

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă



ORAȘUL SĂRMAȘU



Cluj – Napoca, noiembrie 2023

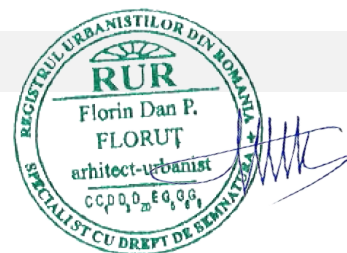
Nume proiect	"PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ,, pentru Orașul Sărmașu, Județul Mureș"
Număr contract	37 din 29.09.2023, ANEXA 1- din 29.09.2023
Beneficiar	UAT ORAȘUL SĂRMAȘU
Contractor principal	S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.

Data începerii proiectului	Septembrie 2023
Data încheierii	Decembrie 2023

Denumire livrabil cf. anexelor contractului	" PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ,, pentru Orașul Sărmașu, Județul Mureș"
Data de livrare versiune preliminară	Noiembrie 2023
Data de livrare finală	Decembrie 2023

Referințe

Cod proiect	AED – 009 - 2023
Șef proiect:	arh. Urb. Florin Dan Floruț



Colectiv Elaborare

- Tudor Măcicășan, expert trafic și transport public
- Cristina Ioana Ignat, ecolog
- Mihai Burada, urbanist
- arh. urb. Florin Dan Floruț

Întocmit,



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



PLAN DE MOBILITATE

Cuprins

1. Introducere	9
1.1. Scopul și rolul documentației	9
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	12
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	24
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor	39
2. Analiza situației existente	44
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	44
2.2. Rețeaua stradală	97
2.3. Transport public	115
2.4. Transport de marfă	124
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	125
2.6. Managementul traficului	131
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	131
3. Model de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și 1) – calcul GES	132
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	132
3.2. Colectarea de date	135
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	140
3.4. Cererea de transport (Gazele cu Efect de Sera- model matematic de transport)	141
3.5. Calibrarea și validarea datelor	143
3.6. Prognoze	143
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	147
4. Evaluarea impactului actual al mobilității	147
4.1. Eficiența economică	149
4.2. Impactul asupra mediului	149
4.3. Accesibilitatea	154
4.4. Siguranța	156
4.5. Calitatea vieții	157



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane	158
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale.....	159
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor	169
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane.....	176
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport.....	177
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	179
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	181
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	186
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale	190
7.1. Eficiență economică.....	190
7.2. Impactul asupra mediului	190
7.3. Accesibilitate.....	191
7.4. Siguranță.....	191
7.5. Calitatea vieții	192
8. P.M.U.D. – Componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)	192
8.1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....	192
8.2. Planul de acțiune	193
8.3. Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)	206
9. Concluzie	209
Anexe	210



Tabele

Tabel 1. Nevoile orientative de investiții ale UAT Sărmașu, ce stau la baza identificării direcțiilor strategice de dezvoltare în perioada 2021-2027	34
Tabel 2. Principalele proiecte din perioada 2014-2020	42
Tabel 3. Lista monumentelor istorice la nivel de oraș și localități aparținătoare	48
Tabel 4. Populația școlară pe niveluri de educație în perioada 2015-2019	58
Tabel 5. Personalul didactic pe niveluri de educație Orașul Sărmașu	59
Tabel 6. Agenți economici 2021	61
Tabel 7. Topul operatorilor economici din punct de vedere al cifrei de afaceri, 2019	62
Tabel 8. Topul operatorilor economici	62
Tabel 9. Suprafața fondului funciar după modul de folosință la nivelul orașului - an 2018-2020	64
Tabel 10. Situația principalelor categorii de animale crescute pe raza Orașului Sărmașu	64
Tabel 11. Populația din zone nedezavantajate sau dezavantajate în mediile urbane din Județul Mureș	71
Tabel 12. COMPARATIE POPULAȚIA REZIDENTĂ PE MUNICIPII, ORAȘE ȘI COMUNEDATE RPL 2011 ȘI 2021 DATE , PROVIZORII.	74
Tabel 13. Populația Rezidentă Activă și Inactivă După Statutul Activității Curente, pe Sexe,	80
Tabel 14. POPULATIA REZIDENTA PE SEXE, MUNICIPII, ORASE, COMUNE SI SATE,	80
Tabel 15. Situația populației stabile la recensămintele vechi	81
Tabel 16. 1.5.2. POPULATIA REZIDENTA DUPA DOMICILIU, PE MUNICIPII, ORASE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021	81
Tabel 17. Structura populației după domiciliu în perioada 2015-2021	82
Tabel 18. POPULATIA REZIDENTA DUPA ETNIE LA 1 DECEMBRIE 2021 – UAT ORAȘUL SĂRMAȘU	84
Tabel 19. POPULATIA REZIDENTA DUPA RELIGIE LA 1 DECEMBRIE 2021 - date definitive pentru UAT SĂRMAȘU	85
Tabel 20. Populația rezidentă după grupa de vârstă, la 1 Decembrie 2021 – Oraș Sărmașu	87
Tabel 21. Lungimea rețelei de distribuție a apei potabile la nivel de oraș în perioada 2014-2018 (în km)	89
Tabel 22. Lungimea rețelei de canalizare în perioada 2014-2018 (km)	89
Tabel 23. Lungimea conductelor de distribuție a gazelor în perioada 2014-2018 (în km)	90
Tabel 24. WI-Fi în spații publice	92
Tabel 25. INTRAVILAN EXISTENT ȘI PROPUȘ. – PUG 2014	94
Tabel 26. Bilanț Teritorial. Zonificare funcțională	94
Tabel 27 Străzile din intravilanul localității Sărmașu, lungimea și starea lor - 2022	98
Tabel 28. Străzile din intravilanul localității Vișinelu, lungimea și starea lor - 2022	99
Tabel 29. Străzile din intravilanul localității Balda, lungimea și starea lor - 2022	100
Tabel 30. Străzile din intravilanul localității Sărmășel, lungimea și starea lor - 2022	101
Tabel 31. Străzile din intravilanul localității Sărmășel Gară, lungimea și starea lor - 2022	101
Tabel 32. Tipul străzilor, lungimea și starea lor - 2022	102
Tabel 33. Străzile orășenești la 31 decembrie 2022	103
Tabel 34. Distanța în km dintre Sărmașu și orașele învecinate	104



Tabel 35. Date de trafic pe raza UAT Sărmașu. Recensământul general al circulației rutiere 2022	105
Tabel 36. Ruta Bistrița Nord – Luduș – Valabil din 10 decembrie 2023	107
Tabel 37. Ruta Bistrița Nord – Luduș – Valabil din 10 decembrie 2023	108
Tabel 38. Lista străzilor din Orașul Sărmașu	109
Tabel 39. Distanțele între obiectivele învecinate, durata de parcurgere	111
Tabel 40. Durata de parcurgere între orașele învecinate	111
<i>Tabel 41. Date parcurgeri publice</i>	114
Tabel 42. Emisii totale GES pentru anul de bază 2023	142
Tabel 43. Evoluția mobilității în Sărmașu	143
Tabel 44. Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 fără proiect	144
Tabel 45. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 fără proiect	144
Tabel 46. Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 cu proiect	145
Tabel 47. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 cu proiect	145
Tabel 48. Analiza multi-criterială a scenariilor alternative – PMUD Sărmașu	148
Tabel 49. Emisii totale GES – Scenarii	153
Tabel 50. Disfuncționalități și recomandări, accesibilitate	154
Tabel 51. Disfuncționalități și recomandări, siguranță	156
Tabel 52. Disfuncționalități și recomandări, calitatea vieții	157
Tabel 53. Date parcurgeri	163
Tabel 54. Efectele PMUD asupra mediului. Efectele pozitiv	165
Tabel 55. Măsurile propuse prin PMUD și efectele lor	165
Tabel 56. Propunere proiecte cu privire la mijloacele alternative de mobilitate în Sărmașu. Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice	170
Tabel 57. Propunere proiecte cu privire la mijloacele alternative de mobilitate în Sărmașu. Scenariu 2 - transport public pe CF și cu autobuze electrice	172
Tabel 58. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport – Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice	177
Tabel 59. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport – Scenariu 2- transport public pe CF și cu autobuze electrice	178
Tabel 60. Direcții de acțiune și proiecte operaționale – Scenariu 1	179
Tabel 61. Direcții de acțiune și proiecte operaționale – Scenariu 2	180
Tabel 62. Clasamentul investițiilor propuse de autoritatea locală pentru perioada 2021–2027, în ordinea priorităților	186
Tabel 63. Propunere proiecte cu privire la Transportul public urban în Sărmașu – Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice	193
Tabel 64. Propunere proiecte cu privire la Transportul public urban în Sărmașu – Scenariu 2- transport public pe CF și cu autobuze electrice	194
Tabel 65. Proiecte ale Primăriei Sărmașu, privind mobilitatea urbană, pentru următoarea perioadă	195
Tabel 66. Propunere proiecte cu privire la Mijloacele alternative de mobilitate – Scenariu 1- transport public cu autobuze electrice	198



Tabel 67. Propunere proiecte cu privire la Mijloacele alternative de mobilitate – Scenariu 2-transport public pe CF si autobuze electrice	201
Tabel 68. Fișa de proiect integrat	211

Figuri

Figura 1. Componentele mobilității	12
Figura 2. Localizarea UAT Orașul Sărmașu în cadrul Județului Mureș.....	44
Figura 3. Poziția geografică a Orașului Sărmașu	45
Figura 4. Localizare SIT-urilor Natura 2000.....	55
Figura 5. Organigrama Primăriei Orașului Sărmașu.....	72
Figura 6. Mișcarea naturală a populației în perioada 2015-2019.....	83
Figura 7. Numărul de autovehicule înregistrate în Orașul Sărmașu	116
Figura 8. Distribuția autovehicule după tip proprietar	116
Figura 9. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	131
Figura 10. Trasee transport public. Modelul de trafic ce cuprinde drumurile naționale, județene, comunale și străzi din zona acoperită de proiect	140
Figura 11. Propunere 1 - Stații transport public	182
Figura 12. Propunere 2 - Stații transport public	183
Figura 13. Propunere – Rețea transport public – TREN LOCAL SĂRMAȘU	183
Figura 14. Propunere - Rețea transport public – TREN URBAN +AUTOBUZ	184
Figura 15. Propunere 1 - Traseu transport public Scenariul 1	185
Figura 16. Propunere 2- Traseu transport public Scenariul 2	186
Figura 17. Propunere Rețea Velo	204
Figura 18. Propunere Rețea velo și bike sharing.....	205
Figura 19. Propunere trasee transport public și Rețea velo	213

Grafice

Grafic 1. Evoluția populației școlare în perioada 2015-2020	58
Grafic 2. Distribuția județelor din regiunea Centru după vârsta medie, rezultate provizorii RPL2021	76
Grafic 3. Structura populației din județul Mureș după ponderea principalelor etnii, rezultate provizorii	77
Grafic 4. Structura populației județul Mureș pe principalele religii declarate, rezultate provizorii RPL2021.....	78
Grafic 5. Structura populației din județul Mureș după starea civilă, rezultate provizorii RPL2021 ..	79
Grafic 6. Structura populației județului Mureș după nivelul de educație, rezultate provizorii RPL2021.....	79
Grafic 7. Mișcarea naturală și migratorie a populației	82
Grafic 8. Mișcarea migratorie a populației în perioada 2015-2019.....	83
Grafic 9. Spațiu exclusiv pietonal	125



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Grafic 10. Mijloace de transport folosite în timpul săptămânii.....	127
Grafic 11. Intervalele de deplasare în timpul săptămânii.....	136
Grafic 12. Frecvența drumurilor dus-întors cu mijloace de deplasare	137
Grafic 13. Prioritatea de dezvoltarea transportului public urban și suburban.....	138
Grafic 14. Necesitatea construirii unei piste de biciclete	138
Grafic 15. Dezvoltarea sistemului de închiriere a bicicletelor	139
Grafic 16. . Mijloace de deplasare în cursul săptămânii și in weekend	142
Grafic 17. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 cu proiect.....	154
Grafic 18. Prețul curentului electric.....	196

Fotografii

Fotografia 1. Biserica de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil”	66
Fotografia 2. Ansamblul Bisericii de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” Sat Sărmășel Gară ..	66
Fotografia 3. Biserica reformată din Sărmășu	67
Fotografia 4. Via Mariae–drumul de pelerinaj spiritual	69
Fotografia 5. Ruta Bistrița Nord - Luduș	106
Fotografia 6. PO Sărmășu.....	109
Fotografia 7. PO Sărmășu.....	112
Fotografia 8. Trecere pietonală și auto la nivel cu calea ferată.....	113
Fotografia 9. Siguranța circulației - Trecere la nivel cu calea ferată.....	113
Fotografia 10. Model parcare Oraș Sărmășu	115
Fotografia 11. Stație transport , Oraș Sărmășu	118
Fotografia 12. Situația trotuarelor - Str. Sondelor Orașul Sărmășu.....	126
Fotografia 13. Lipsă semnalizării intersecției (Strada Toamnei cu DC 103). Lipsa plăcuțelor purtătoare de denumiri.	127
Fotografia 14. Lipsa infrastructurii velo - Piața Gării	130
Fotografia 15. Lipsa trotuarului pe o parte a Străzii Florilor.....	130
Fotografia 16 Model stație de încărcare electrică	164
Fotografia 17 Prezentare interior autobuz electric	197



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Preambul

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă este realizat pentru Orașul Sărmașu, având în componența sa localitățile Balda, Larga, Moruț, Sărmășel, Sărmășel-Gară, Titiana, Vișinelu și se referă la perioada 2023-2028.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un document strategic, la nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte), fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi realizate studii de fezabilitate privind investițiile propuse, în conformitate cu legislația în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașului Sărmașu va fi supus procedurii de evaluare a impactului PMUD asupra mediului în baza H.G nr. 1078/2004, fiind totodată un instrument pentru informarea și consultarea publicului.

De asemenea, este recomandată actualizarea periodică a PMUD și a modelului de transport aferent, cel puțin o dată la 5 ani sau chiar mai des, în funcție de viitoarele evoluții în Orașul Sărmașu.

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) are rolul de a contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să permită creșterea economică sustenabilă, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în regiunile polilor de creștere. Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, principala utilitate fiind rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene legate de eficiența energetică și protecția mediului.

Ca urmare a abordării integrate, promovată de Comisia Europeană, în vederea finanțării proiectelor de transport urban în cadrul Programului Operațional Regional și Planul Național de Redresare și Reziliență, devine o necesitate elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). În conformitate cu legislația națională (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în martie 2016), Planul de mobilitate urbană este o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care se corelează dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu necesitățile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă are în vedere o abordare integrată, presupunând un nivel înalt de cooperare și coordonare între diferitele niveluri de guvernare și între autoritățile responsabile, inclusiv reprezintă un instrument de consultare a



populației din aria urbană vizată. Autoritățile Locale membre ale unei zone de creștere ar trebui să creeze și să planifice structurile și procedurile corespunzătoare gestionării unui astfel de plan.

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă se referă la Orașul Sărmașu cu localitățile componente Balda, Larga, Moruț, Sărmășel, Sărmășel-Gară, Titiana, Vișinelu. În principiu, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile de mobilitate din cadrul comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. **Accesibilitatea** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a se deplasa spre destinații și servicii. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de deplasare din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

2. **Siguranța și securitatea** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

3. **Mediul** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

4. **Eficiența economică** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;

5. **Calitatea mediului urban** – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

În baza unei analize detaliate a problemelor și nevoilor de mobilitate actuale și de perspectivă în zona studiată, PMUD Sărmașu include lista proiectelor și măsurilor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung, planul de acțiune și posibilele surse de finanțare a proiectelor și măsurilor propuse.

Planul de mobilitate urbană durabilă va avea următoarea viziune de dezvoltare a mobilității: realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții.

O parte dintre măsurile identificate urmează a fi finanțate prin Planul Operațional Regional, care susține Creșterea mobilității urbane, prin realizarea unui sistem de transport eficient, care să-i determine pe călători să renunțe la autoturismul personal și să folosească transportul public pentru protejarea mediului înconjurător.

Planul abordează următoarele teme/sectoare:

- **Structura și capacitatea instituțională:** Planul prezintă soluțiile pentru asigurarea unei planificări și coordonări corespunzătoare a mobilității la nivelul orașului și pentru aplicarea legislației europene și naționale
- **Transportul public:** Planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind infrastructura, materialul rulant și serviciile

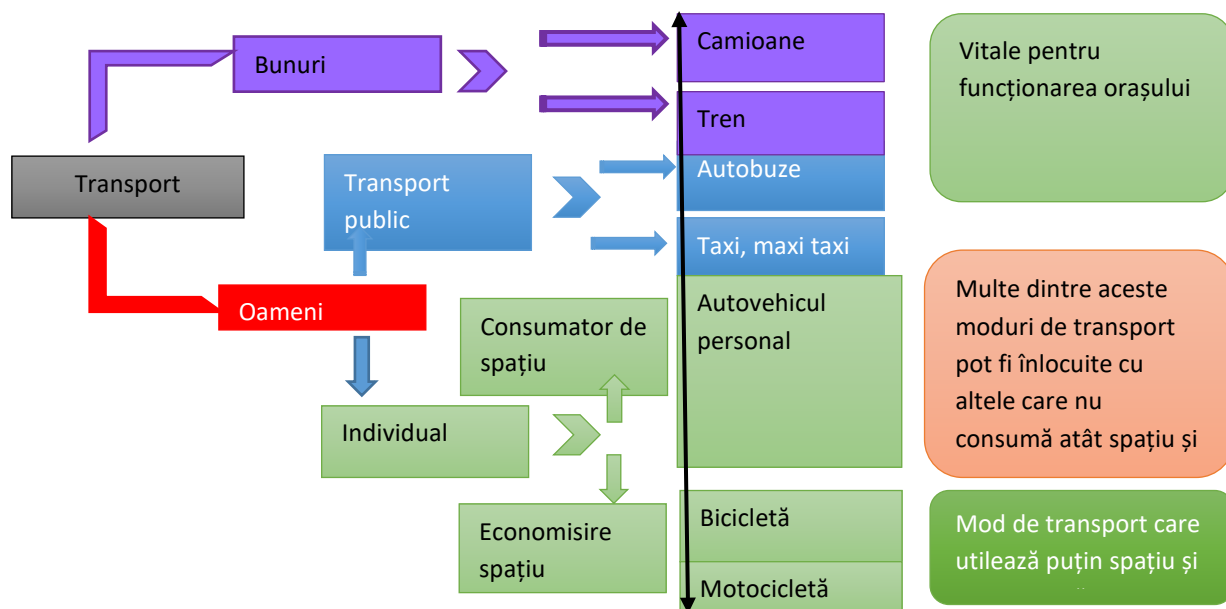


- **Transportul nemotorizat:** Planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructurile existente au fost evaluate și s-au propus îmbunătățiri. Dezvoltarea de noi infrastructuri ia în considerare și alte opțiuni în afara celor de-a lungul rutelor de transport motorizat. Au fost luate în considerare infrastructuri create special pentru bicicliști și pietoni, pentru a le separa de traficul motorizat intens și pentru a reduce distanțele de deplasare, acolo unde a fost posibil. Măsurile privind infrastructura au fost completate de alte măsuri tehnice, bazate pe politici soft.
- **Inter-modalitatea:** PMUD contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri; s-au identificat măsuri menite în mod special să faciliteze transportul și mobilitatea permanentă și multi-modală.
- **Siguranță rutieră:** PMUD prezintă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere pe baza unei analize a problemelor principale de siguranță rutieră și a zonelor de risc din mediul urban studiat.
- **Transportul rutier:** Pentru rețeaua de drumuri și transportul motorizat, PMUD abordează tipurile de trafic: în mișcare și staționar. Măsurile propuse au ca scop optimizarea utilizării infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației în zonele cu probleme identificate. A fost investigat potențialul de realocare de spațiu rutier altor factori de transport adiacenți sau altor funcții și utilizări publice care nu sunt legate de transport.
- **Logistica urbană:** PMUD prezintă măsuri de îmbunătățire a eficienței logistice urbane, inclusiv cele legate de livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum emisiile de CO₂, poluanți și zgomot.
- **Managementul mobilității:** PMUD include acțiuni pentru a promova o schimbare în modelele de mobilitate durabilă. În acest scop, trebuie implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți factori relevanți.
- **Sisteme Inteligente de Transport (ITS):** Având în vedere că ITS se aplică tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru persoane cât și pentru marfă, acestea pot sprijini formularea strategiei, implementarea politicilor și monitorizarea fiecărei măsuri definite în cadrul unui PMUD.

PMUD Sărmașu propune o abordare de tip “push-and-pull”, care impune populației să nu mai utilizeze în exces autoturismul, prin restricții precum managementul parcarilor dar, mai ales, “atrăgând” rezidenții prin moduri de transport prietenoase față de mediu, prin asigurarea unor condiții favorabile pentru mersul pe jos și mersul pe bicicletă, prin extinderea utilizării transportului în comun și creșterea accesibilității către oraș. Este nevoie și de includerea unor politici de utilizare a terenului, ce au ca scop reducerea nevoii de deplasare – acestea sunt în principal politici „de viitor” (sau politicile “orașului de mâine”). Astfel că planificarea urbană corectă și gestionarea optimă a transportului public sunt esențiale pentru modul în care se reduce/crește nevoie de mobilitate.



Figura 1. Componentele mobilității



Sursa: echipa de elaborare

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Documentele de planificare spațială reprezintă sursa oficială de informații pentru întocmirea studiilor de specialitate, după cum este menționat în legea 350/2001, privind Amenajarea teritoriului și urbanismul.

În conformitate cu articolul 7, principalul scop al amenajării teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea.

Lista documentelor de planificare operațională este prezentată mai jos :

- Planul de amenajare a teritoriului național - PATN
- Planul de amenajare a teritoriului zonal - PATZ
- Planul de amenajare a teritoriului județean - PATJ
- Planul urbanistic general - PUG
- Planul urbanistic zonal - PUZ
- Planul urbanistic de detaliu – PUD

În cadrul PMUD pentru Orașul Sărmășu, sunt de interes următoarele documentații: PUG-ul fiecărei localități în parte. Celelalte documentații pot furniza anumite informații în cadrul PMUD dacă este necesar.

Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială



„Carta europeană a Amenajării Teritoriului -Carta de la Torremolinos (1983)

Documentul aprobat în cadrul Consiliului Europei stabilește principiile agreate la nivel european cu privire la activitatea de amenajare a teritoriului, conținând prevederi specifice pentru:

- zonele rurale, cu agricultura ca funcțiune de bază, au un rol important. Este esențială crearea unor condiții de viață acceptabile în mediul rural, în privința tuturor aspectelor economice, sociale, culturale și ecologice precum și a infrastructurilor și dotărilor, făcând diferența între regiunile rurale sub-dezvoltate și periferice și cele aflate în vecinătatea marilor conurbații.
- zonele urbane contribuie la dezvoltarea Europei și prezintă de obicei probleme de controlare a creșterii. O structură urbană echilibrată necesită implementarea sistematică a planurilor de folosință a terenurilor și aplicarea liniilor directe pentru dezvoltarea activităților economice în beneficiul condițiilor de viață ale orașenilor.
- zonele de frontieră, mai mult decât altele, necesită o politică de coordonare între state. Scopul acestei politici este de a deschide frontierele și de a institui cooperarea și consultările transfrontaliere și folosirea comună a dotărilor de infrastructură.
- zonele montane: având în vedere importanța acestor zone, datorată funcțiunilor ecologice, economice, sociale, culturale și agricole pe care le îndeplinesc și a valorii lor ca depozite de resurse naturale și de numeroasele constrângeri la care sunt supuse în aceste domenii de activitate, politica de gestionare a amenajării trebuie să acorde o importanță deosebită și adecvată conservării și dezvoltării regiunilor montane.
- regiunile cu deficiențe de structură în care condițiile de viață și muncă au progresat puțin, mai ales din motive istorice, sau care au rămas în urmă datorită schimbărilor bazei lor economice, necesită o asistență specială pentru ștergerea diferențelor care există între condițiile de viață și muncă din diferite state.
- regiunile în declin: este necesar să se dezvolte politici specifice în favoarea regiunilor în care activitatea economică a fost puternic încetinită de restructurarea industrială și de îmbătrânirea infrastructurii și a echipamentului industrial, care este în cele mai multe cazuri mono-structurat.
- zonele de coastă și insulele: dezvoltarea turismului de masă și a transportului în Europa și industrializarea zonelor de coastă, a insulelor și a mării necesită politici specifice care să asigure acestor regiuni o dezvoltare echilibrată și o urbanizare coordonată, având în vedere cerințele de conservare a mediului și caracteristicile regionale.

Perspectiva dezvoltării spațiale a Europei -ESDP (1999)

Documentul stabilește pentru prima dată un cadru pentru a asigura o dezvoltare teritorială durabilă și echilibrată a teritoriului european, bazat pe acceptarea necesității unei viziuni pan europene asupra viitorului Europei. Din acest proces a rezultat o primă versiune a Perspectivei de dezvoltare teritorială a Europei (European Spatial Development Perspective -ESDP), propusă și discutată la Noordwijk în 1997. Acel proiect a fost considerat prea ambițios în afirmațiile și ilustrările privind viitorul Europei. Ulterior, ESDP a fost aprobată în 1999 la Potsdam și a constituit o primă încercare de identificare a consensului asupra direcției către care să se îndrepte Europa. Dezvoltarea



spațială echilibrată constituie motivul central al acestui document. În document se precizează faptul că teritoriul constituie una dintre dimensiunile politicii europene, în condițiile în care existența disparităților în privința dezvoltărilor spațiale constituie una dintre caracteristicile Europei. Din punct de vedere al obiectivelor, dezvoltarea echilibrată și durabilă a spațiului pleacă de la cei trei piloni ai dezvoltării durabile: societatea, economia, mediul.

Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile (2007)

Statele membre se angajează:

- *să inițieze o dezbatere politică în statele lor respective despre cum pot fi integrate principiile și strategiile Cartei de la Leipzig pentru orașe europene durabile în politicile de dezvoltare naționale, regionale și locale;*
- *să folosească instrumentul dezvoltării urbane integrate și structurile de guvernare indispensabile realizării acestora și, în acest scop, să creeze cadrul necesar la nivel național;*
- *să promoveze o organizare teritorială echilibrată, bazată pe o structură urbană europeană policentrică.*

Principiile directoare pentru o dezvoltare teritorială durabilă a continentului european (2000)

*Prin acest document sunt adoptate cele **10 principii ale dezvoltării teritoriale durabile a continentului european:***

- *promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socio-economice și de îmbunătățire a competitivității;*
- *promovarea și încurajarea dezvoltării generate de funcțiunile urbane și de îmbunătățirea relațiilor dintre orașe și sate;*
- *promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate;*
- *facilitarea accesului la informație și cunoaștere;*
- *reducerea degradării mediului;*
- *valorificarea și protecția resurselor și patrimoniului natural;*
- *valorificarea patrimoniului natural ca factor de dezvoltare;*
- *dezvoltarea resurselor energetice în menținerea securității;*
- *promovarea unui turism de calitate și durabil;*
- *limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.*

Cartea verde privind coeziunea teritorială-Transformarea diversității teritoriale într-un avantaj (2008)



Modelul de organizare teritorială a continentului european, în special a rețelei de localități, este unic, iar răspunsul politicilor la acest fapt rezidă în acțiuni pe trei fronturi -concentrare, conectare și cooperare:

- *concentrare: depășirea diferențelor de densitate;*
- *conectare: depășirea factorului distanță;*
- *cooperare: depășirea factorului divizare.*

Trei tipuri specifice de regiuni se confruntă în unele cazuri cu dificultăți de dezvoltare:

- *regiunile montane;*
- *regiunile insulare;*
- *regiuni slab populate.*

Europa 2020 -O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii (2010)

Strategia Europa 2020 se axează pe trei priorități:

- *creștere inteligentă -dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;*
- *creștere durabilă -promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;*
- *creștere favorabilă incluziunii -promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, în măsură să asigure coeziunea economică, socială și teritorială.*

Tratatul de la Lisabona a adăugat coeziunea teritorială la obiectivele coeziunii economice și sociale. Prin urmare, este necesar să se abordeze acest obiectiv în cadrul noilor programe, punând accentul în special pe rolul orașelor, pe delimitările geografice funcționale, pe zonele care se confruntă cu probleme geografice sau demografice specifice și pe strategii macro-regionale.

Conceptul de coeziune teritorială a evoluat în ultimul deceniu de la un sinonim pentru „dezvoltare echilibrată” sau „echilibru teritorial” la un înțeles mai cuprinzător care se referă la elemente precum accesul echitabil la servicii, valorificarea potențialului teritorial sau coordonarea politicilor sectoriale. Conceptul de coeziune teritorială include mai multe direcții majore, astfel:

- *dezvoltarea armonioasă a teritoriului;*
- *valorificarea elementelor de potențial teritorial;*
- *utilizarea caracteristicilor geografice în dezvoltarea teritorială;*
- *orientarea în jurul a trei coordonate strategice cheie, respectiv concentrarea activităților umane, conectarea orașelor și teritoriilor și cooperarea reală în diverse domenii.*

Coeziunea teritorială reprezintă un obiectiv politic la nivel european, iar politicile de dezvoltare teritorială sunt instrumente pentru atingerea acestuia, rolul său fiind de a adăuga la dezvoltarea economică și socială și valorificarea potențialului teritorial. Coeziunea teritorială presupune o consolidare a dimensiunii teritoriale în ansamblul politicilor comunitare și naționale, pentru valorizarea legăturilor dintre diferitele politici sectoriale și utilizarea potențialului specific fiecărui tip de teritoriu.

Coeziunea teritorială înseamnă în primul rând recunoașterea diversității teritoriale și nevoia de a construi pe baza acestei diversități pentru a genera dezvoltare socio-economică. Cunoașterea



teritoriului este importantă pentru formularea și implementarea politicilor de dezvoltare multisectoriale integrate, iar planificarea strategică creează condițiile optime pentru ca fiecare dintre teritorii să-și valorifice potențialul și să-și crească nivelul de concentrare al activităților. Mai mult, teritoriile nu sunt elemente izolate și nu pot avea succes decât împreună. Integrarea, cooperarea și coordonarea între teritoriile UE precum și teritoriile naționale sunt factori cheie ai dezvoltării, prin posibilitatea de a atinge o masă critică și apoi prin exploatarea elementelor complementare.

Cercetările recente în domeniu arată că dezvoltarea rapidă are loc prin intermediul zonelor care concentrează forța economică. În condiții normale, orașele concentrează din ce în ce mai multe resurse economice și umane care conduc la creșterea urbanizării, generând o gamă largă de oportunități, permițând oamenilor să ocupe locuri de muncă de calitate mai bine remunerate, companiilor să recruteze angajați cu abilități potrivite, capitalurilor și ideilor să circule mai eficient. Pe măsură ce resursele se concentrează în jurul anumitor centre, economiile locale cresc accelerat, iar orașele propulsează economia cu mai multă forță și consistență decât înainte.

Soluția pentru realizarea coeziunii cu zonele mai puțin dezvoltate, care rămân în urmă, este de a conecta oamenii care locuiesc aici cu oportunitățile din orașele mari. Pe termen lung se va realiza convergența standardelor de viață, iar avantajele conferite de zonele competitive se vor distribui și către comunitățile mai sărace din apropiere, pentru că oamenii care au părăsit zonele deficitare aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă și idei. Orașele mici și mijlocii pot beneficia de creșterea generată de aglomerări prin cooperare și prin furnizarea serviciilor de bază către populația din zonele rurale.

Zonele urbane pot fi motoare de creștere și centre de creativitate și inovare. Prin urmare, ar trebui elaborată o agendă urbană ambițioasă, care să definească mai clar resursele financiare în vederea abordării problemelor urbane, conferind autorităților urbane un rol mai important în conceperea și punerea în aplicare a strategiilor de dezvoltare urbană. Acțiunea în domeniul urban, resursele aferente și orașele în cauză ar trebui identificate în mod clar în documentele de programare. Programele ar putea fi astfel concepute și gestionate nu doar la nivel național și regional, ci și la nivelul grupurilor de orașe sau la nivelul bazinelor fluviale.

Caracteristicile geografice sau demografice ar putea intensifica în anumite cazuri problemele de dezvoltare. Acesta este în special cazul regiunilor ultra-periferice, dar și al regiunilor cu o densitate a populației foarte scăzută și al regiunilor insulare, transfrontaliere și muntoase. Coeziunea teritorială înseamnă și abordarea legăturilor dintre mediul urban și cel rural, din punct de vedere al accesului la infrastructuri și servicii abordabile și de calitate, precum și a problemelor din regiunile cu o mare concentrare de comunități marginalizate din punct de vedere social.

În final, strategiile macro-regionale ar trebui să reprezinte instrumente integrate cu un domeniu de acțiune amplu și susținute de o componentă transnațională consolidată, iar partea cea mai importantă a finanțării ar trebui să provină din programe naționale și regionale cofinanțate prin politica de coeziune și din alte resurse naționale.

Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020 -Spre o Europă inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, compusă din regiuni diverse (2011)



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Provocările dezvoltării teritoriale sunt:

- *expunerea sporită la globalizare: transformările structurale după criza economică globală;*
- *provocările integrării europene și interdependența crescândă a regiunilor;*
- *provocări demografice și sociale diverse din punct de vedere teritorial, segregarea grupurilor vulnerabile;*
- *schimbările climatice și riscurile legate de mediu: efecte diverse din punct de vedere geografic;*
- *provocările energetice se situează în prim-plan și amenință competitivitatea regională;*
- *pierderea biodiversității; patrimoniul natural, peisagistic și cultural vulnerabil.*

Priorități teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene sunt:

- *promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate;*
- *încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice;*
- *integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale;*
- *asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;*
- *îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi;*
- *gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.,¹*

Documentații la nivel național

„Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) are caracter director și reprezintă, conform Legii 350/2001 cu modificările ulterioare, sinteza a programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung, prevederile acestuia fiind obligatorii pentru toate celelalte documentații de amenajare a teritoriului.

PATN se constituie din mai multe secțiuni: Rețele de transport (Legea 363/2006), Ape (Legea 171/1997), Zone Protejate (Legea 5/2000), Rețeaua de localități (Legea 351/2001, Studiu de fundamentare pentru Reactualizarea rețelei de localități 2014), Zone de risc natural (Legea 575/2001), Zone cu resurse turistice (Legea 190/2009).

Atât Programul Operațional Sectorial (POS) privind Transportul 2007-2013, cât și Strategia pentru transport durabil 2007 –2013 –2020 –2030 elaborată de Ministerul Transporturilor impun respectarea prevederilor Secțiunii1 Transport a PATN. Totuși, Secțiunea1 Transport a PATN nu include recomandări prioritate, ci mai degrabă o listă consistentă de lucrări de transport ce se doresc a fi efectuate, fără să se propună un termen de execuție și fără să fie făcute repartizări de prioritate. (World Bank, Consolidarea Capacității de Planificare Spațială, 2013) .Având în vedere aceste aspecte, precum și termenul de 10 ani de la elaborarea PATN Secțiunea I și existența documentației subsecvente Masterplan-ul general de Transport al României, PMUD Sărmășu se va corela cu cel din urmă.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035 (SDTR 2035)⁴

¹ Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035, p 16-19



SDTR 2035 este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național fundamentând astfel documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism, planuri de mobilitate urbană), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial.

Strategia structurează demersul de planificare în jurul a două perspective principale:

- **Perspectiva investițională** – se traduce printr-un ansamblu de măsuri teritoriale și proiecte strategice care configurează teritoriul național în raport cu traiectoria economică, demografică și de planificare a resurselor și care are drept scop creșterea capacității zonelor de a genera performanță economică și creștere demografică pozitivă;
- **Perspectiva de direcționare** – se traduce într-un set de principii și măsuri teritoriale care au drept scop fixarea cadrului și măsurilor de protecție a spațiului natural și construit în raport cu sistemul de planuri și documentații de amenajarea teritoriului și urbanism

Având la bază perspectivele enunțate care configurează rolul strategiei în raport cu politicile sectoriale și sistemul de planificare teritorială, măsurile și proiectele identificate prin procesul de planificare sunt încadrate în **două paliere operaționale**, respectiv:

- măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la întreg teritoriu național și prin a căror implementare se urmărește atingerea unui impact la scară națională;
- măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la nivelul unor zone specifice de la nivelul teritoriului (ex. zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere, zona costieră) prin a căror implementare se urmărește obținerea unui impact semnificativ la nivelul teritoriilor

Strategia de dezvoltare teritorială a României furnizează un model complet de dezvoltare a teritoriului național, în succesiunea: analiză -diagnostic -viziune -scenarii –obiective strategice –obiective specifice -măsuri naționale -acțiuni -proiecte prioritare -măsuri teritoriale integrate, model bazat pe asumarea coeziunii teritoriale. Obiectivele generale privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 stabilite în cadrul strategiei sunt:

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

Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.,²

² Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035, p. 9-10



Master Planul General de Transport (iulie 2015)- Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030

„Master Planul analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport. Prin urmare, acesta constituie un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională. [...] Orizontul de timp al Master Planului este anul 2030. [...] Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii.”³

Relația Master Planului General de Transport cu cele mai relevante documente de politici UE:

- *Rețeaua TEN-T este formată pe două niveluri: rețeaua centrală care urmează a fi finalizată până în 2030 și rețeaua globală, care urmează a fi finalizată până în 2050. Rețeaua globală va asigura acoperirea completă a UE și accesibilitatea la toate regiunile. Ambele niveluri includ toate modurile de transport: rutier, feroviar, aerian, naval și maritim, precum și platforme multimodale. Acest lucru va asigura operațiuni de transport fluent de-a lungul rețelei. Politica favorizează, de asemenea, implementarea sistemelor de gestionare a traficului, care vor permite optimizarea utilizării infrastructurii, iar prin creșterea eficienței, vor fi reduse emisiile de CO2*

- *Cartea Albă privind Politica Comunitară de Transport (2011) reprezintă foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor către un sistem de transport competitiv și un transport eficient. Viziunea pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil se referă la:*

- o Creșterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60%. Acest obiectiv poate fi atins prin:*

- Dezvoltarea și implementarea combustibililor și a sistemelor de propulsie sustenabile*
- Optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic*
- Creșterea eficienței transporturilor și a utilizării infrastructurii cu ajutorul sistemelor de informații și al stimulentei bazate pe piață*

- o O rețea primară eficientă pentru transportul și călătoriile interurbane*

- o Multimodale.*

- o Condiții echitabile la nivel mondial pentru călătoriile pe distanțe lungi și pentru transporturile de marfă intercontinentale.*

- o Un transport urban și o navetă curate*

Realizarea acestei viziuni implică următoarele:

- *Crearea unui spațiu unic european al transporturilor: prin dezvoltarea serviciilor feroviare, dezvoltarea serviciilor aeriene inclusiv îmbunătățirea calității și capacității aeroporturilor, transformarea în continuare a spațiului de transport maritim European, optimizarea pieței interne a transportului pe căile navigabile interioare, îmbunătățirea sistemului de transport rutier de mărfuri, crearea cadrului necesar pentru transportul multimodal de mărfuri;*

- *Promovarea unor locuri și condiții de muncă de calitate;*
- *Siguranța transporturilor;*

³ MPGT 2015, pg 2 (document pdf)



- Calitatea și fiabilitatea serviciilor;
- Strategii pentru inovare și implementare;
- Promovarea unui comportament mai sustenabil;
- Infrastructuri moderne și o finanțare inteligentă.

• **Strategia Europa 2020** propune trei priorități care se susțin reciproc: o creștere inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;

o creștere durabilă: promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;

o creștere favorabilă incluziunii: promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială.

• **Strategia UE privind adaptarea la schimbările climatice** Scopul general al strategiei UE privind adaptarea la schimbările climatice este de a contribui la o Europă mai rezistentă la schimbările climatice. Aceasta înseamnă creșterea gradului de pregătire și a capacității de a reacționa la impactul schimbărilor climatice la nivel local, regional, național și la nivelul UE, dezvoltând o abordare coerentă.

• **Strategia de transport durabil** stabilește proiectele prioritare în domeniul transporturilor identificate de România împreună cu UE. Obiectivul general îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții. Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivului general sunt: o modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național;

o creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;

o liberalizarea pieței interne de transport;

o stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;

o întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;

o compatibilitatea cu mediul înconjurător „⁴

Pactul climatic European lansat în decembrie 2020 – Sursa: <https://www.cjtimis.ro/wp-content/uploads/2021/06/Pactul-verde-european.pdf>

Pactul verde european oferă un plan de acțiune menit:

- să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată
- să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea.

Planul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile. În același timp, arată cum se poate asigura o tranziție justă și incluzivă.

UE vrea să devină neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050. Pentru a transforma acest angajament politic în obligație juridică, a fost propusă o lege europeană a climei. Pactul climatic european vizează implicarea cetățenilor și a comunităților în acțiuni benefice pentru climă și mediu.

⁴<https://support-mpgt.ro/master-planul-general-de-transport/>



„Pactul climatic european îi va reuni pe toți cei care doresc să ia măsuri pentru planeta noastră. Prin intermediul acestui pact, dorim să îi ajutăm pe toți oamenii din Europa să acționeze în viața lor de zi cu zi; de asemenea, dorim să le oferim tuturor ocazia de a se implica în tranziția către o economie verde și de a fi surse de inspirație unii pentru alții.”- Frans Timmermans, Vicepreședintele executiv al Comisiei Europene pentru Pactul verde european.

Pactul climatic European este o oportunitate pentru cetățeni, comunități și organizații să participe la acțiunile climatice în întreaga Europă:

- ⇒ învățarea despre schimbările climatice
- ⇒ dezvoltarea și implementarea soluțiilor
- ⇒ maximizarea impactului acestor soluții prin conectare

Obiectivul Pactului climatic este de a contribui la diseminarea de informații fiabile din punct de vedere științific cu privire la acțiunile în domeniul climei și de a oferi sfaturi practice pentru alegerile pe care trebuie să le facem în viața de zi cu zi.

În faza inițială, pactul va acorda prioritate acțiunilor axate pe domenii care oferă beneficii imediate pentru climă, mediu, sănătatea și bunăstarea cetățenilor:

- ⇒ zonele verzi
- ⇒ mobilitatea ecologică
- ⇒ clădirile eficiente
- ⇒ competențele verzi.

Valorile Pactului climatic

- ⇒ știință, responsabilitate și angajament
- ⇒ transparență
- ⇒ fără greenwashing
- ⇒ ambiție și urgență
- ⇒ acțiune adaptată contextelor locale
- ⇒ diversitate și incluziune.

Strategii Sectoriale la Nivel Național

În plus față de cadrul legislativ pentru elaborarea PMUD-urilor trebuie luate în calcul alte documente la nivel național care prezintă relevanță și importanță pentru proiect.

Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană

Acest document prevede condițiile generale și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare și programele operaționale. Conform acordului de parteneriat 2021-2027 (varianta draft) România va beneficia de alocări financiare în valoare de 38,7 miliarde de euro.

Strategia de dezvoltare a Regiunii Centru 2021– 2027

Viziunea care stă la baza dezvoltării regionale este ambiția ca, pe termen mediu, „Regiunea Centru să devină o regiune curată, atractivă pentru locuitorii săi și turism, cu o economie competitivă bazată pe cunoaștere și inovare, în care grija pentru exploatarea și utilizarea durabilă a resurselor să se afle în atenția fiecărui cetățean”.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



„Obiectivul global al Strategiei de Dezvoltare este ca Regiunea Centru să atingă în anul 2027 un nivel convergență economică de 70% față de media Uniunii Europene.

