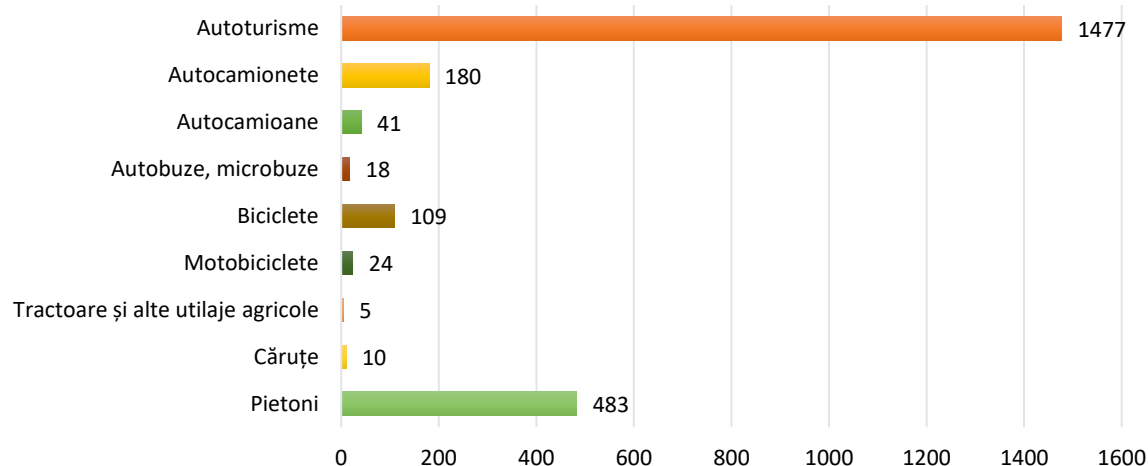
Str. Scolii din centru



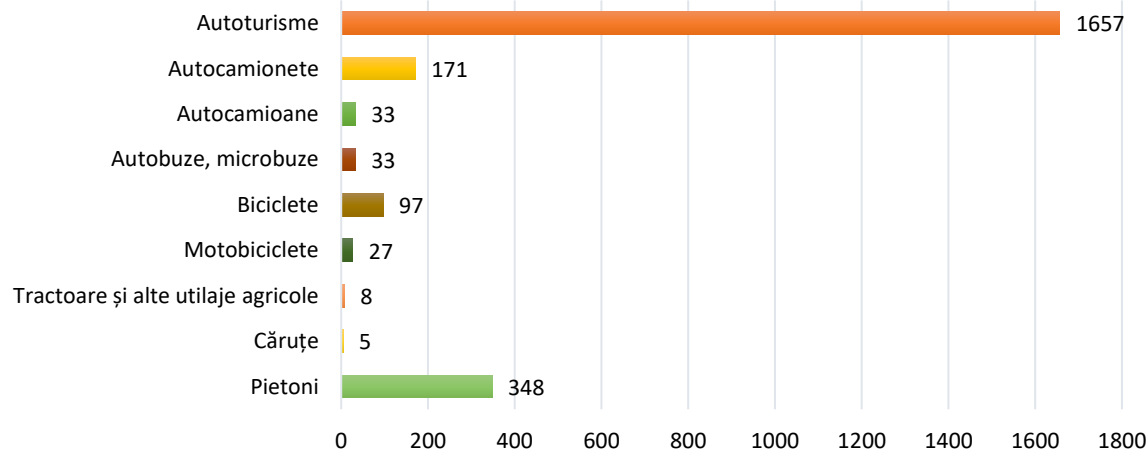
Str. Scolii spre centru



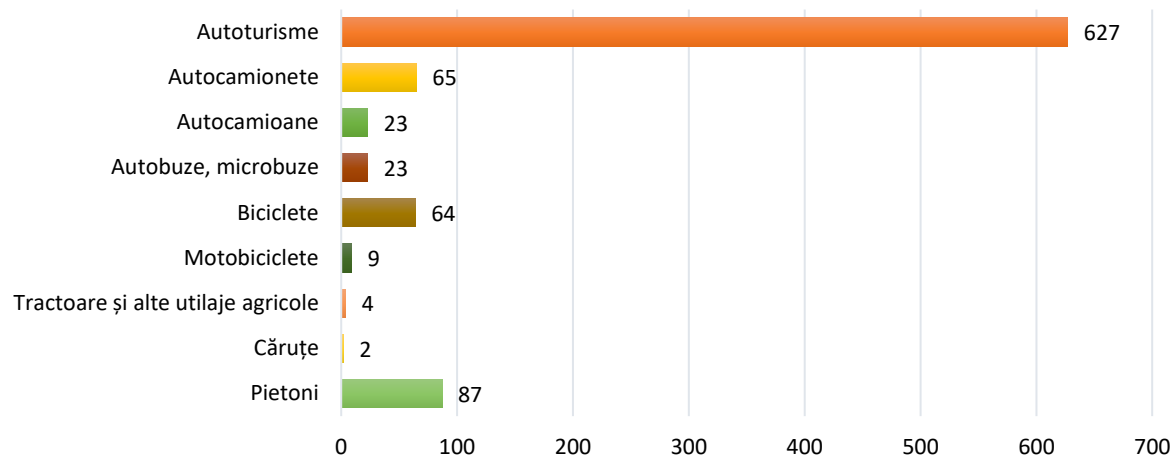
Str. 1 Decembrie 1918 - din centru



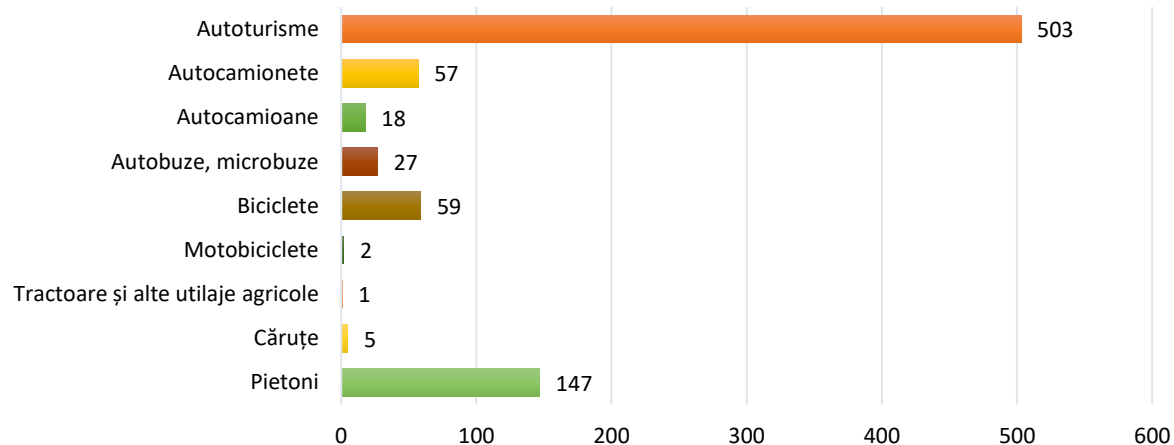
Spre centrul orașului dinspre Str. 1 Decembrie 1918