Strategia de Dezvoltare a Regiunii Centru reunește 6 domenii strategice de dezvoltare, fiecare dintre acestea grupând un număr de priorități și măsuri specifice:

- Dezvoltare teritorială, dezvoltare urbană durabilă;
- Competitivitate economică, cercetare-dezvoltare și inovare;
- Resurse umane, incluziune socială, ocupare și sănătate;
- Mediu, eficiență energetică și schimbări climatice;
- Turism și patrimoniu cultural;
- Dezvoltarea rurală, agricultura și silvicultură.”⁵

Relația cu POR 2021-2027

Viziunea Programului Operațional Regional 2021-2027 pentru regiunea Centru își propune să devină un spațiu competitiv, durabil, rezilient, incluziv și atractiv.

Obiectivul general al POR îl reprezintă dezvoltarea echilibrată bazată pe un proces de creștere economică inteligent, durabil și incluziv, care să conducă la creșterea calității vieții și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale. Pentru îndeplinirea obiectivului general sunt prezentate o serie de șase obiective strategice:

- Îmbunătățirea competitivității regionale prin creșterea productivității în domenii cu potențial de creștere și specializare inteligentă, prin stimularea capacităților de inovare și cercetare și promovarea utilizării tehnologiilor avansate și a serviciilor tehnologiei informației și comunicațiilor;
- Protejarea mediului și optimizarea utilizării resurselor prin promovarea eficienței energetice, infrastructurii verzi și reducerea emisiilor de carbon în mediul urban;
- Creșterea accesibilității, conectivității și siguranței prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport rutier moderne și durabile;
- Creșterea accesului și participării la un învățământ de calitate, corelat cu cerințele pieței muncii prin dezvoltarea unei infrastructuri educationale moderne;
- Sprijinirea dezvoltării locale integrate prin valorificarea și promovarea potențialului local existent;
- Dezvoltarea capacității administrative pentru managementul și controlul POR la nivel regional.

Legea nr. 350 /2001

Necesitatea realizării planurilor de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare din 13.05.2020), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (PUG) trebuie să includă:

- diagnoză prospectivă, pe baza analizei evoluției istorice și prognoze economice și demografice, precizând nevoile identificate în domeniile economic, social și cultural,

⁵ Strategia de dezvoltare a Regiunii Centru 2021 – 2020 , pag 4



dezvoltare spațială, de mediu, locuințe, transport, facilitățile publice și serviciile de echipamente;

- strategia de dezvoltare spațială a orașului;
- regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;
- plan de acțiune pentru punerea în aplicare și programul de investiții publice;
- un plan de mobilitate urbană.

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

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

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

Strategia Națională pentru dezvoltare durabilă a României orizonturi 2013-2020-2030

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

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

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

Obiectivul stabilit de documentul strategic pentru anul 2030 propune alinierea la performanțele medii ale UE privind indicatorii energetici și de schimbări climatice;



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



îndeplinirea angajamentelor în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în concordanță cu acordurile internaționale și comunitare existente și implementarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice.

În domeniul transporturilor obiectivele sunt următoarele:

- Obiectiv general SDD/UE: Asigurarea că sistemele de transport să satisfacă nevoile economice, sociale și de mediu ale societății, reducând, în același timp, la minimum impactul lor nedorit asupra economiei, societății și mediului.
- Orizont 2013. Obiectiv național: Promovarea unui sistem de transporturi în România care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și mărfurilor la nivel național și internațional, în conformitate cu standardele europene.
- Orizont 2020. Obiectiv național: Atingerea nivelului mediu actual al UE în privința eficienței economice, sociale și de mediu a transporturilor și realizarea unor progrese substanțiale în dezvoltarea infrastructurii de transport.
- Orizont 2030. Obiectiv național: Apropierea de nivelul mediu al UE din acel an la toți parametrii de bază ai sustenabilității în activitatea de transporturi.

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

- Producție și consum durabile;
- Conservarea și gestionarea resurselor naturale;
- Sănătatea publică;
- Incluziunea socială, demografia și migrația;
- Sărăcia globală și sfidările dezvoltării durabile.

Ghidul JASPERS privind Pregătirea Planului de Mobilitate Urbana Durabila

- Ghid metodologic publicat de AM POR care definește obiectivele și conținutul-cadrul al Planului de Mobilitate Urbana pentru clase diferite de aglomerări urbane.
- Studiul de față ține cont de recomandările acestui Ghid.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Documentele strategice sectoriale luate în considerare în cadrul PMUD:

1. Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu.
2. Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C. EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014.
3. Planul De Dezvoltare A Județului Mureș 2021 – 2027, elaborat de Consiliul Județean Mureș în parteneriat cu S.C. Eurotop Consulting S.R.L..



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Viziunea de dezvoltare viitoare urmărește tocmai o redefinire a Orașului Sărmașu în raport cu mediul concurențial acerb care se manifestă la nivelul național, regional și global. Astfel, pentru perioada stabilită, toate resursele, practic motorul de care dispune în prezent orașul, se vor orienta către o permanentă cunoaștere și performanță, ca modalitate de adaptare și răspuns la provocările competiției tehnologice.

Viziunea de dezvoltare a Orașului Sărmașu în viitorul deceniu este deja conturată de direcția de evoluție trasată până acum, astfel că Orașul Sărmașu poate aspira la titlul oraș ecologic din Regiunea Centru prin sporirea reputației sale pe piața cercetării și a realizării de tehnologii avansate nepoluante.

Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027

„Pornind de la abordarea „bottom-up”–„de-jos-în-sus”, respectiv de la problemele și nevoile teritoriului local, Strategia de Dezvoltare a Orașului Sărmașu abordează viziunea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României, integrând obiectivele relevante pentru teritoriul local.

Sărmașu anului 2027 este

„un oraș mai atractiv pentru tineri, cu profil agricol dezvoltat, cu economie competitivă bazată pe cunoaștere și inovare, orientat spre exploatarea și utilizarea durabilă a resurselor, incluziv și cu educație modernă, oraș mai digital și mai aproape de cetățeni”

Sărmașu 2027 - un oraș mai atractiv pentru tineri

Depopularea orașului prin migrarea tinerilor către centrele urbane mai mari, dar și a natalității tot mai scăzute este una dintre marile provocări ale Orașului Sărmașu. Așadar, creșterea atractivității orașului pentru populația tânără reprezintă obiectivul central în dezvoltarea orașului pe termen mediu și lung. Studii precum cel al Băncii Mondiale, „Orașe magnet, migrație și navetism în România”, au arătat că un oraș se dezvoltă accelerat dacă există o infrastructură de calitate, un mediu care sprijină dezvoltarea afacerilor, în special a celor cu valoare adăugată mare, o administrație eficientă care colaborează cu mediul privat și un mediu educațional performant.

Un oraș mai atractiv pentru tineri, necesită o bună rețea de comunicații, servicii de bază îmbunătățite (iluminat public, apă, canalizare), spații de agrement și recreere, infrastructură modernă de telecomunicații. Principalele provocări privind dezvoltarea urbană a Orașului Sărmașu sunt: atractivitatea redusă pentru tineri, infrastructura tehnicoedilitară deficitară, mobilitatea urbană, tranziția digitală, spațiile verzi, provocări care conduc la migrarea populației tinere către centrele urbane mai mari sau către alte state europene mai dezvoltate.

Prin investiții în creșterea mobilității urbane (scurtarea duratei de deplasare către Municipiile Târgu Mureș și Cluj Napoca), îmbunătățirea accesului la utilitățile publice, modernizarea spațiilor verzi și de recreere, crearea de locuințe pentru tineri specialiști, dar și prin atragerea de noi investitori care să creeze locuri de muncă, orașul Sărmașu va deveni mai accesibil, mai modern și mai atractiv pentru tineri.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Sărmașu 2027 - un oraș cu profil agricol dezvoltat și economie competitivă bazată pe cunoaștere și inovare

Sărmașu este un oraș cu un profil agricol bine definit și dezvoltat, de aceea acest sector de activitate rămâne o prioritate a autorității publice locale. Se propun investiții privind modernizarea drumurilor agricole, sprijinirea asocierilor în agricultură, centre de colectarea și prelucrarea produselor agricole și zootehnice etc.

Alături de sectorul agricol, se va acorda o atenție sporită și celorlaltor sectoare economice, deoarece dezvoltarea economiei locale este un factor determinant pentru calitatea vieții. Atingerea unor standarde europene în cea ce privește creșterea competitivității, dar și calitatea vieții ține în foarte mare măsură de progresul tehnologic și de asimilarea rapidă a tehnologiilor moderne și performante. Crearea mediului și a infrastructurii necesare, susținerea sectorului de cercetare-dezvoltare, alături de alte măsuri de susținere a economiei se regăsesc între prioritățile de investiții ale orizontului 2027.

Sărmașu 2027 - un oraș orientat spre exploatarea și utilizarea durabilă a resurselor

Consecințele multiple ale poluării au determinat, în ultimele decenii, ca protecția mediului să devină una dintre cele mai importante și mai serioase probleme ale umanității. Datorită dezvoltării economice, presiunea asupra capacității planetei de a răspunde cerințelor în materie de resurse și de absorbție a poluării este în continuă creștere. Astfel, societatea trebuie să facă eforturi pentru a reduce impactul negativ exercitat de creșterea economică asupra mediului înconjurător.

[...]

În 2021–2027, Orașul Sărmașu va acorda o atenție deosebită eficienței energetice, protejării resurselor naturale prin creșterea gradului de utilizare al surselor regenerabile, gestionării eficiente a deșeurilor, diminuării efectelor schimbărilor climatice și prevenirea riscurilor naturale, protejarea și conservarea biodiversității, contribuind astfel la realizarea obiectivelor Pactului Ecologic European privind atingerea neutralității climatice până în 2050. Sperăm ca prin acțiunile propuse prin strategie, în 2027, Orașul Sărmașu va deveni un oraș mai prietenos cu mediul înconjurător și cu o utilizare cât mai eficientă a resurselor naturale.

Sărmașu 2027—un oraș incluziv, cu educație modernă

Coeziunea socială și teritorială este un principiu care ghidează de mult politicile europene în ceea ce privește eliminarea disparităților în dezvoltare între diversele regiuni și state membre ale Uniunii Europene. Strategia Europa 2020 vorbește despre nevoia de a teritorializa obiectivele sociale (de a asigura accesul la drepturi, servicii și bunuri sociale a comunităților/grupurilor care trăiesc în teritorii marginalizate), precum și de a socializa dezvoltarea teritorială (privind-o din punctul de vedere al egalizării șanselor diverselor categorii sociale care trăiesc în același teritoriu de participare socială și politică).

Așadar, administrația locală se va concentra asupra realizării investițiilor într-un mod cât mai incluziv. Accesibilizarea mediului construit, a serviciilor publice și dezvoltarea serviciilor sociale sunt prioritățile orizontului 2027 pentru dezvoltarea unui „oraș pentru toți”.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Dezvoltarea oricărei comunități are în centrul ei educația, creșterea nivelului general de educație și îmbunătățirea calității și relevanței procesului de formare profesională pentru ca membrii comunității să facă față cu succes provocărilor progresului tehnologic din ce în ce mai avansat și cu o dezvoltare accelerată.

Sărmașu 2027—un oraș mai digital și mai aproape de cetățenii săi

Digitalizarea administrației publice este o etapă firească în viitorul dezvoltării orașelor și satelor, iar pandemia generată de Coronavirus a demonstrat cu atât mai mult necesitatea acestui lucru. Dacă înainte de pandemie doar câteva orașe/comune din România au făcut pași privind digitalizarea, acum aceasta a devenit sau trebuie să devină o prioritate.

Sărmașu a făcut deja pași importanți în ceea ce privește digitalizarea prin introducerea ghișeului de plată online a impozitelor și de eliberare online a unor documente și prin realizarea cartografierii teritoriului și integrarea datelor într-o soluție geospațială GIS.

Pentru perioada de programare 2021-2027, sunt necesare investiții în proiecte care vizează digitalizarea mobilității urbane, digitalizarea serviciilor publice și modernizării echipamentelor TIC din sectorul public în vederea creșterii gradului de eficiență și transparență contribuind în același timp la reducerea birocrăției și la simplificarea muncii funcționarilor publici. Este nevoie de asemenea de creșterea competențelor digitale și incluziunii digitale, în vederea implementării unor soluții de tip „Smart City”.

Soluțiile digitale, ne pot ajuta să creștem calitatea vieții și a serviciilor publice oferite, să utilizăm resursele într-un mod mai eficient protejând mediul înconjurător creând astfel un mediu mai atractiv pentru tineri.,⁶

Plecând de la viziunea anului 2027, Strategia de dezvoltare a Orașului Sărmașu, reunește domenii strategice de dezvoltare locală, fiecare dintre acestea grupând un număr de **priorități și propuneri specifice de investiții**:

Domeniu strategic 1: Dezvoltare urbană durabilă și digitalizare

Priorități de investiții:

P1.1. Sprijinirea mobilității urbane durabile

P1.2. Modernizarea și accesibilizarea spațiilor publice și de recreere

P1.3. Reabilitarea, extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare

P1.4. Siguranța publică

P1.5. Extinderea digitalizării serviciilor administrației publice locale și implementarea de soluții SMART City

P1.6. Stoparea trendului de depopulare/îmbătrânire a populației

P1.7. Dezvoltarea urbană durabilă și design urban

⁶ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag. 126-128



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Domeniu strategic 2: Competitivitate economică, cercetare-dezvoltare, inovare și specializare inteligentă

Priorități de investiții:

- P2.1. Extinderea și diversificarea infrastructurii locale de afaceri
- P2.2. Susținerea sectorului regional de cercetare-dezvoltare
- P2.3. Atragerea investitorilor
- P2.4. Susținerea dezvoltării economiei circulare și sociale

Domeniu strategic 3: Mediu, eficiență energetică și schimbări climatice

Priorități de investiții:

- P3.1. Reducerea emisiilor de carbon prin creșterea eficienței energetice
- P3.2. Protejarea resurelor naturale prin creșterea gradului de utilizare al surselor regenerabile
- P3.3. Gestionarea eficientă a deșeurilor
- P3.4. Diminuarea efectelor schimbărilor climatice și prevenirea riscurilor naturale
- P3.5. Protejarea și conservarea biodiversității

Domeniu strategic 4: Educație și formare profesională și sport

Priorități de investiții:

- P4.1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii educaționale și al procesului educațional
- P4.2. Digitalizarea educației și formării profesionale
- P4.3. Creșterea accesului la educație a grupurilor dezavantajate social
- P4.4. Stimularea participării adulților la educația continuă și dezvoltarea sistemului de învățare pe tot parcursul vieții

Domeniu strategic 5: Sănătate și incluziune socială

Priorități de investiții:

- P5.1. Dezvoltarea infrastructurii, creșterea accesului și îmbunătățirea serviciilor acordate persoanelor aparținând grupurilor vulnerabile
- P5.2. Extinderea și modernizarea infrastructurii de sănătate, creșterea accesului și îmbunătățirea serviciilor de sănătate, cercetare-dezvoltare/inovare în sănătate

Domeniu strategic 6: Turism, patrimoniu cultural și culte

Priorități de investiții:

- P6.1. Conservarea, restaurarea și punerea în valoare a patrimoniului turistic local
- P6.2. Modernizarea și extinderea infrastructurii de cazare și de agrement a orașului și îmbunătățirea serviciilor specifice
- P6.3. Susținerea turismului de nișă, dezvoltarea activităților conexe turismului și integrarea activităților turistice
- P6.4. Punerea în valoare a identității culturale locale prin acțiuni specifice de promovare, informare și cooperare



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



P6.5. Conservarea, restaurarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural-istoric

P6.6. Sprijinirea unităților de cult

Domeniu strategic 7: Capacitate administrativă și cooperare

Priorități de investiții:

P7.1. Dezvoltarea resurselor umane care activează în sectorul public

P7.2. Modernizarea administrației locale în vederea creșterii accesului populației la servicii publice

P7.3. Dezvoltarea, modernizarea și diversificarea serviciilor publice pentru cetățeni

P7.4. Susținerea și diversificarea formelor de cooperare între structurile administrației publice locale

Domeniu strategic 8: Agricultură locală și silvicultură

Priorități de investiții:

P8.1. Valorificarea durabilă a potențialului silvic

P8.2. Creșterea atractivității economice și diversificarea activităților agricole locale

P8.3. Dezvoltarea infrastructurii agricole

Planul Urbanistic General

„Promovarea dezvoltării integrate și durabile a spațiului prin optimizarea sectoarelor economice existente, încurajarea diversificării activităților economice și sociale, perfecționarea infrastructurilor și prin accesul la noi tehnologii.

Dezvoltarea infrastructurilor hidroedilitare, de transport, comunicații și energetice, prin:

Transport și telecomunicații

- **Modernizarea drumurilor național, județean și comunale;**
- **Modernizarea treptată a rețelelor stradale din localități;**
- **Realizare drum ocolitor oraș Sărmașu;**
- **Întreținere CF 406;**
- **Crearea unor condiții tehnice pentru scoaterea circulației agricole de pe magistralele rutiere prin:**

- Întocmirea documentațiilor necesare: de urbanism, studii de fezabilitate, alte studii de specialitate;

- **Realizarea arterelor pentru circulația agricolă.**

- Extinderea rețelei telefonice și asigurarea treptată a telefonizării pentru toate localitățile rurale prin utilizarea de tehnologii adecvate.

Alimentare cu apă și canalizare

- Realizarea etapizată a alimentării cu apă în sistem zonal, cu cișmele pe străzile principale, urmând ca bransarea construcțiilor să se facă într-o etapă ulterioară sau prin forțe proprii de către consumatori.

- Continuarea și finalizarea execuției unor alimentări cu apă începute în anii anteriori, în vederea sporirii debitului de la surse; îmbunătățirea tehnologiilor de tratare, majorarea capacității de înmagazinare a rezervoarelor, extinderea și modernizarea rețelelor de distribuție.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- Introducerea treptată a rețelelor de canalizare.
- Construirea stației de epurare concomitent cu extinderea sau realizarea sistemelor de alimentare cu apă și canalizare.
- Realizarea unei depozități controlate a deșeurilor.

Electrificarea satelor

- Modernizarea rețelei electrice, prin înlocuirea stâlpilor de lemn cu stâlpi din beton și extinderea acestora;
- Modernizarea posturilor de transformare pentru asigurarea necesarului actual.

Alimentarea cu energie termică

- Extinderea alimentării cu gaze naturale, în funcție de solicitările populației.

Lucrări hidrotehnice și hidroameliorative:

- Lucrări de combatere și prevenire a inundațiilor în zonele de risc prin regularizări de pârauri, îndiguiri de maluri, acumulări temporare ș.a. Lucrări de combatere și prevenire a alunecărilor de teren prin amenajarea versanților și refacerea stabilității acestora, prin împăduriri.

Promovarea și diversificarea activităților economice prin:

- Încurajarea investițiilor private;
- Valorificarea eficientă pe plan local a resurselor materiale și umane;
- Facilitarea accesului informațional privind piața;
- Formarea capitalului uman în spiritul economiei de piață;
- Stimularea extinderii activităților economice profitabile existente și care crează locuri de muncă în activități neagricole, prin facilități acordate la:
 - Folosirea de terenuri și/sau clădiri din proprietatea publică sau a statului (concesionare, chirii reduse, vânzări preferențiale);
 - Angajarea de personal ce are rezidență în apropierea locului de muncă sau bonificații pentru angajații tineri;
 - Obținerea de credite avantajoase, pe termen scurt și / sau mediu;
 - Desfășurarea de activități nepoluante;
 - Obținerea de acte / avize / certificate etc.;
 - Popularizarea agenților cu rezultate economice și sociale deosebite prin:
 - Organizarea de târguri și expoziții.
 - Stimularea dezvoltării activităților tradiționale, prin acordarea de facilități în obținerea de materii prime, pentru păstrarea și transmiterea meseriilor tradiționale.

Dezvoltarea unei agriculturi performante și diversificate:

- Dezvoltarea proceselor de producție agro-industriale integrate: producție – colectare – prelucrare / procesare – distribuție;



- Promovarea sistemelor de asigurări contra factorilor de risc prin constituirea și utilizarea fondului de protejare a producătorilor agricoli;
- Stimularea lărgirii spectrului de servicii în agricultură;
- Ridicarea gradului de pregătire a forței de muncă în vederea creșterii eficienței managementului agricol (cursuri specializate instruirii periodice accesul la publicații de specialitate);
- Creșterea potențialului de producție a fondului funciar agricol, prin:
- Facilitarea circulației terenurilor în vederea obținerii mărimii optime a exploatațiilor;
- Utilizarea lucrărilor de îmbunătățiri funciare și agro-pedo-ameliorative;
- Extinderea utilizării de mijloace mecanizate în procesul de producție agricolă;
- Utilizarea eficientă a îngrășămintelor, pesticidelor, ierbicidelor etc.;
- Extinderea și generalizarea în producție a rezultatelor cercetărilor tehnice de profil.
- Promovarea metodelor de producție agricolă care vizează protecția mediului;
- Încurajarea întreprinzătorilor ce realizează produse tip "bio" și "de marcă";
- Încurajarea pluriactivității în agricultură, la nivel de fermă.

Realizarea unei silviculturi viabile bazată pe o gestiune durabilă a pădurilor:

- Conservarea fondului genetic și ecologic, implicit a biodiversității, punând sub protecție locală fondul forestier;
- Obținerea de surse de finanțare pentru reconstrucția ecologică a pădurilor deteriorate de poluare, secetă, exploatare, etc.;
- Reglementarea circulației juridice a terenurilor forestiere în vederea constituirii de proprietăți mari, posibil a fi gestionate durabil (formarea creditului forestier sau a unui fond special);
- Conservarea pădurilor private prin aplicarea codului silvic;
- Elaborarea normelor tehnice privind gospodărirea durabilă a pădurilor, în mod deosebit a celor private;
- Înființarea structurilor administrative pentru controlul aplicării codului silvic în pădurile statului și în cele private;
- Protejarea și conservarea actualului fond forestier, prin monitorizarea stării de sănătate a pădurilor;
- Utilizarea durabilă a resurselor forestiere, respectiv folosirea acestor resurse într-un mod și cu o rată care să evite declinul pădurilor și să nu afecteze interesul generațiilor viitoare;
- Crearea de arboret optim structurat, de mare vitalitate, productiv, și de calitate;
- Constituirea de asociații ale proprietarilor de păduri prin liberul consimțământ;
- Îmbunătățirea accesibilității la fondul forestier, prin extinderea rețelei de drumuri forestiere;
- Reducerea ponderii substanțelor chimice, în cazul combaterilor biologice ale dăunătorilor, acțiuni care pot diminua uneori biodiversitatea și stabilitatea pădurilor;
- Pregătirea cadrelor necesare prin învățământul liceal și universitar.
- Extinderea vegetației forestiere, prin:
- Împădurirea terenurilor degradate, inapte folosințelor agricole;



- crearea rețelei de perdele forestiere de protecție a câmpurilor, șoselelor și localităților;
- împădurirea terenurilor care sunt scoase din circuitul agricol din considerente economice și sociale;
- corectarea torenților prin lucrări complexe hidrotehnice și silvo-biologice;
- stoparea defrișării pădurilor și a vegetației forestiere din afara fondului forestier;
- Organizarea educației silvice și a formării conștiinței forestiere a populației și a factorilor de decizie, prin:
 - acțiuni de atragere a populației rurale în plantarea de păduri și în protecția pădurilor;
 - organizarea de cursuri speciale de gospodărire a pădurilor pentru proprietarii de pădure;
 - folosirea în mai mare măsură a mass-media și a școlii pentru formarea conștiinței forestiere;
 - încurajarea unor ONG-uri în domeniu.

Crearea unor condiții proprii pentru dezvoltarea activităților de turism:

- Sprijinirea persoanelor fizice, a asociațiilor familiale și a societăților comerciale în crearea de pensiuni turistice și agroturistice, prin materiale de propagandă turistică (prin asociații proprii sau cuprinderea ofertei în materiale de promovare editate de Ministerul Turismului);
- Educarea și dezvoltarea spiritului gospodăresc al populației, pentru creșterea atractivității turistice;
- Protecția și reabilitarea obiectivelor turistice;
- Stimularea dezvoltării de activități conexe turismului (activități artisanale, servicii comerciale, prestări servicii, manifestări tradiționale ș.a.);
- Pregătirea cadrelor necesare pentru activitatea turistică și agroturistică.

Acțiuni privind populația activă pentru creșterea gradului de ocupare:

- Asigurarea condițiilor pentru calificare / recalificare în vederea desfășurării unor noi activități agricole și neagricole prin informarea populației privind noile perspective profesionale și ocupaționale ale zonei;
- Asigurarea accesului la forme de învățare permanentă și de dezvoltare a activităților profesionale – pentru persoane având loc de muncă în oraș;
- Protecția socială a persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă;
- Informări asupra locurilor de muncă vacante din zonă și a condițiilor ce trebuie îndeplinite pentru ocuparea acestora;
- Pregătirea, prin cursuri de instruire, a șomerilor în vederea reintegrării socio-profesionale;

Creșterea calității vieții prin prezervarea mediului, îmbunătățirea locuirii și accesul la serviciile de bază:

- Utilizarea durabilă a resurselor naturale în agricultură, silvicultură, piscicultură;
- Evitarea alterării peisajelor valoroase prin echipamente și construcții;
- Diminuarea / eliminarea surselor de poluare (vizuală) și degradate, rezultate din activitățile antropice;



- *Instituirea metodelor de control referitoare la respectarea măsurilor de protecție a cadrului natural în realizarea echipamentelor și a construcțiilor de orice fel;*
- *Inventarierea zonelor expuse factorilor de risc și crearea condițiilor de consolidare / apărare a acestor zone;*
- *Întocmirea documentațiilor de urbanism PUZ și a regulamentelor aferente pentru zonele solicitate pentru introducerea în intravilan și zone protejate / centrale;*
- *Controlul respectării prevederilor documentațiilor de urbanism și aplicarea măsurilor specifice;*
- *Informarea locuitorilor asupra riscurilor construirii în afara intravilanelor prevăzute de PUG (după caz: pericol de inundații, alunecări de teren, lipsa racordării la rețeaua tehnico-edilitară, disfuncționalități legate de circulație, alterarea peisajului);*
- *Promovarea reabilitării locuințelor și a renovării celor abandonate, respectând estetica tradițională;*
- *Asigurarea accesului populației din zonele rurale la servicii de sănătate de nivelul celor urbane;*
- *Asigurarea în mediul rural a infrastructurii necesare stabilizării personalului medical și didactic;*
- *Asigurarea accesului copiilor la infrastructura școlară, prin:*
 - *asigurarea unor mijloace speciale de transport;*
 - *mijloace audio-vizuale (televiziune locală).*
 - *Reabilitarea / modernizarea școlilor.*

Mentținerea unor comunități viabile prin prezervarea culturii și tradițiilor:

- *Promovarea patrimoniului etnografic;*
- *Instituirea măsurilor punitive pentru contravențiile rezultate din nerespectarea măsurilor specifice de conservare și protejare a valorilor patrimoniului;*
- *Sensibilizarea populației și a factorilor de decizie referitor la importanța conservării și promovării patrimoniului etnografic;*
- *Sprijinirea prin facilități de ordin financiar și fiscal a persoanelor fizice și juridice care întreprind acțiuni de renovare și restaurare a monumentelor incluse în patrimoniul cultural și istoric;*
- *Includerea în programele de dezvoltare a unor activități vizând identificarea și încurajarea continuării tradițiilor locale de meșteșuguri, datini, sărbători, târguri;*
- *Încurajarea locuitorilor în activitățile de păstrare a tradițiilor și de popularizare a lor prin înființarea unor centre / cluburi pentru deprinderea / practicarea meșteșugurilor zonei;*
- *Stimularea spiritului competitiv și valorificarea tradițiilor locale prin expoziții;*
- *Întocmirea și editarea unei monografii.,⁷*

⁷ Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014, pag.205-209



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Planul De Dezvoltare A Județului Mureș 2021 – 2027

Tabel 1. Nevoile orientative de investiții ale UAT Sărmașu, ce stau la baza identificării direcțiilor strategice de dezvoltare în perioada 2021-2027

OBIECTIVE	INVESTITII PRIORITARE	DOMENIUL ACOPERIT	INDICATORI DE OUTCOME* (*beneficiile realizării proiectului)	INDICATORI DE MONITORIZARE	LOCAȚIE IMPLEMENTARE	LIDER PROIECT / PARTENERI	VALOARE ESTIMATĂ (EUR)	INTERVAL DE TIMP	SURSA DE FINANȚARE	OBIECTIV STRATEGIC (PDJ Mureș)
MĂSURA 1.1.2. Promovarea investițiilor de mediu	Regularizarea, decolmatarea, îndiguierea, reconstruirea și redimensionarea Canalului colector din orașul Sărmașu și a podurilor aferente	Investiții de mediu - Consolidare maluri	- Prevenire alunecări de - Prevenirea inundațiilor - Protecția, conservarea și ameliorarea mediului și ambientului uman - Utilizarea rațională a terenurilor	- Lungime curs de apă consolidate - Nr. Poduri reabilite	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 204.081,63	2023 - 2027	Programul Operațional Dezvoltare Durabilă	1
	Eficiențizarea și modernizarea iluminatului public, orașul Sărmașu, județul Mureș	Eficiență energetică - Iluminat public	- Modernizarea sistemelor de iluminat public - Îmbunătățirea calității mediului - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	- Nr. localități cu sistem de iluminat public modernizat - Scăderea procentuală a consumului anual de energie primară	Județul Mureș, Sărmașu și localitățile componente	UAT Sărmașu	€ 510.204,08	2021 - 2025	Programul Operațional Regional Administrația Fondului pentru Mediu	1
	Reabilitarea termică a blocurilor de locuințe din orașul Sărmașu, județul Mureș	Eficiență energetică - Clădiri	- Creșterea eficienței energetice și gestionarea inteligentă a energiei în clădiri rezidențiale - Reducerea consumului de energie primară - Reducerea cantității emisiilor gazelor cu efect de seră - Reducerea cantității emisiilor gazelor cu efect de seră	- Nr. clădiri modernizate pentru creșterea performanței energetice - Scăderea procentuală a consumului de energie primară - Scăderea procentuală a cantității emisiilor gazelor cu efect de seră - Producerea de energie din surse regenerabile	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 2.040.816,33	2022 - 2027	Programul Operațional Regional Planul Național de Redresare și Reziliență - Componenta Valul Renovării	1
MĂSURA 1.2.2. Dezvoltarea infrastructurii de management al deșeurilor	Soluții moderne de colectare a deșeurilor - containere de gunoi îngropate, orașul Sărmașu, jud. Mureș	Gestionare deșeuri	- Reducerea poluării cauzate de producerea și depozitarea deșeurilor - Eficiențizarea sistemului de colectare a deșeurilor - Stimularea colectării selective - Creșterea siguranței în circulația stradală	- Nr. puncte de colectare subterane amenajate în zonele de blocuri - Capacitate puncte de colectare subterane amenajate	Județul Mureș, Sărmașu și localitățile componente	UAT Sărmașu	€ 306.122,45	2023 - 2027	Programul Operațional Dezvoltare Durabilă	1
	Amenajare unei platforme pentru compostarea deșeurilor biodegradabile în orașul	Gestionare deșeuri	- Reducerea cantității depozitate de deșeuri biodegradabile - Tratarea biologică	- Cantitate compost produsă și valorificată - Capacitate platformă	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 102.040,82	2022 - 2026	Planul Național de Redresare și Reziliență - Componenta Managementu	1



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1MAI NR. 25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

	Sărmășu, județul Mureș		(compostarea) biodeșeurilor• Reducerea riscurilor de sănătate pentru populația locală• Îmbunătățirea condițiilor de igienă și a calității mediului	pentru compostare					I DeșeurilorProgr ramul Operațional Dezvoltare Durabilă	
MĂSURA 2.1.1. Eliminarea barierelor structurale în procesul de digitalizare	Digitalizarea serviciilor administrației publice locale, orașul Sărmășu, jud. Mureș	Digitalizare - Instituții publice	• Îmbunătățirea calității serviciilor publice oferite cetățenilor• Deservirea rapidă și eficientă a cetățenilor• Creșterea eficienței activității și rentabilității serviciilor publice furnizate• Accelerarea procesului de digitalizare a sectorului public	• Nr. servicii oferite prin mijloace moderne și inteligente• Nr. proceduri simplificate• Nr. persoane instruite în privința utilizării soluțiilor informatice implementate• Nr. utilizatori platforme• Nr. platforme/ aplicații create	Județul Mureș, Sărmășu	UAT Sărmășu	€ 102.040,82	2022 - 2024	Programul Operațional Regional	2
	Digitalizarea sistemului de educație din orașul Sărmășu, județul Mureș	Digitalizare - Instituții publice	• Îmbunătățirea calității serviciilor publice oferite• Creșterea eficienței activității și rentabilității activității• Accelerarea procesului de digitalizare a sectorului public	• Nr. servicii oferite prin mijloace moderne și inteligente• Nr. proceduri simplificate• Nr. persoane instruite în privința utilizării soluțiilor informatice implementate• Nr. utilizatori platforme• Nr. platforme/ aplicații create	Județul Mureș, Sărmășu	UAT Sărmășu	€ 510.204,08	2022 - 2024	Programul Operațional Regional	2
MĂSURA 3.1.1. Dezvoltarea infrastructurii de transport	Modernizarea stațiilor de autobuz în orașul Sărmășu și satele aparținătoare	Transport public	• Dezvoltarea și reabilitarea infrastructurii de utilități publice	• Nr. stații de autobuz modernizate	Județul Mureș, Sărmășu	UAT Sărmășu	€ 102.040,82	2022 - 2027	Programul Operațional RegionalProgr amul Operațional Transport	3
MĂSURA 3.1.2. Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate	Reabilitare și modernizare drumuri județene DJ	Infrastructura rutieră	• Creșterea conectivității localităților• Creșterea siguranței în trafic• Creșterea calității infrastructurii rutiere• Dezvoltarea economică a județului	• Nr. km drumuri județene reabilite și modernizate	CJ Mureș	€ 200.000,00	2022 - 2027	Program Operațional RegionalProgr ame guvernament aleBuget local	3	CJ Mureș
	reabilitarea infrastructurii rutiere în orașul Sărmășu și localitățile aparținătoare	Infrastructura rutieră	• Promovarea dezvoltării locale durabile• Îmbunătățirea condițiilor de infrastructura și a mediului de afaceri• Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri locale	reabilitarea infrastructurii rutiere în orașul Sărmășu și localitățile aparținătoare	Lungimea (km) străzilor reabilite• Nr. străzi reabilite	Județul Mureș, Sărmășu și localitățile componente	UAT Sărmășu	€ 510.000,00	2022 - 2026	Programul Național de Investiții „Anghel Saligny” Buget local



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

	Modernizarea drumurilor vicinale din orașul Sărmașu, județul Mureș	Infrastructura agricolă - Drum vicinal	• Modernizarea drumurilor de interes local	• Lungime (km) drum de interes local modernizat	Județul Mureș, Sărmașu și localitățile componente	UAT Sărmașu	€ 1.020.408,16	2022 - 2026	Programul Național de Dezvoltare Rurală (LEADER) Bugetul local	3
	Modernizarea drumului comunal DC 103 Sărmașu-Moruț-Larga-Titiana, orașul Sărmașu, județul Mureș	Infrastructura rutieră	• Promovarea dezvoltării locale durabile • Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură și a mediului de afaceri • Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri locale	• Lungimea (km) drum reabilitat	Județul Mureș, Sărmașu, loc. Larga-Moruț-Titiana	2.816.326,53	2022 - 2025	Program Național de Dezvoltare Rurală Programul Național de Dezvoltare Locală	3	2.816.326,53
	Modernizarea drumului comunal DC 104 Balda-Vișinelu, județul Mureș (rest de executat)	Infrastructura rutieră	• Promovarea dezvoltării locale durabile • Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură și a mediului de afaceri • Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri locale	• Lungimea (km) drum reabilitat	Județul Mureș, Sărmașu - loc. Balda și loc. Vișinelu	€ 102.040,82	2022 - 2025	Program Național de Dezvoltare Rurală Programul Național de Dezvoltare Locală	3	€ 102.040,82
	Asfaltare drum de legătură intrajudețean DC 49A Vișinelu, județul Mureș - Crișeni, județul Cluj, 4,5 km	Infrastructura rutieră	• Promovarea dezvoltării locale durabile • Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură și a mediului de afaceri • Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri locale	• Lungimea (km) drum reabilitat	Județul Mureș, Sărmașu, loc. Vișinelu - limită județ Cluj	408.163,27	2022 - 2025	Program Național de Dezvoltare Rurală Programul Național de Dezvoltare Locală	3	408.163,27
	Înființare/modernizare sistem de management al traficului, orașul Sărmașu	Infrastructura rutieră	• Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură • Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri locale	• Un sistem de management al traficului implementat	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 40.816,33	2022 - 2026	Programul Operațional Regional	3
	Amenajare trotuar și pistă de biciclete din loc. Balda în loc. Sărmașel Gară	Infrastructura ciclism	• Îmbunătățirea condiției fizice și psihice a populației prin sport • Promovarea mobilității locale inteligente și durabile • Creșterea siguranței în trafic	• Nr. km pistă pentru bicicliști construite și amenajate • Lungime (km) trotuar amenajat	Județul Mureș, Sărmașu, Balda, Sărmașel, Sărmașel Gară	UAT Sărmașu	€ 102.040,82	2022 - 2027	Programul Național de Investiții „Anghel Saligny” Buget local	3
MĂSURA 3.2.1. Dezvoltarea sistemului public de alimentare cu apă și canalizare	Modernizarea și extinderea sistemului de alimentare cu apă în orașul Sărmașu, județul Mureș	Infrastructura de apă	• Promovarea dezvoltării locale durabile • Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură • Reabilitarea și modernizarea rețelei de apă	• Lungimea (km) rețelei de alimentare cu apă • Nr. gospodării racordate la rețea de apă	Județul Mureș, Sărmașu și localitățile componente	UAT Sărmașu	€ 1.020.408,16	2022 - 2026	Programul Național de Dezvoltare Rurală Administrația Fondului pentru Mediu Buget local	3
	Extinderea rețelei de canalizare în localitățile Balda, Sărmașel Sat și Sărmașel Gară,	Infrastructura de canalizare	• Promovarea dezvoltării locale durabile • Îmbunătățirea condițiilor de infrastructură	• Lungimea (km) rețelei de canalizare • Nr. gospodării racordate la	Județul Mureș, Balda, Sărmașel Sat și Sărmașel Gară	UAT Sărmașu	€ 510.204,08	2022 - 2026	Programul Național de Dezvoltare Rurală Administrația Fondului	3



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1.MAI NR. 25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

	orașul Sărmașu, județul Mureș		Reabilitarea și modernizarea rețelei de canalizare	rețea de canalizare					pentru MediuBuget local	
	Retehnologizare Stație de epurare, orașul Sărmașu, județul Mureș	Infrastructura de epurare a apei	- Promovarea dezvoltării locale durabile - Îmbunătățirea condițiilor de infrastructura - Reabilitarea și modernizarea stației de epurare a apei	Stație de epurare retechnologizată	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 510.204,08	2022 - 2026	Programul Operațional Dezvoltare Durabilă	3
MĂSURA 3.2.3. Valorificarea surselor de energie regenerabilă	Construirea unei instalații pentru producerea biogazului în orașul Sărmașu	Energie verde	- Producerea de energie electrică din surse regenerabile (energie verde) - Valorificarea potențialului energiilor regenerabile - Diversificarea surselor de energie și reducerea dependenței de resurse de energie primară	Un instalație de producție a biogazului construită Suprafața (ha) destinată producerii biogazului	Județul Mureș, Sărmașu	Construirea unei instalații pentru producerea biogazului în orașul Sărmașu	UAT Sărmașu € 1.020.408,16	2022 - 2026	Programul Operațional Tranziție Justă	
MĂSURA 3.3.3. Dezvoltarea infrastructurii și creșterea accesibilității la servicii medicale	Modernizarea, extinderea și dotarea clădire Spital Sărmașu în vederea deschiderii unei unități medicale - spital sau secție aparținătoare unui spital din județ, orașul Sărmașu	Infrastructura de sănătate - Unități spitalicești	- Creșterea actului medical - Dezvoltarea serviciilor medicale oferite - Creșterea standardelor în practica medicală	Nr. unități spitalicești reabilitate și modernizate Nr. spații nou create și/sau recompartimentate	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 2.040.816,33	2022 - 2027	Programul Operațional SănătateBuget local	3
MĂSURA 3.4.1. Dezvoltarea infrastructurii serviciilor sociale	Înființarea unui centru multifuncțional de servicii medico-sociale integrate de zi/rezidențial pentru persoane care necesită recuperarea în cazul unor boli cronice sau în perioada de coalescență, orașul Sărmașu	Infrastructura socială	- Îmbunătățirea calității vieții comunității - Promovarea incluziunii sociale - Creșterea accesului la servicii sociale specializate	Nr. centre înființate Nr. facilități create Capacitate găzduire și îngrijire	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 1.020.408,16	2022 - 2027	Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială	3
	Construire bloc de locuințe pentru tineri specialiști (medici, profesori, personal MAI ș.a) în orașul Sărmașu, județul Mureș	Infrastructura socială	Asigurarea unor condiții de locuit decente pentru categoriile sociale dezavantajate	Nr. locuințe sociale contruite Nr. beneficiari locuințe sociale	Județul Mureș, Sărmașu	UAT Sărmașu	€ 1.020.408,16	2022 - 2027	Buget local	3
	Construire Capelă mortuară în localitatea Sărmașel Gară, comuna Sărmașu	Infrastructura socială	- Aigurarea unor spații amenajate pentru defășurarea ceremoniilor de înmormântare - Conformarea cu normele sanitare în vigoare	Nr. capele mortuare construite	Județul Mureș, Sărmașel Gară	UAT Sărmașu	€ 102.040,82	2022 - 2027	Programul Național de Dezvoltare Rurală (LEADER)	3



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



MĂSURA 3.5.1. Dezvoltarea infrastructurii culturale	Construirea unui Muzeu al tradițiilor de pe Câmpia Transilvană, orașul Sărmășu	Infrastructura culturală - Muzeu	- Crearea unui muzeu interactiv - Diversificarea modalităților de petrecere a timpului liber pentru tineri - Valorificarea patrimoniului cultural	- Un muzeu construit și amenajat - Nr. vizitatori/ turiști	Județul Mureș, Sărmășu	AT Sărmășu	€ 102.040,82	2023 - 2026	Programul Operațional Regional Fonduri Norvegiene	3
	Restaurarea monumentelor istorice Biserica de lemn "Sf. Arhangheli Mihail și Gavril" - orașul Sărmășu și Ansamblul Bisericii de lemn "Sf. Arhangheli Mihail și Gavril" - sat Sărmășel Gară	Infrastructura culturală - Monumente istorice	Restaurarea și punerea în valoare a monumentelor istorice	Nr. monumente istorice restaurate	Județul Mureș, Sărmășu, Sărmășel Gară	AT Sărmășu	€ 102.040,82	2022 - 2026	Programul Operațional Regional Fonduri Norvegiene	3
MĂSURA 3.6.1. Dezvoltarea infrastructurii educaționale	Reabilitarea, modernizarea și echiparea infrastructurii educaționale preșcolare (grădinițe) și a celei pentru învățământul general obligatoriu (școli I-VIII) de pe raza orașului Sărmășu	Infrastructura educațională	- Îmbunătățirea infrastructurii educaționale - Asigurarea unui proces educațional la standarde europene - Creșterea participării populației școlare la procesul educațional	Nr. unități de învățământ reabilite, modernizate și dotate	Județul Mureș, Sărmășu și localitățile componente	UAT Sărmășu	€ 306.122,45	2022 - 2026	Programul Operațional Regional Planul Național de Redresare și Reziliență - Componenta Educație	3
	Înființarea, modernizarea și dotarea cabinetelor medicale școlare	Infrastructura educațională	Îmbunătățirea infrastructurii educaționale	Nr. cabinete școlare modernizate și dotate	Județul Mureș, Sărmășu și localitățile componente	UAT Sărmășu	€ 306.122,45	2022 - 2024	Programul Operațional Regional Buget local	3
MĂSURA 4.1.1. Dezvoltarea atracțiilor și infrastructurii turistice	Amenajări peisagistice, crearea, modernizarea, extinderea de parcuri, spații verzi și spații de joacă pentru copii în localitățile Balda, Vișinelu, Sărmășel, Sărmășel Gară, orașul Sărmășu	Infrastructura turistică	- Crearea de facilități pentru recreere /agrement pe terenuri amenajate - Promovarea și punerea în valoare a patrimoniului natural	- Nr. spații amenajate pentru recreere - Nr. facilități create pentru recreere - Nr. /agrement	Județul Mureș, localitățile Balda, Vișinelu, Sărmășel, Sărmășel Gară	UAT Sărmășu	€ 204.081,63	2022 - 2026	Fonduri Norvegiene Buget local	4
MĂSURA 4.3.4. Dezvoltarea infrastructurii în sectorul economic	Înființarea unui incubator de afaceri, orașul Sărmășu	Sector de economic	- Crearea de noi locuri de muncă - Dezvoltarea sectorului de afaceri la nivel local - Generare de venituri recurente directe pentru județ	Un incubator de afaceri înființat și amenajat	Județul Mureș, Sărmășu	UAT Sărmășu	€ 306.122,45	2022 - 2026	Programul Operațional Tranziție Justă Programul Operațional Regional	4



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

MĂSURA 4.4.3. Dezvoltarea infrastructurii în sectorul agricol	Modernizarea și reabilitarea drumurilor agricole în orașul Sărmașu și localitățile aparținătoare	Infrastructura de Drum agricol	• Modernizarea drumurilor de exploatare • Creșterea competitivității sectorului agricol • Îmbunătățirea accesibilității exploatașilor agricole	• Lungime (km) de drum modernizat	Județul Mureș, Sărmașu și localitățile componente	UAT Sărmașu	€ 510.000,00	2022 - 2026	Programul Național de Dezvoltare Rurală Buget local	4
--	--	--------------------------------	--	-----------------------------------	---	-------------	--------------	-------------	---	---

Sursa: Planul De Dezvoltare A Județului Mureș 2021 – 2027

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

Prevederile de dezvoltare economica, sociala și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor au fost luate în considerare astfel:

- Din cadrul PUG Sărmașu au fost luate în considerare elemente de dezvoltarea economică și socială la nivel global – la nivelul întregului oraș. Pentru a stabili o corelare adecvată între PMUD și PUG ar trebui să fie stabilită în primul rând o corelare între unitățile teritoriale luate în considerare, astfel: zonele de mobilitate din PMUD să fie corelate cu UTR-urile din PUG, cu condiția ca acestea să fie definite clar (sa aibă o delimitare teritorială clară) și să conțină informații referitoare la populație și activitatea economică și alte activități din cadrul UTR-ului.
- Din cadrul PUG-urilor celorlalte localități nu au fost identificate elemente / informații strategice care să ajute în elaborarea PMUD, cu excepția menționării unor proiecte specifice de transport.