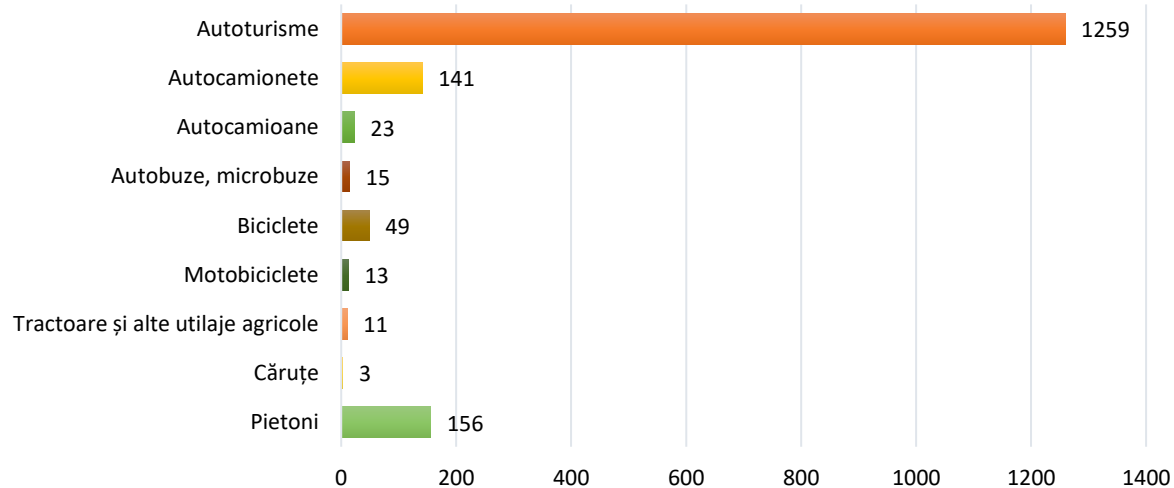
De la gara



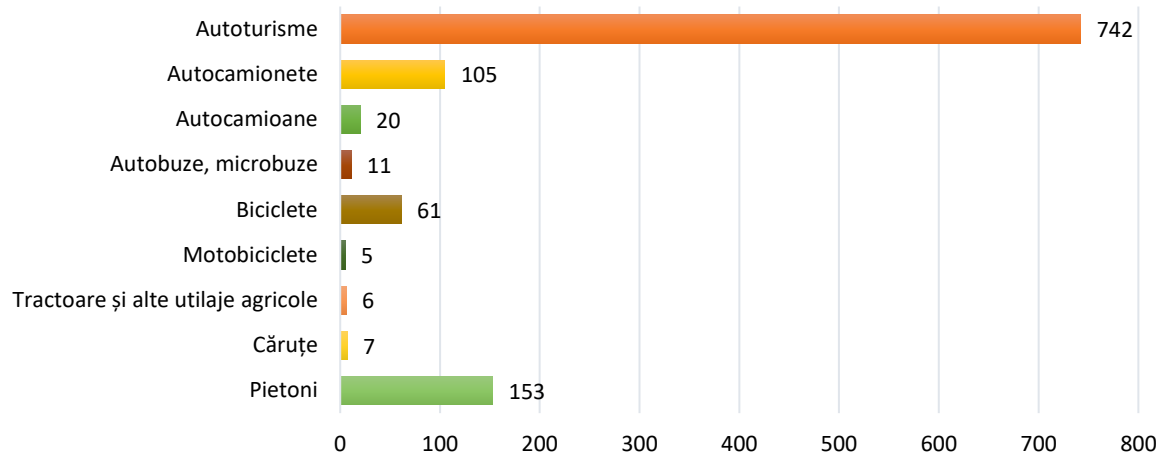
Spre gara



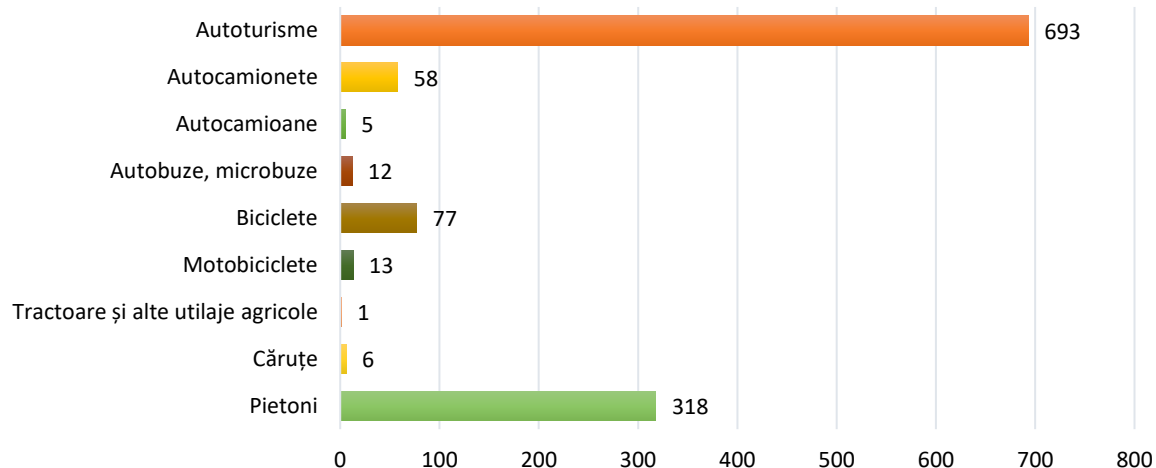