Obiectivele evidențiate în strategia de dezvoltare a zonei de creștere Sărmașu și a Județului Mureș fac referire la diferite domenii prioritare, măsuri și acțiuni pentru dezvoltare integrată:

- Dezvoltarea urbană și economică durabilă;
- Investiții pentru protecția mediului;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere;
- Creșterea siguranței cetățenilor;
- Creșterea calității și accesului la serviciile publice;
- Creșterea calității vieții.

Programul operațional regional include obiectivul specific al axei prioritare 3.2, care propune reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aplicabilă în zona de interes a PMUD Sărmașu, respectiv Regiunea Centru, conform legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regionala a Romaniei. Activitățile incluse în prezentul plan de mobilitate fac obiectul axei prioritare 3.2 POR în concordanță cu obiectivele zonei de creștere Sărmașu și a Județului Mureș întrucât se urmărește:

- Crearea și dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, bazat pe existența unei rețelecorespunzatoare de trasee pietonale și de biciclete;



- Optimizarea eficienței și densității transportului public de călători prin timpii săi de parcurs, accesibilitate și sustenabilitate;
- Aplicarea unor măsuri operaționale/organizaționale care să determine orientarea populației către utilizarea transportului în comun, favorabil mediului, în detrimentul deplasării cu autoturismele personale, creându-se astfel condiții pentru reducerea emisiilor de CO₂ și GES;
- Creșterea rolului economic și social al zonei de creștere Sărmașu prin stimularea unei dezvoltări echilibrate la nivelul orașului și a arealului său de influență – inclusiv localitățile aparținătoare ;
- Facilitarea accesului și a mobilității în interiorul și în exteriorul Orașului Sărmașu, realizând conexiuni cu localitățile din imediata vecinătate;
- Dezvoltarea durabilă și protecția mediului.

Conform Planului Urbanistic General mai jos sunt prezentate proiectele prioritare legate de organizarea circulației

„Propuneri de organizare a circulației

Pentru îmbunătățirea și modernizarea circulației în teritoriu se propun:

- *Lucrări de întreținere a DN 16 (lungime totală 12,40 km);*
- *Lucrări de întreținere a DJ 151 (lungime totală 15,90 km);*
- *Lucrări de modernizare a drumurilor comunale DC 103, DC 104 și DC 49 A (lungime totală 11,00 km);*
- *Lucrări de modernizare a străzilor (împietruire) în toate satele, inclusiv trotuare și piste pentru bicicliști (lungime totală 52,60 km);*
- *Realizarea de rigole împietruite pentru scurgerea apelor meteorice cu pantă de scurgere spre văile existente;*
- *Amenajarea acostamentelor și a refugiilor pentru stațiile de transport în comun;*
- *Realizarea unor artere separate, pentru circulația agricolă, de-a lungul drumurilor național și județean (lungime totală 28,30 km);*
- *Amenajarea traseului dirijat, cu balize, indicatoare, zebre – în toate localitățile;*
- *Realizare drum ocolitor (oraș Sărmașu) și amenajarea intersecțiilor;*
- *Lucrări de întreținere a CF 406 (lungime totală 14,00 km);*
- *Construirea și amenajarea unei autogări în oraș;*
- *Crearea unui serviciu public de transport local în UAT Sărmașu. „⁸*

Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027

„Realizarea Strategiei de dezvoltare locală a Orașului Sărmașu a fost generată de nevoia autorității publice locale, de creare a unui cadru programatic, care să răspundă numeroaselor provocări locale, prin obiective și direcții clar stabilite pe un orizont mediu de timp.

⁸ Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014, pag. 100



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Necesitatea strategiei de dezvoltare locală este, de asemenea, justificată în contextul în care strategiile de dezvoltare locală au punctul de plecare în stabilirea necesității și oportunității proiectelor de investiții și reprezintă un document obligatoriu în vederea obținerii finanțărilor din fonduri structurale în cadrul financiar multianual 2021–2027.

Acest document strategic reprezintă în fapt un proces de management, care va permite unității administrativ teritoriale să se concentreze asupra prioritizării investițiilor necesare de realizat în următorii șapte ani, 2021–2027, asupra utilizării eficiente a resurselor existente pentru atingerea obiectivelor stabilite, precum și asupra identificării diverselor surse de finanțare pentru realizarea obiectivelor. Dezvoltarea locală se poate defini ca un proces în care demersurile administrației publice sunt armonizate cu acelea ale oamenilor, în scopul de a îmbunătăți condițiile sociale, culturale și economice ale comunității. Dezvoltarea locală este deci strâns legată de conceptul de parteneriat care asigură accesul la resursele necesare, bazându-se atât pe participarea celor care reprezintă anumite interese ale comunității locale, cât și pe disponibilitatea administrației publice de a forma parteneriate cu grupuri, organizații sau instituții.

*Strategia Orașului Sărmașu, a fost realizată în baza unui proces de consultare participativă și în strânsă concordanță cu prioritățile Uniunii Europene în perioada 2021-2027, respectiv cu **obiectivele Politicii de Coeziune pentru perioada 2021–2027:***

***Europă mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;*

***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;*

***Europă conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale;*

***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;*

***Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.*

Pentru perioada 2021 - 2027 Strategia de dezvoltare locală a Orașului Sărmașu va contribui semnificativ la creșterea absorbției fondurilor europene nerambursabile, a capacității instituționale, la transparența actului de guvernare locală și la îmbunătățirea serviciilor oferite cetățenilor și va îmbunătăți șansele unei creșteri economice și sociale durabile, inteligente și incluzive. „⁹

Principalele realizări ale strategiei 2014 - 2020 - conform SDL, 2021-2027

În exercițiul financiar 2007 – 2013 Sărmașu a accesat, în principal doar fonduri guvernamentale. Odată cu exercițiul financiar 2014 – 2020 și în baza strategiei de dezvoltare locală, au fost obținute finanțări nerambursabile din finanțări europene, proiectele începând, efectiv să fie implementate începând în anul 2021. Majoritatea finanțărilor au fost accesate în perioada 2021-2023 prin PNRR - Planul Național de Redresare și Reziliență al României și Programul Național de Investiții Anghel Saligny

⁹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.7-8



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1 MAI NR. 25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 2. Principalele proiecte din perioada 2014–2020

Nr. crt.	Denumire investiție	Valoarea totală a investiției	Stadiu	Sursa de finanțare
1.	Reparații infrastructură Piața Gării, Orașul Sărmașu, Județul Mureș	584.213,16 lei	N/A	PNDR 2014–2020 GAL
2.	Îmbunătățirea calității vieții populației din orașul Sărmașu prin construirea și dotarea centrului recreativ Sărmașu și modernizarea spațiului public urban adiacent, cod SMIS 123215 Obiectiv A Construirea și Dotarea centrului Recreativ Sărmașu	24.140.692,06 lei	Semnat contract achiziție: - lucrări-ob. A - recepție-ob. B	POR 2014 - 2020
3.	Îmbunătățirea calității vieții populației din orașul Sărmașu prin construirea și dotarea Creșei nr.1 Sărmașu și modernizarea spațiului public urban adiacent, cod SMIS 123216	5.689.880,49 lei	Execuție: -lucrări-ob. A - recepție-ob. B.	POR 2014 - 2020
4.	Îmbunătățirea calității vieții populației din Orașul Sărmașu prin reabilitarea, modernizarea, dotarea și extinderea Casei de Cultură a Orașului Sărmașu și modernizarea spațiului public urban adiacent	12.031.385,63 lei	Contract are execuție lucrări-ob. A, Execuție lucrări ob. B.	POR 2014-2020
5.	Lucrări de intervenție la Școala Generală Balda, în scopul creșterii eficienței energetice, prin lucrări de reabilitare termică a anvelopei, lucrări de reabilitare termică a sistemului de încălzire și instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei, cod SMIS 117346	3.537.790,88 lei	Recepție	POR 2014-2020
6.	Lucrări de eficientizare energetică la Școala Generală nr.2 Sărmașu în scopul creșterii eficienței energetice, prin lucrări de reabilitare termică a anvelopei, lucrări de reabilitare termică a sistemului de încălzire și instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei	3.779.345,78 lei	N/A	POR 2014- 2020 Axa 3.1.B
7.	Construire locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ, în orașul Sărmașu, județul Mureș	4.336.209,52	Proiect aprobat	PNRR
8.	Renovarea energetică moderată a blocurilor de locuințe din orașul Sărmașu, județul Mureș, pentru tranziția către un fond construit rezilient și verde	5.471.524,73	Contract de finanțare	PNRR
9.	Renovarea energetică moderată a blocurilor de locuințe din orașul Sărmașu, județul Mureș, pentru tranziția către un fond construit rezilient și verde	9.147.140,85	Contract de finanțare semnat	PNRR
10.	Construire Centru Comunitar integrat în orașul Sărmașu	1.160.034,43	Proiect aprobat	PNRR
11.	Renovarea energetică moderată a blocurilor de locuințe din orașul Sărmașu, județul Mureș, pentru tranziția către un fond construit rezilient și verde	9.147.140,85	Contract de finanțare semnat	PNRR



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, ROMANIA TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

12.	Extindere rețele de canalizare în localitățile Balda, Sărmășel, Sărmășel Gară și orașul Sărmașu, județul Mureș	40.703.893,58	Proiect în evaluare	PNRR
13.	Dezvoltarea, modernizarea și completarea sistemului management integrat al deșeurilor orașului Sărmașu prin înființarea eco-insulelor supaterane	83.532,05	Proiect aprobat	PNRR
14.	Reabilitarea moderată a clădirii Primăriei orașului Sărmașu, județul Mureș	1.901.737,46	Proiect aprobat	PNRR
15.	Eficientizarea și modernizarea iluminatului public, în orașul Sărmașu, județul Mureș	3.499.342	Proiect aprobat	AFM
16.	Creșterea eficienței energetice a infrastructurii de iluminat public în orașul Sărmașu, județul Mureș	3.373.975,45	Proiect aprobat	AFM
17.	Retehnologizare Stație de epurare oraș Sărmașu, județul Mureș	7955644,25	Proiect aprobat	P.N.I. "Anghel Saligny"

Sursa: extras SDL; Listă proiecte - Primăria Orașului Sărmașu

„În baza strategiei de dezvoltare locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2014–2020, s-au obținut finanțări care să contribuie la creșterea calității vieții populației prin îmbunătățirea infrastructurii educaționale, culturale, recreative și infrastructurii de transport.

Aceste proiecte contribuie la îndeplinirea misiunii administrației de a îmbunătăți viața locuitorilor orașului, misiune pentru care proiectele incluse în SDL sunt complementare cu proiectele specifice de mobilitate, asumate prin prezentul document.

[...]

În 2021, s-au demarat lucrările pentru **construirea și dotarea unui centru recreativ și modernizarea spațiului public urban adiacent**. Unul din principalele obiective ale investiției este reprezentat de modernizarea străzilor pentru atingerea capacității portante la traficul prognozat pentru perspectiva de 10 ani, lungimea totală a străzilor propuse pentru modernizare este de 5.573 de metri, iar străzile care fac obiectul proiectului sunt: Dezrobirii (2.044 de metri), Dezrobirii ramură (942 de metri), Toamnei (772 de metri), Viilor (650 de metri), 30 Decembrie (279 de metri), Fundătura Crișan (231 de metri), Vasile Simonis ramură (217 de metri), Secția pompieri (183 de metri) și Bașa (155 de metri). Totodată, urmează să fie modernizate și trotuarele de pe străzile Dezrobirii și Dezrobirii ramură.

Bineînțeles că în această perioadă au fost realizate și alte investiții cu sprijinul bugetului local, care au contribuit la întreținerea și dezvoltarea infrastructurii orașului. Fără o strategie și o viziune clară multe din investiții nu s-ar fi realizat.”¹⁰

¹⁰ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.96-97



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

2. Analiza situației existente

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

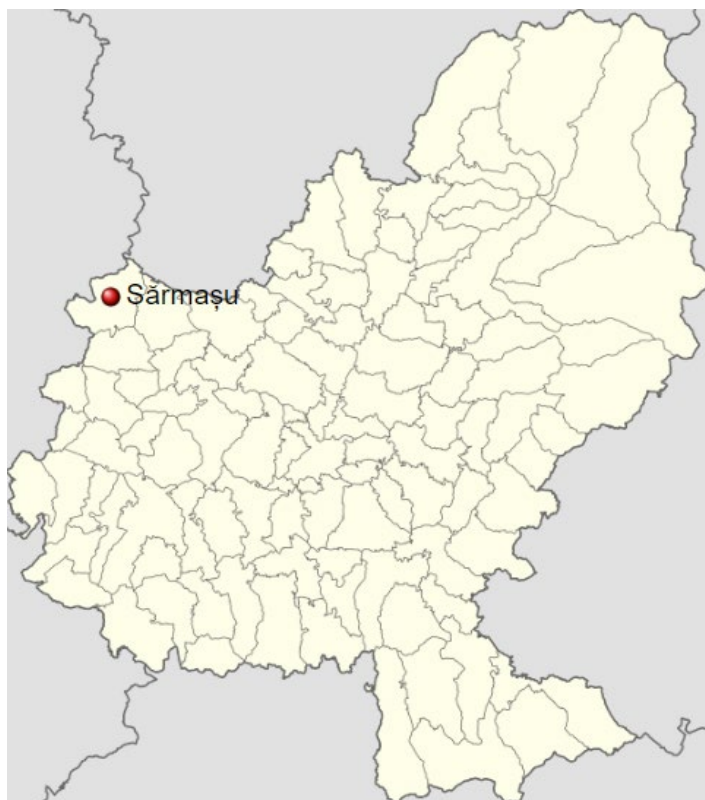
Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principale tendințe socio – economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale Orașului Sărmașu împreună cu așezările învecinate.

Localizare

„Orașul Sărmașu, în zona centrală a țării, la întretăierea limitelor administrative ale județelor Mureș, Cluj și Bistrița Năsăud, constituie o matcă de cultură și civilizație bogată și originală ale cărei trăsături definitorii au fost influențate de poziția geografică, trăsăturile solului și ale climei și de specificul populațiilor care au conviețuit în acest spațiu.

Din punct de vedere administrativ Orașul Sărmașu, este parte a Județului Mureș, ce se întinde pe o suprafață de 6.714 km² care reprezintă 2,8% din suprafața totală a țării. Reședința și centrul cultural, educațional și economic a județului este Municipiul Târgu Mureș. Numele județului provine de la Râul Mureș, râu care străbate județul de la NE la SV. „¹¹

Figura 2. Localizarea UAT Orașul Sărmașu în cadrul Județului Mureș



Sursa: <https://ro.wikipedia.org/wiki/S%C4%83rma%C8%99u>

¹¹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.13

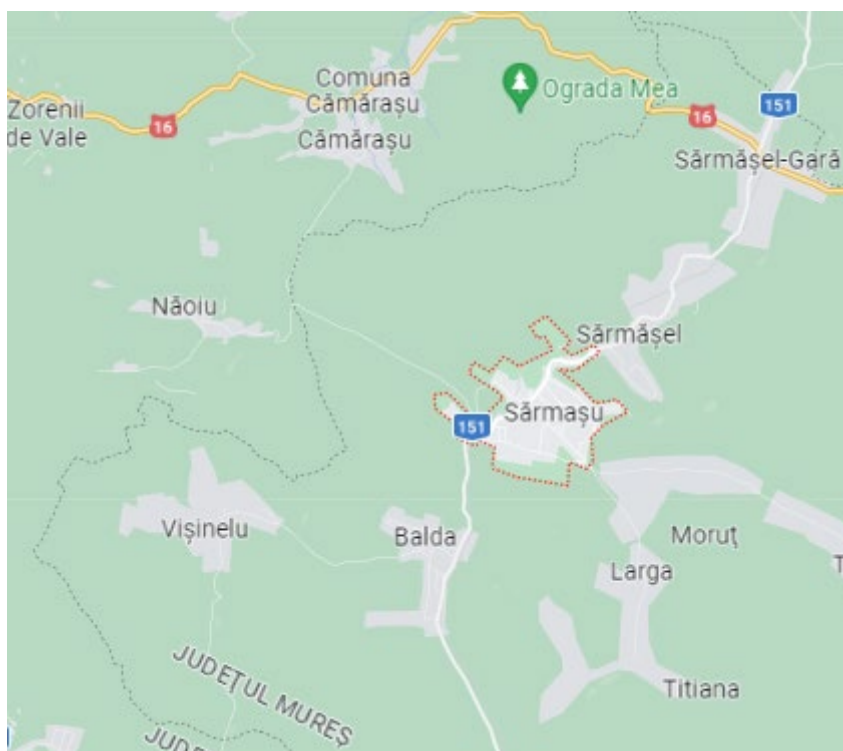


Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 3. Poziția geografică a Orașului Sărmașu



Sursa: google maps

Relații în teritoriu

„Din punct de vedere regional, Sărmașu face parte Regiunea Centru, ce este alcătuită din Județele: Alba, Brașov, Covasna, Harghita, Mureș și Sibiu. Regiunea Centru are o populație totală de 2.523.021 locuitori. Densitatea este de 73,99/km², inferioară mediei naționale de 91,3/km². Regiunea este una dintre cele mai variate din punct de vedere etnic din România, populația fiind formată de români (65,4%), maghiari (29,9%) și rromi (4%).

Teritoriul orașului este străbătut de cursul Pârâului de Câmpie, Drumul Județean DJ151 Luduș-Sărmaș-Cluj sau Dej și Drumul Național DN16 Reghin-Cluj. Sărmașu se învecinează la Nord cu Comuna Budești din Județul Bistrița Năsăud, la Est cu Comuna Sânpetru de Câmpie, la Sud-Est cu Comuna Miheșu de Câmpie din Județul Mureș, la Vest cu Comuna Cămărașu și la Nord-Vest cu Comuna Mociu din Județul Cluj. „¹²

Conectivitate

„Infrastructura de transport rutier în exteriorul localităților aparținătoare Orașului Sărmașu este completată de existența unei linii de cale ferată cu ecartament normal ce face legătura între Luduș și Bistrița și care asigură conectivitatea directă cu patru din cele opt așezări componente ale Sărmașului, pe o lungime de aproximativ 14 km.

Pe cale rutieră/cale ferată localitățile orașului sunt accesibile după cum urmează:

- Sărmașu din DJ151, DC103, CF406;

¹² Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag. 13



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- Balda din DJ151, DC104, CF406;
- Larga din DC103;
- Moruț din DC103;
- Sărmășel Gară din DN16, DJ151, CF406;
- Titiana din DC103;
- Vișinelu DC104, DC49A.

Datorită poziției geografice, orașul se relaționează prin:

- DN16—cu Comuna Cămărașu (Jud. Cluj) și cu Comuna Sânpetru de Câmpie (Jud. Mureș), respectiv cu Municipiile Cluj Napoca și Reghin.
- DJ151—cu Comuna Budești (Jud. Bistrița Năsăud) și cu Comuna Miheșu de Câmpie (Jud. Mureș), respectiv cu Municipiul Bistrița și Orașul Luduș;
- CF 406—cu Orașul Luduș și Municipiul Bistrița.

Pe cale aeriană, accesul către Orașul Sărmașu, se poate realiza prin intermediul curselor aeriene ale Aeroportului Internațional Transilvania Mureș, situat la o distanță de aproximativ 70 km (1 h călătorie cu autovehicul) sau cele ale Aeroportului Avram Iancu Cluj Napoca, situat la o distanță de aproximativ 54 km (55 min călătorie cu autovehicul).„¹³

Istoric

„Orașul Sărmașu prezintă dovezi de locuire încă din perioada de tranziție la neolitic (2500- 1800 î.e.n.) materializate în ceramică de tip Coțofeni, străpungătoare din corn de cerb, topoare de piatră perforată etc. care prezintă mărturii despre existența unei populații sedentare pro-tracic, având ca ocupații cultivarea pământului, creșterea animalelor, meșteșuguri casnice. Localitatea Sărmașu a fost atestată documentar la data de 10 aprilie 1329, sub denumirea de Willa Sarmas în actul emis în numele regelui ungar care menționează Sărmașu ca punct de hotar cu domeniile învecinate, dăruite nobilului Ștefan Pogány, în schimbul unor posesiuni din Slovacia. În anul 1348, regele maghiar Ludovic I de Anjou donează această moșie familiei Swk, așezarea fiind pomenită în următorul context „Terra nobillum de Swk Sarmas vocata”. E menționată și biserica localnicilor „eclesia parochialis în Swk Sarmas”.

Localitatea Sărmașu a fost martoră și participantă la numeroase evenimente importante din istoria Transilvaniei și a țării, locuitorii săi fiind activi la Revoluția din anul 1848, când s-au remarcat Alexandru Bătrâneanu și Vasile Simonis, primul în calitate de prefect al Câmpiei Transilvaniei și al doilea ca tribun al aceleiași zone în cadrul administrației lui Avram Iancu.

În perioada interbelică localitatea a fost reședința plasei Sărmaș din județul Cluj. După Dictatul de la Viena din 30 august 1940, când nord vestul Transilvaniei intră sub ocupație maghiară, Sărmașu rămâne în cadrul României, aflându-se la mai puțin de o oră de mers pe jos de granița cu Ungaria. La începutul războiului, localitatea avea o populație de aproximativ 3200 de oameni, împărțită pe etnii aproape egal între români și maghiari și existând circa 200 de evrei.

¹³ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.33



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

La 5 septembrie 1944 armata maghiară ocupă comuna și începe opresiunea împotriva evreilor și românilor. Pe data de 9 septembrie 1944, jandarmii maghiari ridică din casele lor pe toți evreii din Sărmașu, în număr de 126. Ei au fost duși într-un lagăr improvizat din localitate, alături de alți câțiva români care îndepliniseră funcții importante în administrarea comunei. Pe data de 16 septembrie 1944, cei 126 de evrei sunt scoși din Sărmașu și uciși pe dealul Suscut, din apropierea localității Cămărașu. Acest tragic eveniment este cunoscut sub numele de masacrul de la Sărmașu.

În anul 1952, Sărmașu devine sediul raionului cu același nume din cadrul Regiunii Cluj până în anul 1960 când comuna este arondată raionului Luduș. La reforma administrativă din anul 1968 localitatea a fost alipită județului Mureș. Numărul populației a evoluat de la 2943 locuitori în anul 1930, la 3816 locuitori în anul 1966, iar în anul 2002 erau atestate 1301 gospodării cu 3885 locuitori.

În 30 septembrie 2003 fosta Comună Sărmașu a fost ridicată la rangul de oraș incluzând și 7 localități aparținătoare:

Sărmășel-Gară este amintită în documente ca localitate de sine-stătătoare doar în secolul trecut. Satul se găsește pe Pârâul de Câmpie, la intersectarea drumului județean Reghin-Bistrița cu drumul național Reghin-Mociu-Cluj Napoca. În anul 1966 avea 787 de locuitori. La recensământul din anul 2002 a fost înregistrat cu 242 de gospodării și 763 locuitori.

Sărmășelu se află în stânga Pârâului de Câmpie și la nord de localitatea Sărmașu, pe traseul Luduș-Sărmașu-Cluj Napoca. Populația cea mai numeroasă a așezării a fost înregistrată în anul 1930 - 1080 locuitori. Datele din anul 2002 indică 298 de gospodării cu 181 de locuitori.

Balda este o așezare veche cu un trecut istorico-cultural remarcabil. A fost atestată documentar încă din anul 1334. Este situată pe dreapta Pârâului de Câmpie, de-a lungul drumului județean Sărmașu-Luduș. **Larga** este un sat-cătun, situat pe valea Ciciana Mare, legat prin drum comunal de șoseaua Luduș-Sărmașu, în zona de interferență dintre Pârâul de Câmpie și pârâul Șesu.

Moruț este un sat-cătun, așezat pe zona de interferență a Pârâul de Câmpie și Valea Șesu, în zona de izvoare a pârâului Ciciana Mare.

Titiana este un sat-cătun atestat în anul 1956, așezat pe valea Ciciana Mare, în stânga Pârâului de Câmpie.

Vișinelu a fost atestat documentar în anul 1340. Localitatea este situată pe valea Frata și este legată prin drum comunal de satul Balda.,¹⁴

Monumente istorice

Conform listei monumentelor istorice publicată de Ministerul Culturii în Orașul Sărmașu sunt în total 4 monumente istorice. Monumentele istorice aflate în Orașul Sărmașu sunt monumente istorice de valoare națională sau universală și clasificate ca și monumente de arhitectură.

¹⁴ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.11-12



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 3. Lista monumentelor istorice la nivel de oraș și localități aparținătoare

681	MS-II-m-A-15786	Biserica de lemn "Sf. Arhanghel Mihail și Gavril"	oraș SĂRMĂȘU	Str. Sondelor 35	sec. XIX
682	MS-II-a-A-15785	Ansamblul bisericii de lemn "Sf. Arhangheli Mihail și Gavril"	sat SĂRMĂȘEL-GARĂ; oraș SĂRMĂȘU	Str. Republicii 8	sec. XVII
683	MS-II-m-A-15785.01	Biserica de lemn "Sf. Arhangheli Mihail și Gavril"	sat SĂRMĂȘEL-GARĂ; oraș SĂRMĂȘU	Str. Republicii 8	1692
684	MS-II-m-A-15785.02	Clopotniță	sat SĂRMĂȘEL-GARĂ; oraș SĂRMĂȘU	Str. Republicii 8	sec. XVII

Notă:

Categorii de monumente
clasarea obiectivului:

Istorice:

a – ansamblu
universală
m – monument
patrimoniul cultural local

Categorii după natura

monumentelor istorice:

I – arheologie
II – arhitectură

Grupe valorice pt.

A – valoarea națională și
B – reprezentative pt

Sursa: Extras - <http://www.cultura.ro/sites/default/files/inline-files/LMI-MS.pdf>

Monumente de for public

„Statuia „Alexandru Bătrâneau” fost prefect al Câmpiei Transilvaniei;
Statuia „Femeie simbol” Sărmășu—opera de artă a maestrului Ion Vlasiu;
Statuia „Vasile Simonis” luptător pașoptist, tribun în cadrul administrației lui Avram Iancu;
Troița amplasată în Parcul Central al orașului Sărmășu ridicată în memoria eroilor căzuți pe câmpul de luptă în timpul celor două războaie mondiale;
Troița amplasată în localitatea Sărmășelu ridicată în memoria eroilor căzuți pe câmpul de luptă în timpul celor două războaie mondiale;
Monument ridicat în cinstea soldaților căzuți soldaților căzuți în timpul celui de Al Doilea Război Mondial—Ioan Găinușă și Gheorghe Pană;
Monumentul eroilor sarmășeni amplasat în Sărmășu pe strada 30 Decembrie în cinstea celor căzuți pe câmpurile de luptă,
Monumentul eroilor din satul Vișinelu,
Monumente construite în incinta bisericilor din localitățile componente în cinstea eroilor căzuți în cele două războaie mondiale,
Cimitirul reformat, situat în orașul Sărmășu, în care au fost găsite un număr de 39 de cadavre ale martirilor de naționalitate română, civili și militari, luați prizonieri de război de la Oarba de Mureș;
Bisericile din Sărmășu și Sărmășel ce fac parte din patrimoniul monumentelor de interes național,
Monumentul Eroilor din satul Vișinelu.”¹⁵

Climă

¹⁵ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmășu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmășu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmășu, pag.78



„Condițiile de arie depresionară conferă climatului local unele trăsături prin care se conservă specificitatea peisajului de câmpie: temperaturi medii anuale destul de ridicate, veri călduroase, ierni ceva mai blânde decât în alte părți ale Transilvaniei.

Particularitățile elementelor climatice ale orașului sunt în strânsă dependență de factorii climato-genetici, care generează un climat temperat continental, cu ușoare influențe oceanice și tendințe excesive de tip central transilvănean, de dealuri colinare joase.

Acest climat se manifestă prin următoarele caracteristici ale elementelor climatice:

Temperatura medie anuală a aerului este cuprinsă între +8,5°C și +9°C, cea a lunilor caracteristice este situată între -3,5°C--4°C (ianuarie) și +18,9°C--19,5°C în luna iulie. Astfel regimul termic este favorabil culturilor cerealiere și tehnice. Unele inconveniente în acest sens survin de la temperaturile extreme care pe termen lung pot atinge valori ridicate, cu efecte negative (secetă, geruri). Temperaturile extreme maxime și minime înregistrate au fost de +40,5°C(16.08.1952) și -32,5°C(28.01.1954). De asemenea sunt frecvente, în văile largi, inversiunile termice care sunt „responsabile” în parte, de intensitatea brumelor târzii și timpurii. Data medie de producere a primului îngheț este la nivelul solului este cuprinsă în perioada 11.10-14.10, iar a ultimului îngheț între 21.04-25.04.

Nebulozitatea medie a atmosferei pentru lunile caracteristice ale anului are valori cuprinse între 7,5-8,0 zecimi pentru luna decembrie și valori de 5,0-5,5 zecimi pentru luna iulie. Numărul mediu de zile cu cer senin pentru lunile caracteristice anului este de 4-5 zile în luna decembrie și de 14-16 zile în luna iulie. Numărul mediu anual de zile cu cer senin este de 110-120 zile. Numărul mediu lunar de zile cu cer acoperit pentru lunile caracteristice ale anului este de 18-20 zile în luna decembrie, 6-8 zile în luna iulie. Numărul mediu anual de zile cu cer acoperit este de 120-140 zile.

În ceea ce privește precipitațiile suma medie anuală se situează între 600-630 mm. Cantitatea maximă de precipitații căzută în 24 de ore a fost 105 mm strat de apă, ce exprimă condiții favorabile producerii, în urma unor astfel de precipitații, de inundații torențiale, atât în lunca Pârâului de Câmpie, cât și pe afluenții mai importanți de pe teritoriul orașului. Numărul mediu anual de zile cu precipitații este 95-100 zile, iar numărul mediu anual de zile cu ninsoare este de 20.

Vântul este o componentă climatică permanentă pe tot cuprinsul anului. Viteza medie lunară a vântului înregistrează un maxim de intensitate în lunile februarie-aprilie, cu vârful în luna martie (peste 2,1m/s viteză medie lunară) și un minim în intervalul noiembrie-ianuarie, cu o minimă principală în luna ianuarie și o viteză medie a vântului pe interval sub 0,5m/s.,”¹⁶

Resurse geologice

„Cea mai importantă resursă a subsolului, la nivelul Județului Mureș, o constituie zăcămintele de gaz metan. Pe teritoriul județului Mureș, sunt exploatate 37 de structuri gazeifere. În zona situată la Nord-Vest de Mureș, se găsesc domuri de altitudine mai mare (până la 100 m), unde sunt grupate

¹⁶ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.17



structurile Crăiești, Sânmartin, Sărmășel, Zau de Câmpie, Șăulia, Grebenișu de Câmpie, Dobra, Luduș etc.

În 2004, un procent de 39,48% din totalul producției naționale de gaz metan era extras de pe teritoriul Județului Mureș, o reducere considerabilă față de 62,5% cât reprezenta în 2002.

Pe lângă această scădere de exploatare locală evidentă, trebuie menționat faptul că și la nivel județean sau național producția de gaze naturale este redusă simțitor. Teritoriul orașului a fost primul, unde în anul 1907, întâmplător orizontul puternic de gaze, deschis la numai 302 m, a făcut erupție (forajul efectuat era pentru explorarea sării de potasiu), sonda fiind închisă cu destulă dificultate după 2 ani. Zăcămintul de gaz metan este localizat mai ales în depozitele badeniene superioare, dar și în cele sarmațiene, denumite generic „formațiunea de gaze”. Alternanța dintre orizonturile permeabile și impermeabile a favorizat localizarea zăcămintelor din diferite structuri, într-o serie de orizonturi separate hidrodinamic pe spatele domurilor. Gazele sunt alcătuite în proporție de 96,3% din metan la care se adaugă etan (1,84%), propan și butan.

Structura gazeiferă Sărmășel, are la ora actuală un rol deosebit de important în asigurarea strategiei energetice a României, asigurând echilibrul energetic al sistemului Național de Transport Gaze Naturale pe tot parcursul anului prin transformarea unei părți a zăcămintului Sărmășel în depozit de înmagazinare (injecție/extracție) gaze naturale, fiind al doilea ca și capacitate de înmagazinare în România.

Marnele și argilele sarmațiene sunt exploatate industrial numai în cariera de la Sărmașu și sunt folosite pentru fabricarea cărămidilor. Pe plan local se exploatează și nisipuri.

La Sărmășel există surse de nămol sapropelic, cu posibile proprietăți terapeutice, care nu sunt, momentan, exploatate și valorificate.¹⁷

Cadru natural

„Orașul Sărmașu este situat în nordul Câmpiei Mureșene, subunitatea Câmpia Sărmașului. Această Câmpie se remarcă printr-un relief de altitudine redusă (400-450 m), excepție făcând mările de eroziune ai vechii suprafețe de nivelare, situați la o altitudine cu puțin peste 500 m (Dealul Morușului, 505 m). Energia reliefului este diminuată (50-160 m) predominând forme cu profil convex, de tip colinar, rezultate în urma unor denudări și fragmentări intense. Între colinele cu cline domoale, sunt intercalate văi largi cu lunci netede, cu o puternică tendință de mlăștinare.

De existența alternanțelor de depozite și a apelor subterane prezente la suprafața pachetelor de marne și argile impermeabile, dar și de clima mai rece și umedă a postglaciarului, se leagă zonele cu alunecări masive de teren, cum ar fi glimeele cu caracter spectaculos de la sud de Balda, unde au distrus în întregime un interfluviu secundar, deplasându-se în ambele direcții (printre glimeele povârnite sunt amplasate gospodăriile țărănești). O altă zonă de glimee se găsește în zona Moruș-Larga-Titiana. Această alternanță a straturilor face ca stabilitatea terenurilor să fie profund afectată și în ziua de astăzi. Din acest motiv eroziunea prin ravene, extrem de activă este strâns corelată cu alunecările masive sau superficiale de teren. Degradările de teren prin șiroire, ating valori considerabile (peste 30% din teritoriul administrativ), cauza principală fiind lipsa covorului forestier

¹⁷ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.14-15



și suprapășunatul. Pe suprafețe însemnate eroziunea extrem de intensă și alunecările de teren au transformat relieful versanților mai înclinați în „badlands” (Vișinelu, Sărmășel).

Suprapunerea condițiilor litologice cu mișcările neotectonice, condițiile bioclimatice și activitatea umană intensă, duce la dezvoltarea alunecărilor de teren într-o varietate extrem de largă: de la curgerile de soluri, până la alunecările masive profunde.

La dezvoltarea reliefului au contribuit în mare măsură dispunerea monoclinală a stratelor și efectul morfologic suprapus al structurii de dom. Influența lor se manifestă în orientarea culmilor și văilor, precum și în existența formelor structurale de tipul monoclinurilor radiare, butonierelor (Sărmășel), conturate de cuestre semicirculare.

Relieful fluviatil reprezentat de lunci disproporțional de largi, față de apele curgătoare ce drenează zona, este în mare parte rezultatul unor condiții din trecut când umiditatea era mult mai accentuată. În prezent, văile sunt într-un stadiu avansat de îmbătrânire și datorită colmatării lor cu sedimente ce provin de pe versanții afectați de eroziune și incapacității de a fi preluate și transportate mai departe de cursurile de apă existente. Luncile prezintă tendințe de înmlăștinare. Pârâul de Câmpie a sculptat două nivele de terase pe care sunt amplasate o parte din vetrele localităților Sărmășel și Sărmașu.,¹⁸

Solul

„În cadrul arealului de silvostepă principalele componente ale cuverturii de sol sunt cernoziomurile. Pe suprafețe foarte mici sunt prezente luvisolurile, tipic forestiere. Solurile zonale sunt reprezentate în primul rând de către cernoziomurile cambice și luvice, foarte rar întâlnindu-se cele carbonatice, tipice.

Cernoziomurile cambice și argiloluviale acoperă suprafețe mari pe reversurile de cuestă și constituie cele mai fertile soluri din Transilvania. Ele erau acoperite de pratostepe, care astăzi aproape că nu mai există, fiind în cea mai mare parte arate.

Solurile brune argiloluviale formate pe argile și marne, se regăsesc pe teritoriile odată împădurite, în prezent defrișate. În desfășurarea lor tipică se întâlnesc sub vegetația forestieră din vestul orașului. Solurile brune-argiloluviale au un conținut mijlociu de humus, reacție slab acidă-neutră, iar gradul de saturație în baze este ridicat. Deși mai puțin fertile, sunt utilizate în agricultură, în multe cazuri apar terasate prin lucrări agricole mai vechi.

Luvisolurile, ce apar pe suprafețe reduse, au un orizont humifer foarte slab de tip A ocric pe o grosime de doar 20-25 cm. Sunt cu mult mai puțin fertile decât solurile precedente.

Solurile intrazonale sunt reprezentate de regosoluri pe versanții abrupti de tip front cuestă, dublate uneori de solurile bălane de coastă denumite actualmente Kostanoziomuri. Acestea sunt soluri subțiri, slab dezvoltate, slab productive.

Solurile negre clinohidromorfe (negre de fâneață) apar în asociație cu cernoziomurile, ele ocupând jumătatea inferioară a versanților cu alunecări de teren și micile bazinete de recepție.

Acest tip de soluri sunt umede o mare parte din an, slab aerate, compacte. Necesită lucrări ameliorative. Curent sunt folosite ca și fânețe.

¹⁸ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.14



În cadrul văilor în lunci apar soluri aluviale, denumite fluvisoluri, fertile dar care suferă de un exces de umiditate, necesitând lucrări de desecare, aceasta este și situația cernoziomurilor gleice sau gleizate și care ocupă acele areale ale luncilor care au o dinamică geomorfologică mai liniștită.

Erodisolurile ocupă din păcate suprafețe mari în oraș, suprafețe care sunt în extindere pe versanții abrupti de tip front de cuestă. Acestea sunt soluri ce provin din soluri trunchiate prin eroziunea areolară, care în cea mai mare parte se datorează acum suprapășunatului cu ovine.,¹⁹

Elemente de ecologie terestră

Vegetația

„Teritoriul Orașului Sărmașu este situat în arealul de silvostepă (zona termonemorală) aflat în partea central-vestică a depresiunii Transilvaniei, zonalitate vest-europeană, Provincia Central-Europeană Carpatică.

Componentele principale ale vegetației teritoriului analizat sunt:

Vegetația de factură naturală, herbacee–stepică–apare sporadic și este dominată de pajiștile de colilie (*Stipa lessingiana*; *Stipa pulcherrima*, *Stipa tirsia*), pirul cristat (*Agropyron cristatum*), firuță de stepă (*Festuca rupicola*), rogoz pitic de stepă. Sub influența pășunatului, în special al celui de ovine se constată schimbarea speciilor dominante, consecutiv cu creșterea mare a proporției speciilor ruderales (buruienilor), nitrofile și oportuniste. Astfel, pajiștile de firuță de stepă și rogoz pitic, ca și cele de colilie târzie au fost înlocuite cu cele bărboasă (*Botriochloa ischaemum*) sau de iarba vântului (*Agrostio tenuis*-*Festucetum rupicolae*). În pajiștile de colilie și de pir cristat a devenit dominantă năgara (*Stipa capillata*); Vegetația de origine naturală arborescentă și arbustivă nemorală. Termenul „nemoral” se referă la pădurile de foioase cu frunza căzătoare din zona temperată. Silvostepa transilvană este una de tip nemoral, peisajul ei fiind alcătuit dintr-o alternanță de pajiști stepice și pâlcuri de pădure de tip nemoral. Pădurile nemorale, în orașul Sărmașu, sunt foarte rare și ocupă suprafețe mici. Ele sunt alcătuite din stejăreto-gorunete cu gladiș, asociație specifică silvostepii transilvane *Aceri tatarico*–*Auercetum roboris petrae*. Acestei categorii de vegetație îi aparține pădurea din Balda și Vișinelu.

Vegetația de origine naturală ripariană–în acest tip se încadrează vegetația de luncă, higrofilă și hidrofilă. În Câmpia Transilvaniei, în partea ei de sud silvostepică, din cauza lipsei acute de material lemnos, vegetația lemnoasă ripariană a fost practic complet îndepărtată. Ea fost constituită din arborete de salcie albă și răchită (*Saictetum albae* -*fragilis*) din care au rămas doar arbori izolați. Stufărișurile (*Scirpo*-*Phragmitetum australis*) ocupă suprafețe destul de întinse atât în lunci, cât și în cadrul depresiunilor înmlăștinate dintre glimee. La acestea se adaugă pajiștile cu diferite specii higrofile și hidrofile de rogoz (*Caricetum vulpinae*, *Caricetum flavae*).

De o factură mai specială sunt pajiștile halofile higrofile cu rogoz de sărătură (*Bolboschoenus maritimus*) sau cele cu *Triglochin maritima* și *Scorzonera parviflora*.

¹⁹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.16



Vegetația antropofilă ruderală este alcătuită din buruienile ce cresc de-a lungul căilor de comunicații, în vetrele așezărilor umane, în arealele pășunate la extrem, în alte categorii de locuri puternic disturbate de activitatea antropică. Întâlnim zăzania, pătlagina, spinării, urzicării.

Plantațiile forestiere sunt formate în principal din pin negru (Pinus nigra) și salcâm (Urticetum dioicae).

Fauna

Zoogeografic fauna aparține Provinciei Dacice, subdiviziune a Subprovinciei Central-Europene. Ecologic face parte din cadrul faunei de silvostepă a pădurilor nemorale de dealuri, faunei de luncă și ihtiofaunei și faunei sinantropice.

Fauna mamiferelor este reprezentată în mare parte de rozătoare, dintre mamiferele de talie mai mare sporadic se întâlnește căprioara (Capreolus capreolus), vulpea (Vulpes vulpes), viezurele (Meles meles), mistrețul (Sus scrofa).

Dintre păsări întâlnim în ariile împădurite: porumbeii sălbatici (Columba palumbus, C. oenas), turtureaua (Strpt-ptelia turtur), mierla (Turdus merula), sturzul cântător (T. philomelos), cucul (Cuculus canorus), ciocănitoarea sură (Picus canus), ciocănitoarea mare (Dendrocopos major) și fazanul (Phasianus colchicus). Răpitoarele de zi specifice sunt uliul porumbar (Accipiter gentilis), eretele (Falco subbuteo), viesparul (Pernis apivorus). Avifauna de luncă este reprezentată de codobătură, rața sălbatică (Anas platyrhynchos), barza (Ciconia ciconia).

Fauna ariilor intens umanizate cuprinde fauna localităților în care un rol important îl ocupă rozătoarele ce supraviețuiesc pe seama economiei gospodărești: șobolanul (Rattus rattus), șoarecele de casă (Mus musculus), insectivorele - chițcanul de casă (Crocidura russala) sau păsări precum rândunelele (Hirundo rustica), lăstunul de casă (Delichon urbica), guguștiucul

(Streptopelia decaocta). În timpul iernii prin locuințe și hambare se retrag chițcanii de grădină (Crocidura minuta), șoarecii de câmp sau dihorul de casă (Putorius putorius). În lanurile de cereale se cuibăresc ciocârlanii (Galerida cristata), ciocârlia de câmp sau se ascund iepurii.,²⁰

Riscuri naturale

„În localitatea Sărmașu există mai multe tipuri de riscuri:

Risc mare sau mediu de gonflare a argilei și de inundare cu ape freatice—are în vedere inundarea prin ridicarea la suprafață a pânzei freatice, oscilații frecvente a nivelului pânzei freatice, procese vertice(de gonflare a argilei), la căderi îndelungate de precipitații. În această situație se impun o serie de lucrări de drenare, izolarea fundațiilor, amenajarea de drenuri speciale, plantarea de specii arboricole absorbante precum plopul și arinul.

Risc de tasare. Tasarea este un proces mecanic de îndesare a rocilor, care se manifestă printr-o mișcare lentă ce se petrece în interiorul depozitelor friabile. Tasarea poate avea loc pe depozite argiloase, argilo-nisipoase, nisipo-pietroase de terase, dar și pe depozite coluviale sau deluviale neconsolidate. Riscul de tasare poate fi mare atunci când afectează structura de rezistență a construcțiilor sau de intensitate medie când afectează construcțiile vechi cu fundație de suprafață,

²⁰ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.17-19



din piatră. Măsurile pot viza interzicerea traficului greu și executarea fundațiilor mai adânci decât stratul de tasare.

Alunecări de teren - presupun pătrunderea apei în sol până la un orizont impermeabil pe care îl umectează puternic și astfel impune funcția de „pod de deplasare” sau alunecare. În aceste situații se impun măsuri precum monitorizarea permanentă a proceselor, efectuarea lucrărilor de stabilizare, drenare pentru localizarea acestora, împădurirea terenurilor cu esențe cu rădăcina adâncă (eventual livezi).

Risc de inundare cu ape de suprafață—cauzele pot fi de origine naturală, cum ar fi cele climatice sau antropice. Printre măsurile care pot fi luate menționăm împădurirea zonelor degradate, regularizarea și adâncirea pârâurilor, redimensionarea unor poduri și podețe.”²¹

Rețeaua hidrografică

„Cursurile hidrografice cadastrale existente pe teritoriul Orașului Sărmașu sunt: Pârâul de Câmpie - afluent de dreapta al Râului Mureș, Ciciană Mare - afluent de stânga al Pârâului de Câmpie și Frata - afluent de stânga al Văii Morii.

Debitul lichid anual al cursurilor de apă este redus, situat de obicei la 0,06mc/s pentru Pârâul de Câmpie, afluenții având un debit nesemnificativ.

Regimul de scurgere al pârâurilor este instabil, cu frecvente inundații în timpul ploilor torențiale, ceea ce a impus regularizarea aproape în întregime a Pârâului de Câmpie. Cea mai mare parte a scurgerii hidrice se realizează primăvara, 45-50% din debitele maxime înregistrându-se în luna martie, pe când vara nivelul este de doar 8-10%, iar toamna, sub 5%. Regimul hidric se distinge prin ape mari de scurtă durată în luna martie și cu viituri, mai ales în perioada mai-iunie, generate de ploile din această perioadă a anului. În intervalul iulie-septembrie, din cauza secetei, cursurile apelor deseori seacă. Alimentarea hidrică este de tip pluvionivală, iar în perioada de secetă hidrologică se realizează prin pânza freatică.

În ceea ce privește apele subterane, orașul dispune de rezerve modeste de apă, atât de suprafață, cât și subterane. Caracteristic pentru apele subterane, pe lângă debitele reduse este și calitatea lor modestă datorită mineralizării și durtății foarte ridicate. Mineralizarea este mixtă, carbonat-natriu-sulfatică.

În cadrul sectorului de luncă se formează ape freatice de tip azonal, care în mare măsură depind de regimul și situația cursurilor hidrografice și se află la adâncimi reduse, de până la 1,5 m fiind influențate de factori exogeni.”²²

Arii naturale protejate

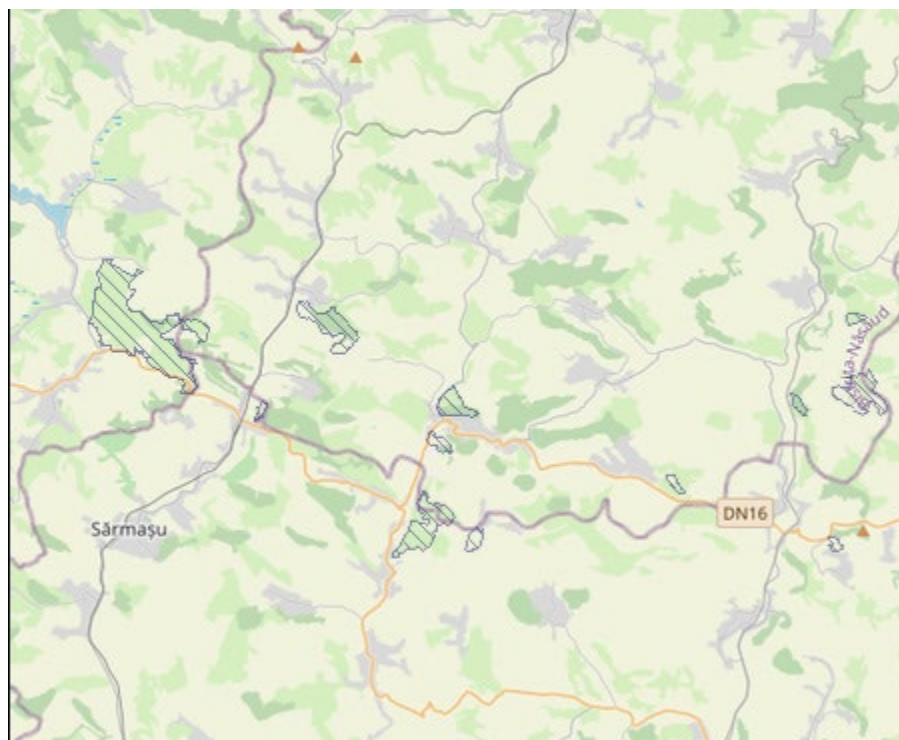
²¹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.55

²² Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.15-16



„Pe teritoriul Orașului Sărmașu se regăsesc două situri de importanță comunitară, ce aparțin rețelei ecologice Natura 2000.

Figura 4. Localizare SIT-urilor Natura 2000



Sursa: SDL, 2021-2027

Situl Pajiștile Balda-Frata-Miheșu de Câmpie (ROSCI0331)

Cuprinde toate pajiștile stepice subpanonice rămase nedegradate din partea central-sudică a Câmpiei Transilvaniei, cu specii extrem de rare, precum *Nepeta ucranica* (cel mai mare număr de populații al acestei specii pe un areal redus, se află aici - taxonul în UE se mai află doar în Moldova și Bulgaria și e reprezentat doar prin populații foarte mici), *Goniolimon tataricum*, *Centaurea trinervia*, *Astragalus dasyanthus*, *Hesperis tristis*, *Iris pontica*, specia cu totul aparte de stepă rece *Krascheninnikovia ceratoides* (2 populații) etc. Situl nu a fost creat compact, pentru că nu este utilă includerea grosieră a tuturor terenurilor agricole și construite dintre segmente. În același timp, acestea fiind similare din punct de vedere ecologic vor putea fi administrate și monitorizate eficient și unitar în viitor, mult mai bine decât dacă s-ar fi creat câte un sit separat pentru fiecare segment. În viitor managerii sitului vor trebui totuși să studieze posibilitatea creerii de coridoare ecologice sau situri „stepping stones” între segmente.

Pajiștile Sărmășel-Milaș-Urmeniș (ROSCI0333)

Sit-ul ROSCI0333 se întinde pe o suprafață de 1136 ha pe teritoriul Județelor Mureș, Cluj și Bistrița-Năsăud. A fost desemnat Sit Natura 2000 pentru conservarea a două habitate naturale 40A0* Tufărișuri subcontinentale peri-panonice și 6240* Pajiști stepice subpanonice, a două specii de plante *Crambe tataria* și *Echiun russicum* și a trei specii de amfibieni *Triturus cristatus*, *Bombina*



bombina și Bombina variegata. Pajiștile stepice sunt folosite ca pășuni comunale administrate de către Consiliile Locale ale comunei Cărtina din Jud. Cluj, Orașul Sărmașu și Comunele Cosma, Crăiești, Sânpetru de Câmpie din județul Mureș, Comunelor Silivașu de Câmpie, Urmeniș, Milaș din Județul Bistrița-Năsăud.,²³

Infrastructura educațională

„În anul 1958 s-a înființat Liceul Teoretic Sărmașu, pe locația căruia funcționează astăzi Grupul Școlar Sărmașu. Acesta coordonează activitatea unităților de învățământ de pe raza orașului: Liceul Sărmașu școlarizează un număr de 211 elevi și o clasă de școală de Arte și Meserii, cu pregătire în meseria de mecanic-agricol cu 30 elevi;

- 4 Școli Gimnaziale, în localitățile Sărmașu (222 elevi), Balda (132 elevi), Vișinelu (64 elevi) și Sărmășel Gară (92), numărul total fiind de 510 elevi;
- 2 Școli Primare, în Sărmășel (35 elevi) și Larga (9 elevi), cu un număr de 44 elevi și 6 unități pentru preșcolari care sunt frecventate de un număr total de 341 copii. Unitățile școlare sunt propice desfășurării actului educațional, compuse din săli de clase, laboratoare, ateliere școlare, săli de sport.

Numărul de cadre didactice care deserveșc unitățile de învățământ de pe raza orașului este de 101 și un număr de 25 personal nedidactic și auxiliar.,²⁴

„La nivelul Orașului Sărmașu există o singură unitate de învățământ cu personalitate juridică: Liceul teoretic „Samuil Micu Sărmașu”, care cuprinde următoarele structuri arondate:

- Grădinița cu program normal nr.1 Sărmașu;
- Școala Gimnazială Balda;
- Școala Primară Larga;
- Școala Primară Sărmășel;
- Școala Gimnazială Sărmășel Gară;
- Școala Primară „Ovidiu Iuliu Moldovan” Vișinelu

Grădinița cu program normal nr.1 Sărmașu

Activitatea preșcolară se desfășoară într-o clădire nouă, recepționată în anul 2018. Noua construcție a fost realizată cu sprijin financiar obținut parțial din bugetul național prin Ministerul Educației și parțial prin Programului Național de Dezvoltare Locală (PNDL) 2017-2020, precum și cu surse de la bugetul local. Așadar preșcolarii alături de cadrele didactice beneficiază de infrastructură modernă pentru desfășurarea activității.

În cadrul grădiniței se regăsesc 12 grupe, 6 cu predare în limba română și 6 cu predare în limba maghiară. Activitatea în cadrul grădiniței se desfășoară atât program normal, cât și program prelungit pentru jumătate din grupe.

Școala Gimnazială Balda

²³ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.54-55

²⁴ <https://www.orasulsarmasu.ro/ro/pagina?slug=infrastructura>



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Nivelurile de învățământ din cadrul școlii sunt: preșcolar, primar și gimnazial. Activitatea preșcolară se desfășoară într-o clădire de 145 mp construită în anul 1970. Activitatea școlii gimnaziale se desfășoară într-o clădire construită în anul 1960, având suprafața construită de 795 mp. UAT orașul Sărmașu a implementat prin Programul Operațional Regional în perioada 2017-2019 proiectul: „Lucrări de intervenție la Școala Generală Balda în scopul creșterii eficienței energetice, prin lucrări de reabilitare termică a anvelopei, lucrări de reabilitare termică a sistemului de încălzire și instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei”. În urma implementării proiectului 57,57% din totalul consumului de energie primară va fi realizată din surse de energie regenerabilă.

Școala Primară Larga

Activitatea pentru nivelul preșcolar și primar se desfășoară într-o clădire construită în anul 2001, având suprafața construită de 81 mp.

Școala Primară Sărmășel

Școala își desfășoară activitatea într-o clădire construită în anul 1960, având suprafața construită de 359 mp.

Școala Gimnazială Sărmășel Gară

Activitatea preșcolară se desfășoară într-o clădire construită în anul 1973, având suprafața construită de 206 mp. Activitatea claselor V-VIII se desfășoară într-o clădire de 464 mp, construită în anul 1964.

Școala Gimnazială „Ovidiu Iuliu Moldovan” Vișinelu

Atât activitatea preșcolară, cât și cea a claselor I-VIII se desfășoară într-o clădire de 482 mp construită în anul 1960.

Liceul teoretic „Samuil Micu” Sărmașu

Liceul are acreditate următoarele tipuri de învățământ: preșcolar, primar, gimnazial, liceal și profesional. Clădirea liceului a fost construită în anul 1958 și are o suprafață construită de 499 mp. Liceul are un internat construit în anul 1899, având suprafața construită de 561 mp.

În prezent UAT Orașului Sărmașu implementează proiectul: „Îmbunătățirea calității vieții populației din Orașul Sărmașu prin construirea și dotarea Creșei nr.1 Sărmașu și modernizarea spațiului public urban adiacent”. Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

Pe raza Orașului Sărmașu funcționează o extensie a Centrului Școlar de Educație Incluzivă nr.3 din Reghin, unde cele patru cadre didactice (educatori și profesori psihopedagogi) se ocupă cu școlarizarea și profesionalizarea copiilor cu cerințe educative speciale. În momentul de față structura acestei extensii se prezintă astfel:

- Clasa pregătitoare–1 elev ;
- Clase primare–5 elevi;
- Clase gimnaziale–20 elevi;
- Clase liceale–3 elevi.,²⁵

²⁵ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.44-46



„Conform datelor de la Institutul Național de statistică se observă o ușoară scădere de la an la an a numărului de copii/elevi înscriși în unitățile de învățământ din cadrul orașului.

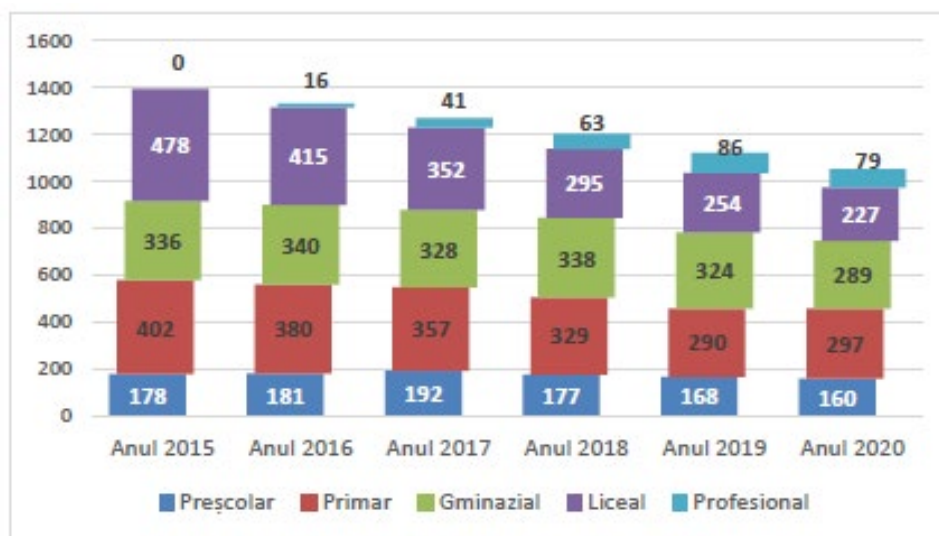
Tabel 4. Populația școlară pe niveluri de educație în perioada 2015-2019

Niveluri de instruire	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Total	1394	1332	1270	1202	1122	1052
Copii înscriși în grădinițe	178	181	192	177	168	160
Elevi înscriși în învățământul primar	402	380	357	329	290	297
Elevi înscriși în învățământul gimnazial	336	340	328	338	324	289
Elevi înscriși în învățământul liceal	478	415	352	295	254	227
Elevi înscriși în învățământul profesional		16	41	63	86	79

Sursa: SDL, 2021-2027

Populația școlară a Orașului Sărmașu se reduce cu o medie anuală de 5,47%. În ultimii 6 ani, populația școlară s-a redus cu 342 de persoane, în comparație cu anul 2015 în anul 2020 se înregistrează o scădere cu 24,53% a numărului de elevi.

Grafic 1. Evoluția populației școlare în perioada 2015-2020



Sursa: SDL, 2021-2027

Cel mai accentuat fenomen de scădere se înregistrează la nivelul ciclului liceal, unde în decurs de 6 ani numărul elevilor a scăzut cu 52%.

Situația este diferită doar în cazul învățământului profesional, pentru care a crescut interesul în ultimii ani, de la 16 elevi înscriși în anul 2016 la 79 de elevi în anul 2020, respectiv o creștere medie anuală de 47,66%.

Reducerea numărului de elevi (în special în cadrul ciclului liceal) și concomitent cu aceasta și reducerea personalului didactic justifică prioritatea investițiilor concrete în acest domeniu.

Personal didactic



Personalul didactic în anul 2020 a fost compus din 83 de persoane: 12 în învățământul preșcolar, 18 în cel primar, 16 în învățământul gimnazial și 27 în învățământul liceal.

Tabel 5. Personalul didactic pe niveluri de educație Orașul Sărmașu

Niveluri de instruire	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Total	106	100	99	95	83	83
Învățământ preșcolar	9	10	10	11	12	12
Învățământ primar	25	23	22	21	18	18
Învățământ gimnazial	30	20	22	21	16	16
Învățământ liceal	42	47	45	42	37	37

Sursa: SDL, 2021-2027

Numărul cadrelor didactice este de asemenea în scădere continuă, deoarece și populația școlară scade constant. Din anul 2015, până în anul 2020 numărul cadrelor didactice s-a redus cu 21,69%.,²⁶

Infrastructură sportivă

„Pe parcursul anilor s-au creat numeroase condiții pentru ca cetățenii acestui oraș să se poată recrea prin sport. În acest sens a fost construită **Baza sportivă a Orașului Sărmașu**, Str. Dezrobirii care cuprinde:

- Sala de sport cu 150 de locuri, o construcție grandioasă amenajată aproape pentru toate sporturile (minifotbal, handbal, baschet, tenis de câmp, tenis de masă etc.)
- teren minifotbal cu gazon sintetic 42 m x 22 m în interiorul liniilor de joc, cu un spațiu de siguranță de aproximativ 0,90 m în fiecare direcție;

Terenul este realizat cu gazon sintetic special destinat jocului de fotbal, de înaltă performanță, provenind de la un producător licențiat FIFA, în al cărui portofoliu de lucrări apare instalări certificate FIFA. Sportul care se practică fiind în special minifotbalul, cu posibilitatea de a găzdui și alte activități sportive cum ar fi handbal, volei etc. Ca dotări sportive, terenul de minifotbal este dotat cu 2 porți de handbal/minifotbal, gard perimetral cu plasa metalică și sistem de iluminat nocturn.

În prezent UAT Sărmașu are în curs de implementare proiectul „Îmbunătățirea calității vieții populației din Orașul Sărmașu prin construirea și dotarea Centrului Recreativ Sărmașu și modernizarea spațiului public urban adiacent”, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea calității vieții populației din Orașul Sărmașu prin extinderea infrastructurii recreative și modernizarea spațiului public urban adiacent. Abordarea integrată a problemelor Orașului Sărmașu, lipsa unui centru recreativ dar și existența unui spațiu public urban inadecvat, va conduce la soluționarea simultană a necesităților populației din orașul Sărmașu, contribuind astfel la dezvoltarea Orașului Sărmașu și la îmbunătățirea calității

²⁶ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



vieții populației. Pe raza orașului funcționează Asociația Sportivă „Club Sărmașu 2005”, activitatea acestuia fiind sprijinită și încurajată de Autoritatea Locală.”²⁷

Cultură

„Ca așezăminte culturale pe raza Orașului Sărmașu funcționează o Casă de Cultură și un număr de patru Cămine Culturale, în localitățile Balda, Sărmășel, Sărmășel Gară și Vișinelu. Trebuie de asemenea menționate biblioteca orășenească „Liviu Rusu” și biblioteca grupului școlar.

Căminul cultural din Vișinelu

Autoritățile locale din Orașul Sărmașu au atribuit în august 2017, cu ocazia Zilelor Sărmășene, numele de Gabriela Moga Lazăr pentru Căminul Cultural din Vișinelu, localitatea natală a artistei care s-a făcut remarcată în capitala Franței datorită tapiseriilor sale. Artistul plastic Gabriela Moga Lazăr are, începând din 25 august 2017, un bust în curtea Căminului Cultural din localitatea Vișinelu. Dezvelirea acestuia a avut loc cu ocazia celei de-a 15-a ediții a Zilelor Sărmășene, manifestare organizată în perioada 25-27 august de Primăria și Consiliul Local al Orașului Sărmașu. În mai 2020 a fost semnat un contract de finanțare prin POR Axa 13 pentru proiectul de modernizare și transformare a Cinematografului Sărmașu într-un centru multicultural, care se va numi „Centrul Multicultural Ovidiu Iuliu Moldovan”, după numele celebrului actor, care s-a născut pe meleagurile sărmășene. Centrul va avea și o sală multifuncțională, pentru tot felul de manifestări și spectacole, prevăzută cu posibilități de proiecție cinematografică. Va mai exista și o zonă cu exponate muzeale, se va muta aici și Biblioteca Orășenească Liviu Rusu.

Biblioteca orășenească „Liviu Rusu”

În anul 2019 numărul volumelor existente în bibliotecă a fost de 43.857 iar dintre acestea 6.785 de volume au fost împrumutate celor 1034 de cititori (15,47% din volumele existente au fost împrumutate).

Biblioteca Liceului Teoretic „Samuil Micu” - este un centru de documentare și informare ce oferă resurse pentru studiu reprezentând și o alternativă de petrecere a timpului liber.”²⁸

Sănătate

„Infrastructura sanitară a orașului se concretizează prin funcționarea Spitalului Orășenesc Sărmașu a unui dispensar uman în care funcționează un număr de 5 cabinete medicale individuale ale medicilor de familie.

În cadrul Spitalului orășenesc funcționează Secția de urgență, Laboratorul pentru analize medicale, Spitalul de adulți, Spitalul de pediatrie și o Secție ambulatorie de ginecologie. Personalul Spitalului orășenesc este compus dintr-un număr de 7 medici, 2 laborante, 18 asistente medicale și 13 infirmiere și 12 angajați administrativi.”²⁹

„Rețeaua sanitară în Orașul Sărmașu este formată din următoarele unități sanitare:

- 4 cabinete medic de familie–proprietate privată

²⁷ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.80

²⁸ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.79- 80

²⁹ <https://www.orasulsarmasu.ro/ro/pagina?slug=infrastructura>



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- 4 cabinete stomatologice–proprietate privată
- 2 farmacii–proprietate privată.

Serviciile medicale de urgență sunt asigurate în sistem public de UPU SMURD Târgu Mureș prin punctul de lucru Sărmașu, care are un efectiv de 16 angajați: 2 medici, 9 asistente medicale, 1 asistent radiologie, 1 asistent laborator, 1 registrator medical și 2 îngrijitori. Un număr de 3 medici execută doar gărzi medicale. Centrul deține o ambulanță de tip B2.

Secția de pompieri Sărmașu funcționează cu un efectiv de 90 de cadre militare din care 60% au pregătire de paramedic. Secția este dotată cu o ambulanță de tip B2.

În luna noiembrie s-au efectuat reparații curente la Centrul de sănătate UPU SMURD Punct de lucru Sărmașu, în valoare de 14.700 lei cu TVA. Aceste reparații curente s-au materializat în amenajarea spațiului de triaj și izolator pentru persoanele infectate cu virusul SARS COV 2

Din anul 2010 UAT Sărmașu a început o colaborare cu Fundația Creștină „Diakonia” care oferă servicii socio-medice la domiciliu pentru persoanele vârstnice. De acest serviciu sociomedical în anul 2018 au beneficiat aproximativ 100 de persoane săptămânal.

„Asociația St. Johann”, funcționează din cea de-a doua jumătate a anului 2017 în clădirea destinată Căminului pentru persoane vârstnice Sărmașu, oferând îngrijiri medicale persoanelor vârstnice.”³⁰

Economie

„Potrivit informațiilor de la Ministerul Finanțelor, în anul 2021 în Orașul Sărmașu sunt înregistrați 374 agenți economici, reprezentând 0,73% din total agenților economici din Județul Mureș.

Tabel 6. Agenți economici 2021

Număr agenți economici	Cifra de afaceri	Număr angajați	Profit
• 374 agenți economici	• 94,7 milioane lei (21,5 mil euro)	• 310 angajați	• 5,8 milioane lei (169 mil Euro)
• 0,73% din totalul agenților economici din județul Mureș	• 0,27% din cifra de afaceri din județul Mureș	• 0,33% din totalul de angajați din județul Mureș	• 0,24% din profitul net realizat în județul Mureș

Sursa: SDL, 2021-2027

Domeniile cu cea mai mare cifră de afaceri în Orașul Sărmașu sunt: fabricarea mobilei, comerțul cu amănuntul al produselor farmaceutice în magazine specializate, comerțul cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine specializate, creșterea altor bovine, comerțul cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun.

³⁰ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.53



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 7. Topul operatorilor economici din punct de vedere al cifrei de afaceri, 2019

Poz.	Cifra de afaceri	Nr. angajați	Profit
1.	ALSENA COM IMPEX SRL Str. Republicii 2, Sărmașu 22,5 mil lei (5,1 mil Euro)	ALSENA COM IMPEX SRL Str. Republicii 2, Sărmașu 106 angajați	ALSENA COM IMPEX SRL Str. Republicii 2, Sărmașu 963,201 lei (218.909 Euro)
2.	FARMACIA OMNIA SRL Str. Republicii 96, Sărmașu 16,3 mil lei (3,7 mil Euro)	FARMACIA OMNIA SRL Str. Republicii 96, Sărmașu 48 angajați	FARMACIA OMNIA SRL Str. Republicii 96, Sărmașu 792.568 lei (180.129 Euro)
3.	AUTODAR OIL SRL Str. Trandafirilor 41A 1,6 mil lei (370.979 euro)	CONSUMCOOP SĂRMAȘU Str. Republicii 41, 11 angajați	FERMA SĂRMAȘU SRL Str. Trandafirului 65, 472.141 lei (107.305 euro)
4.	AGRO BOVINE TCD SRL Str. Câmpului 3A 11,1 mil lei (2,5 mil Euro)	KANTOR IMPEX SRL Str. Înfrățirii 35, Sărmașu 9 angajați	VARGA SOLOTRANS SRL Str. 1 Mai, 6, Sărmașu 378.236 lei (85.963 Euro)
5.	FERMA SĂRMAȘU SRL Str. Trandafirului 65 4 mil lei (907.463 euro)	MBDCOM SRL Str. Republicii 72, Sărmașu 8 angajați	EVELYN ALFERD SRL 312.049 lei (70.920 Euro)

Sursa: SDL, 2021-2027

După cifra de afaceri înregistrată la nivelul anului 2019, topul domeniilor de activitate se prezintă astfel:

Tabel 8. Topul operatorilor economici

Locul	COD CAEN	Activitatea	Cifra de afaceri 2019
1	CAEN 3109	Fabricarea de mobilă n.c.a.	22,5 mil lei (5,1 mil Euro)
2	CAEN 4773	Comerț cu amănuntul al produselor farmaceutice, în magazine specializate	16,3 mil lei (3,7 mil Euro)
3	CAEN 4730	Comerț cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine specializate	12,9 mil lei (2,9 mil Euro)
4	CAEN 142	Creșterea altor bovine	12,9 mil lei (2,9 mil Euro)
5	CAEN 4711	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	4,7 mil lei (1,1 Euro)



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

6	CAEN 4752	Comerț cu amănuntul al articolelor de fierărie, al articolelor din sticlă și a celor pentru vopsit, în magazine specializate	4,4 mil lei (995.438 Euro)
7	CAEN 146	Creșterea porcinelor	4 mil lei (907.463 Euro)
8	CAEN 4719	Comert cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare	3,7 mil lei (844.122 Euro)
9	CAEN 141	Creșterea bovinelor de lapte	2,5 mil lei (573.148 Euro)
10	CAEN 4941	Transporturi rutiere de mărfuri	1,8 mil lei (411.413 Euro)
11	CAEN 4646	Comerț cu ridicata al produselor farmaceutice	1,5 mil lei (333.696 Euro)
12	CAEN 5630	Baruri și alte activități de servire a băuturilor	1,3 mil lei (291.612 Euro)
13	CAEN 1392	Fabricarea de articole confectionate din textile (cu exceptia îmbrăcăminții și lenjeriei de corp)	1 mil lei (137.014 Euro)
14	CAEN 3900	Activități și servicii de decontaminare	578.613 lei (131.503 Euro)
15	CAEN 5610	Restaurante	519.413 (118.048 Euro)
16	CAEN 111	Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase	501.449 lei (113.966 Euro)
17	CAEN 4520	Întreținerea și repararea autovehiculelor	468.319 lei (106.436 Euro)
18	CAEN 7500	Activități veterinare	334.479 lei (76.018 Euro)
19	CAEN 2229	Fabricarea altor produse din material plastic	322.593 lei (73.317 Euro)
20	CAEN 1013	Fabricarea produselor din carne (inclusiv din carne de pasăre)	281.980 lei (64.0865 Euro)

Sursa: SDL, 2021-2027

Operatorii economici înregistrați în orașul Sărmașu sunt din categoria IMM-urilor, având un număr redus de angajați. Doar 2 societăți înregistrează în 2019 între 40–106 angajați, ceilalți operatori se situează chiar în categoria microîntreprinderilor.”³¹

”

Agricultura

„Interesul populației pentru practicarea activităților agricole scade de la un an la altul. Comparativ cu anul 2018, în anul 2020 suprafața totală cultivată s-a redus cu 12,50%, cu o scădere mai accentuată în rândul persoanelor fizice.

³¹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.39-41



Tabel 9. Suprafața fondului funciar după modul de folosință la nivelul orașului - an 2018-2020

Nr.crt.	Denumire	2018			2020		
		Suprafața totală cultivată (ha)	Persoane fizice (ha)	Persoane juridice (ha)	Suprafața totală cultivată (ha)	Persoane fizice (ha)	Persoane juridice (ha)
1.	Grâu	350	322	28	400	350	50
2.	Porumb	1800	1781	19	2300	2260	40
3.	Ovăz	100	99	1	30	30	0
4.	Orzoaică	100	85	15	30	30	0
5.	Floarea soarelui	400	395	5	272	272	0
6.	Plante de nutreț	1340	1267	73	903	858	45
7.	Alte culturi	764	754	10	312	312	0
TOTAL		4854	4703	151	4247	4112	135

Sursa: SDL, 2021-2027

Suprafețele cultivate cu grâu și porumb au crescut cu 14,28%, respectiv 27,77% în timp ce suprafețele cultivate cu ovăz, orzoaică, floarea soarelui, plante de nutreț și altele au înregistrat scăderi semnificative.
[...]

Zootehnia

Sectorul zootehnic la nivelul orașului Sărmașu dispune de un fond natural însemnat și de condiții climatice favorabile pentru dezvoltare, iar creșterea animalelor constituie o activitate importantă în dezvoltarea economică a orașului.

Crescătorii de animale din aproape fiecare localitate s-au organizat în asociații, având astfel un număr de 5 asociații ale crescătorilor de bovine/taurine:

- Asociația Crescătorilor de bovine Sărmașu
- Asociația Crescătorilor de taurine „Vișineana”
- Filiala locală a Crescătorilor de bovine Balda
- Asociația Crescătorilor de bovine „Gloduri” Sărmășel
- Asociația Crescătorilor de bovine Sărmășel Gară

Alte asociații agricole:

Asociația Agricolă Sărmașu de Câmpie „

Tabel 10. Situația principalelor categorii de animale crescute pe raza Orașului Sărmașu

Nr.crt.	Specii animale	Capete 2018	Capete 2020
1.	Bovine	3.587	8232
2.	Ovine	11.088	8727
3.	Caprine	220	53
4.	Suine	1.785	428
5.	Cabaline	180	200



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

6.	<i>Iepuri</i>	110	20
7.	<i>Păsări</i>	13.000	6800
8.	<i>Familii de albine</i>	270	325
TOTAL		30.240	24.785

Sursa: SDL, 2021-2027

Pe raza Orașului Sărmașu își desfășoară activitatea S.C. Ferma Sărmașu S.R.L., specializată în creșterea și îngrășarea porcinelor, investiție la nivel local realizată prin fonduri europene (PNDR 2007-2013), având o capacitate de producție pe ciclu de 2000 de capete (6000 anual). Societatea face parte din cooperativa Agricolă Transilvania PIG.,³²

Turism

„Turismul este unul dintre sectoarele mai puțin dezvoltate ale Orașului Sărmașu, datorată lipsei de exploatare ale resurselor naturale, istorice și balneare ale orașului.

Turismul cultural, turismul religios și agroturismul sunt tipurile de turism practicate momentan în Sărmașu.

Infrastructura turistică

„Conform informațiilor furnizate de Institutul de Statistică, în orașul Sărmașu există o singură unitate de cazare clasificată cu 2 stele, respectiv Pensiunea Turistică Ludoviko.

În 2009 pensiunea avea patru camere, cu un total de zece locuri disponibile, iar în 2017 a ajuns la 26 de locuri disponibile. Toate camerele sunt dotate cu băi individuale, cu aer condiționat, televizor, internet.,³³

„Obiective turistice

Principale obiective turistice sunt cele din categoria turismului religios, două dintre ele fiind declarate monumente istorice. Satele componente ale orașului găzduiesc mai multe obiecte de cult deosebite precum:

Biserica de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavril” - Orașul Sărmașu—sec. XIX

Biserica datează din anul 1812. Pictura din interiorul bisericii este opera lui Ștențel Condrat, de la Țigău, dar nu s-a păstrat în condiții bune, rămânând puține zone cu pictură, datorită stării precare în care a ajuns biserica. Lăcașul a fost restaurat în anul 1981, iar astăzi este monument istoric, inclusă pe lista monumentelor istorice sub codul LMI: MS -II-m-A-15786.

³² Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.50-52

³³ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag. 72



Fotografia 1. Biserica de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil”



Sursa: SDL, 2021-2027

Ansamblul Bisericii de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” Sat Sărmășel Gară

Este o construcție deosebită ce datează din secolul XIX (1692), devenită astăzi muzeu de artă religioasă fiind inclusă pe lista monumentelor istorice sub codul LMI: MS -II-m-A-15785.

Biserica este executată în întregime din lemn, în stilul arhitecturii vernaculare locale, fiind de tipul unei casei țărănești, fără turn. Pictura interioară, cu o tematică iconografică bogată este opera lui Toader Popovici, zugrav și este datată 1781. Ușile împărătești, cu pictura de Toader Popovici zugrav, au fost realizate/donate de Butuzan Grigoria și Maria. Monumentul a fost restaurat în anul 1982.

Fotografia 2. Ansamblul Bisericii de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” Sat Sărmășel Gară



Sursa: SDL, 2021-2027

Biserica de lemn din Vișinelu

Biserica de lemn din Vișinelu are hramul „Adormirea Maicii Domnului” și datează din secolul XVIII. Deși necesită lucrări de consolidare, construcția este una autentică ce merită să fie promovată și vizitată de turiștii care tranzitează orașul. Datorită intervenției structurale, aceasta nu a putut fi clasificată în lista



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

monumentelor istorice. Pentru a preîntâmpina degradarea a fost transformată într-o capelă mortuară printr-o investiție de consolidare și recompartimentare, fiind amplasată în centrul cimitirului din Vișinelu.

Biserica reformată din Sărmășu

Biserica a fost construită între 1901-1902 în stil neogotic după planurile profesorului Győző Czigler de la Universitatea Politehnică din Budapesta.

Fotografia 3. Biserica reformată din Sărmășu



Sursa: SDL, 2021-2027

Sonda 2 Sărmășel (prima sonda de foraj a gazului metan din România)

Este prima sondă prin care a fost descoperit gazul metan în România în anul 1909. Sonda 2 Sărmășel a fost forată în vederea prospectării bazinului Transilvaniei pentru existența depunerii sărurilor de potasiu alături de sărurile de sodiu. Destinată inițial extragerii sărurilor de potasiu, a accesat unul dintre cele mai bogate zăcăminte de gaze naturale ale lumii din acea perioadă.

Anul 1910 marchează prima intenție din Europa de transport a gazelor finalizată în 1914 cu prima conductă de transport gaze naturale din Europa, de la Sărmășel la Turda pe o distanță de 55 km. Un an mai târziu, în 1915, se produce constituirea primei societăți din Europa, Ungarische Erdgas Gesellschaft (UEG), având ca obiect de activități explorarea, forarea, exploatarea, transportarea și distribuirea gazelor naturale din bazinul transilvan.

În 1925 s-a fondat Societatea Națională de Gaz Metan, „Sonametan” care va prelua activele UEG în anii următori. 1928 include în premieră europeană finalizarea montării stației de comprimare a gazelor la Sărmășel, dotată cu 3 motocompresoare orizontale Ingersol Rand, iar în anul 1933 se realizează la Sărmășel prima prospecțiune gravimetrică din România pe o structură de gaze.¹⁷

Așadar, astăzi craterul unde ard gazele rebele încă din anul 1909 denumite focuri veșnice și respectiv Sonda de la Sărmășel declarată „Sonda monument al gazului metan din România” este punct interes turistic.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Obiectiv memorial Sărmașu „Groapa comună a Eroilor Români din Al Doilea Război Mondial”

Este amplasată în marginea nordică a cimitirului reformat-calvin din localitate. A fost amenajată în anul 1944 și are o suprafață de 200 mp. În această groapă comună sunt înhumați 40 de eroi români.

Obiective turistice din proximitatea orașului (15-25 Km)

Castelul Ugron (1911) din Zau de Câmpie

Castelul din Zau de Câmpie a fost construit după principiile unui calendar. Are 365 de ferestre, câte zile sunt într-un an, 4 turnuri, la fel ca numărul de anotimpuri, 52 de camere, câte sunt săptămânile, 7 terase câte zile sunt într-o săptămână și 12 holuri, câte sunt lunile anului. Castelul stă sub semnul unei povești de dragoste neîmplinite între proprietar și o prințesă rusă. Ansamblul castelului Ugron este prezent pe lista monumentelor istorice, cu codul MS-II-a-A-16073.

Rezervația naturală de bujori de stepă situată în Zau de Câmpie—22 km de Sărmașu

Rezervația de bujori Zau de Câmpie este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip botanic).

Cimitirul evreiesc din Cămărașu

Pe dealul Suscut, în satul Cămărașu (comuna Mociu, județul Cluj) se află un cimitir evreiesc. Pe piatra funerară este scris așa:

„Lacrimile scurse nu au dispărut, spun cu amărăciune, că aici dorm somnul de veci 126 suflete, cari au murit ca eroi, pentru că au fost evrei, fiii celui de Sus, cari au propovăduit iubirea dintre oameni. La 5 Septembrie 1944 bandele hortiste-fasciste dușmanii omenirii au ocupat vremelnice comuna Sărmaș, unde au adunat pe toți evreii bărbați, femei și copii, într-o casă/lagăr, ținându-i acolo fără hrană, sub pază torturându-i și batjocorindu-i în modul cel mai barbar timp de 10 zile, după care timp au fost luați cu deasila pe acest deal al plângerii ucigându-i în modul cel mai sadic, în ajunul sărbătorii Ros Hasana, anul 5704 (16 sept. 1944). Faptele acestor criminali sunt unice, în istorie poporul evreu nu va uita această bestialitate, împreună cu toate popoarele iubitoare de libertate. Va face totul ca pedeapsa acestora să vină cât mai grabnic. Eroii noi, supraviețuitorii, vă aducem prinosul de memorie din generație în generație. DORMIȚI ÎN PACE!”

Mănăstirea ortodoxă ”Adormirea Maicii Domnului Nicula” de la Nicula

Situată la aprox 50 km de Sărmașu, este un important centru de pelerinaj din Ardeal. Vechi loc de pelerinaj, biserica mănăstirii a adăpostit de-a lungul timpului renumita icoană pictată în anul 1681 de meșterul Luca din Iclod. Mănăstirea este cunoscută ca unul dintre cele mai vechi așezăminte monahale din spațiul românesc, datând din 1552, școală pentru „grija sufletului sufletelor și învățătura pruncilor” și centru de spiritualitate și cultură.

Mănăstirea Sfânta Treime din Soporu de Câmpie

Este o mănăstire de călugări creștin-ortodocși. Mănăstirea se află pe dealul Soporului (într-o zonă retrasă). Din localitatea Vișinelu, mănăstirea poate fi vizitată cu ușurință fiind la doar 15 km de localitate.

Mănăstirile din Comuna Râciu: Adormirea Maicii Domnului din Râciu și Mănăstirea Înălțarea Domnului din Nima Râciului

Municipiul Târgu Mureș

Poate fi vizitat de turiștii care staționează sau tranzitează Orașul Sărmașu la doar 50 km distanță. Fiind și reședința județului Mureș, municipiul oferă numeroase obiective turistice precum: Cetatea Medievală Târgu Mureș, Grădina Zoologică, Clădirea Palatului Culturii, Teatrul Național Târgu Mureș, numeroase muzee, lăcașuri de cult, grădini și parcuri.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Municipiului Turda

Situat la 56 km de orașul Sărmașu, Turda oferă numeroase atracții turistice precum: Salina Turda, Palatul Princiar, Casa Sării, Casa Tăbăcarilor, lacurile Durgău, numeroase Biserici precum și alte obiective de interes turistic.

Municipiul Cluj Napoca

La 62 km de orașul Sărmașu, pot fi vizitate obiectivele orașului precum: Grădina Botanică - Fondată în anul 1872 și considerată astăzi muzeul național, Parcul Cetățuia, Zidurile Cetății pe strada Potaissa – Cetatea Mare din Evul Mediu, numeroase muzee, lăcașuri de cult, grădini și parcuri.