Spre Sf. Gheorghe



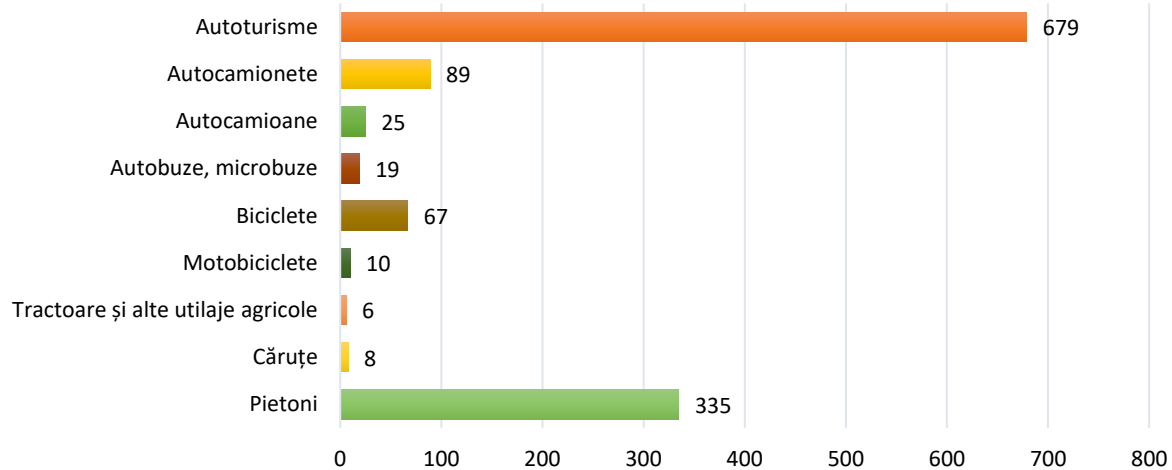
Spre satul Chiuruș



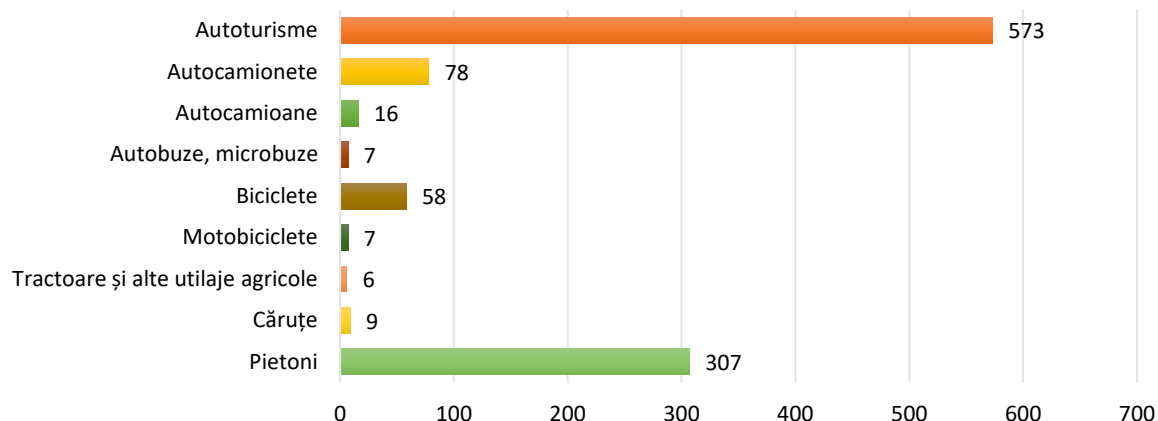
Str. Gheorghe Doja Spre centrul orașului