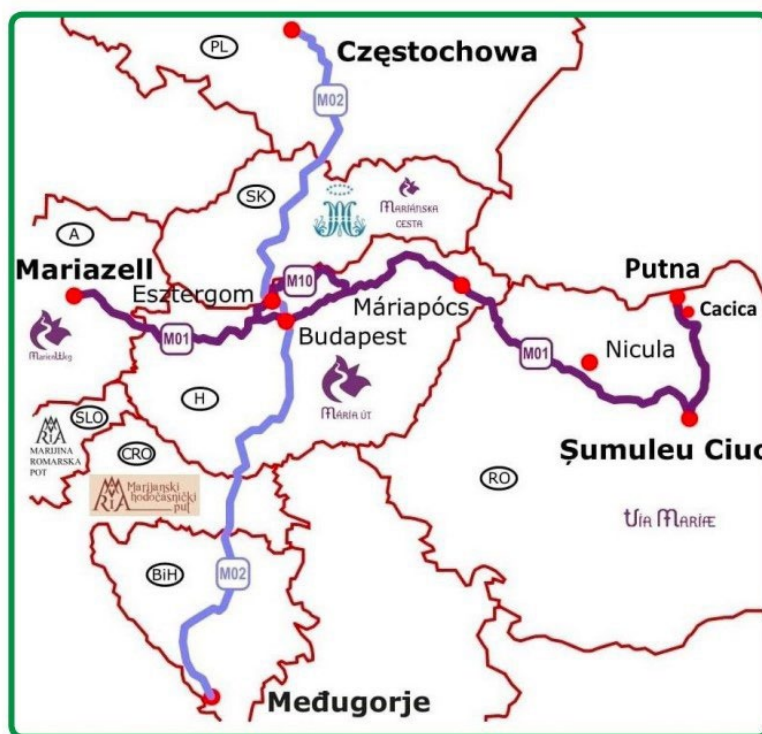
Trasee turistice:

Via Mariae–drumul de pelerinaj spiritual

Ruta de pelerinaj Via Mariae este un drum spiritual turistic. Un drum de pelerinaj, care se bazează pe cinstirea Sfintei Maria de către popoarele din Europa Centrală, dar totodată unește locurile mariane și valorile istorice, culturale aflate de-a a lungul traseului, fără deosebire de religie.

Ruta are ca scop construirea în Europa Centrală a traseului turistic și de pelerinaj, respectiv a rețelei care să sistematizeze valorile religioase din această regiune. Via Maria face legătura în DIRECȚIA est-vest între Mariazell din Austria, Budapesta, Máriapócs și Șumuleu Ciuc, iar în DIRECȚIA nord-sud între Czechochowa, Esztergom, Budapesta și Medjugorje. Drumul trasează o cruce pe harta Europei Centrale (Austria, Ungaria, România, Slovacia, Polonia, Croația, Bosnia), realizând astfel o rețea de trasee de pelerinaj bazate pe valorile locale, asemănător cu El Camino.

Fotografia 4. Via Mariae–drumul de pelerinaj spiritual



Sursa: SDL, 2021-2027,³⁴

³⁴ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.71-75



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Asociații culturale și grupuri folclorice

„Festivaluri și evenimente sociale, culturale și sportive

Principală preocupare în domeniul culturii este conservarea și transmiterea spre generațiile viitoare a tradiției populare locale, promovarea acestora prin susținerea ansamblurilor locale de a participa și a organiza diferite manifestări artistice. De asemenea, un accent deosebit se pune pe crearea unor așezăminte culturale moderne.

Anual se desfășoară evenimente culturale pentru marcarea unor sărbători naționale precum Ziua culturii Naționale (15 ianuarie), Ziua Unirii Principatelor Române (24 ianuarie), ziua Internațională a Femeii (8 martie), Ziua Bibliotecarului Român (23 aprilie), festivalul de Teatru „I. L. Caragiale” (25 aprilie), Ziua Drapelului Național (26 iunie), Ziua Pompierilor din România (13 iunie) și altele.

„Zilele Sărmașene” este de asemenea un eveniment mult așteptat de locuitorii orașului, ce se desfășoară de peste 17 ediții în luna august al fiecărui an.

Evenimentele sportive sunt în general de anvergură locală.³⁵

Serviciile sociale

„Persoanele vârstnice și copiii din sistemul de protecție beneficiază de serviciile sociale oferite de Centrul de vârstnici Sărmașu–St. Johann și Casa de tip familial Sărmașu.

Centru de vârstnici Sărmașu–St. Johann are o capacitate de 28 de locuri și oferă 3 mese principale și gustări rezidenților. Seniorii aflați în centrul din Sărmașu beneficiază de servicii medicale precum: asistență medicală geriatrică, administrarea tratamentului medical și managementul agitației și pot apela la servicii opționale care cuprind: kinetoterapie, masaj medical; analize medicale și alte servicii medicale speciale.

Casa de tip familial Sărmașu. Funcționând din anul 2003 oferă servicii sociale copiilor care provin din sistemul de protecție printr-o casă de tip familial. În acest centru copiii sunt motivați să învețe, deoarece de mici au conștientizat că doar prin educație vor putea avea un viitor mai frumos.³⁶

Sărăcie și excluziune socială

„Distribuția zonelor marginalizate și dezavantajate

³⁵ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.81

³⁶ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag. 60



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 11. Populația din zone nedezavantajate sau dezavantajate în mediile urbane din Județul Mureș

Regiune	Județ	Oraș	Populația stabilă	% populație în zone nedezavantajate	% populație în zone dezavantajate pe locuire	% populație în zone dezavantajate pe ocupare	% populație în zone dezavantajate pe capital uman	% populație în zone marginalizate	% populație în zone cu instituții sau sub 50 de locuitori
CENTRU	HR	ORAS BORSEC	2.585	37,87	53,69	0,00	8,43	0,00	0,00
CENTRU	HR	ORAS CRISTURU SECUIESC	9.650	61,65	14,39	3,90	15,27	4,79	0,00
CENTRU	HR	ORAS VLAHITA	6.898	43,53	0,00	28,78	20,43	5,93	1,33
CENTRU	MS		276.773	71,51	5,26	6,29	9,81	5,98	1,15
CENTRU	MS	MUNICIPIUL REGHIN	33.281	79,48	1,16	8,98	4,62	5,76	0,01
CENTRU	MS	MUNICIPIUL SIGHISOARA	28.102	64,55	15,22	1,92	9,90	8,12	0,29
CENTRU	MS	MUNICIPIUL TARGU MURES	134.290	86,43	5,22	0,78	3,56	2,29	1,72
CENTRU	MS	MUNICIPIUL TARNAVENI	22.075	55,02	0,80	19,97	7,85	15,44	0,92
CENTRU	MS	ORAS IERNUT	8.705	33,51	6,16	21,23	38,64	0,00	0,46
CENTRU	MS	ORAS LUDUS	15.328	69,34	2,93	2,97	18,79	5,62	0,35
CENTRU	MS	ORAS MIERCUREA NIRAJULUI	5.554	14,60	0,00	21,57	56,23	6,72	0,88
CENTRU	MS	ORAS SANGEORGII DE PADURE	5.166	16,74	7,30	20,34	44,66	10,47	0,48
CENTRU	MS	ORAS SARMAȘU	6.942	34,86	1,37	14,55	37,47	11,29	0,46
CENTRU	MS	ORAS SOVATA	10.385	41,62	8,88	19,51	11,68	14,57	3,75
CENTRU	MS	ORAS UNGHENI	6.945	45,37	4,81	11,88	11,75	26,12	0,07

Sursa: SDL 2021-2027, Sărmașu

Conform Atlasului Zonelor Urbane Marginalizate din România, doar 34,86% din populația orașului trăiește în zone nedezavantajate, în timp ce 65,14% trăiesc în zone dezavantajate din punct de vedere al locuirii, ocupării, capitalului uman sau zone marginalizate.

Cel mai ridicat procent al populației, din Orașul Sărmașu trăiește în zone dezavantajate pe capital uman, respectiv 37,47% din totalul populației. Aici se identifică persoane cu un nivel scăzut de educație formală care pot avea un loc de muncă sau nu, dar ale căror condiții de locuit sunt considerate standard pentru zonele urbane din România. Aceste zone urbane sunt locuite de persoane necalificate, care lucrează în agricultură, construcții sau alte sectoare, în multe cazuri, informal.

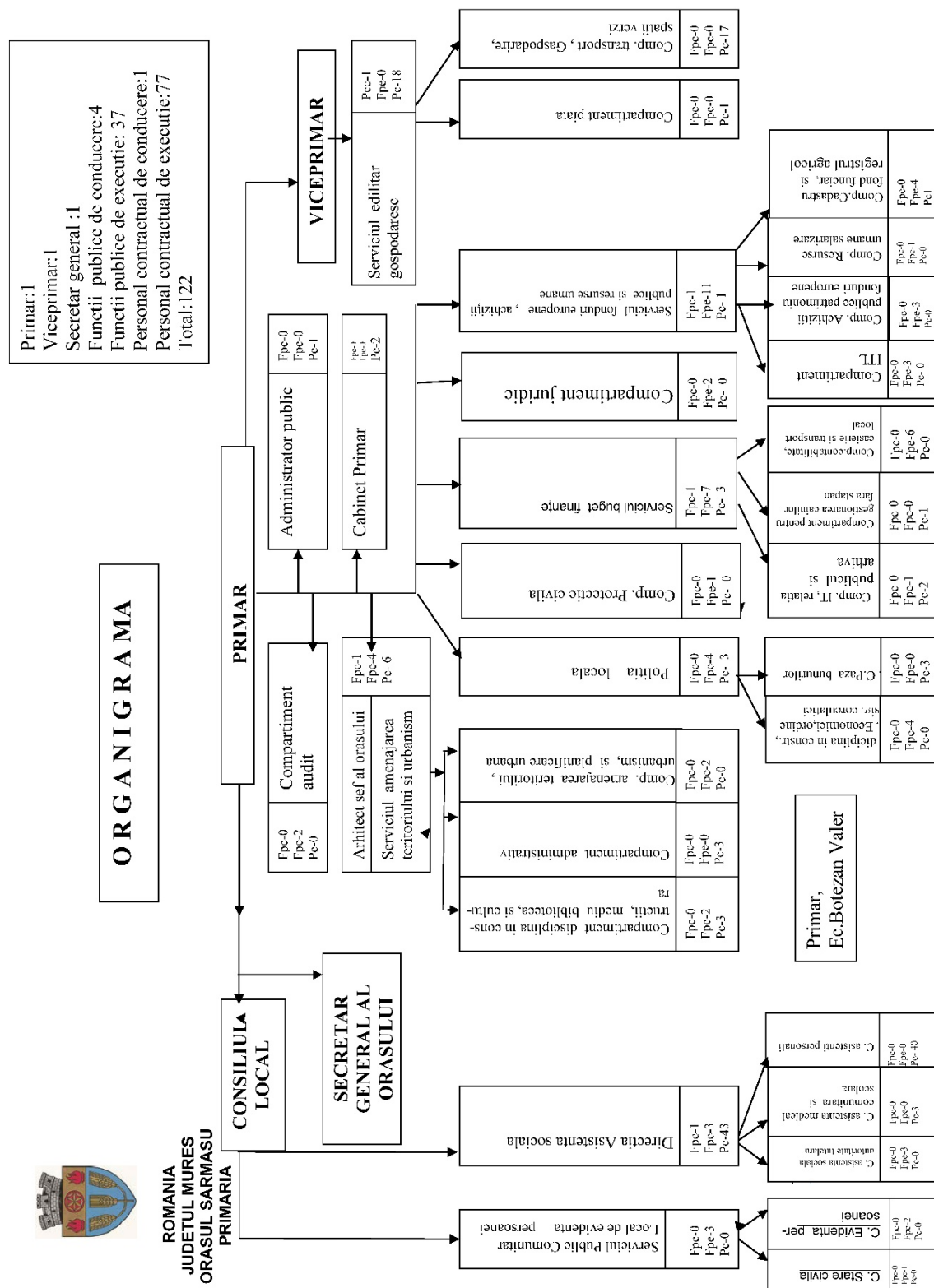
Un procent ridicat se înregistrează din punct de vedere al ocupării forței de muncă. 14,55% din locuitori, care deși nu prezintă un deficit educațional, nu reușesc să găsească un loc de muncă în sectorul formal, indiferent de condițiile lor de locuire. Majoritatea locuitorilor din aceste zone au un nivel de educație mediu și dețin diverse calificări profesionale, în general, în domeniul industriei. Însă, după 1990 aceștia s-au confruntat cu închiderea fostelor întreprinderi socialiste.

În zone definite ca zone marginalizate conform studiilor Băncii Mondiale, respectiv „zone urbane ce acumulează dezavantaje din perspectiva capitalului uman, ocupării forței de muncă și a locuirii” trăiesc 11,29% din localnicii orașului, iar un procent de 0,46% din populație trăiește în zone cu instituții sau sub 50 de locuitori. 1,37 % din populație trăiește în locuințe neadecvate, în cartiere vechi de case, cu infrastructură precară unde majoritatea au un loc de muncă pe piața formală a muncii și în unele cazuri pot prezenta un nivel de educație mai scăzut. Sunt zone de blocuri și case, în principal construite în anii '60-'70, care sunt în stare precară și unde locuitorii nu au resursele necesare pentru îmbunătățiri și renovare.³⁷

³⁷ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.64



Administrație și servicii publice



Sursa: Primăria Oraşului Sărmaşu, conf. HCL nr.61 din 27.06. 2024



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Serviciile publice – Conform SDL Sărmașu, 2021-2027

- Serviciul de ordine publică
- Serviciul Public Comunitar Local de Evidența Persoanei
- Avizare autorizare, disciplină în construcții și protecția mediului
- Poliția locală
- Compartiment Protecție civilă
- Serviciul edilitar gospodăresc
- Secția de Pompieri Sărmașu.

Cooperare și asociații - Conform SDL, 2021-2027 - Orașul Sărmașu

În scopul dezvoltării locale, Orașul Sărmașu s-a asociat cu alte Unități Administrativ-Teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte cu impact pentru comunitatea locală. Între aceste asocieri se regăsesc:

- 1 Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ECOLECT MUREȘ”
- 2 Asociația Grupul de Acțiune Locală „Zona de Câmpie”
- 3 Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „AQUA INVEST MUREȘ”
- 4 Asociația Regională pentru Dezvoltarea Infrastructurii din Bazinul Hidrografic Someș- Tisa
- 5 Asociația Orașelor din România

Implicare comunitară – alte asociații de interes:

Asociația Rrom Umanitaria, Asociația Sportivă Paeonia 2002, Asociația Filantropia Ortodoxă, Asociația de Studii Medicale Asklepios, Asociația Ruralia, Asociația Femeia Mileniului III Filiala Zau de Câmpie, Asociația de Studii Medicale Asklepios, Asociația Ruralia, Asociația de Studii Medicale Asklepios, Asociația Ruralia, Asociația Filantropia Ortodoxă.

Asociații locale care desfășoară numeroase activități în domeniul educațional, sportiv, cultural sau al cultelor:

Domeniu	Denumire asociație
SPORT	• Asociația Sportiva Club Sărmașu • Asociația Fotbal Club Viitorul Balda • Asociația Sportiva Prietenia Sărmașu • Asociația Sportiva Scorpion • Asociația Clubul Sportiv Mira Sim Sărmașu
CULTE	• Asociația Filiala Filantropia Ortodoxă Sărmașu
AGRICULTURĂ	• Asociația Crescătorilor de Animale Izvorul Sărmașu • Asociația Crescătorilor de Taurine Sărmașu • Asociația Crescătorilor de Bovine Sărmașu • Asociația Agricolă Sărmașu de Câmpie • Asociația Simionis



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



EDUCAȚIE	Asociația Eduproeuropa
SOCIAL	- Asociația Helios Sărmașu - Fundatia Pro Comunity - Asociația Favis

Evoluția demografică a Orașului Sărmașu

Orașul Sărmașu avea la recensământul din 2011 un număr de 6942 persoane populație stabilă, față de 6186 persoane în anul 2021.

Tabel 12. COMPARATIE POPULAȚIA REZIDENTĂ PE MUNICIPII, ORAȘE ȘI COMUNEDATE RPL 2011 și 2021 DATE , PROVIZORII.

SIRUTA	Denumire Judet, localitate	Populație RPL 2021 -provizorie-	Populație RPL 2011	Diferența RPL 2021- RPL2011	% RPL2021/ Rpl2011
A	B	1	2	4	5
26	MURES	518193	550846	-32653	94,1
261	MEDIU URBAN	246721	276773	-30052	89,1
114319	MUNICIPIUL TARGU MURES	116033	134290	-18257	86,4
114809	MUNICIPIUL REGHIN	29742	33281	-3539	89,4
114514	MUNICIPIUL SIGHISOARA	23927	28102	-4175	85,1
114925	MUNICIPIUL TARNAVENI	20604	22075	-1471	93,3
117827	ORAS IERNUT	8473	8705	-232	97,3
114710	ORAS LUDUS	14757	15328	-571	96,3
118281	ORAS MIERCUREA NIRAJULUI	5414	5554	-140	97,5
119331	ORAS SANGEORGII DE PADURE	4875	5166	-291	94,4
119242	ORAS SARMAȘU	6186	6942	-756	89,1
114854	ORAS SOVATA	9703	10385	-682	93,4
119894	ORAS UNGHENI	7007	6945	62	100,9
263	MEDIU RURAL	271472	274073	-2601	99,1
114970	ACATARI	5170	4738	432	109,1
115076	ADAMUS	4993	5147	-154	97,0
114603	ALBESTI	5392	5345	47	100,9
115147	ALUNIS	3058	3236	-178	94,5
115183	APOLD	3065	2892	173	106,0
115236	ATINTIS	1500	1575	-75	95,2
115575	BAGACIU	2542	2474	68	102,7
115307	BAHNEA	3528	3739	-211	94,4
115600	BALA	618	756	-138	81,7
115637	BALAUȘERI	4852	4889	-37	99,2
115389	BAND	6394	6446	-52	99,2
115520	BATOS	3876	3926	-50	98,7
115708	BEICA DE JOS	2459	2305	154	106,7
120511	BERENI	1188	1203	-15	98,8
115771	BICHIS	715	805	-90	88,8
115824	BOGATA	1845	2018	-173	91,4
115897	BRANCOVENESTI	3559	3972	-413	89,6
115851	BREAȘA	2197	2473	-276	88,8



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

115959	CEUASU DE CAMPIE	5992	5964	28	100,5
116046	CHETANI	2468	2665	-197	92,6
120478	CHIBED	1730	1762	-32	98,2
116126	CHIPHERU DE JOS	1762	1644	118	107,2
116171	COROISANMARTIN	1330	1447	-117	91,9
120487	CORUNCA	4407	2785	1622	158,2
116224	COZMA	515	562	-47	91,6
116288	CRACIUNESTI	4338	4470	-132	97,0
116340	CRAIESTI	755	924	-169	81,7
114355	CRISTESTI	5592	5824	-232	96,0
116395	CUCERDEA	1293	1525	-232	84,8
116439	CUCI	1734	1822	-88	95,2
116493	DANES	4743	4874	-131	97,3
116545	DEDA	3933	4113	-180	95,6
116590	EREMITU	3952	3893	59	101,5
116652	ERNEI	5843	5835	8	100,1
116796	FANTANELE	4854	4693	161	103,4
116723	FARAGAU	1687	1683	4	100,2
116867	GALESTI	2271	3067	-796	74,0
116938	GANESTI	3131	3573	-442	87,6
116983	GHEORGHE DOJA	3101	2982	119	104,0
117042	GHINDARI	3034	3250	-216	93,4
117113	GLODENI	3678	3817	-139	96,4
117177	GORNESTI	5072	5577	-505	90,9
117275	GREBENISU DE CAMPIE	1681	1684	-3	99,8
117319	GURGHUI	5530	6091	-561	90,8
117426	HODAC	4942	5104	-162	96,8
117505	HODOSA	1179	1261	-82	93,5
117550	IBANESTI	4049	4357	-308	92,9
117667	ICLANZEL	1902	2126	-224	89,5
117783	IDECIU DE JOS	1998	2109	-111	94,7
117925	LIVEZENI	4610	3266	1344	141,2
117998	LUNCA	2078	2625	-547	79,2
118058	LUNCA BRADULUI	1666	2035	-369	81,9
120502	MADARAS	1207	1299	-92	92,9
118094	MAGHERANI	1332	1309	23	101,8
118209	MICA	4821	4539	282	106,2
118370	MIHESU DE CAMPIE	2140	2447	-307	87,5
118469	NADES	2864	2484	380	115,3
118511	NEAUA	1231	1369	-138	89,9
118575	OGRA	2442	2387	55	102,3
118691	PANET	5725	6033	-308	94,9
118637	PAPIU ILARIAN	827	963	-136	85,9
118753	PASARENI	1758	1919	-161	91,6
118799	PETEA	3088	2977	111	103,7
118824	POGACEAUA	1890	2117	-227	89,3
118931	RASTOLITA	1729	2073	-344	83,4
118995	RICIU	3289	3748	-459	87,8
119153	RUSII-MUNTI	1827	2144	-317	85,2
114382	SANCRAIU DE MURES	10403	7489	2914	138,9
114417	SANGEORGHIU DE MURES	9688	9304	384	104,1
119386	SANGER	2133	2400	-267	88,9
119466	SANPAUL	4320	4233	87	102,1
119527	SANPETRU DE CAMPIE	2723	3060	-337	89,0
114453	SANTANA DE MURES	6612	5723	889	115,5
120496	SARATENI	1625	1608	17	101,1
119206	SASCHIZ	2080	1965	115	105,9
119750	SAULIA	1892	2018	-126	93,8



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



119803	SINCAI	1499	1622	-123	92,4
119590	SOLOVASTRU	3205	2888	317	111,0
119625	STANCENI	1325	1450	-125	91,4
119661	SUPLAC	2047	2249	-202	91,0
119723	SUSENI	2357	2253	104	104,6
119858	TAURENI	919	989	-70	92,9
119974	VALEA LARGA	2834	3098	-264	91,5
120254	VANATORI	4131	3901	230	105,9
120076	VARGATA	1681	1945	-264	86,4
120138	VATAVA	1709	1987	-278	86,0
120174	VETCA	753	892	-139	84,4
120218	VIISOARA	1802	1659	143	108,6
120316	VOIVODENI	1575	1756	-181	89,7
120343	ZAGAR	1080	1192	-112	90,6
120370	ZAU DE CAMPIE	3108	3236	-128	96,0

Sursa: INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ DIRECȚIA JUDEȚEANĂ DE STATISTICĂ MUREȘ
Comunicat de presă- Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021- date provizorii pentru Județul Mureș –

Conform Institutul Național De Statistică, Direcția Județeană De Statistică Mureș, pentru întreg Județul Mureș

Rezultatele provizorii ale Recensământului Populației și Locuințelor runda 2021 (RPL2021) arată o **populație rezidentă a județului Mureș** de 518193 persoane, în scădere cu 32653 față de recensământul precedent (octombrie 2011). Majoritatea populației rezidente este de sex feminin (265128 persoane, reprezentând 51,2%) și trăiește în mediul rural (271472 persoane, reprezentând 52,4%).

Din punctul de vedere al mărimii populației rezidente, Județul Mureș se situează pe locul 14 în ierarhia județelor.

Fenomenul de îmbătrânire a populației rezidente a României

Fenomenul de îmbătrânire s-a accentuat, vârsta medie a populației rezidente pentru județul Mureș crescând la 42,0 ani (față de 40,4 ani la RPL2011). Față de vârsta medie pe țară, vârsta medie a județului nostru este mai mică cu 1,6 ani. În ierarhizarea județelor după vârsta medie la RPL2021, județul Mureș se plasează pe locul 15.

În cadrul Regiunii Centru din care face parte și județul nostru, vârsta medie este de 42,1 ani, județul nostru poziționându-se pe locul al 4-lea.

Grafic 2. Distribuția județelor din regiunea Centru după vârsta medie, rezultate provizorii RPL2021





Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Sursa: INS, Comunicat de presă Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021
- date provizorii pentru județul Mureș -

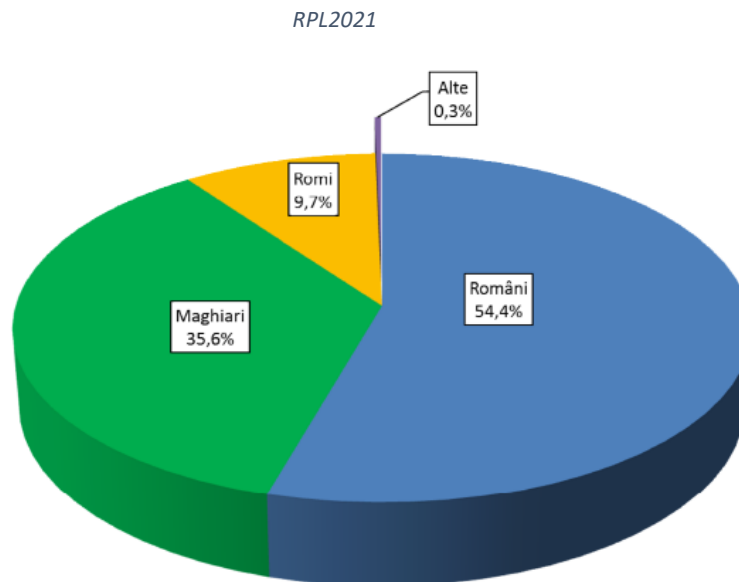
Indicele de îmbătrânire demografică (numărul persoanelor vârstnice de 65 ani și peste care revine la 100 de persoane tinere, sub 15 ani) în județul Mureș este 116,8 persoane vârstnice la 100 persoane tinere, mai mic decât media națională de 121,2 persoane vârstnice la 100 persoane tinere cu 4,4 persoane.

Fenomenul de îmbătrânire demografică este relevat și prin prisma raportului de dependență demografică care, pentru județul nostru are valoarea de 57,4 persoane tinere și vârstnice la 100 persoane adulte, mai mare decât indicele de îmbătrânire demografică la nivel național de 55,5 persoane tinere și vârstnice la 100 persoane adulte.

Structura etnică și confesională a populației rezidente a României

La RPL2021, înregistrarea etniei, limbii materne și a religiei s-a făcut pe baza liberei declarații a persoanelor recensate. Pentru persoanele care au refuzat să declare aceste trei caracteristici, precum și pentru persoanele pentru care informațiile au fost colectate indirect din surse administrative, informația nu este disponibilă pentru aceste trei caracteristici. Ca urmare, structurile prezentate în continuare pentru cele 3 caracteristici etno-culturale sunt calculate în funcție de numărul total de persoane care și-au declarat etnia, limba maternă și respectiv religia și nu în funcție de numărul total al populației rezidente.

Grafic 3. Structura populației din județul Mureș după ponderea principalelor etnii, rezultate provizorii



Sursa: INS, Comunicat de presă Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021
- date provizorii pentru județul Mureș -

Informația privind etnia a fost disponibilă pentru 463815 persoane (din totalul celor 518193 persoane care formează populația rezidentă a județului Mureș). S-au declarat români 252400 persoane (54,4%).

Populația de etnie maghiară este de 165014 persoane (35,6%) cea de etnie romă 44880 persoane (9,7%) iar de altă etnie s-au declarat un număr de 1521 persoane (0,3%).

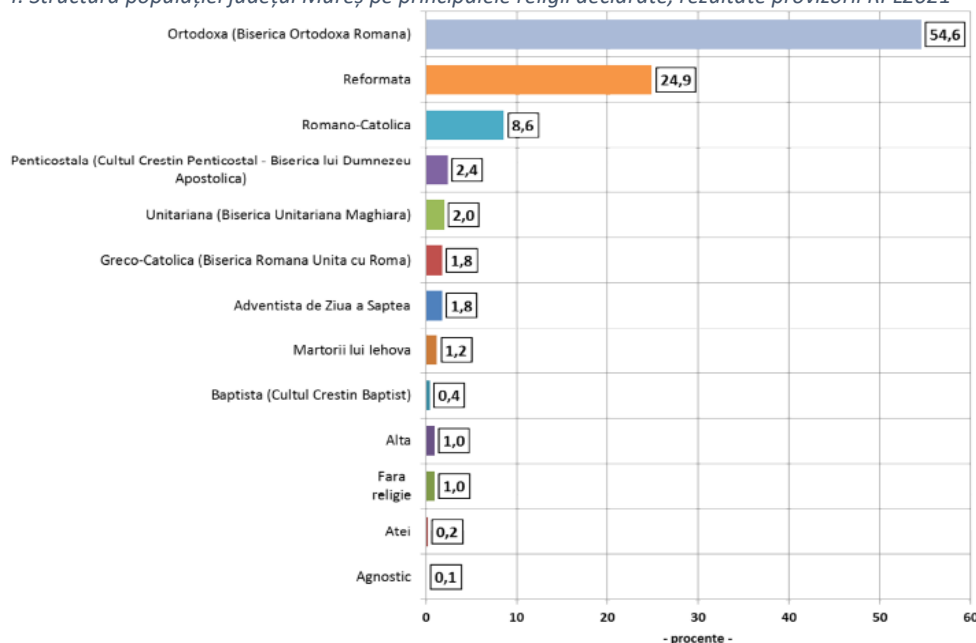


Potrivit liberei declarații a celor 463398 persoane care au declarat limba maternă, structura populației din județul Mureș după limba maternă se prezintă astfel: pentru 58,4% limba română reprezintă prima limbă vorbită în mod obișnuit în familie în perioada copilăriei. Limba maternă maghiară a fost indicată de 37,2% din cei care au declarat această caracteristică, limba maternă romani de 4,1%, restul de 0,3% indicând altă limbă maternă.

Structura confesională a fost declarată de 459386 persoane din totalul populației rezidente a județului Mureș și arată că 54,6% dintre persoanele care au declarat religia sunt de religie ortodoxă. De confesiune reformată s-au declarat 24,9%, romano-catolică 8,6%, penticostală 2,4%, unitariană 2,0%, greco-catolică 1,8%, adventistă de ziua a șaptea 1,8%, martorii lui Iehova 1,2%, baptistă 0,4% iar 0,1% au declarat altă confesiune.

Fără religie s-au declarat 1,0%, ateii 0,2% iar 0,1% s-au declarat agnostici.

Grafic 4. Structura populației județul Mureș pe principalele religii declarate, rezultate provizorii RPL2021



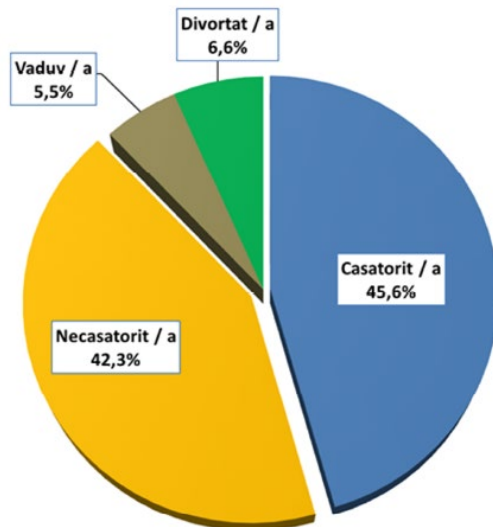
Sursa: INS, Comunicat de presă Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021
- date provizorii pentru Județul Mureș -

Structura populației rezidente pe stări civile

Din populația rezidentă a județului Mureș, 45,6% cuprinde persoane care au starea civilă legală de căsătorit(ă). Sunt căsătoriți 117068 bărbați și 119123 femei. Nu au fost niciodată căsătorite 42,3% persoane, din acestea 52,6% de sex masculin iar 47,4% de sex feminin.



Grafic 5. Structura populației din județul Mureș după starea civilă, rezultate provizorii RPL2021



Sursa: INS, Comunicat de presă Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021
- date provizorii pentru Județul Mureș –

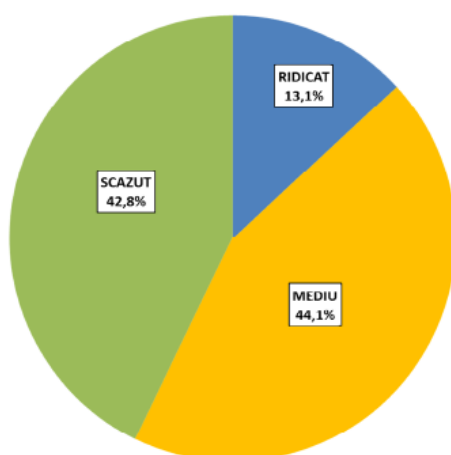
Persoanele văduve reprezintă 5,5% din totalul populației rezidente a județului, din acestea 16,9% de sex masculin iar 83,1% de sex feminin.

Structura după nivelul de instruire absolvit

Din totalul populației rezidente a județului Mureș, 44,1% au nivel mediu de educație (postliceal, liceal, profesional, învățământ complementar sau de ucenici), 42,8% nivel scăzut (preșcolar, primar, gimnazial sau fără școală absolvită) și 13,1% nivel superior.

Din punctul de vedere al ponderii populației rezidente cu nivel superior de educație, județul Mureș. Se situează pe locul 18 în ierarhia județelor.

Grafic 6. Structura populației județului Mureș după nivelul de educație, rezultate provizorii RPL2021



Sursa: INS, Comunicat de presă Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021
- date provizorii pentru Județul Mureș –

Structura populației după nivelul de educație absolvit diferă pe cele două sexe. Astfel din persoanele cu un nivel de educație ridicat 55,7% sunt de sex feminin iar 44,3% de sex masculin. In



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

cazul nivelului de educație mediu 52,5% sunt bărbați și 47,5% femei, iar la nivelul de educație scăzut ponderea este de 53,6% feminin și 46,4% masculin.

Structura populației după statutul activității curente

Populația activă a Județului Mureș este de 215057 persoane, fiind compusă din 203177 persoane ocupate și din 11880 șomeri.

Populația inactivă cuprinde 303136 persoane din care pensionarii reprezintă 22,6%, elevii și studenții 18,2%, întreținute de alte persoane 6,0%, persoane casnice 5,8%, întreținuți din alte surse 2,0%, întreținuți de stat sau de alte organizații 0,7% iar cu altă situație economică sunt 3,3%.

Din punctul de vedere al ponderii populației ocupate în populația rezidentă a județului, județul Mureș se situează pe locul 19 în ierarhia județelor cu cea mai ridicată rată.

Din punctul de vedere al ponderii populației șomere în populația rezidentă a județului, județul Mureș se situează pe locul 13 în ierarhia județelor cu cea mai mică rată.

Tabel 13. Populația Rezidentă Activă și Inactivă După Statutul Activității Curente, pe Sexe, La 1 Decembrie 2021 - Rezultate Provizorii

SEXE JUDET	POPULATIA REZIDENTA TOTAL	DIN CARE:										
		ACTIVA				INACTIVA						
		TOTAL	din care:		TOTAL	din care:						
			Populație ocupată	Șomeri		Elevi/ Studenți	Pensionari	Casnice	Întreținuți de altă persoană	Întreținuți de stat sau de alte organizații	Întreținuți din alte surse	Altă situație economică
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
MUREȘ												
Ambele sexe	518193	215057	203177	11880	303136	94378	116877	30302	30897	3501	10290	16891
Masculin	253065	118887	110838	8049	134178	47319	46253	4761	16128	1556	7043	11118
Feminin	265128	96170	92339	3831	168958	47059	70624	25541	14769	1945	3247	5773

Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date provizorii

Evoluția demografică a Orașului Sărmășu

Orașul Sărmășu avea la recensământul din 2011 un număr de 6942 persoane populație stabilă, față de 6186 persoane în anul 2021.

Tabel 14. POPULATIA REZIDENTA PE SEXE, MUNICIPII, ORASE, COMUNE SI SATE, LA 1 DECEMBRIE 2021- date definitive pentru UAT SĂRMĂȘU și LOCLAITĂȚILE APARTINĂTOARE

Cod SIRUTA	JUDET MUNICIPIU, ORAS, COMUNA SAT	POPULATIA REZIDENTA TOTAL	Masculin	Feminin
119242	ORAȘ SARMAȘU	6186	3076	3110
119251	SARMAȘU	3198	1554	1644
119260	BALDA	1087	546	541
119279	LARGA	55	29	26
119288	MORUȚ	84	47	37
119297	SĂRMĂȘEL	654	327	327



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

119304	SĂRMĂȘEL-GARĂ	659	336	323
119313	TITIANA	24	11	13
119322	VIȘINELU	425	226	199

Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date definitive
Extras din 1.22 POPULAȚIA REZIDENTĂ PE SEXE, MUNICIPII, ORASE, COMUNE ȘI SATE, LA 1 DECEMBRIE 2021

Tabel 15. Situația populației stabile la recensămintele vechi

Anul recensământului	RPL 1992	RPL 2002	RPL 2011
Oraș Sărmașu	7206	7493	6942
Sărmașu	3780	3877	3546
Balda	1171	1256	1197
Larga	76	72	68
Moruț	107	106	95
Sărmășel	724	817	739
Sărmășel-Gară	755	763	749
Titiana	45	39	32
Vișinelu	548	563	516

Sursa: SDL, 2021-2027, pag. 22

Orașul Sărmașu avea la recensământul din 2011 un număr de 6942 persoane populație stabilă, față de 6186 persoane în anul 2021 (scădere de 7,35%).

Populația stabilă la nivelul întregului oraș în anul 2021, față de recensământul din anul 2011 a scăzut cu 756 persoane, această modificare fiind însă distribuită inegal între localitățile componente. În timp ce Orașul Sărmașu înregistrează o scădere a populației de 344 persoane, în localitatea Balda scăderea este de 110 persoane, în Larga scăderea este de 13 persoane, în Moruț populația a scăzut cu 11 persoane, în localitatea Sărmășel s-a înregistrat o scădere a populației cu 85 persoane, în localitatea Sărmășel-Gară populația a scăzut cu 90 persoane, în localitatea Titiana s-a înregistrat o scădere a populației cu 8 persoane (-28,88%), iar în Vișinelu populația s-a redus cu 91 persoane.

Populația după domiciliu

Tabel 16. 1.5.2. POPULAȚIA REZIDENTĂ DUPĂ DOMICILIUL, PE MUNICIPII, ORASE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021

UAT	POPULATIA REZIDENTA TOTAL	CU DOMICILIUL IN:							ALTA TARA
		LOCALITATEA DE RECENZARE	ALTA LOCALITATE DIN JUDETUL DE RECENZARE			ALT JUDET DECAT CEL DE RECENZARE			
			TOTAL	din care in:		TOTAL	din care in:		
				Urban	Rural		Urban	Rural	
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ORAȘ SĂRMAȘU	6186	6061	43	29	14	74	57	17	8



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro

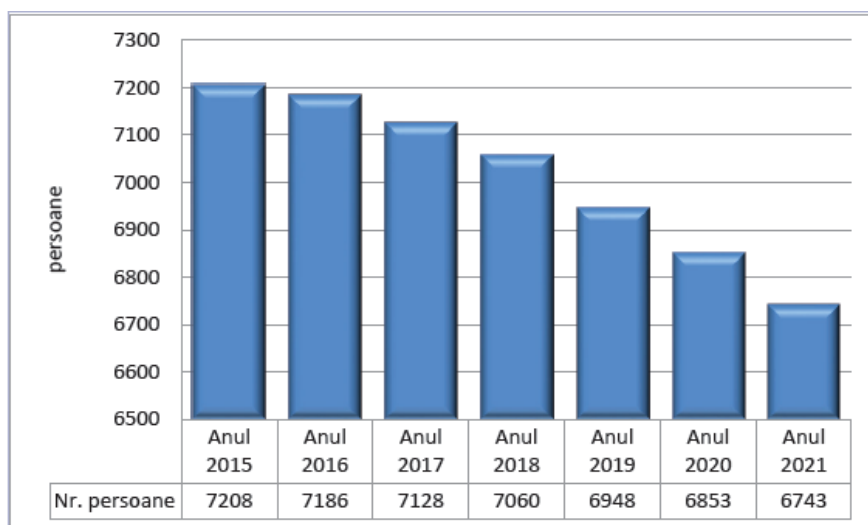


AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Sursa: Institutul Național de Statistică – Direcția Județeană de Statistică Mureș - Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date definitive, prin Primăria Orașului Sărmașu

„Orașul Sărmașu înregistrează un declin demografic accentuat. La nivelul întregului oraș, populația după domiciliu la 1 ianuarie 2021 a scăzut cu 465 persoane (-6,45%), comparativ cu numărul populației înregistrat la începutul anului 2015. În perioada 2015-2021, populația scade într-un ritm mediu anual de 78 persoane (1%).

Tabel 17. Structura populației după domiciliu în perioada 2015-2021



Sursa: SDL, 2021-2027

În ultimii ani, la nivelul Orașului Sărmașu fenomenele demografice au înregistrat o evoluție descendentă. Din punct de vedere a mișcării naturale a populației (născuții-vii și decedați) se observă că sporul natural (diferența dintre numărul de născuți-vii și numărul persoanelor decedate) a avut valori negative. Astfel, acest indicator a fost în anul 2015 de -11 iar în anul 2019 de -49.

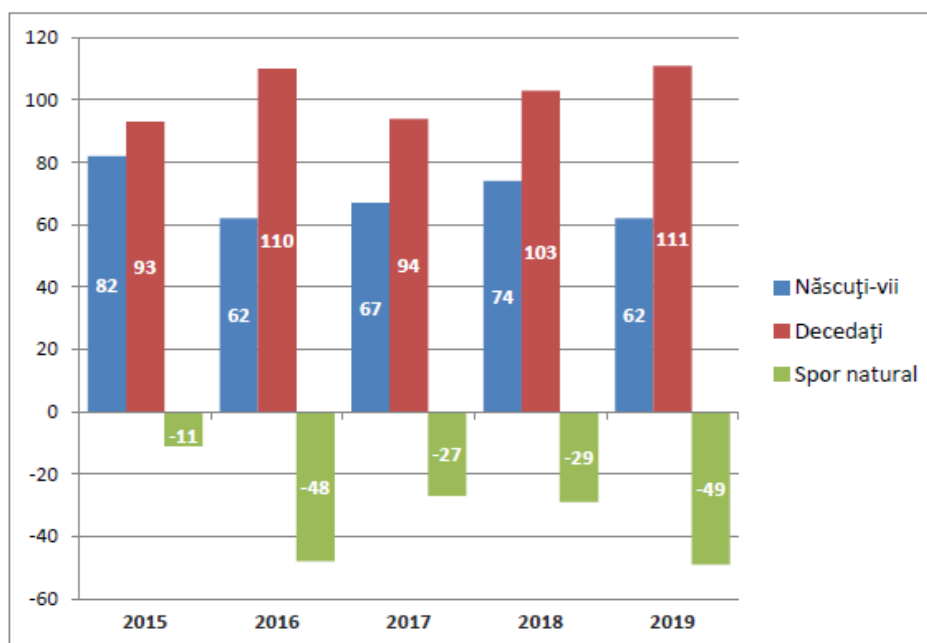
Grafic 7. Mișcarea naturală și migratorie a populației

Anul	Născuți-vii	Decedați	Spor natural	Sosiți	Plecați	Spor migrator
2015	82	93	-11	75	87	-12
2016	62	110	-48	92	103	-11
2017	67	94	-27	83	124	-41
2018	74	103	-29	56	142	-86
2019	62	111	-49	73	125	-52

Sursa: SDL 2021-2027, Sărmașu



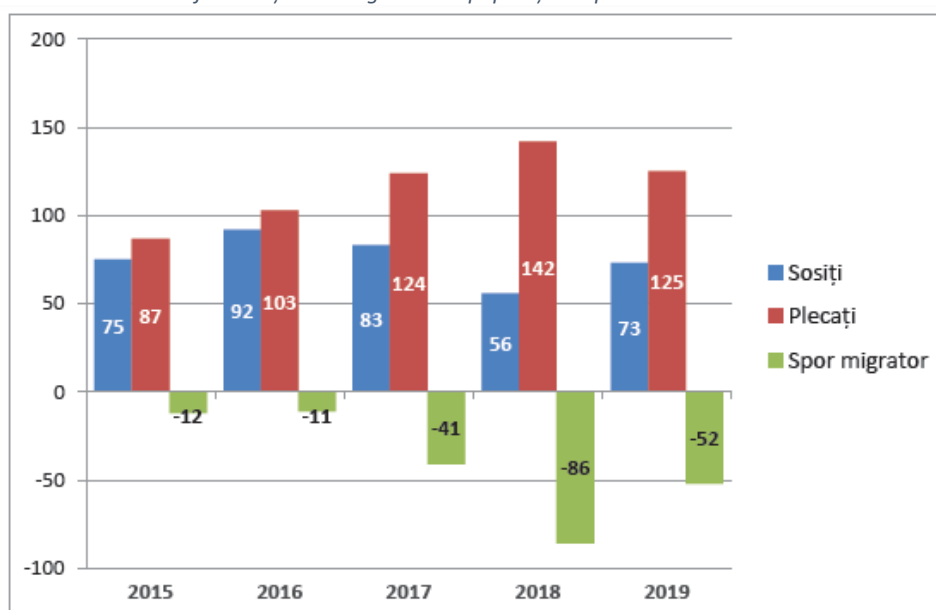
Figura 6. Mișcarea naturală a populației în perioada 2015-2019



Sursa: SDL, 2021-2027

În ceea ce privește mișcarea migratorie a populației, pe orizontul de timp analizat, și această a înregistrat valori negative ale sporului migrator, mai puțin în anul 2017 când a fost pozitiv. În anul 2014 sporul migrator, determinat ca diferența dintre persoanele sosite în localitate și cele plecate, a fost de -23, iar în anul 2018 de -21.

Grafic 8. Mișcarea migratorie a populației în perioada 2015-2019



Sursa: SDL, 2021-2027,³⁸

³⁸ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021-2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, Pag. 23-25



Componenta Etnică

„Structura etnică și confesională a populației rezidente a României

La RPL2021, înregistrarea etniei, limbii materne și a religiei s-a făcut pe baza liberei declarații a persoanelor recensate. Pentru persoanele care au refuzat să declare aceste trei caracteristici, precum și pentru persoanele pentru care informațiile au fost colectate indirect din surse administrative, informația nu este disponibilă pentru aceste trei caracteristici. Ca urmare, structurile prezentate în continuare pentru cele 3 caracteristici etno-culturale sunt calculate în funcție de numărul total de persoane care și-au declarat etnia, limba maternă și respectiv religia și nu în funcție de numărul total al populației rezidente.”³⁹

Tabel 18. POPULATIA REZIDENTA DUPA ETNIE LA 1 DECEMBRIE 2021 – UAT ORAȘUL SĂRMAȘU

JUDET MUNICIPIU, ORAS, COMUNA	POPULATIA REZIDENTA TOTAL	ETNIA		
		ROMÂNI	MAGHIARI	ROMI
ORAȘ SARMAȘU	6186	3917	1097	766

Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date definitive

Extras din 2.2.2 POPULATIA REZIDENTA DUPA ETNIE, PE MUNICIPII, ORASE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021

Populația de etnie românbă este de 3917 persoane, cea de etnie maghiară este de 1097 persoane, iar cea de etnie rom

No table of figures entries found.ă este de 766.

³⁹ Comunicat de presă- Recensământul Populației și Locuințelor, runda 2021- date provizorii pentru Județul Mureș



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1.MA, NR. 25, BAIA MARE, RO, TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Componenta Confesională

Tabel 19. POPULAȚIA REZIDENTĂ DUPĂ RELIGIE LA 1 DECEMBRIE 2021 - date definitive pentru UAT SĂRMAȘU

JUDET MUNICI PIU, ORAS, COMUN A	POPUL ATIA REZIDE NTA TOTAL	RELIGIA																						
		Ortod oxa (Biseri ca Ortod oxa Româ na)	Roma no- Catoli ca	Refor mata	Pentico stala (Cultul Crestin Pentico stal - Biserica lui Dumnez eu Apostoli ca)	Grec o- Catoli ca (Biseri ca Roma na Unita cu Roma)	Bapti sta (Cult ul Crest in Bapti st)	Advent ista de Ziua a Saptea	Musul mana (Cultul Musul man)	Unitari ana (Biseri ca Unitari ana Maghi ara)	Mart orii lui Iehov a	Crestin a dupa Evangh elie	Crest ina de Rit Vechi	Evangh elica Luthera na (Biseric a Evangh elica Luthera na din Români a)	Ortod oxa Sarba	Evangh elica (Biseric a Evangh elica Roman a)	Evangh elica de Confesi une August ana	Mozaica (Federati a Comunit atilor Evreiesti din România - Cultul Mozaic)	Armeana (Arhiepis copia Bisericii Armene)	Alta religie (asocia tii religio ase sau grupar i religio ase)	Far a reli gie	At eu	Agno stic	Informat ie nedispon ibila
ORAȘ SARM AȘU	6186	4452	20	874	71	41	*	271	-	*	20	-	-	-	*	-	-	-	-	-	5	*	-	425

Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor din anul 2021, date definitive
Extras din 2.4.2 POPULAȚIA REZIDENTĂ DUPĂ RELIGIE, PE MUNICIPII, ORASE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Structura confesională a fost declarată de 6186 persoane și arată că 4452 de persoane e au declarat că sunt de religie ortodoxă. De confesiune reformată s-au declarat 874 de persoane, romano-catolică 20 de persoane, penticostală 71 de persoane, greco-catolică 41 de persoane, adventistă de ziua a șaptea 271 de persoane, martorii lui Iehova 20 de persoane, iar 5 persoane s-au declarat fără religie.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Structura populației pe grupe de vârstă

Tabel 20. Populația rezidentă după grupa de vârstă, la 1 Decembrie 2021 – Oraș Sărmașu

JUDET MUNICIPIU, ORAS, COMUNA	POPULATIA REZIDENTA	GRUPA DE VARSTA																	
		0 - 4	5 - 9	10 - 14	15 - 19	20 - 24	25 - 29	30 - 34	35 - 39	40 - 44	45 - 49	50 - 54	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	75 - 79	80 - 85	85 ani
	TOTAL	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	ani	si peste
ORAȘ SARMAȘU	6186	303	298	335	442	401	319	285	258	431	557	567	301	330	354	353	258	225	169

Sursa: Sursa: Extras din 1.3.2 POPULAȚIA REZIDENTĂ DUPĂ GRUPA DE VÂRSTĂ, PE MUNICIPII, ORĂȘE, COMUNE, LA 1 DECEMBRIE 2021



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Infrastructura edilitară

Referitor la: date statistice la nivel de UAT: nr. branșamente de apă, număr racoduri canal, populația deservită situația este următoarea, conform adresei cu nr. Nr. 3190/12.04.2023, ca răspuns la adresa cu Nr. 11286 din 05.04.2023 solicitată din partea Consiliului Județean Mureș, Direcția de Dezvoltare Regională și Implementare Proiecte, Serviciul Dezvoltare Regională:

- | | |
|--|--------|
| 1. Numărul de branșamente la rețeaua de alimentare cu apă | - 1869 |
| 2. Numărul de racoduri la rețeaua de canalizare | - 916 |
| 3. Numărul populației cu acces la rețeaua de alimentare cu apă | - 5025 |
| 4. Numărul populației cu acces la rețeaua de canalizare | - 2448 |

„Principala rețea de **alimentare cu apă** este racordată la rețeaua județeană de apă și este concesionată de către SURM, are o lungime de aproximativ 15,78 km și deservește un număr de 1371 gospodării. O altă sursă de alimentare cu apă potabilă a populației orașului o reprezintă captările de la Gergeu, cu o rețea în lungime de 3 km și captarea din Balda cu o rețea de distribuție în lungime de 9 km.

Rețeaua de canalizare a orașului este în lungime de 1,2 km, în perspectivă urmând a fi extinsă.

Stația de epurare ape uzate existentă este nefuncțională, urmând a fi modernizată și pusă în funcțiune

Rețeaua de distribuție a **gazului metan** cuprinde toată suprafața orașului și a localităților componente și deservește un număr de 2657 gospodării, precum și agenții economici din zonă. Rețelele de distribuție a **energiei electrice**, asigură iluminatul public și consumul utilizatorilor de pe întreaga suprafață a orașului. „⁴⁰

Alimentare cu apă potabilă și rețeaua de canalizare

„În prezent, Orașul Sărmășu dispune de un sistem centralizat de alimentare cu apă. În localitate există 5 rezervoare de înălțime, unul de 1000 metri cubi, amplasat pe versantul dinspre sud, unul în localitatea Sărmășel Gară de 400 mc, unul în Vișinelu de 200 mc, unul în Balda de 20 mc și unul în Larga de 20 mc. Debitul de apă este asigurat de sistemul de alimentare cu apă pentru zona de Câmpie de la Uzina de apă Mureș, pe o magistrală de aprox. 43 km, în mai multe stații de pompare, cea mai apropiată fiind stația de pompare Pogăceaia, conducta magistrală (Ø160 mm la Sărmășu) este realizată din țevă de Polietilenă (P.E) de presiune 10 bari.

Principala rețea de alimentare cu apă este racordată la rețeaua județeană de apă și este concesionată de către S.C. COMPANIA AQUASERV S.A.

În anul 2018 lungimea rețelei de distribuție a apei potabile a crescut cu 19,8 km față de anul 2014 (+37,85%).

⁴⁰ <https://www.orasulsarmasu.ro/ro/pagina?slug=infrastructura>



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 21. Lungimea rețelei de distribuție a apei potabile la nivel de oraș în perioada 2014-2018 (în km)

Lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile					
Localitate	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
UM: Km					
ORAȘ SĂRMAȘU	52,3	72,1	72,1	72,1	72,1

Sursa: SDL, 2021-2027

Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor a crescut în anul 2018 față de anul 2015 cu 45.000 mc. Din cei 135.000 mc de apă potabilă distribuiți în anul 2018, pentru uz casnic au fost folosiți 110.000 mc.

Din totalul de 2718 gospodării, în prezent 250 de gospodării nu sunt racordate la rețeaua de apă potabilă, respectiv 9% din totalul gospodăriilor.

Pe teritoriul orașului, rețeaua de canalizare se regăsește doar în Sărmașu și parțial în localitatea Sărmășel (str. 1 Mai și 30 Decembrie). Deși, în perioada 2016–2018, au fost realizate investiții privind extinderea rețele de canalizare în sistem centralizat, încă nu este acoperit întreg teritoriul orașului. Față de anul 2014, prin investițiile realizate, rețeaua de canalizare s-a extins cu 21,5 km, accesibilizând aproximativ 50% din gospodăriile existente.

Totuși, în prezent jumătate din gospodăriile Orașului Sărmașu încă nu beneficiază de această utilitate, respectiv 1450 de gospodării din totalul de 2718 (53,34%), fapt ce susține necesitatea realizării investițiilor în acest sens.

Tabel 22. Lungimea rețelei de canalizare în perioada 2014-2018 (km)

Localitate	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
ORAȘ SĂRMAȘU	1,5	1,5	19,9	19,9	23

Sursa: SDL, 2021-2027

Alimentarea cu gaze naturale

În România, primele emanații de gaz natural au fost descoperite la Sărmășel, jud. Mureș în anul 1909. Sonda 2 Sărmășel, destinată inițial extragerii sărurilor de potasiu, a accesat unul dintre cele mai bogate zăcăminte de gaze naturale ale lumii din acea perioadă.

Anul 1910 marchează prima intenție din Europa de transport a gazelor finalizată în 1914 cu prima conductă de transport gaze naturale din Europa, de la Sărmășel la Turda, pe o distanță de 55 km. Un an mai târziu, în 1915, se constituie Ungarische Erdgas Gesellschaft (UEG), prima societate din Europa având ca obiect de activitate explorarea, forarea, exploatarea, transportarea și distribuirea gazelor naturale.

În localitatea Sărmășel a fost pus în funcțiune în anul 1996 un depozit pentru înmagazinarea gazelor subterane care are în prezent următoarele capacități tehnice maxime:

- de înmagazinare - 900 mil. mc/ciclu;
- de injecție - 7 mil. mc/zi;
- de extracție - 8,5 mil. mc/zi.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Începând cu anul 2020, SNGN Romgaz SA prin FIGN DEPOGAZ Ploiești SRL desfășoară un proiect de dezvoltare a depozitului de înmagazinare Sărmășel.

Proiectul are drept scop dezvoltarea depozitului de înmagazinare subterană de la Sărmășel, de la capacitatea de 900 milioane mc/ciclu la 1550 milioane mc/ciclu (o creștere cu 650 milioane mc/ciclu), creșterea capacității de injecție cu 4 milioane mc/zi, la un total de 10 milioane mc/zi, creșterea capacității de extracție cu 4 milioane mc/zi, la un total de 12 milioane mc/zi.

Conform Studiului de fezabilitate elaborat pentru creșterea capacității de înmagazinare gaze la 1550 milioane mc/ciclu, din punct de vedere geologic, la cele două obiective de înmagazinare existente, Buglovian VII și Buglovian VI, se va adăuga și obiectivul Sarmațian V.

Din punct de vedere tehnic proiectul constă în forarea unor sonde noi, realizarea unei infrastructuri de suprafață moderne, conforme cu cerințele standardelor europene de siguranță și control, extinderea instalațiilor de comprimare gaze, modernizarea și optimizarea instalațiilor de separare și măsură existente.

Noua infrastructură va extinde instalațiile Depozitului de gaze Sărmășel cu următoarele obiective:

- 38 sonde;
- 48,6 km conducte aducțiune;
- 8 grupuri;
- 19,2 km conducte colectoare;
- 3 unități de comprimare;
- 2 instalații de uscare gaze;
- instalație de separare și măsură (ISM);
- sistem de producere a energiei din surse regenerabile;
- racord la Sistemul Național de Transport Gaze Naturale (SNT).5

În urma implementării soluției tehnice rezultată în urma studiului de fezabilitate, noua infrastructură proiectată va permite:

- separarea fluxurilor de gaze vehiculate în cele trei obiective geologice ce compun depozitul, ceea ce va face posibilă utilizarea simultană a depozitului atât la injecție, cât și la extracție;
- diminuarea consumurilor de energie electrică, necesară în procesul de înmagazinare, cu 25%.

Investiția se ridică la 163,1 mil Euro, iar finalizarea proiectului este prognozată la 31.10.2025.

Rețeaua de gaze naturale accesibilizează populația în proporție de 98%, respectiv doar 40 de gospodării nu sunt branșate la rețeaua de gaze naturale a Orașului Sărmașu.

Tabel 23. Lungimea conductelor de distribuție a gazelor în perioada 2014-2018 (în km)

Localitate	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	UM: Km				
ORAȘ SĂRMAȘU	92,6	91,6	91,3	91,7	95,6

Sursa: SDL, 2021-2027

Conform datelor din tabelul de mai jos consumul de gaze naturale a crescut în anul 2017 față de anul 2014 cu 307 mii mc (+12,97%), iar în anul 2018 se remarcă o scădere a consumului de gaze



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



naturale față de anul 2017 de 233 mii mc (-8,72%). Din cei 2.440 mii mc de gaze naturale distribuite, 74,55% au fost pentru uz casnic.

În ultimii 15 ani au fost realizate investiții majore în rețeaua de distribuție a gazelor naturale, fiind înlocuite conductele de distribuție din oțel cu conducte de P.E., cu contoare la limita de proprietate.

Alimentarea cu energie electrică

Rețelele de distribuție a energiei electrice asigură iluminatul public și consumul utilizatorilor de pe întreaga suprafață a orașului.

Localitățile orașului sunt racordate la energie electrică în proporție de 98%, iar alimentarea gospodăriilor se face printr-o rețea de joasă tensiune.

Întreaga rețea electrică este dispusă supratăran și a beneficiat de modernizare doar în zona centrală a localității Sărmașu, prin schimbarea lămpilor vechi cu lămpi cu tehnologie LED.

Administrarea rețelei de iluminat public este în gestiunea Electrica SA.

În Orașul Sărmașu nu este organizat un serviciu de întreținere și remediere a deranjamentelor la iluminatul public, dată fiind lipsa atât a personalului de intervenție specializat, cât și a utilajelor de intervenție specifice. Aceste intervenții se fac de către SC ELECTRICA SA Luduș. Deranjamentele mici sunt remediate de serviciul de gospodărire comună, iar deranjamentele mari sunt remediate de SC ELECTRICA SA Luduș.

Începând cu anul 2002 s-au realizat investiții în modernizarea iluminatului public prin extinderea rețelilor de iluminat public și montarea corpurilor de iluminat pe fiecare stâlp în funcție de categoria drumului (drum național, județean, comunal sau străzi). În perioada 2018 – 2019 s-a realizat un proiect pilot privind iluminatul public cu corpuri LED. Așadar, în zona centrală a orașului, Str.Republicii, Piața Gării și Str.Dezrobirii corpurile de iluminat au fost înlocuite cu corpuri cu tehnologie LED.

Totuși, cu excepția zonei centrale, rețeaua de iluminat public este învechită și inefficientă din punct de vedere al consumului. Lipsa investițiilor în modernizarea liniei de medie tensiune Luduș-Sărmașu și Râciu-Sărmașu, din partea companiei Electrica SA în a cărei gestiune se află rețeaua de iluminat public, contribuie la lipsa asigurării unei puteri instalate suficiente pentru consumatori mari de energie și la căderi frecvente ale liniilor electrice.

Investiții în extinderea, modernizarea, dar mai ales în eficientizarea sistemului electric existent sunt necesare a fi realizate în perioada imediat următoare.,⁴¹

Telecomunicații și digitalizare

Telecomunicații

„Din punctul de vedere al telecomunicațiilor, orașul Sărmașu are acces la:

⁴¹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.29-32



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- rețele de telefonie fixă și mobilă,
- rețea de televiziune prin cablu,
- conexiune la internet

Rețeaua de telecomunicații de care beneficiază locuitorii orașului Sărmașu și din localitățile componente este reprezentată de către telefonie fixă, asigurată de către Romtelecom SA și telefonie mobilă asigurată de către rețelele Orange România și Vodafone.

De asemenea, pe raza orașului Sărmașu și în localitatea Sărmașelu există televiziune prin cablu, furnizată de către U.P.C. Furnizorii de internet de pe raza orașului Sărmașu sunt S.C. Electro Orizont S.R.L. (preia de la U.P.C.) care deservește un număr de aproximativ 143 de abonați, din care 4 instituții publice, 19 I.M.M.-uri și agenți economici și 120 persoane fizice și SC Studio Live SRL Oradea (preia de la R.D.S.) care deservește în jur de 100 abonați

Prin intermediul portalului web al Primăriei orașului Sărmașu, <https://Sarmasu.regista.ro/>, cetățenii au acces la servicii publice electronice, precum depunerea și solicitarea unor formulare specifice, programări on-line, plata amenzilor, impozitelor și taxelor și sesizarea unor probleme locale.

Începând cu anul 2020, interacțiunea cu cetățenii s-a îmbunătățit și s-a diversificat prin accesul la noile tehnologii. Interesul cetățenilor asupra utilizării serviciilor electronice este destul de ridicat.

De asemenea, la realizarea sondajului de opinie pentru realizarea strategiei de dezvoltare, mai mult de 70% din chestionare au fost completate on-line.

Începând cu luna februarie 2021, aleșii locali au aprobat înregistrarea orașului Sărmașu în Sistemul Național Electronic de Plată online (SNEP) a taxelor și impozitelor locale utilizând cardul bancar. Astfel, locuitorii din Sărmașu vor avea posibilitatea de a efectua plăți online, precum și la casieria instituției aferente taxelor și impozitelor locale, prin utilizarea cardului bancar.

[...]

WI-Fi în spații publice

Locuitorii orașului, cât și turiștii și alte persoane care tranzitează orașul beneficiază de acces gratuit la internet pe o rază de 180 m în spațiile publice din Sărmașu și localitățile componente astfel:

Tabel 24. WI-Fi în spații publice

Sărmașu	• Primărie • Parc public I (lângă primărie) • Parc public II (lângă Casa de cultură) • Parc public III (Bibliotecă) • Liceul Teoretic Samuil Micu • Grădinița • Școala Generală nr.2 • Școala Primară • Sala de Sport–teren sintetic–parc
----------------	---



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Balda	• Școala gimnazială Balda • Grădinița Balda • Parc Balda
Vișinelu	• Școala primară „Ovidiu Iuliu Moldovan” Vișinelu • Grădinița Vișinelu • Cămin cultural
Sărmașel	• Școala Sărmașel • Căminul Cultural
Sărmașel-gară	• Școală Sărmașel-Gară • Căminul Cultural

Sursa: SDL, 2021-2027, Sărmașu

Monitorizare video

Implementarea sistemelor de monitorizare video joacă un rol important mai ales în asigurarea securității populației.

Sistemul de supraveghere video este un instrument eficient de culegere a datelor, de documentare, de stocare și de suport în coordonarea acțiunilor forțelor Poliției Locale. Introducerea monitorizării principalelor intersecții duce la scăderea stării infracționale prin descurajarea potențialilor infractori. De asemenea, instalarea de camere video în apropierea locurilor de joacă și a zonelor de recreere duce la descurajarea fenomenului infracțional și a activităților antisociale în zonele respective.

Totodată necesitatea monitorizării are o relevanță mare în furnizarea operativă și constantă de informații în timp real și precise.

Orașul Sărmașu este monitorizat video în câteva puncte cheie cum ar fi zona centrală din Sărmașu și zona instituțiilor publice din localitățile componente.

Având în vedere utilizarea publică a acestui sistem, este de la sine înțeles faptul că extinderea sistemului de monitorizare este o prioritate pentru viitorul apropiat, alături de modernizarea și adaptarea la noile tehnologii ale sistemului deja existent. „⁴²

Intravilan existent

„Suprafața totală a intravilanului existent conf. cadastru funciar 1990, în valoare de 528,12 ha, s-a mărit prin PUG 2002 cu 492,88 ha, prin PUG 2005-2006 cu 122,90 ha, și prin reactualizare PUG cu 53,90 ha.

⁴² Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.83-85



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 25. INTRAVILAN EXISTENT ȘI PROPUȘ. – PUG 2014

Localitatea	Suprafața intravilan OCAOTA 1990 (ha)	Suprafața intravilan P.U.G. 2002 (ha)	Suprafața intravilan P.U.G. 2005-2006 (ha)	Suprafața intravilan Reactualizare P.U.G. (ha)
Oraș Sărmașu * (Sărmașu+Sărmășel)	264,64	610,25	662,70	681,05
Balda	98,02	142,35	175,40	197,97
Larga	0,00	3,85	5,15	11,53
Moruș	0,00	10,15	14,90	23,02
Sărmășel Gară	79,87	117,20	127,90	133,82
Titiana	0,00	13,35	20,05	15,20
Vișinelu	85,59	123,85	137,80	135,21
Total	528,12	1021,00	1143,90	1197,80

Sursa: REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM ORAȘ SĂRMAȘU, JUD. MUREȘ – 2014,⁴³

Tabel 26. Bilanț Teritorial. Zonificare funcțională

ZONE FUNCȚIONALE	EXISTENT		PROPUȘ	
	Suprafața (ha)	% din total	Suprafața (ha)	% din total
Locuințe și funcțiuni complementare, din care	114,96	16,89	413,18	60,67
- Locuințe cu regim mic de înălțime	112,95		411,17	
- Locuințe cu regim mediu de înălțime	2,01		2,01	
Instituții și servicii de interes public	14,28	2,10	26,18	3,84
Unități industriale și de depozitare	10,25	1,51	12,78	1,88
Unități agricole	7,43	1,09	23,73	3,48
Zonă mixtă 1	0,00	0,00	28,64	4,21
Zonă mixtă 2	0,00	0,00	14,98	2,20
Căi de comunicație și transport din care:	43,23	6,35	43,54	6,39
- Căi feroviare și construcții aferente	6,04		6,04	
- Căi rutiere și construcții aferente	37,19		37,50	
Spații verzi, perdele de protecție	43,07	6,33	88,17	12,95
Construcții tehnico – edilitare	7,44	1,09	7,44	1,09
Gospodărie comunală, din care:	11,39	1,67	11,39	1,67
- Cimitire	11,39		11,39	
Destinație specială	1,24	0,18	1,24	0,18
Ape	2,38	0,35	2,38	0,35

⁴³ Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014, pag. 101



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



<i>Terenuri agricole</i>	416,58	61,20	0,00	0,00
<i>Păduri, din care</i>	7,40	1,09	7,40	1,09
<i>- Silvicultură</i>	7,40		7,40	
<i>Terenuri neproductive</i>	1,01	0,15	0,00	0,00
TOTAL INTRAVILAN	680,66	100,00	681,05	100,00

Sursa: REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM ORAȘ SĂRMĂȘU, JUD. MUREȘ – 2014, pag. 108

Gestionarea deșeurilor

„Serviciul public de salubritate a localităților orașului Sărmășu este organizat și funcționează în baza Legii nr.101/2006 privind serviciul de salubritate a localităților precum și în baza Legii nr.211/2011 privind regimul deșeurilor. Salubritatea orașului s-a realizat începând cu 1 iunie 2007 de S.C. SALUBRISARM S.R.L, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului public de salubritate a orașului Sărmășu prin concesiune, încheiat în urma licitației din luna mai 2007.

Principalele obiective ale gestiunii deșeurilor solide sunt:

- protejarea sănătății publicului;
- protejarea mediului;
- menținerea curățeniei publice pentru ca aceste locuri să fie acceptabile din punct de vedere estetic;
- conservarea resurselor naturale prin intermediul politicilor de reducere a deșeurilor și prin reciclare.

Prin Hotărârea nr.35/30.04.2008, Consiliul Local al Orașului Sărmășu a aprobat participarea Orașului Sărmășu, în calitate de membru fondator, la constituirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Ecolect Mureș. Cooperarea unităților administrativ-teritoriale prin înființarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ECOLECT Mureș, persoană juridică de drept privat și de utilitate publică a avut în vedere implementarea Proiectului „Sistem Integrat de Gestiune a Deșeurilor la nivelul județului Mureș”. În data de 07.10.2016, în cadrul proiectului „Sistem Integrat de Gestiune a Deșeurilor la nivelul Județului Mureș” (SMIDS Mureș) a fost încheiat contractul privind Delegarea operării și administrării depozitului de deșuri nepericuloase de la Sânpaul și efectuarea transportului deșeurilor de la stațiile de transfer Râciu, Târnăveni și Bălăușeri și a reziduurilor de la stațiile de sortare Acățari, Râciu, Târnăveni și Bălăușeri la depozitul din Sânpaul, Jud. Mureș.

Pentru regiunea 7 unde este cuprins și orașul Sărmășu cu localitățile aparținătoare a fost demarată licitația pentru desemnarea operatorului de salubritate, cu începere din data de 16 Septembrie 2019, care va efectua colectarea selectivă a deșeurilor. Noul operator de salubritate pentru Orașul Sărmășu și localitățile aparținătoare este S.C. SYLEVY SALUBRISERV S.R.L. Periodic agenții de pază ai orașului Sărmășu identifică zonele cu deșuri depozitate necorespunzător, iar angajații primăriei împreună cu beneficiarii de ajutor social colectează deșuri formate pe domeniul public din zonele de locuințe paralel cu DJ 151 și limitrofe cu acesta. Depozitele clandestine de deșuri sunt formate în general din deșuri vegetale, deșuri din amenajări interioare (molozi, ambalaje și alte resturi de materiale de construcții) și deșuri menajere care sunt abandonate pe domeniul public pe timpul nopții. Se constată că această practică a unor cetățeni și agenți economici, de a abandona



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



deșeurile pe care le produc pe domeniul public, tinde să devină o obișnuință, contrară normelor legale în vigoare și care conduce la creșterea gradului de poluare al mediului înconjurător. „⁴⁴

Calitatea aerului

„În Orașul Sărmașu, calitatea aerului este influențată de emisiile din activitățile economico-sociale într-o măsură moderată. Sursele industriale de poluare sunt reprezentate de industria de prelucrare a lemnului și stocarea și distribuția carburanților.

Sursele de emisie în atmosferă din sectorul agricol sunt minime. De asemenea depozitele de deșeuri reprezintă surse reduse de emisie în atmosferă.

Sursele mobile de emisie în atmosferă au la bază traficul rutier, care se desfășoară în principal pe DN 16 care traversează Sărmașu prin Sărmășel Gară, respectiv DJ 151 care traversează Orașul Sărmașu. Traficul auto poluează aerul atmosferic prin particule, pulberi sedimentabile, noxe, hidrocarburi, plumb. Traficul greu este generator de zgomot și vibrații

Calitatea Apei

Principalele surse antropice poluatoare ale apelor subterane din Orașul Sărmașu sunt:

- activitatea agricolă și zootehnică;
- depozitele de deșeuri necorespunzător amenajate;
- scurgerile din rețeaua de canalizare.

Situația actuală în cazul poluării apelor este determinată de:

Deversarea apei reziduale insuficient tratată, stația de tratare a apei reziduale fiind insuficientă, este subdimensionată și necesită re tehnologizare urgentă;

Deversările apei reziduale din zona satelor aparținătoare unde nu există rețea de canalizare și stații de tratare ape reziduale;

Fenomenele naturale și antropice extreme (alunecări de teren, inundații, degradarea albiilor râurilor și a bancurilor, degradarea solului, riscuri majore de accidente tehnice în instalațiile tehnologice, eroziunile locale în albiile capturilor reziduale).

În Orașul Sărmașu cursul de apă Pârâul de Câmpie este considerat de asemenea critic, datorită salinității (parcurea de zone cu soluri sărăturoase). Concentrațiile mai ridicate ale unor indicatori ai regimului de oxigen și ai nutrienților au ca sursă mai ales poluarea difuză. Apele subterane monitorizate de Direcția Apelor Mureș nu îndeplinesc condițiile de calitate pentru apa potabilă. Indicatorii depășiți se referă la gradul de mineralizare și substanțele organice. Totodată sunt considerate zone de risc sub aspectul poluării pânzei freatice stațiile de depozitare a carburanților și uleiurilor existente, precum și fermele agricole generatoare de materie organică.

⁴⁴ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.55-56



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Calitatea solului

În orașul Sărmașu, principalele zone critice sunt cele din jurul unităților de prelucrare a lemnului, pădurile retrocedate a căror exploatare nu are în vedere întotdeauna implicațiile asupra calității solului.,⁴⁵

2.2. Rețeaua stradală

„Căile de transport semnificative ale Orașului Sărmașu sunt reprezentate de drumul județean DJ 151 ce face legătura între orașele Luduș și Bistrița și pe care sunt înșirate 4 sate componente ale unității administrative Sărmașu, pe o lungime de 13 km. Acesta intersectează în localitatea Sărmășel Gară drumul național DN16, care face legătura între orașele Reghin și Tg. Mureș cu Cluj Napoca.

Orașul Sărmașu este străbătut de următoarele drumuri naționale, județene și comunale:

- DN16—Limită jud. Cluj—Sărmășel-Gară—limită comună Silivașu de Câmpie;
- DJ151—Limită jud. Bistrița-Năsăud—Sărmășel-Gară—Sărmașu—Balda—limită comuna Miheșu de Câmpie
- DC103—Sărmașu (DJ151)—Moruț—Titiana—Larga;
- DC104—Balda (DJ151)—Vișinelu
- DC49A —Vișinelu —limită jud.Cluj.

Conform statisticilor, lungimea străzilor din Orașul Sărmașu a fost în perioada 2014-2018 de 44 km. În anul 2014 doar 6 km au fost modernizați, iar în anul 2015 au mai fost modernizați 9 km, ajungându-se la 15 km modernizați din cei 44 km existenți la nivel de oraș. Astfel rețeaua de drumuri și străzi cuprinde 48 de străzi modernizate cu pavaj din piatră, 9 străzi cu covor asfaltic și 2 drumuri de țară pietruite.

Parcări publice sunt amenajate doar în zona centrală a localității Sărmașu.,⁴⁶

Caracteristicile principale ale arterelor de circulație auto:

Disfuncționalități:

- Traversarea localității de către traficul greu și de tranzit duce la conflicte în zonele de locuit și centrală;
- Lipsa unor suprateversări / subtraversări ale CF creează legături dificile între zonele orașului;
- Lipsa zonei de siguranță / protecție de-a lungul DJ și DC;
- Lipsa zonei de siguranță / protecție de-a lungul CF;
- Rețea stradală nemodernizată, fără trotuare, fără sistem de colectare al apelor pluviale
- Zone conflictuale între autovehicole, pietoni;
- Zone conflictuale între autovehicole, pietoni;

⁴⁵ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.57, 58

⁴⁶ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.33-34



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- Număr insuficient de parcuri publice, ce conduce la restrângerea carosabilului sau a spațiului de circulație pentru pietoni.

„În satele aparținătoare

- rețea stradală de slabă calitate, neasfaltată, fără trotuare, fără plantații de aliniament;
- rețea stradală doar parțial modernizată;
- suprapunerea peste rețeaua stradală a traficului de tranzit, îngreunând circulația și creând o sursă de poluare în zonele de locuit ale orașului (noxe, zgomot și trepidații). „⁴⁷

Rețeaua rutieră

Tabel 27 Străzile din intravilanul localității Sărmașu, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcămintă asfalt (m)	Lungime îmbrăcămintă agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcămintă pământ (m)	Lungime îmbrăcămintă beton (m)
PEPINIEREI	1590	1590			
ALBINELOR	198		198		
MORII	180		180		
URZICARI	417		417		
TOAMNEI	772	772			
CÎMPULUI	606		606		
LIVEZII	495		495		
TRANDAFIRILOR	1331	1331			
TEILOR	342	342			
ȘCOLII	325	325			
SONDELOR	985	985			
1 MAI	445	348	97		
SALCÂMILOR	304	304			

⁴⁷ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.130



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAIOR 25, BAIA MARE, RO, TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

FLORILOR	1030	851	179		
LIBERTĂȚII	453	453			
30 DECEMBRIE	480	279	201		
FUNDĂTURA CRIȘAN	283	231	52		
PRIMĂVERII	728	668	60		
SPICULUI	110	110			
PĂCII	486	359	127		
GHIŢOCEILOR	539	44	495		
VASILE SIMONIS	1277	1184	93		
DEZROBIRII	2986	2986			
VIILOR	1129	650	479		
BASA	1840	155	1685		
PĂRȚI	5767		5767		
PIAȚA GĂRII	670	670			
REPUBLICII	3276	3276			
ȘES	2998		2698	300	
SECȚIA POMPIERI	183	183			
TOTAL	32227	18096	13829	300	

Sursa: Primăria Orașului Sărmășu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM, Document „Lungimi, denumiri străzi”,

Tabel 28. Străzile din intravilanul localității Vișinelu, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcămintă asfalt (m)	Lungime îmbrăcămintă agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcămintă pământ (m)	Lungime îmbrăcămintă beton (m)
BUDUROI	2413		1867	546	
CALEA FRĂȚII	2230		280	1950	



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



CÂMPULUI	467		467		
FÂNAȚE	975		975		
FUNDĂTURA PLOPILOR	360		360		
PUIULUI	290		290		
PLOPILOR	2075	1177	898		
SALCÂMILOR	402		402		
FUNDĂTURA SALCÂMILOR	150		150		
ȘCOLII	1386		1386		
INFRĂȚIRII	1890		1890		
ZORILOR	4059		3609	450	
TOTAL	16697	1177	12574	2946	

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi,”

Tabel 29. Străzile din intravilanul localității Balda, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcăminte asfalt (m)	Lungime îmbrăcăminte agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcăminte pământ (m)	Lungime îmbrăcăminte beton (m)
ARMATA POPULARĂ	1541	103	1438		
ALEXANDRU BĂTRÂNEANU	677	271	325	81	
CÂMPIA ISLAZ	1382		1382		
CIOCÂRLIEI	1228		1000	228	
FÂNAȚE	3835		3835		
FÂNTÂNILOR	3728	1468	1960	300	
FUNDĂTURA CÂMPIA ISLAZ	1150	157	821	172	
DEZROBIRII	1450	633	817		
FUNDĂTURA DEZROBIRII	157		157		



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



FUNDĂTURA OITUZ	259		259		
OITUZ	4347	2960	1387		
TOTAL	19754	5592	13381	781	

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi,”

Tabel 30. Străzile din intravilanul localității Sărmășel, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcămintă asfalt (m)	Lungime îmbrăcămintă agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcămintă pământ (m)	Lungime îmbrăcămintă beton (m)
LIVEZII	127		127		
1 MAI	4188	3029	402	757	
30 DECEMBRIE	3012	2400	612		
UNIRII	566		497	69	
ȘES	966		966		
ALEXANDRU IOAN CUZA	220		220		
FLORIILOR	300		300		
CÂMPULUI	240		240		
IZVOARELOR	165		165		
FRENȚ	2650		2039	611	
BĂILOR	1050		1050		
GLODURI	1100		1100		
TOTAL	14584	5429	7718	1437	

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi,”

Tabel 31. Străzile din intravilanul localității Sărmășel Gară, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcămintă asfalt (m)	Lungime îmbrăcămintă agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcămintă pământ (m)	Lungime îmbrăcămintă beton (m)
--------------------	--	--	--	--	---



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAINR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

ARSINELE	427		278	149	
CRINULUI	1130		1130		
CÂMPULUI	270				270
LIBERTĂȚII	2200		1137	1063	
PORUMBELULUI	537		511	26	
FUNDĂTURA TRANDAFIRILOR	715		500	215	
TRANDAFIRILOR	3325	2940	250	195	
EROILOR	1461	960	349	98	54
REPUBLICII	1938	1638	300		
TOTAL	12003	5538	4455	1746	324
TOTAL GENERAL	95265	35832	51957	7210	324

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi,”

„În raportarea statistică SO an 2022 se trece doar DC 103.

DC 103 = 4000 m – piatră (măsurat pe GIS de la limita de intravilan Sărmașu până în fundul Lărgii + de la limita intravilan Sărmașu până în capătul Morușului). Se trece la Larga-Moruș-Titiana.

DC 104 = 1920 m – asfalt (măsurat pe Google Earth de la limita intravilan Balda până la limita intravilan Vișinelu). Se trece la Balda.

DC 49A se trece la Vișinelu.

Pozițiile din Listă Domeniu Public Sărmașu cu nr:

-346, 347 se trece la Sărmașu.

-348 se trece la Sărmășel.

-349, 350 și 351 se trece la Vișinelu.

se preiau ca atare din Domeniul Public.

Tabel 32. Tipul străzilor, lungimea și starea lor - 2022

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:	Lungime îmbrăcăminte asfalt (m)	Lungime îmbrăcăminte agregate balast și piatră spartă (m)	Lungime îmbrăcăminte pământ (m)



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAINR.25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

D.C.103 Larga-Moruș-Titiana	4000		4000	
DC 104 Balda-Vișinelu	1920	1920		
DC 49A Vișinelu-Crișeni	1500		700	800
Drum vicinal Sărmașu-Cămărașu	3200			3200
Drum vicinal Sărmașu-Năoiu	3500			3500
Drum vicinal Sărmășel-Dâmbu	2700			2700
Drum vicinal Vișinelu-Frata	3700			3700
Drum vicinal Vișinelu-Crișeni	2300			2300
Drum vicinal Vișinelu-Năoiu	1400			1400
TOTAL	24220	1920	4700	17600

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi”,⁴⁸

Tabel 33. Străzile orășenești la 31 decembrie 2022

Nr. rând	Denumirea localităților componente	Cod localitate*) (SIRUTA - tip localitate = 9,10;17,18)	Suprafața intravilan ă - ha -	Lungimea străzilor orașului - km -			Suprafața spațiilor verzi - ha -
				Totală	din care:		
					Moderniz ate	cu împietruiri simple sau cu bolovani, macadam, pavaje din piatră brută sau de râu	
A	B	1	2	3	4	5	6
1	Total	X	1197,80	99,265	36,156	55,957	113,15
2	SĂRMAȘU+ SĂRMĂȘEL		681,05	32,227+ 14,584	18,096+ 5,429	13,829+ 7,718	88,17

⁴⁸ Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM - Document „Lungimi, denumiri străzi”,



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAINR.25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

3	SĂRMĂȘEL-GARĂ		133,82	12,003	5,538	4,455	10,03
4	BALDA		197,97	19,754	5,592	13,381	10,19
5	VIȘINELU		135,21	16,697	1,177	12,574	4,16
6	LARGA		11,53	4,000		4,000	0,10
7	MORUȚ		23,02				0,50
8	TITIANA		15,20				-

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, prin Institutul Național de Statistic, Document „4.SO 2022,”

„48 de străzi modernizate cu pavaj din piatră, 9 străzi cu covor asfaltic și 2 drumuri de țară pietruite.”⁴⁹

Ca răspuns la adresa cu nr.9.279/19.10.2023, înregistrată la Consiliul Județean Mureș cu nr.31.381/23.10.2023 s-au primit următoarele informații:

Lungimea și starea drumurilor din aria Orașului Sărmașu aflate în administrarea Consiliului Județean Mureș sunt următoarele:

DJ151 Luduș-Sărmaș-lim.jud.Bistrița Năsăud:

km 32+760 – 37+900, L= 5,140k stare bună;

km 40+300 – 45+810, L= 5,410 km stare bună.

Principale probleme în ceea ce privește traficul și infrastructura rutieră:

„-transportul alternativ slab dezvoltat;

- lipsa pistelor de biciclete;

- lipsa tren urban;

- infrastructura precară a transportului public în comun: multe stații de autobuz neamenajate, autogară;

-lipsa infrastructurii de încărcare a autovehiculelor electrice „⁵⁰

Tabel 34. Distanța în km dintre Sărmașu și orașele învecinate

Traseu	Distanța (km)
Sărmașu- Municipiul Târgu Mureș	54.3
Sărmașu - Luduș	41.4
Sărmașu – Cluj- Napoca	60.6
Sărmașu - Bistrița	65.9
Sărmașu - Reghin	53.9

Sursa: google.co

⁴⁹ <https://www.orasulsarmasu.ro/ro/pagina?slug=infrastructura>

⁵⁰ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.190



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1.MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 35. Date de trafic pe raza UAT Sărmașu. Recensământul general al circulației rutiere 2022

Traficul mediu zilnic anual pe sector de drum pentru rețeaua de drumuri din administrarea Consiliului Județean Mureș

Nr.crt.	Cod Post	Drum	Poziție km post	Limite sector (km)		Lungim e sector	Bicic lete și moto ciclet e	Moto ciclet e	Biciclet e	Autotur isme	Microbu ze cu max. 8+1 locuri	Autocamio nete și autospeci ale cu MTMA ≤ 3,5t	Autocami oane și derivate cu 2axe	Autocami oane și derivate cu 3sau 4 axe	Autovehi cule articulate (tip TIR) și alte autovehic ule cu peste 4 axe	Autobuze, autocare, microbuze cu peste 8+1 locuri	Tracto are cu/fă ră remo rci	Autocamio ane și derivate cu MTMA > 3,5t cu remorci	Autoturism e, autovehicu le cu MTMA ≤ 3,5t cu remorță	Vehicul e cu tracțiun e animală	Total vehicu le
				De la	La																
1	32J151X01	DJ151	8.000	6.990	37.900	30.910	18	0	18	1475	34	168	4 1	24	6 6	24	6	7	2 8	4	189 5
2	32J151X02	DJ151	35.100	40.300	45.810	5.510	10	5	5	709	90	108	7 1	40	8 2	80	16	11	3 1	6	125 4

Sursa: Consiliul Județean Mureș – prin Primăria Orașului Sărmașu (Recensământul circulației anul 2022 – întocmit de CESTRIN București pentru drumurile județene aflate în administrarea Consiliului Județean Mureș)



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Rețea feroviară

Din punct de vedere feroviar, Sărmașu se află pe linia secundară 406 Luduș – Măgheruș Șieu, fiind practic o legătură între Magistrala 300 și Magistrala 400.