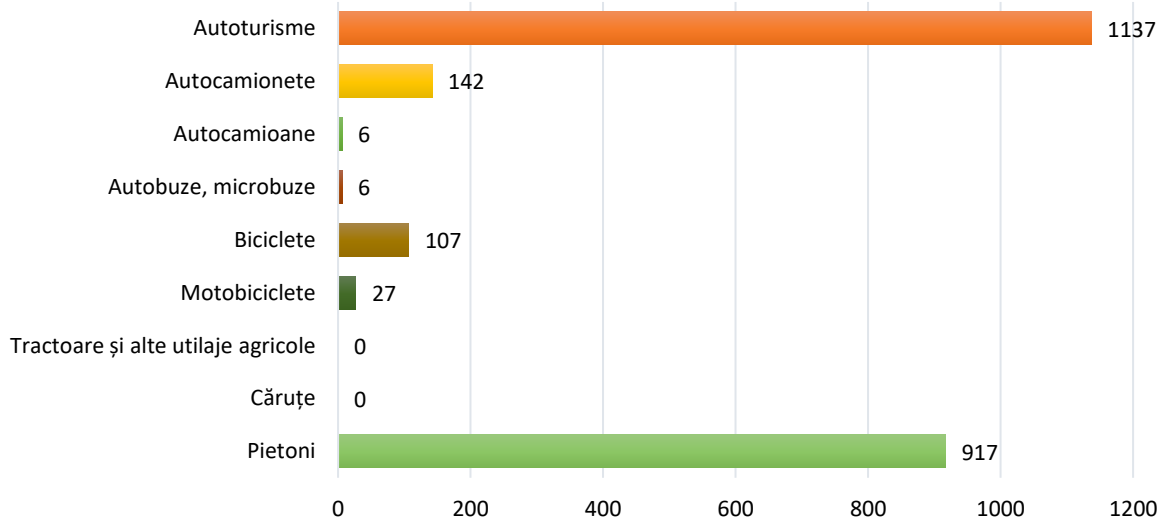
Podul Kálvin - iesire



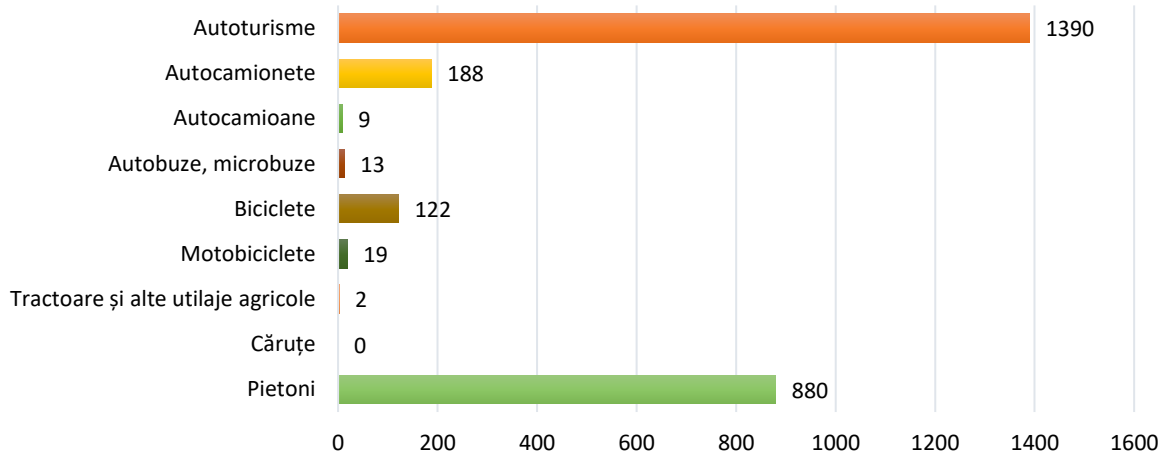
Podul Kálvin - intrare



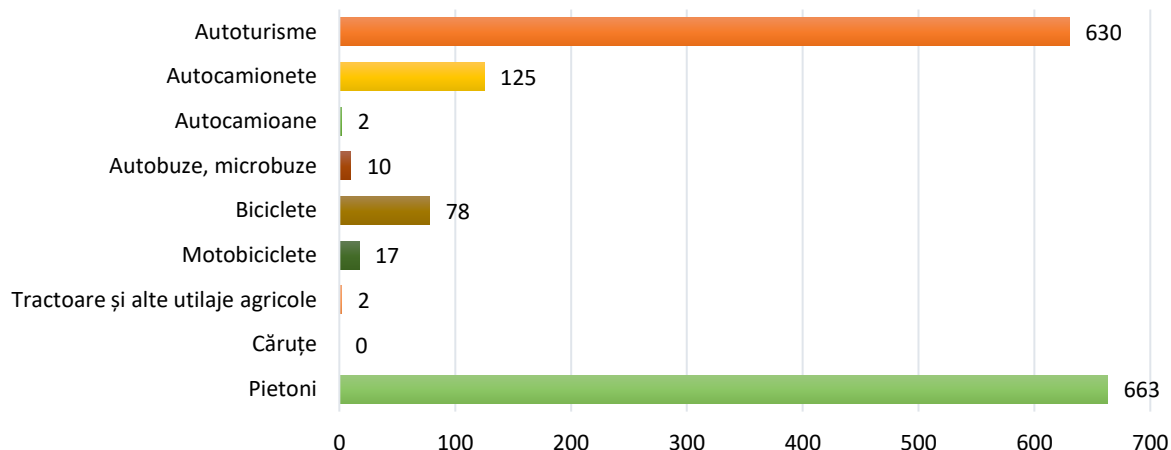
Podul Mare - Spre Balta Dracului



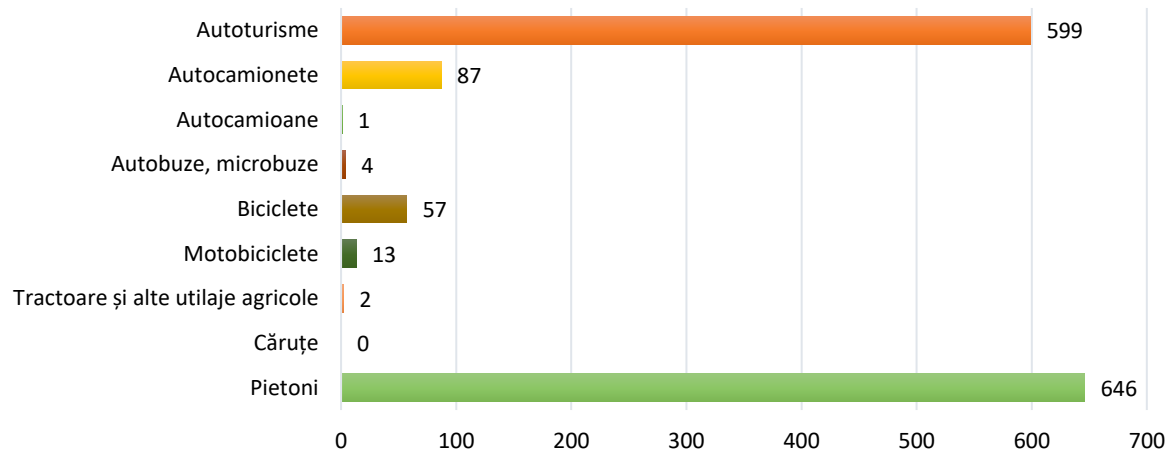
Podul Mare - Spre Penny



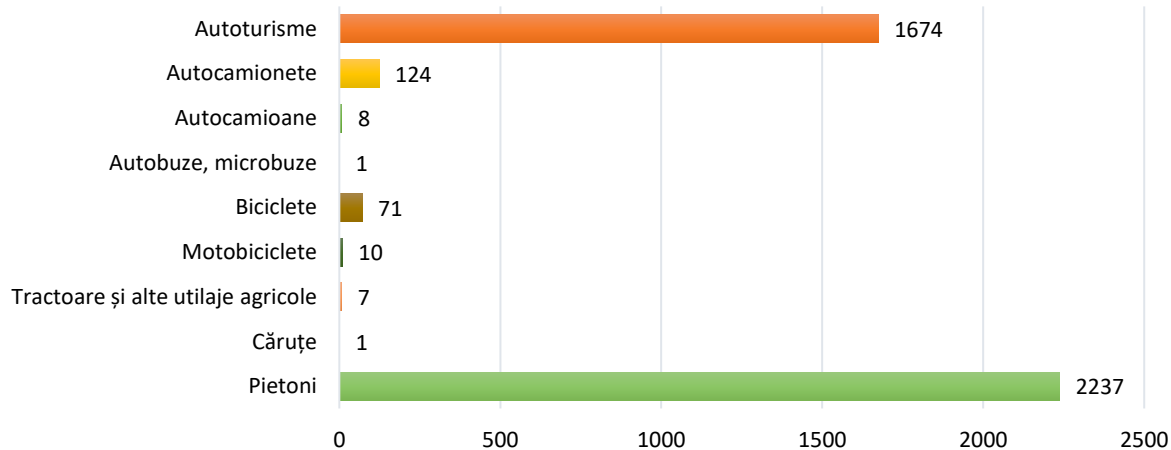