Fotografia 5. Ruta Bistrița Nord - Luduș

Nr. 11011 BISTRITA NORD - LUDUȘ

Dist simpl	in Km cum	Vit max	STAȚII - HALTE și alte puncte de oprire	Min rst	Timpi mers	Sosire	Opr	Plecare
			MĂGHERUȘ ȘIEU HM.			08.09	1	08.10
0.6			Semnal Magheruș Șieu		1 ³⁰	-	-	08.11 ³⁰
1.7			Chintelnice h.		3 ³⁰	08.15	1	08.16
2.3			Chiraleș h.		4	08.20	1	08.21
3.2			Țigău h.		5	08.26	1	08.27
5.0			Lechința		8	08.35	2	08.37
2.2			Vermeș h.		4	08.41	1	08.42
6.0			Sângiorgiu Nou h.		10 ³⁰	08.52 ³⁰	▲	08.53
4.1			Brăteni h.		7	09.00	1	09.01
4.7			Sânmihaie de Câmpie h.		8	09.09	1	09.10
3.8			Miceștii de Câmpie h.		6 ³⁰	09.16 ³⁰	▲	09.17
4.7			Budești Cluj h.		12	09.29	1	09.30
3.6			Țagu h.		9 ³⁰	09.39 ³⁰	▲	09.40
1.5			Țagu Sat h.		3	09.43	1	09.44
4.0			Țăgșor h.		6 ³⁰	09.50 ³⁰	▲	09.51
2.0	49.3	50	SĂRMAȘEL HCV.		4	09.55	24	10.19
2.0			Sărmășel Gaz Metan h.		4	10.23	1	10.24
2.9			Sărmașu h.		5 ³⁰	10.29 ³⁰	▲	10.30
2.8			Balda h.		5	10.35	1	10.36
4.1			Miheșu de Câmpie Sat h.		7 ³⁰	10.43 ³⁰	▲	10.44
4.4			Miheșu de Câmpie h.		8	10.52	1	10.53
4.0			Bota Sat h.		7 ³⁰	11.00 ³⁰	▲	11.01
3.3			Zau de Câmpie h.		6	11.07	1	11.08
2.0			Melini Valea Largă h.		4	11.12	1	11.13
2.6			Tăureni h.		5	11.18	1	11.19
5.6			Sânger Tăureni h.		8 ³⁰	11.27 ³⁰	▲	11.28
8.0			Luduș Sat h.		14	11.42	1	11.43
2.2			Semnal Luduș		4	-	-	11.47
0.2	93.5		LUDUȘ		1	11.48		
03h	38m		SUMARUL...	0	173		45	

PROCENT DE MASA FRÂNATA = 85 %

Automotor seria X 4500

Sursa: Mersul trenurilor

Orașul este deservit de trei puncte de oprire: Sărmășel HCV, Sărmășel Gaz Metan h. și Sărmașu h. Cea mai importantă dintre acestea este Sărmășel HCV, fiind punct de secționare și bază



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

operațională cu facilități minimale pentru operatorul Regio Călători, însă toate fiind într-o stare avansată de degradare și fără a corespunde nevoilor călătorilor.

În aceste halte opresc zilnic un număr de 12 trenuri, dintre care 5 perechi sunt către Bistrița, existând și perechi locale.

Tabel 36. Ruta Bistrița Nord – Luduș – Valabil din 10 decembrie 2023



MERSUL TRENURILOR DE CĂLĂTORI
BISTRIȚA NORD-LUDUȘ
VALABIL DIN 10 DECEMBRIE 2023

STAȚIA	R 11301		R 11011		R 11013		R 11303		R 11015		R 11017		R 11019	
	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE
BISTRIȚA NORD				07:46		11:24				14:46		15:49		20:36
BISTRIȚA FABRICI h.			07:48	07:49	11:26	11:27			14:48	14:49	15:51	15:52	20:38	20:39
SĂRATA hc.			07:55	07:56	11:33	11:34			14:55	14:56	15:58	15:59	20:45	20:46
SĂRĂTEL			08:00	08:01	11:38	11:39			15:00	15:01	16:03	16:05	20:50	20:52
ARCAȚIA hc.			08:05	08:06	11:43	11:44			15:05	15:06	16:09	16:10	20:56	20:57
MAGHERUȘ ȘIEU Hm.			08:09	08:10	11:48	11:53			15:09	15:10	16:13	16:14	21:00	21:03
CHINTELNIC h.			08:15	08:16	11:58	11:59			15:14	15:15	16:19	16:20	21:08	21:09
CHIRALEȘ h.			08:20	08:21	12:03	12:04			15:18	15:19	16:24	16:25	21:13	21:14
ȚIGĂU h.			08:26	08:27	12:09	12:10			15:23	15:24	16:30	16:31	21:19	21:20
LECHINȚA			08:35	08:37	12:18	12:19			15:32	15:34	16:40	16:42	21:28	21:30
VERMEȘ h.			08:41	08:42	12:23	12:24			15:37	15:38	16:46	16:47	21:34	21:35
SĂNGIORGIU NOU h.			08:52	08:53	12:33	12:34			15:46	15:47	16:56	16:57	21:44	21:45
BRĂTENI h.			09:00	09:01	12:40	12:41			15:53	15:54	17:03	17:04	21:52	21:53
SĂNMIHAIU DE CÂMPIE h.			09:09	09:10	12:48	12:49			16:01	16:02	17:11	17:12	22:01	22:02
MICEȘTI DE CÂMPIE h.			09:16	09:17	12:55				16:07	16:08	17:18	17:19	22:09	22:10
BUDEȘTI CLUJ h.			09:29	09:30					16:18	16:19	17:29	17:30	22:22	22:23
ȚAGU h.			09:39	09:40					16:26	16:27	17:38	17:39	22:31	22:32
ȚAGU SAT h.			09:43	09:44					16:30	16:31	17:42	17:43	22:35	22:36
ȚĂGȘOR h.			09:50	09:51					16:36	16:37	17:48	17:49	22:42	22:43
SĂRMĂȘEL HCV		05:41	09:55	10:19			15:35		16:41		17:53	18:18	22:47	
SĂRMĂȘEL GAZ METAN h.	05:45	05:46	10:23	10:24			15:38	15:39			18:22	18:23		
SĂRMĂȘU h.	05:52	05:53	10:29	10:30			15:43	15:44			18:28	18:29		
BALDA h.	05:58	05:59	10:35	10:36			15:48	15:49			18:34	18:35		
MIHEȘU DE CÂMPIE SAT h.	06:07	06:08	10:43	10:44			15:55	15:56			18:42	18:43		
MIHEȘU DE CÂMPIE h.	06:16	06:17	10:52	10:53			16:02	16:03			18:51	18:52		
BOTA SAT h.	06:25	06:26	11:00	11:01			16:08	16:09			18:59	19:00		
ȚAU DE CÂMPIE h.	06:32	06:33	11:07	11:08			16:14	16:15			19:06	19:07		
MELINI VALEA LARGĂ h.	06:37	06:38	11:12	11:13			16:18	16:19			19:11	19:12		
ȚAURENI h.	06:43	06:44	11:18	11:19			16:23	16:24			19:17	19:18		
SĂNGER ȚAURENI h.	06:53	06:54	11:27	11:28			16:31	16:32			19:26	19:27		
LUDUȘ SAT hc.	07:08	07:10	11:42	11:43			16:43	16:44			19:41	19:42		
LUDUȘ	07:15		11:48				16:48				19:47			

Sursa: Mersul trenurilor, 2023



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 37. Ruta Bistrița Nord – Luduș – Valabil din 10 decembrie 2023



MERSUL TRENURILOR DE CĂLĂTORI
BISTRIȚA NORD-LUDUȘ
VALABIL DIN 10 DECEMBRIE 2023

STAȚIA	R 11301		R 11011		R 11013		R 11303		R 11015		R 11017		R 11019	
	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE	SOSIRE	PLECARE
BISTRIȚA NORD				07:46		11:24				14:46		15:49		20:36
BISTRIȚA FABRICI h.			07:48	07:49	11:26	11:27			14:48	14:49	15:51	15:52	20:38	20:39
SĂRATA hc.			07:55	07:56	11:33	11:34			14:55	14:56	15:58	15:59	20:45	20:46
SĂRĂȚEL			08:00	08:01	11:38	11:39			15:00	15:01	16:03	16:05	20:50	20:52
ARCAȚIA hc.			08:05	08:06	11:43	11:44			15:05	15:06	16:09	16:10	20:56	20:57
MAGHERUȘ ȘIEU Hm.			08:09	08:10	11:48	11:53			15:09	15:10	16:13	16:14	21:00	21:03
CHINTELENIC h.			08:15	08:16	11:58	11:59			15:14	15:15	16:19	16:20	21:08	21:09
CHIRALEȘ h.			08:20	08:21	12:03	12:04			15:18	15:19	16:24	16:25	21:13	21:14
TIGĂU h.			08:26	08:27	12:09	12:10			15:23	15:24	16:30	16:31	21:19	21:20
LECHINȚA			08:35	08:37	12:18	12:19			15:32	15:34	16:40	16:42	21:28	21:30
VERMEȘ h.			08:41	08:42	12:23	12:24			15:37	15:38	16:46	16:47	21:34	21:35
SĂNGIORGIU NOU h.			08:52	08:53	12:33	12:34			15:46	15:47	16:56	16:57	21:44	21:45
BRĂTENI h.			09:00	09:01	12:40	12:41			15:53	15:54	17:03	17:04	21:52	21:53
SĂNMIHAU DE CÂMPIE h.			09:09	09:10	12:48	12:49			16:01	16:02	17:11	17:12	22:01	22:02
MICEȘȚII DE CÂMPIE h.			09:16	09:17	12:55				16:07	16:08	17:18	17:19	22:09	22:10
BUDEȘTI CLUJ h.			09:29	09:30					16:18	16:19	17:29	17:30	22:22	22:23
TAĞU h.			09:39	09:40					16:26	16:27	17:38	17:39	22:31	22:32
TAĞU SAT h.			09:43	09:44					16:30	16:31	17:42	17:43	22:35	22:36
TAĞSOR h.			09:50	09:51					16:36	16:37	17:48	17:49	22:42	22:43
SĂRMAȘEL HCV .		05:41	09:55	10:19			15:35		16:41		17:53	18:18	22:47	
SĂRMAȘEL GAZ METAN h.	05:45	05:46	10:23	10:24			15:38	15:39			18:22	18:23		
SĂRMAȘU h.	05:52	05:53	10:29	10:30			15:43	15:44			18:28	18:29		
BALDA h.	05:58	05:59	10:35	10:36			15:48	15:49			18:34	18:35		
MIHEȘU DE CÂMPIE SAT h.	06:07	06:08	10:43	10:44			15:55	15:56			18:42	18:43		
MIHEȘU DE CÂMPIE h.	06:16	06:17	10:52	10:53			16:02	16:03			18:51	18:52		
BOTA SAT h.	06:25	06:26	11:00	11:01			16:08	16:09			18:59	19:00		
ZAU DE CÂMPIE h.	06:32	06:33	11:07	11:08			16:14	16:15			19:06	19:07		
MELINI VALEA LARGĂ h.	06:37	06:38	11:12	11:13			16:18	16:19			19:11	19:12		
TAURENI h.	06:43	06:44	11:18	11:19			16:23	16:24			19:17	19:18		
SĂNGER TAURENI h.	06:53	06:54	11:27	11:28			16:31	16:32			19:26	19:27		
LUDUȘ SAT hc.	07:08	07:10	11:42	11:43			16:43	16:44			19:41	19:42		
LUDUȘ	07:15		11:48				16:48				19:47			

Sursa: Mersul trenurilor, 2023

„Infrastructura de transport în exteriorul localității Sărmașu este completată de existența unei linii de cale ferată cu ecartament normal ce face legătura între Luduș și Bistrița și care trece prin patru din cele opt așezări componente ale Sărmașului, pe o lungime de aproximativ 14 km.

Dezvoltarea conexiunilor și a transportului în sine trebuie să constituie o preocupare prioritară a Consiliului Local, printr-un Plan de Mobilitate, luând în considerare toate aspectele și variantele legate de infrastructură și de mediul înconjurător, materializate prin acțiuni coerente care să asigure condițiile și pentru promovarea unui transport alternativ.”⁵¹

⁵¹ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.34



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Fotografia 6. PO Sărmașu



Sursa: echipa de elaborare

Oportunitatea oferită de existența unei infrastructuri de transport de mare capacitate este:

- Poziționează Orașul Sărmașu de-a lungul unui coridor de comunicații și face legătura cu zone de importanță județeană și regională
- Dă posibilitatea transportării înspre/dinspre Sărmașu, eficient energetic:
 - Capacități mari de persoane
 - Cantități mari de mărfuri

Rețeaua de drumuri

În scopul evaluării rețelei rutiere în Orașul Sărmașu, drumurile au fost clasificate ca fiind strategice, primare, secundare sau locale ca și tip de drum.

Tabel 38. Lista străzilor din Orașul Sărmașu

Denumire stradă	Lungimea totală (m) din care:
PEPINIEREI	1590
ALBINELOR	198
MORII	180
URZICARI	417
TOAMNEI	772
CÎMPULUI	606
LIVEZII	495
TRANDAFIRILOR	1331
TEILOR	342



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIJA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

ȘCOLII	325
SONDELOR	985
1 MAI	445
SALCÂMILO	304
FLORILOR	1030
LIBERTĂȚII	453
30 DECEMBRIE	480
FUNDĂTURA CRIȘAN	283
PRIMĂVERII	728
SPICULUI	110
PĂCII	486
GHIŢOCEILOR	539
VASILE SIMONIS	1277
DEZROBIRII	2986
VIILO	1129
BASA	1840
PĂRȚI	5767
PIAȚA GĂRII	670
REPUBLICII	3276
ȘES	2998
SECȚIA POMPIERI	183
TOTAL	32227

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, COMPARTIMENT SISTEMATIZARE, AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM, Document „Lungimi, denumiri străzi,”

Semafoare:

0 intersecții semaforizate

Lipsa activării pentru transportul public

Lipsa priorității pentru transportul public

Accesibilitatea rutieră



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 39. Distanțele între obiectivele învecinate, durata de parcurgere

Traseu	Distanța (km)	Durata parcurgere (min)
Sărmașu- Municipiul Târgu Mureș	54.3 58.3	59 min(Prin DJ 151A și DJ 152A) 1h și 9 min(prin DN15E)
Sărmașu - Luduș	41.4	44 min (prin Dj 151)
Sărmașu – Cluj- Napoca	60.6	1h și 6 min (prin DN16)
Sărmașu - Bistrița	65.9 74.1	1h și 14 min (prin DJ151) 1h și 24 min(prin DJ 162 și DJ 151)
Sărmașu - Reghin	53.9	56 (prin DN 16)

Sursa: google maps

Accesibilitate feroviară

Tabel 40. Durata de parcurgere între orașele învecinate

Traseu	Durata parcurgere (min)
Sărmașu- Municipiul Târgu Mureș	3h și 6 min(prin Luduș)
Sărmașu - Luduș	1h și 37 min
Sărmașu (Sărmășel) – Cluj- Napoca	4h și 3 min (prin Luduș) 4h și 40 min (prin Bistrița)
Sărmașu - Bistrița	2h33min
Sărmașu - Reghin	5h și 14 min (prin Luduș)

Sursa: google maps

Intersecțiile la nivel cu calea ferată



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Fotografia 7. PO Sărmășu



Sursa: Echipa de elaborare

Rețeaua de linie ferată tranzitează orașul, prin linia feroviară Luduș-Bistrița și trece prin patru din cele opt așezări componente ale Sărmășului, pe o lungime de aproximativ 14 km, creând o barieră funcțională în oraș. Exista 3 traversări la nivel și nici o subtraversare sau supratraversare.

Există PO Sărmășu.

Introducerea unui tren urban pe UAT este un aspect sugerat atât prin planul de mobilitate cât și prin Strategii de Dezvoltare Locală, 2021-2027 – Oportunitate de „Utilizare a infrastructurii feroviare pentru transportul public (tren urban) asigurând legătura între localitățile aparținătoare.”, -pag. 133



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Fotografia 8. Trecere pietonală și auto la nivel cu calea ferată



Sursa: [google.com/maps/](https://www.google.com/maps/)

Siguranța este asigurată doar de semne de circulație.

Fotografia 9. Siguranța circulației - Trecere la nivel cu calea ferată



Sursa: Echipa de elaborare



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Parcarea auto

Parcări publice sunt amenajate în zona centrală a Orașului Sărmașu, în centre comerciale sau în apropierea instituțiilor publice.

Tabel 41. Date parcări publice

2023		Numari locuri de parcare	2022		Total 2022	Din care											
			on street	off street		pentru persoane cu dizabilitati	pentru masini electrice	In centre comerciale sau pietonale	In facilitati pentru sport, cultura sau timp liber	Altele (spitale, universitati, institutii publice etc)	Acces aprovizionare	Intr-o constructie (subterana /supraterana/etajata)	Garaje	Copertine	Park&Ride	Locuri de parcare inteligente *	
	1	Rezidentiale (de reședință)	12		12			12									
	2	Parcari publice cu plata fara bariera			0												
	3	Parcari publice fara plata	333	88	421	12		55		29							
	4	Parcari publice cu bariera			0												
	5				0												
	Total	345	88	433	12	0	67	0	29	0	0	0	0	0	0	0	

Sursa: Primăria Orașului Sărmașu, Vegacomp consulting - Chestionar_Parcări_iulie 2023



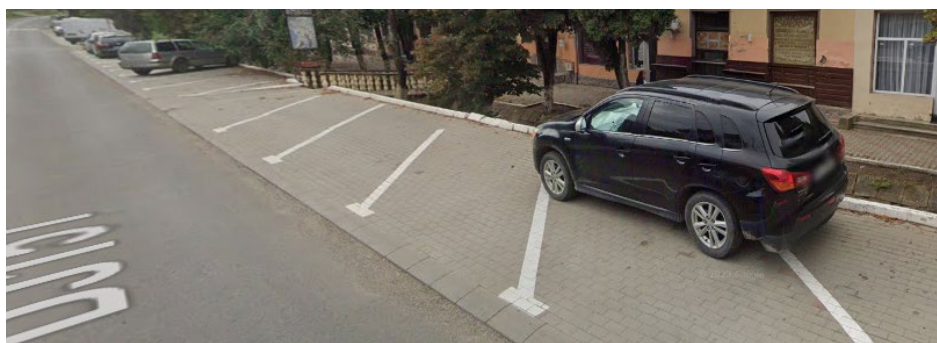
Disciplina locală rutieră nu este afectată de volumul de trafic de tranzit foarte mare. Zonele rezidențiale prezintă un caracter liniștit cu circulație calmă și siguranța specifică.

Însă, creșterea continuă a gradului de motorizare, atât a circulației cât și a transportului de marfa, poate constitui o permanentă stânjenire pentru oraș, mai ales pe străzile de tranzit.

Singurul traseu de circulație fiind doar tronsonul existent, opțiunea populației este întreținerea corespunzătoare a traseelor de către organele competente.

Cea mai mare presiune în ceea ce privește locurile de parcare se regăsește în zona centrală, zona magazinelor, instituțiilor și zonelor cu obiective turistice. În această zonă sunt concentrate o serie de obiective de interes public, clădiri administrative, spații de cazare și comerciale, zone de recreere și agrement, piețe. În prezent, parcare este gratuită. În Sărmașu nu este implementat un sistem inteligent de management al parcarilor și de informare a utilizatorilor asupra disponibilității spațiilor de parcare.

Fotografia 10. Model parcare Oraș Sărmașu



Sursa: Google maps

2.3. Transport public

„Nu există transport public în comun pentru deplasări interiorul Orașului Sărmașu. Populația se deplasează cu autoturismul personal, pe jos sau cu bicicleta.

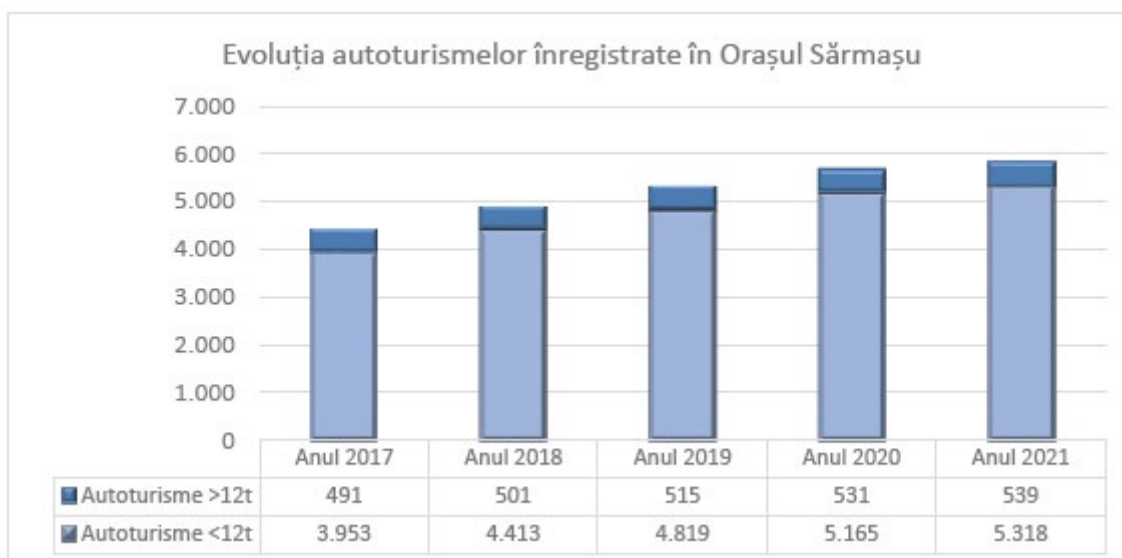
Cursele intrerjudețene sunt asigurate de către operatori economici privați, prin delegare de gestiune la nivelul Consiliului Județean.

În oraș funcționează în prezent 2 stații de carburanți, amplasate în Sărmașu, respectiv în Sărmașel Gară. Stațiile de așteptare a transportului public sunt parțial modernizate, alte investiții pentru continuarea modernizării fiind deja prevăzute în bugetul local.

Numărul autoturismelor nou înregistrate crește anual cu aproximativ 7%. Din 2017 și până în anul 2021 numărul autovehiculelor a sporit cu 1413 buc, respectiv 48 autovehicule >12t și 1365 autovehicule <12 tone.



Figura 7. Numărul de autovehicule înregistrate în Orașul Sărmașu



Sursa: SDL 2021-2020, Sărmașu

Numărul autovehiculelor personale este ridicat. Din totalul autoturismelor aflate în evidența Autorității publice Locale în anul 2021, 94% sunt în proprietatea persoanelor fizice și doar 6% în proprietatea unor operatori economici. Raportând la numărul total de gospodării, în 2021 locuitorii Orașului Sărmașu dețin cel puțin 2 autoturisme per gospodărie.

Figura 8. Distribuția autovehicule după tip proprietar



Sursa: SDL 2021-2020, Sărmașu,⁵²

⁵² Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.34-35



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



„Transportul elevilor

„Clasele gimnaziale beneficiază de transport școlar specializat, cu cele două microbuze din dotarea autorităților publice locale. Elevii din ciclul liceal beneficiază de navetă decontată.”⁵³

Transport călători – Feroviar

Investiții scăzute în întreținerea infrastructurii feroviare a condus la scăderea interesului populației de a utiliza acest mijloc de transport.

Majoritatea curselor sunt realizate cu vehicule de tip microbuz ce au ca destinație Municipiul Târgu Mureș, Municipiul Cluj-Napoca și diferite frecvențe. Problemele acestor vehicule se concretizează în nivelul redus de confort și siguranță al pasagerilor.

Conform primelor observații, cota transportului public în totalul deplasărilor din aria urbană este una inacceptabil de scăzută, iar măsurile sugerate de PMUD ar trebui să o ridice semnificativ. Într-un oraș European cu pretenții ecologice și de sustenabilitate, între 30 și 50% din deplasările urbane trebuie efectuate cu mijloace de transport în comun. Deși ambițios pentru viitorul apropiat, un procent de 35% din deplasări ar trebui câștigat prin măsuri imediate și în viitorul apropiat, numărul actual al deplasărilor urbane cu transportul public rutier situându-se în vecinătatea lui 0.

Stațiile de transport sunt amplasate fie în spații de lângă carosabil, cu refugiu sau fără, fie pe artere. La această dată, nu există o abordare unitară la nivel orașului de semnalizare și amenajare a stațiilor de transport în comun, acestea fiind adeseori amplasate în spații amenajate pe pietonale, fără însă a se asigura o accesibilitate optimă pentru persoane cu dizabilități, cărucioare ș.a. (pantă a bordurii, spațiu suficient de acces sub adăpost). Stațiile de transport în comun trebuie să ofere confort călătorilor în timpul în care aceștia așteaptă mijlocul de transport, acestea putând oferi și alte servicii călătorilor precum achiziționarea de titluri de călătorie, informații cu privire la trasee, orar, timpul de așteptare în stație etc.

De asemenea, prezența unui acoperiș sau adăpost pentru stații și semnalizarea corespunzătoare nu este identificată generalizat în centrul orașului. Datorită lipsei dotărilor în spațiu, precum bănci de așteptare, tabel orar, ș.a. s-a recurs în unele situații la soluții ad-hoc, improprie. Stațiile existente, deși oportune pentru operarea transportului public urban, actualmente deservește doar transportul public suburban, operat de privați cu licență de transport între Sărmașu și alte orașe (preponderent Târgu Mureș, Reghin, Cluj-Napoca, Bistrița).

Pe lângă unele dotări care lipsesc sau sunt de slabă calitate, alte probleme identificate referitoare la dotările stațiilor de transport public sunt:

⁵³ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.46



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

- Lipsa sistemelor interactive de informare a pasagerilor (timpul până la următoarea sosire în stație, frecvență, etc.);
- Lipsa dotărilor cu facilitățile intermodale (rastele de biciclete, centre de închiriere velo, etc.);
- Echipare deficitară pentru persoanele cu dizabilități;
- Lipsă sistem de supraveghere video pentru un grad de siguranță sporit.

Fotografia 11. Stație transport, Oraș Sărmașu



Sursa: google.com

PMUD va sugera un proiect suport cu impact pe termen lung asupra transportului public în zonă, sugerând facilități minimale moderne de mentenanță pentru flota circulantă.

Transportul în regim de taxi se realizează conform Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările aduse prin legea nr. 129/2015, care introduce prevederea conform căreia transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se execută numai de către transportatori autorizați, care dețin: 1) autorizații taxi valabile, în cazul transportului în regim de taxi; 2) copii conforme valabile, în cazul transportului în regim de închiriere.

Taxi – nu au fost puse la dispoziție informațiile solicitate legate de transportul în regim de taxi.

2.3.1. Contextul

Sărmașu este un oraș de circa 6186 de locuitori (*Populație RPL 2021-provizorie*) situat între Municipiul Târgu Mureș și Municipiul Cluj-Napoca și cu un important caracter turistic și rezidențial. Experiența din comunitatea vestic-Europeană arată că cea mai mare pierdere a transportului public (TP) este atunci când o gospodărie achiziționează mai mult de un autovehicul, astfel că atunci fiecare călătorie făcută anterior cu TP se transferă unui autovehicul, față de prima mașină care este folosită pentru transportul la și de la serviciu a principalului aducător de venit.



2.3.2. Competiția

Transportul Public (TP) trebuie văzut ca o competiție pe piața transportului, în care comoditatea autoturismului este aproape imposibil de egalat, însă alte avantaje, da – cum ar fi cost-eficiența, oportunitatea de a face alte lucruri pe durata deplasării (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală), eliminarea dificultății și costului specific spațiilor de parcare.

S-au produs greșeli considerabile de către operatorii de transport public din țările vestice care au asumat că noile dezvoltări extra urbane, mai departe de rețeaua existentă, nu puteau fi deservite de TP. Potențiale piețe au fost astfel predate autovehiculelor personale. Ulterior adopției culturii unei piețe conduse, atât de către francize cât și operatori de TP total privați, s-a constatat că aceste proiecte de dezvoltare ar trebui să devină terminale TP. Totuși, în deceniile dinaintea liberalizării piețelor de TP, transportul cu autovehiculul personal a devenit (și rămâne) dominant. Măsurile de austeritate de după criza economică din 2008 au avut tendința să afecteze în mod negativ nivelul calității și în ceea ce privește încărcarea transportului public.

Prin marketing puternic și promovare inteligentă a operatorilor români de TP și a autorităților responsabile de politica de transport, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehicul și TP, mai bun decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de înființarea operatorului municipal, să se conformeze cu cerințele Directivei UE 1370/2007 și să funcționeze sub contracte de serviciu public.

2.3.3. Transportul public și traficul

Realizarea un centru de control extins este un obiectiv important, iar acesta va trebui să includă acces la sistemul de Localizare Automată a Vehiculelor, care să folosească GPS pentru a raporta poziția curentă a fiecărui vehicul din TP și care să aibă abilitatea de a transmite mesaje șoferilor și pe afișajele electronice instalate în vehicule și stații de autobuz, prin intermediul radioului sau telefonului mobil. Acestea vor oferi TP abilitatea de a comunica în mod direct cu personalul primăriei din departamentul tehnic și cu poliția, atunci când au loc accidente sau alte incidente care îngreunează traficul, și de a ajusta în mod dinamic orarele, astfel încât pasagerii să se bucure de timpi scăzuți de parcurs. Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, de câștigat de pe urma unui astfel de sistem, deoarece vehiculele TP vor putea fi folosite ca „urme” în fluxul de trafic, înlăturând aglomerarea produsă de vehicule parcate ad-hoc, de defecțiuni ale semafoarelor, sau de cozile neașteptate din trafic, putând fi identificate rapid și putându-se lua măsuri optime pentru a rezolva astfel de probleme.

2.3.4. Identitate și marketing.

Competiția eficientă a transportului public în zonele în care autovehiculele au un rol dominant este esențială. O trăsătură a întreprinderilor comerciale de succes (în care toți operatorii capabili de a câștiga contracte în Serviciul Public, în mod eficient, au aceleași șanse de câștig dacă acționarii acestora sunt autoritățile publice) este că își dezvoltă identități clare de marcă care sporesc



loialitatea clienților. Acestea vor avea o „prezență” puternică, fie în magazine, fie pe străzi sau pe panourile publicitare.

Este important ca transportatorul public să-și dezvolte o identitate corporativă standard, folosind paleta de nuanțe a culorilor specifice orașului, un logo nou, însă mai ales un nume atractiv. Pentru semnalizarea stațiilor ar trebui adoptat un nou tip de stâlpi montați în trotuar, dar dacă nu este posibil, atunci un semn cu o înălțime care să nu depășească 1.5-2 metri de la pământ, folosind paleta de culori menționată anterior.

2.3.5. Prețuri și bilete

Alături de conectivitate (rute de legătură) și frecvență (posibilitatea de a călători), costul билетelor e perceput ca fiind principalul inhibitor al utilizării transportului public. TP ar trebui să facă un pas important prin adoptarea principiului de călătorie pe bază de timp în proiectul său de taxare modernă. Călătorii vor putea să călătorească schimbând vehiculul, fără să ia amendă, crescând astfel conectivitatea eficientă a rețelei prin reducerea costului călătoriilor care implică utilizarea mai multor linii.

Operatorul oferă o varietate modestă de opțiuni de plată, incluzând (în momentul de față) bilete de hârtie cu o călătorie sau abonamente pentru 30 de zile. Totuși, problema foarte mare care trebuie evitată, ea reducând considerabil viteza medie operațională, implicit atractivitatea sistemului, este legată de achiziționarea titlurilor de călătorie de la conducătorul vehiculului, sporind timpii petrecuți în stație.

2.3.6. Vehiculele și accesibilitatea.

În acest sens sunt trei factori importanți care trebuie luați în considerare:

Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.

Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă cei cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinții cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), aceștia consideră că accesul mai ușor în vehicul este o prioritate foarte ridicată și un avantaj sporit.

Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. În cazul României, care are o mare parte din electricitate obținută



din surse regenerabile, în special tramvaiele și troleibuzele sunt bune pentru mediu. La prima vedere, autobuzele diesel reprezintă o altă problemă, deși ultimele generații de motoare diesel clasificate potrivit standardelor Euro, echipate cu măsuri de protecție a mediului precum filtre catalizatoare, sunt aproape comparabile cu motoarele pe benzină cu funcționare bună, dar cu prețul consumului mai mare de combustibil, deoarece măsurile de curățare a țevilor de eșapament necesită un volum mai mare de energie. Un autobuz diesel modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

În întreaga Europă și, de fapt, în cele mai multe părți ale lumii, există prezumția că obiectivul operatorilor de transport public este să maximizeze accesul de la nivelul solului. Inițial, acest obiectiv a fost adus în atenție de legislația națională, pentru a crește importanța acordată persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă. În Europa, această preocupare a apărut inițial în domeniul călătoriilor pe distanțe mari, întâi aeriene, apoi cu trenul și cu autocarul. Deși se consideră că regulamentul UE 181/2011 se aplică doar referitor la drepturile pasagerilor pe distanțe mari (care călătoresc distanțe de peste 250 km), de fapt, se aplică tuturor formelor de transport public local. Aceasta face referire anume la PDRM, în felul următor:

În plus, următoarele drepturi se aplică tuturor serviciilor (inclusiv celor pe distanțe mai mici de 250 de kilometri):

- tratament non-discriminator al persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă, precum și compensații financiare pentru pierderea sau distrugerea echipamentului de mobilitate a acestora în caz de accident;
- informarea tuturor pasagerilor de regulamentul minim de călătorie, înainte și în timpul călătoriei, precum și acordarea informațiilor generale despre drepturile pasagerilor în terminale și online; în cazurile în care este posibil, aceste informații vor fi furnizate în formate accesibile, la cerere, în interesul persoanelor cu mobilitate redusă.

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privind la accesibilitate pentru PDRM. În pofida câtorva referințe la această problemă, în Paginile Albe, UE niciodată nu a legiferat în mod explicit standardele de acces pentru PDRM adresate transportului public local, deși aeroporturile, porturile maritime sau fluviale, gările principale și terminalele autobuzelor de curse lungi, toate trebuie să se supună cel puțin uneia dintre reglementările UE: 1107/2006 (transport aerian), 1177/2010 (transport maritim sau fluvial) și 181/2011 (transport terestru de pasageri). Este așadar logică așteptarea ca și transportul public local să îndeplinească aceleași standarde.

Pentru a răspunde acestui obiectiv major este necesar ca toate vehiculele achiziționate să fie echipate complet pentru accesibilitate sporită.



2.3.7. Facilitățile pasagerilor.

Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna și accesul la stație, de cele mai multe ori pe jos, dar și pe bicicletă sau cu mașina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de așteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvență mai mică, deoarece oamenii își plănuiesc timpul de sosire în stație pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinația finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica și alte metode. Clienții percep drept neplăceri așteptarea, timpul petrecut pentru a ajunge în stație și pentru a pleca din stație către destinație după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la stație, așteptarea și plecarea din stație trebuie să fie pe cât de ușoare și confortabile se poate.

Prezența adăposturilor în stații depinde atât de spațiul disponibil, cât și de volumul și tipul curselor care folosesc stația sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidențiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puțini călători.

Un factor care influențează considerabil atractivitatea operațiunilor transportului public este viteza medie operațională. Aceasta este influențată și de distanța medie dintre stații dar și de durata opririlor, eficientă intersecțiilor având de asemenea un rol decisiv.

O valoare acceptabilă, medie pentru țările estice se situează între 15 și 18 km/oră în timp ce țările cu concepte de mobilitate avansate din vestul comunității europene operează transport public la 20 de km/oră și acced la 22-25 km/oră.

În România, transportul public actualmente atinge 11-14 km/oră, ceva mai mult pe rutele suburbane și respective în orase cu autotaxare și un management isteț al traficului. Această valoare rezultă și din cauza timpilor lungi de oprire cauzăți de vânzarea titlurilor de călătorie de la conducător și de accesul restricționat la ușa din dreapta acestuia, și din cauza interstației medii prea scurte, precum și datorită condițiilor de trafic.

Prin implementarea unui sistem de auto-taxare, scurtarea timpilor de oprire ar atrage pe cale de consecință o creștere a vitezei operaționale de circa 4 km/oră; măsurile de prioritizare în intersecții ar aduce un plus de 1-2 km/oră, permițând operatorului să tindă realist la circa 20 km/oră în viitorul apropiat. Atingerea acestei valori ar spori semnificativ atractivitatea și eficiența transportului public, atrăgând noi călătorii din domeniul deplasărilor automobilistice. De asemenea, pe cale de consecință, s-ar reduce consumul de motorină implicit precum și poluanții rezultați din arderea acesteia.



NECESITATEA REALIZĂRII PLANULUI

În ceea ce privește creșterea conectivității cu coridoarele de transport, studiul constată necesitatea unei bune conectări cu drumuri naționale, județene și europene. Se propun măsuri care se circumscriu unor politici de transport regionale și naționale.

Scopul esențial al promovării planurilor de mobilitate urbană durabilă și implicit al dezvoltării transportului public urban durabil și nemotorizat este acela de a îmbunătăți condițiile de mediu și calitatea vieții în principalele aglomerări urbane ale țării.

Peste 70 % din cetățenii UE locuiesc în orașe care generează 23 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transporturilor. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă subliniază necesitatea ca mobilitatea interurbană și urbană să devină mai durabilă, mai inteligentă și mai sănătoasă

Motivele care stau la baza necesității reducerii emisiilor de dioxid de carbon și implicit promovarea planurilor de mobilitate urbană durabilă sunt:

- Gradul de poluare al zonelor urbane din România rămâne ridicat, chiar dacă anumite măsuri au început să fie implementate în mai multe orașe și municipii;
- Scăderea emisiilor de dioxid de carbon poate avea loc prin sporirea atractivității și îmbunătățirea accesibilității și a confortului de utilizare a transportului public și a mijloacelor de transport nemotorizate, astfel încât acestea să ofere o alternativă reală la folosirea autoturismelor personale;
- Creșterea continuă a numărului de autovehicule pe fondul unei infrastructuri urbane parțial dezvoltate generează un grad sporit de poluare, blocaje în trafic, pierderi economice, număr sporit de accidente, probleme de sănătate pentru cetățeni precum și consumuri mari de carburanți din surse neregenerabile;
- Strategia Europa 2020 identifică reducerea emisiilor de dioxid de carbon ca factor pentru îndeplinirea obiectivului de creștere sustenabilă.

Noul cadru european pentru mobilitate urbană prezintă o listă comună de măsuri și inițiative pentru aceste orașe, precum și pentru restul orașelor din UE, pentru a le ajuta să facă față provocării unei mobilități mai durabile.

Printre obiectivele sale se numără:

- contribuția la obiectivele UE de reducere a gazelor cu efect de seră, astfel cum sunt prevăzute în Legea climei (inclusiv -55 % până în 2030)
- îmbunătățirea transportului și a mobilității către, în interiorul și în jurul orașelor, precum și îmbunătățirea eficienței livrărilor de bunuri și a livrărilor la domiciliu.

Acest lucru se realizează prin:

- stabilirea unui cadru european comun cu măsuri care să includă orientări privind modul de abordare a poluării atmosferice, a congestionării traficului, a accesibilității, a siguranței rutiere urbane, a creșterii comerțului electronic și a altor provocări legate de mobilitatea urbană;



- sporirea sprijinului acordat, pe de o parte, modurilor de transport durabile (în special transportul public și mobilitatea activă, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta) și utilizării acestora, și logisticii urbane cu emisii zero, pe de altă parte;
- promovarea unei abordări coerente și integrate pentru a asigura planuri de mobilitate urbană durabilă de înaltă calitate;
- o mai bună monitorizare a progreselor înregistrate în punerea în aplicare a politicilor și măsurilor în materie de mobilitate urbană printr-o abordare coerentă a colectării de date privind mobilitatea urbană durabilă;
- promovarea integrării serviciilor de mobilitate inovatoare în sistemele de transport urban și digitalizarea sporită pentru o mobilitate urbană durabilă;
- menținerea competitivității pe termen lung și a poziției de lider tehnologic în sectorul transportului urban;
- consolidarea implicării tuturor statelor membre și stabilirea unui dialog continuu cu orașele, regiunile și alte părți interesate cu privire la toate chestiunile majore legate de mobilitatea urbană;
- acțiuni mai ferme pentru crearea unor orașe neutre din punct de vedere climatic. Punctele de acțiune vizează asigurarea rezilienței și a eficienței energetice a transportului urban, ținând cont totodată de respectarea mediului, și identificarea unor soluții cu emisii zero pentru logistica urbană. Acest lucru se va realiza, printre altele, prin obligații privind instituirea unei infrastructuri de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu hidrogen în orașe, precum și printr-o mai bună coordonare și finanțare specifică pentru orașe în cadrul misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al climei”.

2.4. Transport de marfă

Luând în considerare atât buna practică europeană și internațională în domeniul planificării urbane și mobilității bunurilor și persoanelor, cât și legislația națională, Orașul Sărmașu trebuie să implementeze o strategie de mobilitate durabilă, cuprinsă în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). După cum s-a putut observa și din exemplele și politicile analizate în capitolele anterioare, strategia de mobilitate dezvoltată în cadrul PMUD, completată de lista de obiective de investiții, trebuie să ia în considerare atât fluxurile de persoane cât și cele de mărfuri. Utilizarea echilibrată a modurilor de transport și favorizarea sistemelor de deplasare cu cel mai mic impact asupra mediului reprezintă factori constitutivi ai PMUD.

În pregătirea acestui document strategic și în scopul prezentului studiu, care se concentrează asupra optimizării sistemului de transport public de persoane, vom analiza și propune câteva direcții de acțiune (politică și de investiții) care să contribuie la desconggestionarea rețelelor de transport existente și scăderea timpilor totali de transport, pe fondul unei reduceri totale a emisiilor de gaze cu efect de seră, a pulberilor în suspensie, a nivelului de zgomot dar și a reducerii ponderii costurilor cu sistemul de transport în bugetul de venituri și cheltuieli al autorității publice.



Transportul mărfurilor pe raza UAT Sărmașu se poate împărți în două categorii:

1. Marfă în tranzit – DJ 151 și DC 103 prezintă camioane și autotrenuri care tranzitează arealul studiat.
2. Încărcări/descărcări locale – Se remarcă un aflux de camioane pe străzile cu puncte comerciale locale. Acestea gareză frecvent pe marginea drumului și accentuează degradarea străzii în cauză, sporind poluarea și atmosferică locală. Deși nu se sugerează explicit ca măsură, realizarea unei soluții de evitare a staționării acestora în afara zonelor delimitate și stabilite ca atare și respectiv de descurajare a accesului cu marfă în UAT pe timpul zilei se recomandă.

În contextul degradării sistemului de transport feroviar autohton, procentul mărfurilor locale transportate cu trenul a devenit aproape nul, întreaga încărcătură fiind transportată cu mijloace de transport rutiere.

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Mers pe Jos

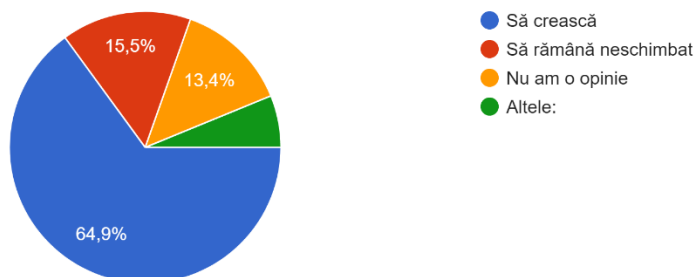
Mersul pe jos reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili fosibili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri. Prin urmare, ameliorarea spațiilor pietonale este una dintre strategiile esențiale pentru a se atinge obiectivul de mobilitate urbană durabilă

Calitatea spațiilor pietonale este rezonabilă atât din punct de vedere estetic cât și funcțional, majoritatea trotuarelor fiind pavate cu dale, însă pe multe bretele secundare lipsesc cu desăvârșire. Suprafața multor trotuare este flancată de gropi și denivelări, iar mobilierul urban specific care incurajază mersul pe jos lipsește în afara centrului. Pietonii sunt nemulțumiți de ponderea spațiului dedicat mersului pe jos din urbea studiată.

Grafic 9. Spațiu exclusiv pietonal

Considerați că spațiul exclusiv pietonal din oras ar trebui:

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Accesibilitatea este, de asemenea, medie, spațiile pietonale nefiind tocmai ușor de parcurs de către persoanele în vârstă, cu cărucioare sau cu mobilitate redusă; rampele lipsesc în multe locuri. Trecherile de pietoni sunt numeroase, majoritatea iluminate și marcate corespunzător.