Spre Str. Gheorghe Doja



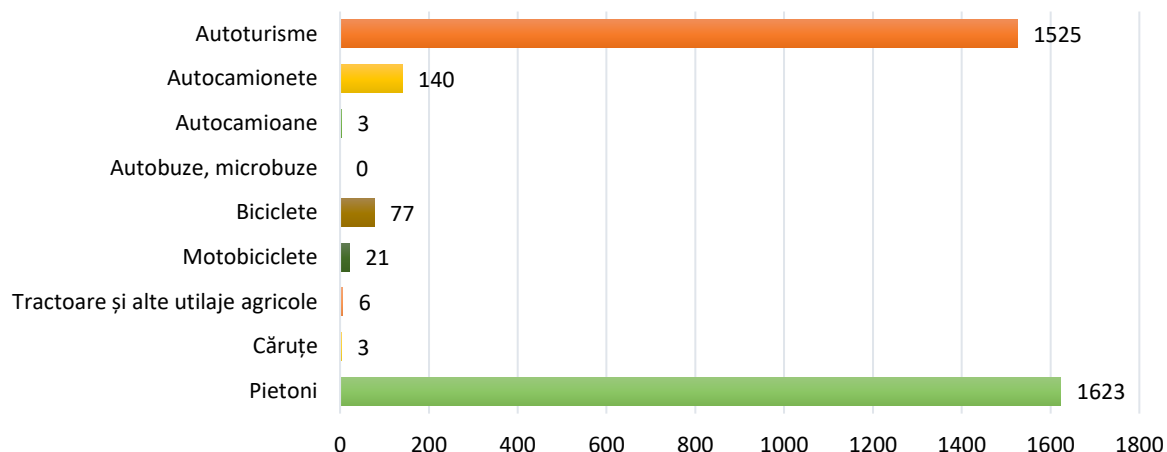
Dinspre Str. Gheorghe Doja



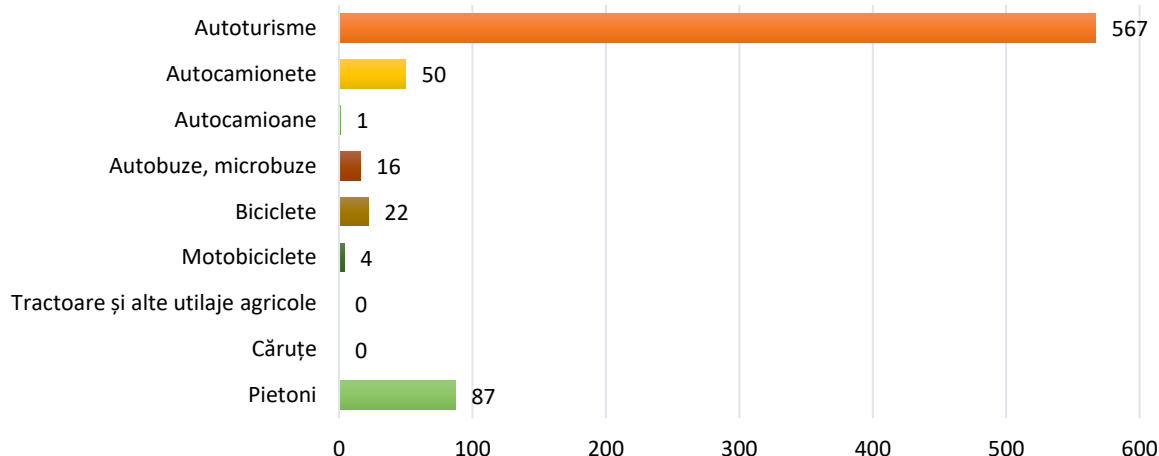
Spre Str. Brăzilor



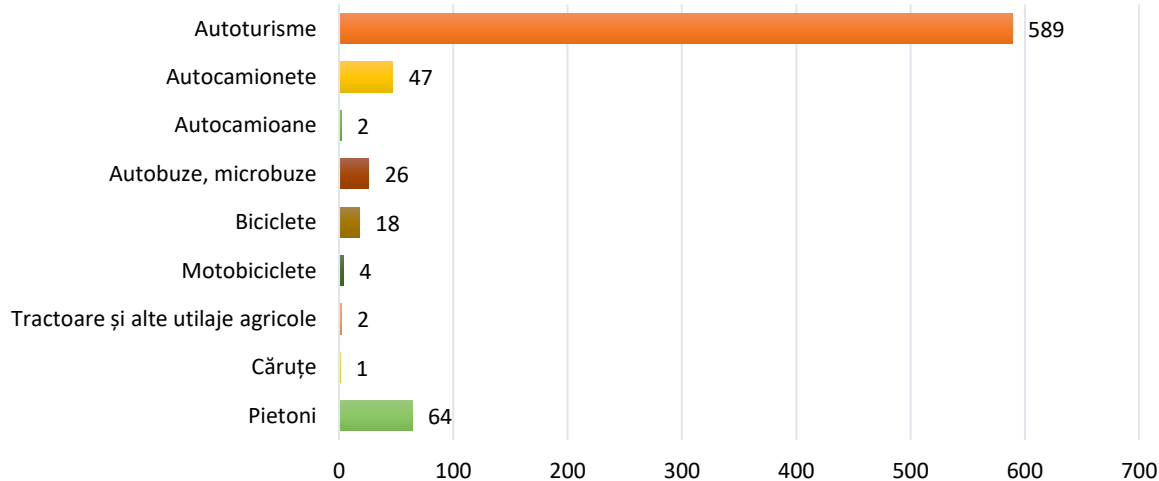
Dinspre Str. Brăzilor



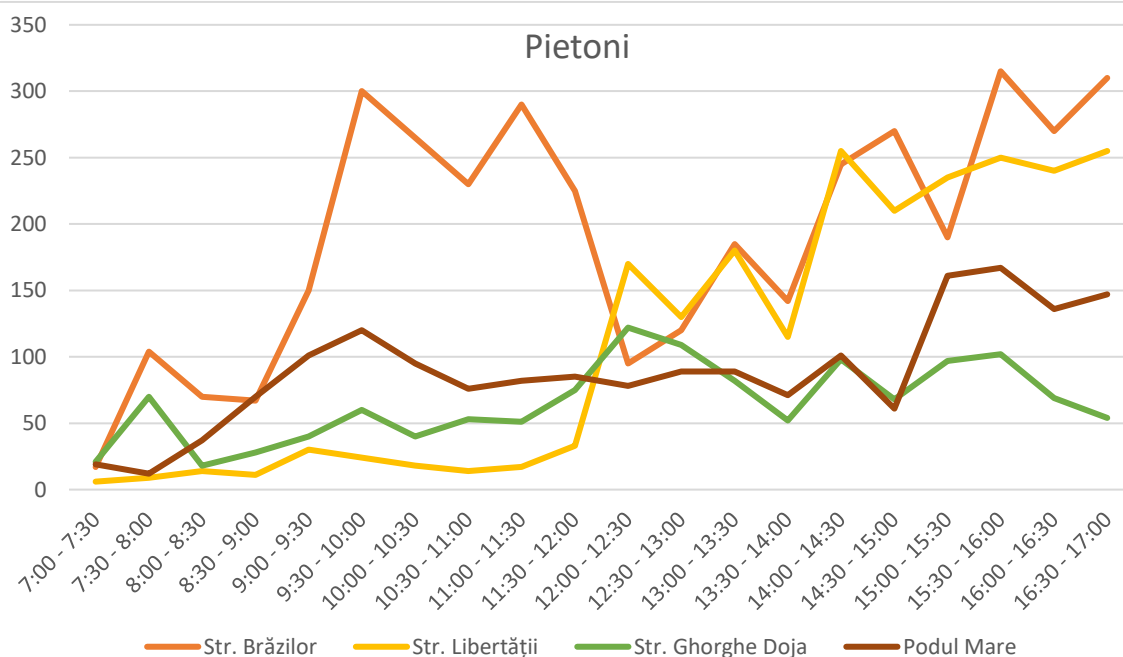
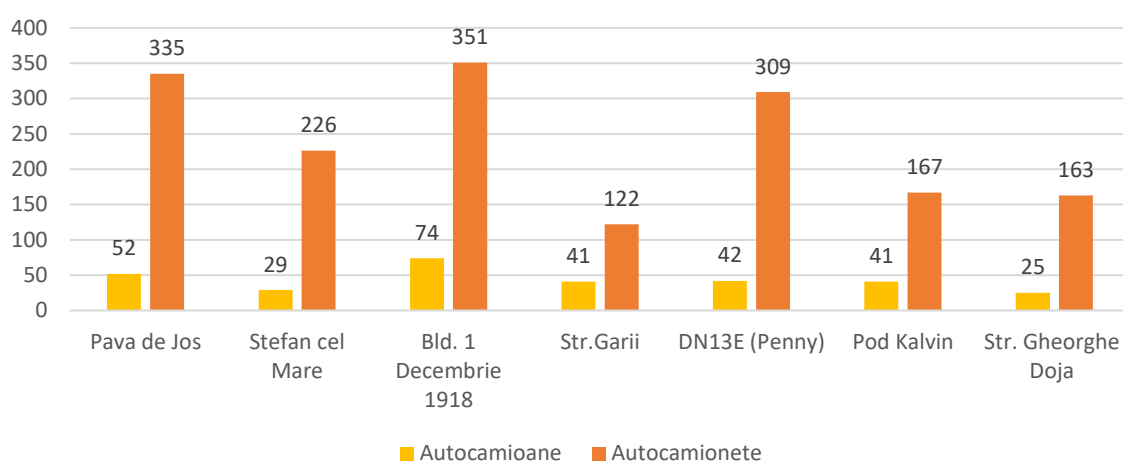
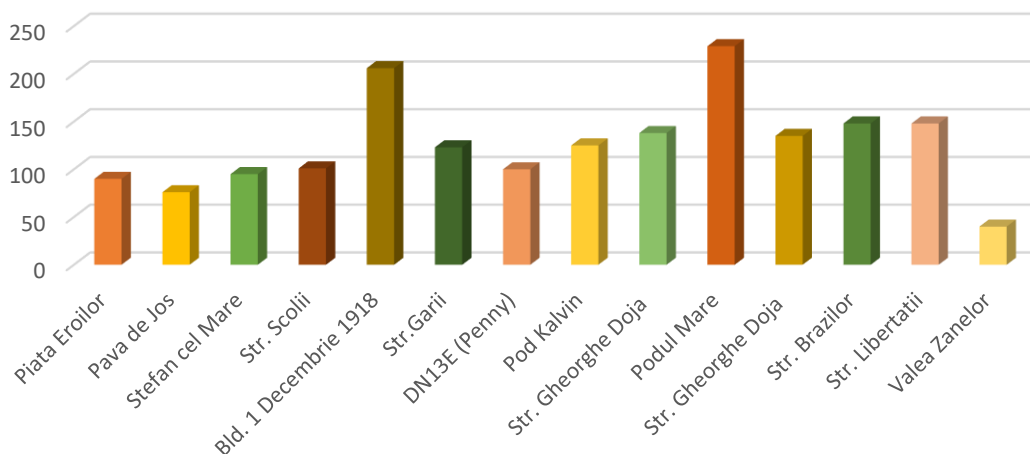
Valea Zanelor - Spre centrul orașului



Spre Spitalul de cardiologie



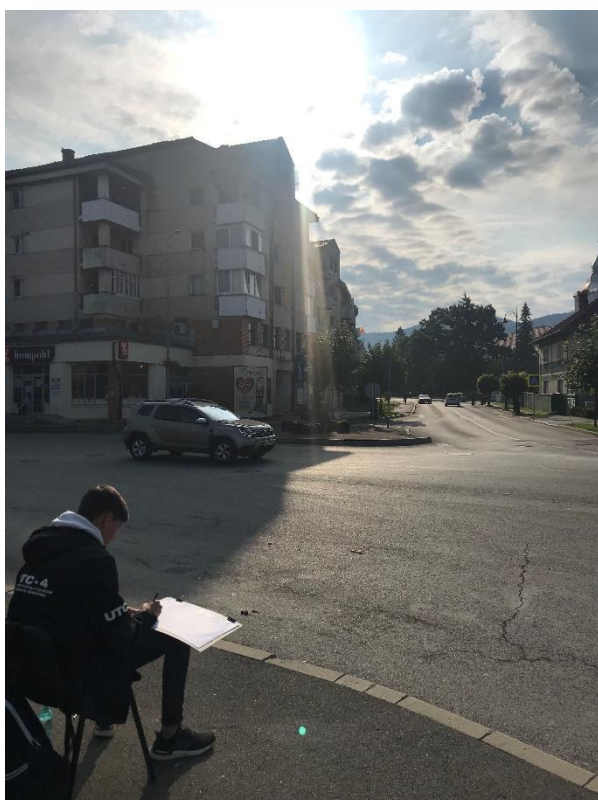
Deplasări cu bicicleta



Recenzarea traficului efectuat în luna septembrie 2021



DG CONSULTING





DG CONSULTING

Anexa 4: Instrumente de colectare datelor

Chestionar utilizat în sondajul realizat în orașul Covasna



CHESTIONAR PENTRU FUNDAMENTAREA PLANULUI DE MOBILITATEA URBANA DURABILA AL ORASULUI COVASNA

Numele operatorului:

Cartier:

Strada:

1. Domiciliu: 1 – Centru 2 – Voinești 3 – Chiuruș 4 – Altele:.....
2. Anul nașterii: 3. Sex: 1 – masculin 2 – feminin

4. În ce stare este cartierul/zona în care locuiți?

	Foarte mulțumit	Parțial mulțumit	Parțial nemulțumit	Foarte nemulțumit	NS,NR
1.Starea străzilor	4	3	2	1	0
2.Starea trotuarelor	4	3	2	1	0
3.Starea iluminatului public	4	3	2	1	0
4.Posibilități de parcare	4	3	2	1	0
5.Terenuri de joacă	4	3	2	1	0
6.Spații verzi	4	3	2	1	0

5. Aveți la dispoziție? (proprie sau de serviciu)?

- a. mașină 1. da, mai multe Câte?..... 2. nu are
- b. bicicletă 1. da, mai multe Câte?..... 2. nu are
- c. motocicletă 1. da 2. nu are

6. Pentru Dvs. cât timp vă preia circulația într-o zi? (cu orice)

1. 15 minute 2. Mai puțin că 15 min. 3. Jumătate de oră 4. O oră 5. Mai mult 6. Deloc

7. Care este scopul deplasării Dvs./din ce motive părăsiți locuința zilnic?

Principalul scop al deplasării	Unde? (2 – Localitate în afara orașului)
Interes de serviciu	1- În oraș 2 -.....
Școală/studii	1- În oraș 2 -.....
Cumpărături	1- În oraș 2 -.....
Agrement/recreere/sport	1- În oraș 2 -.....
Soluționarea problemelor administrative	1- În oraș 2 -.....
Vizită la rude/membrii de familie/prieteni	1- În oraș 2 -.....
Altele.....	1- În oraș 2 -.....

8. În ce zonă a orașului vă deplasați zilnic (la muncă, școală, rezolvarea treburilor etc.)?

Țintă	8.1 În ce parte a zilei mergeți acolo?		
	înainte de masă	după masă	seara
1. Centru			
2. Spitalul cardiologic			
3. Voinești			
4. Chiuruș			
5. Altele, precum:.....			

9. Ce mijloc de transport alegeți? (mai multe răspunsuri posibile)

	9.1 Vara	9.2 Iarna
1. Mașină proprie		
2. Autoturismul unei cunoștințe/unui prieten/vecin (în folosință comună)		
3. Transport public		
4. Bicicletă		
5. Taxi		
6. Sunt pietoni		
7. Alte:...		

10. Care este scopul deplasării/ieșirii în weekend?

Scopul deplasării/călătoriei în weekend	Unde?	Care este mijlocul de transport folosit?
Nu obișnuiesc să mă deplasez		
Interes de serviciu		
Școală/studii		
Cumpărături		
Agrement/recreere/sport		
Soluționarea problemelor administrative		
Vizită la rude/membrii de familie/prieteni		
Altele.....		

11. Cât de des călătoriți cu cursele de autobuz locale?

1. Zilnic 2. Săptămănal 3. Mai rar 4. Deloc

12. Care dintre următoarele opțiuni ar fi necesare pentru a apela mai des la cursele locale?

- 1. Mai multe curse accesibile, timp de așteptare redus
- 2. Bilet mai ieftin
- 3. Mijloace de transport și stații de autobuz mai moderne și curate
- 4. Alte itinerarii
- 5. Altele:

13. Ce v-ar determina să folosiți mai des bicicleta pentru deplasările în interiorul orașului (mai multe răspunsuri posibile)?

- 1. Să fie amenajate piste pentru cicliști
- 2. Să existe posibilități de închiriere gratuite în oraș
- 3. Să existe locuri special amenajate pentru lăsarea bicicletei
- 4. Altele:

14. Care este principala problemă a mobilității în orașul Covasna? Vă rugăm să specificați locația în care există probleme!

.....

15. În opinia Dvs. cum sunt soluționate următoarele probleme în orașul Covasna?

	În totalitate	Parțial	Deloc	NS/NR
1. Starea străzilor	3	2	1	0
2. Starea trotuarelor	3	2	1	0
3. Piste pentru cicliști	3	2	1	0
4. Locuri de parcare în apropierea locuinței	3	2	1	0
5. Locuri de parcare în oraș	3	2	1	0
6. Terenuri de joacă	3	2	1	0
7. Spații verzi	3	2	1	0
8. Trafic de mare tonaj/tranzit	3	2	1	0
9. Iluminatul public	3	2	1	

16. În opinia Dvs. care ar fi dezvoltările necesare în domeniul mobilității în orașul Covasna? Evaluați următoarele de la 1-6! (1 – cel mai important, 6 – mai puțin important)

1. Suplimentarea locurilor de parcare	
2. Dezvoltarea/lansarea transportului în comun (curse de autobuz locale)	
3. Construirea pistelor pentru cicliști	
4. Reabilitarea trotuarelor, eliminarea obstacolelor	
5. Reabilitarea străzilor, asfaltare	
6. Reducerea traficului în centru și pe principalele artere de circulație	
7. Altele:	

17. În opinia Dvs. care sunt principalele aspecte în vederea dezvoltării mobilității din orașul Covasna?

	Nu este important	Este important	Este foarte important
1. Reducerea poluării, extinderea spațiilor verzi	3	2	1
2. Eliminarea obstacolelor	3	2	1
3. Dezvoltări în privința traficului vehiculelor	3	2	1
4. Dezvoltări legate de circulația pietonilor și cicliștilor	3	2	1
5. Creșterea siguranței în trafic	3	2	1
6. Altele:	3	2	1

Formular pentru recensământ de circulație

Nume					Locul:					Data:								
Ora																		

Anexa 5: Fotografii



DG CONSULTING

www.dgroupconsulting.ro









web: dgroupconsulting.ro



Tel.: 0752-314414,
0742-529926,
0749-766664



e-mail: office@dgroupconsulting.ro