Se dorește, în viitor, sporirea accesibilității prin măsuri de modernizarea a trotuarelor, punându-se accent pe ușurința deplasării pietonale a persoanelor cu deficiențe locomotorii sau mobilitate redusă. Astfel de măsuri se realizează prin eliminarea oricăror obstacole fizice (ex: borduri) și asigurarea continuității și planeității coridoarelor pietonale, urcarea și coborârea de pe suprafețele pietonale pe trecherile de pietoni aflate pe carosabil se vor realiza cu ajutorul unor rampe de legătură, evitând bordurile sau pragurile nenecesare.

Fotografia 12. Situația trotuarelor - Str. Sondelor Orașul Sărmășu



Sursa: Google Maps

Se constată că o bună parte din trotuarele existente prevăd lățimea necesară unei deplasări pietonale calitative, totuși, un bun procent din suprafețele pietonale revizuite sunt insuficient de late sau, mai grav, lipsesc cu desăvârșire. PMUD propune construirea / refacerea trotuarelor în toate zonele din UAT unde lipsesc astfel de dotări conexe suprafeței carosabile în vederea sporirii numărului de deplasări pietonale.

Iluminarea publică este aproape omniprezentă, însă în multe locuri calitatea acesteia lasă de dorit; este de apreciat că locațiile strategice și trecherile de pietoni periculoase de pe străzile principale sunt bine iluminate; iluminarea publică, însă, pe anumite bretele secundare lipsește cu desăvârșire.

Denumirile străzilor nu sunt marcate în suficiente locuri, iar în zonele suburbane lipsesc în totalitate. Plăcuțele purtătoare de denumiri și numere stadale (alături de alte aspecte de mobilier urban specific) nu sunt integrate într-o schemă unitară specifică orașului, iar hărțile, deși existente, sunt insuficiente pentru caracterul rezidențial dens al zonei.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Fotografia 13. Lipsă semnalizării intersecției (Strada Toamnei cu DC 103). Lipsa plăcuțelor purtătoare de denumiri.



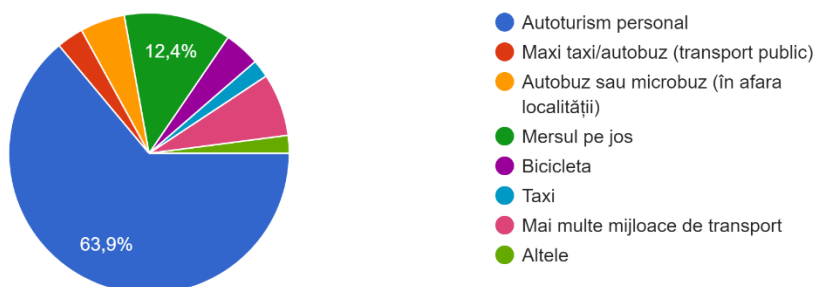
Sursa: google maps

Fluxurile de pietoni în sfârșitul de săptămână nu sunt semnificative. Deplasările locale se preferă a se efectua cu autoturismul personal sau pe jos, prea puțin cu bicicleta, deși distanța medie a deplasărilor ar încuraja naveta urbană cu bicicleta.

Grafic 10. Mijloace de transport folosite în timpul săptămânii

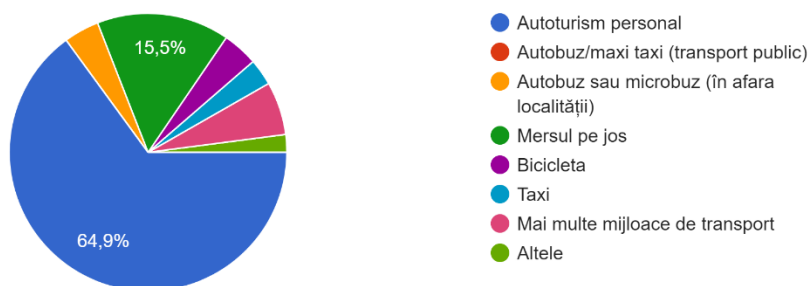
Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?

97 de răspunsuri



Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend?

97 de răspunsuri



Sursa: Chestionar online

Aproape 64% dintre călătorii se efectuează cu mașina (în timpul săptămânii) peste media națională- situație acută



- Bicicleta/taxi/transport public ca inexistent
- Mers pe jos <13%, in pofida dimensiunii reduse, de „Walkable city„
- Utilizare si mai intensive a automobilului in timpul săptămânii.

Mersul pe jos este „aliatul natural” al transportului public. Toți pasagerii din transportul public trebuie să meargă pe jos cel puțin până la intrarea sau ieșirea din stațiile de autobuz. Aceste trasee pot fi transformate într-o experiență plăcută pentru pietoni, capabile să îi stimuleze să străbată distanțe mai lungi pe jos. Construcția unei infrastructuri pietonale sigure și atractive între punctele nodale ale rețelei publice de transport face o mare diferență. În locul unei pasarele rutiere periculoase, poluate și dezagreabile, gara principală din Strasbourg, de exemplu, este acum ușor accesibilă pietonilor grație zonei pietonale mari și confortabile din fața modernei clădiri. Prin urmare, aproximativ 40 % dintre călători aleg să meargă pe jos de la stație până la destinația finală.

De asemenea, prin dezvoltarea unor rețele pietonale sigure și atractive, se poate dezvolta potențialul turistic al zonei. Dacă există un sistem, cu panouri de afișaj și hărți pentru pietoni, care indică direcția, distanța și timpul necesar, oamenii sunt ajutați să își găsească drumul atunci când se abat de la ruta zilnică, astfel de măsuri s-au dovedit eficiente în multe orașe din lume. Astfel, Londra, printre alte orașe, a instalat hărți accesibile. Totodată, orașul transmite un mesaj ferm tuturor pietonilor potrivit căruia aceștia sunt considerați participanți egali în sistemul de transport. Orașele au înțeles neceistatea redării spațiului ocupat de mașini oamenilor.

Cu ajutorul acestor elemente strategice au fost concepute următoarele indicatoare diferite:

- Piloni. Pilonii creează o hartă de informații care include numere de telefon și site-uri internet, precum și numere de contact în alfabetul Braille/tactil și referințe cu privire la locurile căutate.
- Indicatoarele de tip stegulețe - Indicatoarele de tip stegulețe ajută la determinarea traseelor, folosind referințele locurilor și direcțiile în mod similar/la fel cum se regăsesc pe piloni. Acestea au fost instalate după amplasarea pilonilor sau atunci când pilonii nu erau potriviți.
- Indicatoare de tip deget - Indicatoarele de tip deget au fost folosite atunci când trebuie asigurată lizibilitatea de la o distanță mai mare și atunci când există puține drumuri care pleacă din punctele de decizie respective.
- Indicatoare tactile - Indicatoare amplasate lângă butoanele corespunzătoare trecerilor pentru pietoni care permit citirea tactilă pentru persoanele nevăzătoare sau care ajută persoanele cu deficiențe de vedere să citească de la o distanță mică.
- Hărți - Acestea sunt instalate pe piloni autonomi sau sunt montate pe perete. De asemenea, sunt afișate individual la intrările/ieșirile nodurilor de transport, în cazul destinațiilor importante, al structurilor de transport precum stațiile de autobuz, cabinele telefonice, birourile de informare turistică și chioșcurile.
- Marcaje de destinație - Semnalizează sosirea la o destinație precum un parc important, o clădire civilă sau o piață. Sunt marcate numele destinației și informații relevante interschimbabile.



- Marcaje de interpretare Identifică un loc, o piață sau un traseu. Se pot regăsi sub forma unor marcaje independente sau în apropierea unui pilon. Pe ambele părți sunt prezente caractere grafice.

Spațiul partajat – shared space. Studiile au demonstrat că străzile cu un design predictiv sunt mai puțin sigure decât cele cu unul neconvențional. Proiectarea neconvențională, tip shared-space, aduce o reducere semnificativă a accidentelor datorate traficului rutier. Astfel se poate obține un condus atent prin: generarea unui sentiment de nesiguranță, care la rândul său conduce, din partea tuturor participanților la trafic, dar mai ales a conducătorilor auto, la un comportament mai responsabil în timpul deplasării - un acut/îmbogățit „simț” al locului.

Tipuri de spații partajate dezvoltate până în prezent:

- Woonerful olandez – spațiul partajat pionier dezvoltat în anii 1970 și urmat de diferite variante/versiuni dezvoltate cu precădere în Europa de nord, printre care și „home zone”-ul britanic.
- Elvețianul „Begegnungszonen” – cunoscută ca „encounter zone” și în FR ca „zone de rencontre” - „Modelul Bernez” - aplicat începând cu anii 1990 pentru câteva orașe din periferia Bernei.

Străzi, piețe, areale pietonale, spații „de întâlnire” (shared-space), zone 30 (km/h).

Pentru acest lucru este nevoie de o serie de noi principii de organizare și amenajare a spațiului public, după cum urmează:

- accentuarea calității de „spațiu de viață”;
- pondere mai mare a spațiului alocat pentru trotuare, pentru piste și parcuri de biciclete, pentru pietoni
- drepturi egale pentru toți cei implicați în trafic
- drepturi egale sau prioritate acordată utilizatorilor nemotorizați ai spațiilor publice (a căror utilizare este astfel „democratizată”);
- configurare „prietenosă” cu aceștia, care să confere confort, siguranță și plăcere parcurilor
- accesibilitate pentru toți, inclusivă
- limitarea, descurajarea circulației motorizate (prin aplicarea de regulamente drastice pentru cei care nu respectă limitele de viteză și nu acordă prioritate)
- existența unor spații verzi atractive și a unor lucrări de peisagistică adaptate culturii orașului
- reclădirea identității și imaginii locului

Ciclism

„Nu există piste de biciclete special amenajate în Orașul Sărmașu. Deplasările cu bicicleta se realizează pe traseele de circulație a autoturismelor și nu există date sau informații cu privire la



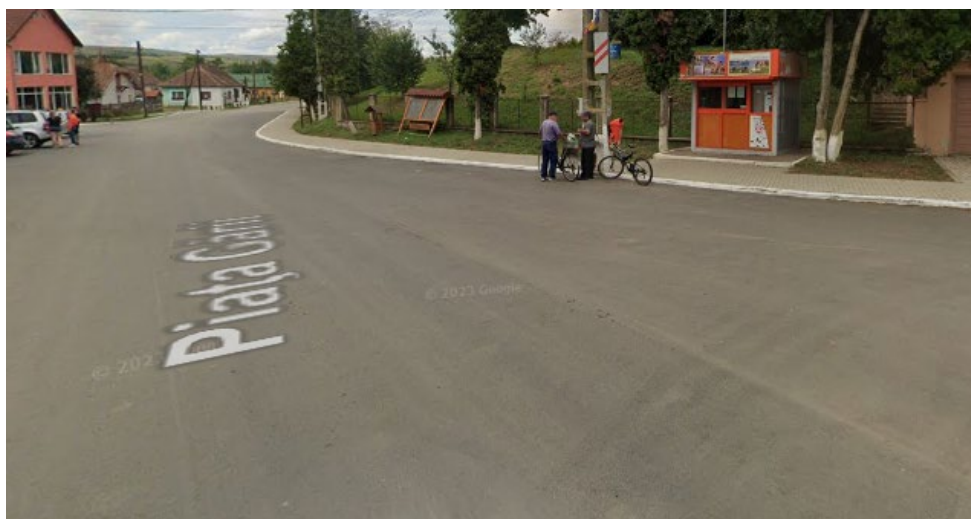
numărul persoanelor care utilizează frecvent bicicleta ca mijloc de transport.,⁵⁴

Principale probleme în ceea ce privește infrastructura velo:

- Lipsa pistelor de biciclete- transportul velo este realizat în prezent pe rutele traficului rutier.

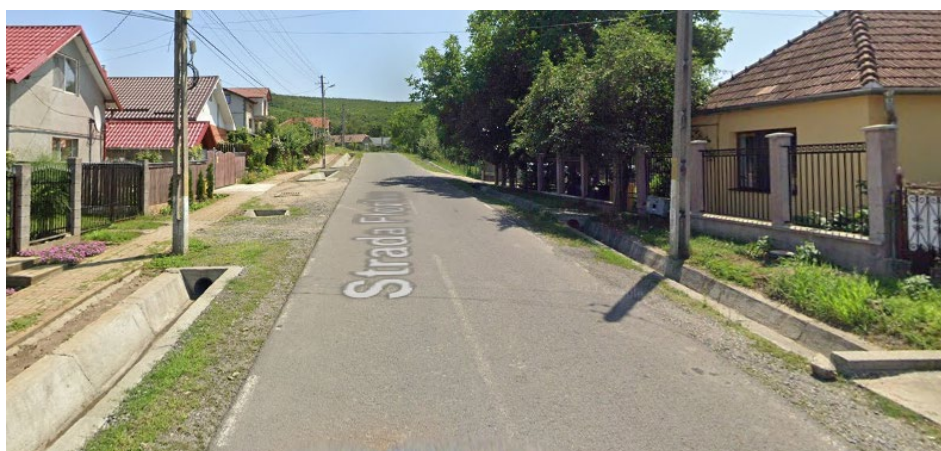
Deși distanțele mici și lipsa rampelor favorizează ciclismul urban de navetă, lipsa totală a infrastructurii dedicate și circulația rutieră de pe DJ 151 și DC 103 descurajează majoritatea locuitorilor din efectuarea navetei cu bicicleta sau utilizarea frecventă a acesteia. Situația actuală impune dezvoltarea unei rețele strategice de ciclism care să asigure conectivitatea satelor componente ale UAT-ului cu Orașul Sărmașu precum și legături spre principalii angajatori din zonă. Orașul nu dispune de vreun program de bike-sharing, iar lipsa cicliștilor împiedică existența vreunui magazin/atelier de biciclete.

Fotografia 14. Lipsa infrastructurii velo - Piața Gării



Sursa: [google.com/maps/](https://www.google.com/maps/)

Fotografia 15. Lipsa trotuarului pe o parte a Străzii Florilor



Sursa: [google.com/maps/](https://www.google.com/maps/)

⁵⁴ Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, pag.34



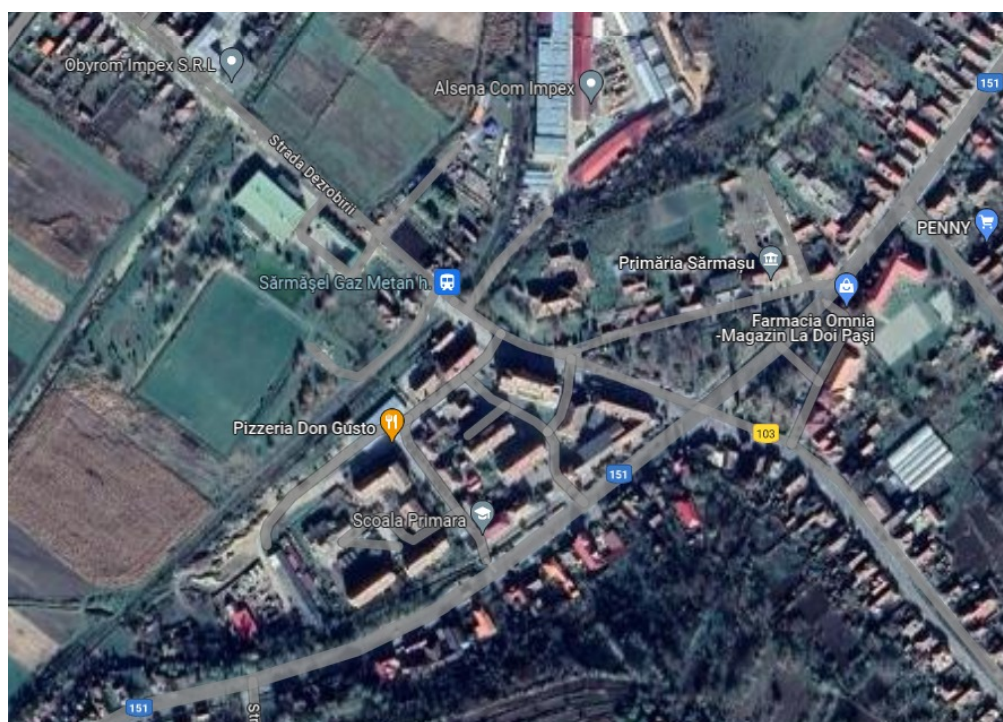
2.6. Managementul traficului

Nu există un centru de control a traficului. Un principal avantaj oferit de un astfel de sistem de management al traficului îl constituie modul de funcționare adaptiv al componentelor de semaforizare și dirijare a traficului, care constă în ajustarea timpilor de semaforizare din intersecții în funcție de valorile de trafic înregistrate de senzorii care preiau și transmit informații către centrul de control al traficului din oraș, prin intermediul rețelei de comunicații. La nivelul acestui centru, un soft specializat poate analiza informațiile culese și stabilește timpii de semaforizare în funcție de aceste informații – numărul de mașini care se apropie de intersecție, viteză cu care acestea rulează, direcția de mers, incidente rutiere, etc. Sistemul analizează toate variabilele și adaptează “timpul de verde” pentru a asigura un flux continuu al vehiculelor și pentru a preveni eventualele blocaje. Îmbunătățirea traficului rutier se va face simțită în mod progresiv. În primele 3-4 luni de funcționare, sistemul colectează continuu date despre trafic și se adaptează treptat, astfel încât efectul de optimizare a traficului va putea fi observat de către locuitorii orașului după această perioadă de ajustare.

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Singura situație care ar putea fi considerată cu nivel ridicat de complexitate este zona centrală a orașului Sărmașu, datorită suprapunerii de fluxuri și funcțiuni într-un areal caracterizat de o mixtură morfologică ce adună parcul central, majoritatea instituțiilor, comerț și servicii, în apropierea nodului central al localității.

Figura 9. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate



Sursa: Google.com – echipa de elaborare



Această zonă cu caracter de centralitate prezintă o declivitate considerabilă și necesită operațiuni de sistematizare / regenerare urbană.

3. Model de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și 1) – calcul GES

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic și demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Redus la esență, modelul de transport este o bază de calcul atașată unei hărți împărțite în zone cu aceleași caracteristici de mobilitate. În situația orașelor de rang III, nu se impune elaborarea unui model de transport, dar elaboratorul a decis să realizeze un calcul al Gazelor cu Efect de Sera (GES) conform metodologiilor în vigoare.

Schimbările climatice reprezintă procesul cu caracterul cel mai global cu care se confruntă omenirea din punct de vedere al protecției mediului înconjurător. Acestea sunt determinate în mare parte și de transporturi, combustia și utilizarea combustibililor conducând în mod direct la emisii GES (gaze cu efect de seră) în cazul arderilor pe bază de benzină și motorină. Tipul vehiculului, viteza și distanța parcursă determină cantitatea de emisii de GES care provin de la acel vehicul.

Evoluția transporturilor din țara noastră indică o creștere semnificativă a numărului de vehicule înmatriculate în România. Ca urmare s-a întrevăzut a fi necesară adoptarea măsurilor corespunzătoare care să conducă la decuplarea emisiilor de GES din sectorul de transport față de creșterea economică, cu scopul asigurării unei dezvoltări sustenabile.

Înțelegerea emisiilor GES se poate realiza cu ajutorul modelelor de transport, acestea furnizând informații despre vehiculele ce utilizează rețeaua de transport. Prin utilizarea datelor cuantificate într-un model de transport, emisiile GES pot fi estimate prin determinarea cantităților de combustibil sau de energie consumate de către fiecare mod de transport. În mod specific, datele despre numărul de kilometri parcurși de moduri diferite de transport, la viteze diferite, pot fi utilizate pentru a calcula consumul de combustibil și de energie și apoi, emisiile de GES.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Pentru calculul emisiilor GES s-a utilizat „Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) – Instrument pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturi”, elaborat de către JASPERS în numele Autorității de Management pentru POR (MDRAP).

În sprijinul calculării emisiilor GES pentru sistemele de transport urban și implicit pentru o bună înțelegere a impactului planurilor și proiectelor specifice din punct de vedere al emisiilor GES rezultate, a fost elaborat un instrument de analiză sub forma unor foi de lucru. Acest instrument implică realizarea următorilor pași principali:

- Calcularea numărului de kilometri parcurși de vehicule pentru fiecare mod de transport;
- Calcularea cantității de combustibil care este necesară în funcție de viteza și de caracteristicile vehiculelor;



- Ajustarea consumului de combustibil pentru a reflecta creșterea eficienței vehiculelor în viitor;

- Calcularea emisiilor GES pe baza cantității totale de combustibil consumate.

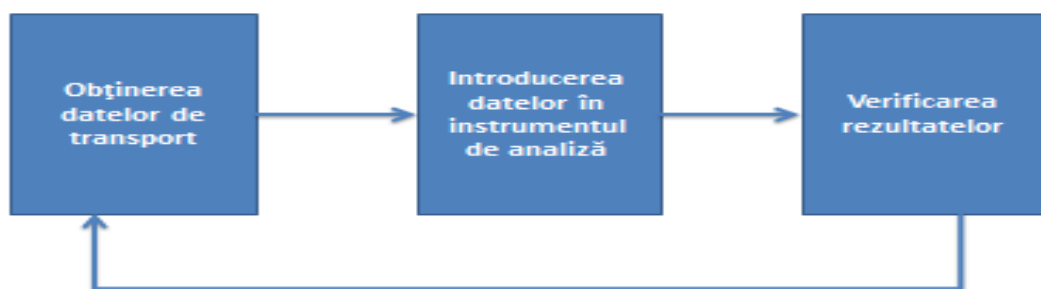
Instrumentul necesită ca utilizatorul să introducă informații despre numărul de vehicule, viteza și anul pentru care se face evaluarea emisiilor GES. Calculele sunt apoi realizate pe baza unui număr de ipoteze, unele dintre acestea putând fi ajustate de către utilizator în situația în care se cunosc alte informații specifice mai exacte.

Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES poate fi utilizat pentru a cuantifica nivelul emisiilor GES asociate cu un scenariu de transport. Acest instrument poate prelucra fie informații simple (agregate), fie informații detaliate (dezagregate), inclusiv cele rezultate din modelul de transport, în vederea estimării nivelului de emisii GES pentru compararea diferitelor opțiuni de intervenție. Calculele sunt efectuate de regulă la nivelul unui întreg an.

Înțelegerea și compararea emisiilor GES poate fi utilă în procesul luării deciziilor, pentru următoarele tipuri de intervenții și utilizări:

- Identificarea principalilor contribuitori la emisiile existente de GES, fie în funcție de tipul vehiculelor, fie în funcție de localizare;
- Compararea diferitelor opțiuni de intervenții și efectele lor asupra emisiilor GES;
- Identificarea posibilelor schimbări între scenariul existent și cel selectat.

Etapele de utilizare a acestui instrument în vederea sprijinirii procesului de luare a deciziilor, potrivit specificațiilor din ghid, sunt prezentate în următorul model:



Instrumentul de calculare a emisiilor GES acceptă date referitoare la utilizarea transportului, având în vedere două posibile abordări, lăsând, astfel, utilizatorului o marjă de flexibilitate în utilizarea datelor din sursele existente.

Instrumentul oferă două tipuri posibile de evaluări, aplicând fie o Metodă agregată, fie o Metodă dezagregată.

Metoda agregată necesită introducerea unor date de transport la un nivel agregat, care sunt caracterizate prin utilizarea unor ipoteze simple cu privire la, în primul rând, încadrarea în anumite categorii de viteze medii. Această metodă este mai utilă pentru evaluarea realizată la nivelul unui întreg oraș sau la nivel zonal. Metoda agregată se pretează pentru datele provenite de la un Model de transport multi-modal sau de la un Model de alocare între moduri.



Metoda dezagregată este proiectată pentru a utiliza datele provenite dintr-un model de transport ce produce rezultate începând de la nivelul de tronson de drum. Acest model permite definirea, la nivel de tronson de drum și cu o rezoluție mai mare, a vitezelor individuale, a lungimilor și a datelor cu privire la fluxurile de transport. Metoda dezagregată a fost preferată de autor pentru evaluarea gazelor cu efect de seră la nivelul Orașului Sărmașu.

Calculul detaliat al emisiilor GES pentru aria de studiu a acestui proiect este prezentat în Anexa.

În cadrul acestui instrument de calcul s-au utilizat următoarele date de intrare:

- Anul evaluării;
- Kilometri parcurși de vehicule;
- Tendința gradului de motorizare;

Modelul de transport a fost utilizat pentru:

– Evaluarea situației existente, prin:

- Alegerea modală: modalitatea de efectuare a călătoriilor, pe moduri de transport
- Afectarea traficului: alegerea rutelor disponibile la nivelul rețelelor de transport, lându-se în considerare capacitatea secțiunilor de rețea și disponibilitatea serviciilor de transport public.
- Realizarea de prognoze asupra mobilității pentru anii de perspectivă stabiliți, pe baza datelor și proiecțiilor demografice și economice (proiecții referitoare la populație, gospodăria, ocuparea forței de muncă și deținerea de autoturisme etc.) și a cererii de mobilitate pentru anul de prognoză.
- Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea și accesibilitatea, prin:
- Asistență în realizarea scenariului optim pentru anumite proiecte, prin care se urmăresc criterii specifice, cum ar fi eliminarea congestiilor de trafic, Creșterea vitezei medii de circulație.
- Evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsuri propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, prin prisma modificării parametrilor selectați: timp de călătorie, viteză medie de circulație, emisii de noxe, consum de combustibil etc.
- Extragerea de informații pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.

3.1.2. Acoperirea spațială

Pentru fiecare dintre acestea s-au determinat cu precizie numărul de rezidenți și de locuri de muncă specifice precum și distanțele dintre centrele (centrozii) acestora, vizibil la capitolul 3.2.1.

Distanțele determinate între zone s-au cumulat într-o medie regională, care însumează deplasările de tranzit și locale precum și o medie locală, reprezentând strict distanța medie a unei deplasări locale. Cele două valori s-au folosit pentru calcularea impactului mobilității în modelul de transport, atât la nivel regional (cu tot cu tranzit) cât și local (exclusiv studiind deplasările interne).

3.1.3. Acoperirea temporală

Ca urmare a analizei măsurătorilor de trafic au rezultat intervalele orare corespunzătoare vârfurilor de trafic, respectiv:



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- Ora de vârf de dimineață, 08.00 – 09.00
- Ora de vârf de după-amiază, 15.00 – 17.00

3.1.4. Anii de referință

Anul de bază pentru care a fost realizat modelul de transport este anul 2023. Anul de perspectivă pentru care au fost realizate prognoze pentru scenariile aplicate (detaliate în capitolele următoare), în funcție de perioada de implementare a proiectelor și măsurilor incluse în acestea, este 2028, respectiv 2033.

3.2. Colectarea de date

Datele colectate s-au utilizat la întregirea imaginii autorului asupra UAT-ului studiat, la determinarea empirică a raportului modal, la compararea volumelor de circulație cu capacitatea arterelor și, mai ales, la calibrarea modelului de transport, comparând datele rezultate din acesta cu fluxurile înregistrate.

3.2.1. Date colectate

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex, acesta stând la baza fundamentării analizei situației existente, precum și a identificării și definirii problemelor, ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea pachetelor de măsuri și stabilirii listei de proiecte. Activitatea de colectare a datelor pentru elaborarea modelului de transport pentru Orașul Sărmașu a inclus următoarele: Strategia De Dezvoltare Locală a Orașului Sărmașu pentru perioada 2021–2027, elaborată de Primăria Sărmașu, în colaborare cu S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și cu sprijinul compartimentelor aparatului de specialitate al Orașului Sărmașu, Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014, Planul De Dezvoltare A Județului Mureș 2021 – 2027, elaborat de Consiliul Județean Mureș în parteneriat cu S.C Eurotop Consulting S.R.L. și alte documente semnificative. Această bibliografie a relevat caracteristicile socio-demografice zonale, facilitând definirea zonelor aferente modelului de transport și proprietăților acestora, de la capitolul 3.1.

- Chestionar online asupra problemelor de mobilitate (anexat) – relevă, mai ales, neajunsurile, disfuncționalitățile și nevoile care au stat la baza pachetului de măsuri propuse
- Anchete origine-destinație, utilizate atât la întregirea imaginii elaboratului despre urbe cât și la determinarea măsurilor necesare în zonele de real interes și respectiv a calibrării modelului de transport.

De asemenea, pentru realizarea, calibrarea și validarea modelului de transport pentru Orașul Sărmașu, precum și a rulării modelului pentru anul de prognoză 2028 au fost utilizate date statistice, referitoare la:

- Date socio-demografice: repartitia populației pe străzi/cartiere
- Date privind infrastructura rutieră
 - Hartă



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

- Clasificarea rețelelor de drumuri și capacitatea de circulație
- Date privind reglementările de circulație
 - Sensuri unice, viraje permise, priorități etc.
 - Planuri de semaforizare, diagrame de semaforizare
- Date privind traficul general:
 - Date privind fluxurile de intrare/ieșire din localitate, rezultate din anchetele O/D
 - Contorizări de trafic pe segmente de drum și în intersecții
- Date privind transportul public suburban:
 - Contorizări ale îmbarcărilor/debarcărilor din mijloacele de transport public în stații
 - Frecvența de circulație a vehiculelor de transport public suburban
- Date generale asupra mobilității persoanelor:
 - Date rezultate din interviurile la domiciliu, cum ar fi: scopul călătoriei, frecvența călătoriilor, originea și destinația călătoriei, modul de transport utilizat, etc.

Notă:

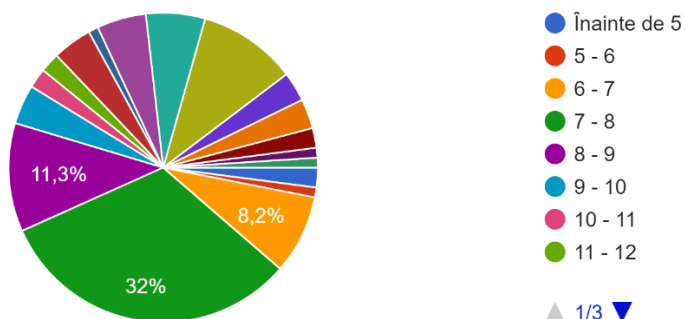
S-a implementat procedura de interogare online a cetățenilor Orașului Sărmașu cu privire la Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă începând cu data de 11.10.2023, obținând până la data redactării prezentei variante a PMUD un număr d3 97 de răspunsuri.

3.2.2. Date privind volumul și structura fluxurilor de trafic

Grafic 11. Intervalele de deplasare în timpul săptămânii

Care sunt intervalele orare în care vă deplasați cel mai frecvent în cursul săptămânii? *

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online

Se remarcă ora de vârf dimineața, în intervalul 7:00-8:00.

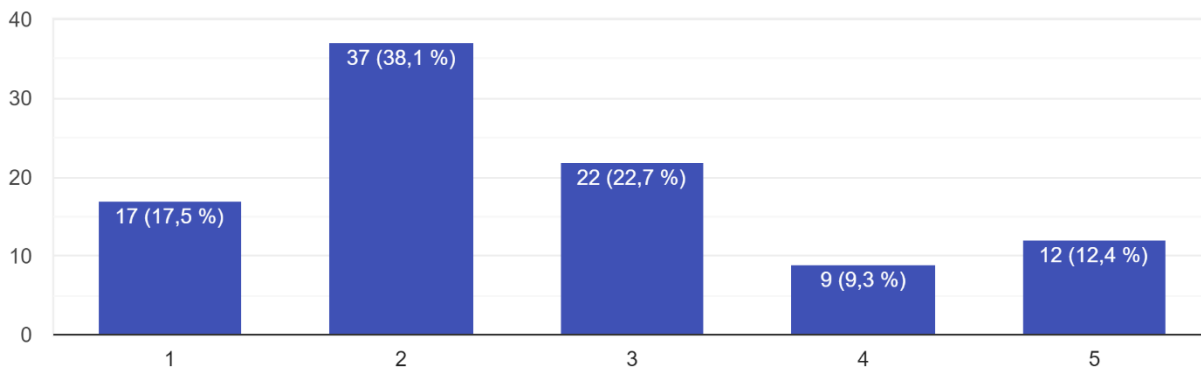
Dupămasa, fluxurile se împart între mai multe ore, neexistând vreun vârf/congestie



Grafic 12. Frecvența drumurilor dus-întors cu mijloace de deplasare

În medie, câte drumuri faceți pe zi, dus-întors, cu orice mijloc de deplasare?

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online

Prin utilizarea chestionarului online, care a fost completat de un procent de peste 1% dintre cetățeni, au fost obținute informații asupra numărului de deplasări, problemelor percepute de cetățeni în ceea ce privește mobilitatea, soluții optime pentru îmbunătățirea situației, modul de transport preferat, în cazul în care această opțiune ar prezenta o calitate suficientă, aprecieri asupra transportului public, și altele. Aceste informații au fost utilizate atât în completarea datelor obținute din celelalte surse, în cadrul procesului de colectare a datelor, cât și pentru rafinarea estimărilor realizate asupra impactului implementării diferitelor scenarii, în anii de referință și de prognoză. Din analiza datelor obținute prin procesul descris anterior, au fost elaborate statistici și au fost determinate probabilități de distribuție matriceală a deplasărilor, precum și informații referitoare la principalii parametri ai mobilității persoanelor și marfurilor, în ceea ce privește:

- Structura deplasărilor persoanelor în funcție de scopul călătoriei;
- Mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea călătoriilor;
- Principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate;
- Durata medie a călătoriilor efectuate de către cetățenii Orașului Sărmășu
- Distanțele medii parcurse de pietoni și bicicliști;
- Principalele tipuri de infrastructură și facilități care ar trebui create/ modernizate/ dezvoltate;
- Modul de deplasare preferat;
- Principalele probleme legate de circulația autovehiculelor la nivelul orașului;
- Principalele probleme legate de mobilitate;
- Evaluarea sistemului de transport public de către participanții la interviuri;
- Sunt cetățenii Orașului Sărmășu dispuși să renunțe la autoturismul personal? Dacă da, în ce condiții și în favoarea cărui mod de transport alternativ?

Statisticile rezultate vor fi utilizate ca date de intrare în cadrul Modelului de Transport.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro

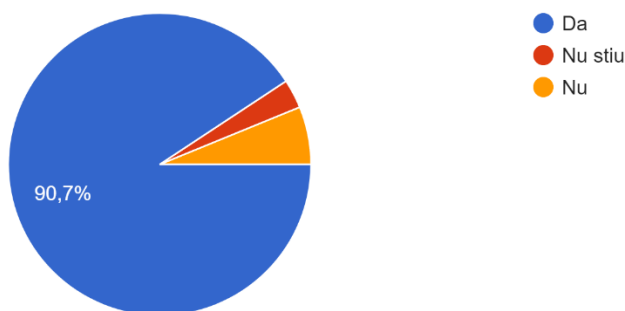


3.2.3. Date referitoare la transportul public și deplasările cu bicicleta

Grafic 13. Prioritatea de dezvoltarea transportului public urban și suburban

Considerați o prioritate dezvoltarea transportului public urban și suburban în localitatea dvs?

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online

Aproximativ 91% dintre respondenți consideră o prioritate dezvoltarea transportului public urban și suburban spre satele aparținătoare

Transport Public și intermodalitate

Implementarea TP în oraș, prin dezvoltarea continuă a rețelei de autobuze, respectiv transport public ecologic.

Implementarea afisajelor digitale cu informare controlată centralizat, pentru afisarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări din stații.

Monitorizarea flotei în timp real și vizualizarea din primărie a situației din teren, implicit a abaterilor/intârzierilor aparute.

Achiziționarea de autobuze mici, ecologice pentru transportul călătorilor.

Campanie de promovare activă și pasivă realizată de specialiști pentru promovarea transportului public, a avantajelor acestuia și a noului pachet de rute sugerat de PMUD.

Implementarea unui site on-line realizat de profesioniști, intuitiv și informativ, precum și a unei aplicații downloadabile pentru Android/IOS cu rol de informare asupra traseelor, programelor și locațiilor stațiilor de TP.

Grafic 14. Necesitatea construirii unei piste de biciclete



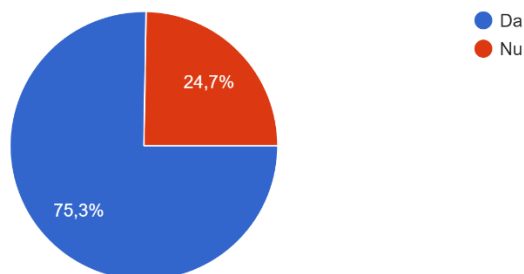
Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Considerați dezvoltarea unei rețele de piste de bicicliști o prioritate?

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online

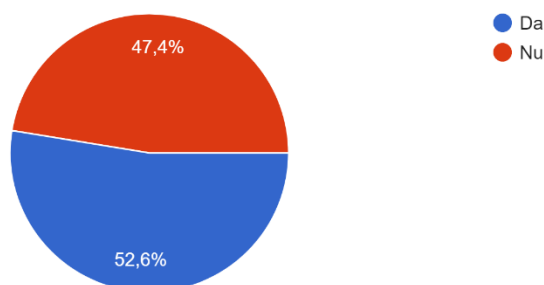
Aproximativ 76 % dintre respondenți își doresc realizarea unei rețele de piste de ciclism.

Persoanele chestionate au oferit detalii asupra originii și destinației deplasării, duratei călătoriei și scopul deplasării. Datele obținute au fost integrate ca date de intrare în modelul de transport.

Grafic 15. Dezvoltarea sistemului de închiriere a bicicletelor

Considerați oportună dezvoltarea unui sistem de împrumutat/închiriat biciclete?

97 de răspunsuri



Sursa: chestionar online

Aproximativ 53 % dintre respondenți își dorește un sistem de bike sharing.

Percepția despre infrastructura velo e pozitivă.

3.2.4. Rezultatele procesului de colectare a datelor

- Utilizatorii de autoturism sunt predominanți
- Populația e nemulțumită de cantitatea și calitatea spațiilor pietonale
- Se dorește implementarea măsurilor conexe ciclismului
- Numărul mare de bicicliști justifică investițiile în piste dedicate



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

- Ponderea deplasărilor pietonale este peste de media țării
- Numărul de accidente cu pietoni justifică investiții în trotuare și treceri de pietoni vizibile.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

În scopul realizării Planului de mobilitate urbană durabilă pentru Orașul Sărmașu, a fost elaborat un model de trafic ce ia în considerare o rețea de căi ferate și drumuri suficient de detaliată pentru a satisface nevoile de modelare ale unei rețele urbane.

Modelul de trafic cuprinde drumurile naționale, județene, comunale și străzi din zona acoperită de proiect.

Figura 10. Trasee transport public. Modelul de trafic ce cuprinde drumurile naționale, județene, comunale și străzi din zona acoperită de proiect





Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO



Sursa: echipa de elaborare

3.4. Cererea de transport (Gazele cu Efect de Sera- model matematic de transport)

- **Stadiul actual**

Cu ajutorul acestor date s-au determinat originile, destinațiile, distribuția spațială și raportul modal al tuturor călătoriilor, împărțite pe moduri de transport (autoturism/transport public/bicicletă/pe jos). Pentru fiecare scenariu alternativ dezvoltat (stadiul actual 2023, respectiv 2028-2033 cu și fără investiții) s-a elaborat câte un model de transport punând în evidența caracteristicile rezultate din fiecare pachet de proiecte și măsuri.

Raportul modal reprezintă procentajul de călători alocate fiecare mijloc de transport, calculat printr-o medie a soluției ideale calculate, ale măsurătorilor camerelor de trafic și a sondajului online. Pentru scenariile alternative s-a presupus o ușoară variațiune a raportului modal rezultat din pachetele de proiecte.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro

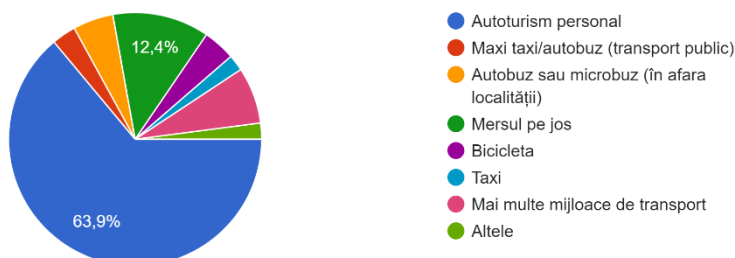


AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Grafic 16. . Mijloace de deplasare în cursul săptămânii și in weekend

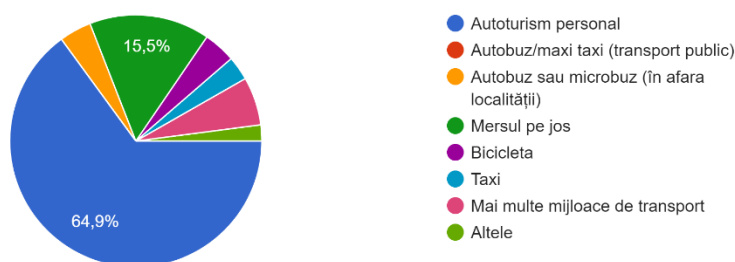
Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?

97 de răspunsuri



Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend?

97 de răspunsuri



Sursa: Chestionar online

Aproximativ 64% dintre călătorii se efectuează cu mașina (în timpul săptămânii) peste media națională - situație acută. În urma introducerii datelor de intrare în instrumentul standard de calcul Jaspers se obțin următoarele date de ieșire:

- Bicișleta/taxi/transport public ca inexistente
- Mers pe jos <12%, în pofida dimensiunii reduse, de „Walkable city„
- În weekend se observă o utilizare mai mare a autoturismului personal.

În urma introducerii datelor de intrare în instrumentul standard de calcul Jaspers se obțin următoarele date de ieșire:

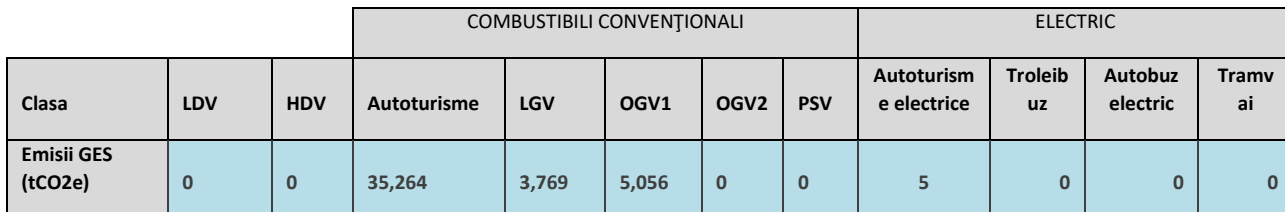
Emisii totale GES pentru anul de bază 2023

Tabel 42. Emisii totale GES pentru anul de bază 2023

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	44,094
---	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic
pentru anul 2023

[illegible]

Denumirea tronsonului/drumului	Lungimea km	Viteza medie km/h	Numărul de ore	Clase de bază (Intensitate orară medie anuală a traficului)		Clase detaliate (Intensitatea orară medie anuală a traficului)						Transport Public (Intensitatea orară medie anuală a traficului)			Emisiile totale GES (tCO ₂ e)
				LDV	HDV	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Autoturisme electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
DI151 (Balda - Sarmasu - S. Gara)	10.3	40	8760			2461	162	82	0	0	1				29,900
DI104 (Balda - Visinești)	4.3	30	8760			840	127	22	0	0	0				5,148
DI103 (Sarmasu - Larga - Monst)	5.4	30	8760			1310	77	28	0	0	0				8,853
Piața Garii	0.18	25	8760			711	73	28	0	0	0				193

Indicator	Fără proiect ⁵⁵			Cu proiect		
An						
	2023	2028	2033	2023	2028	2033
Emisii totale GES (tCO ₂ e)	44094	48829	50403	-	38156	35524

143



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- 2028 fără proiect:

Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 fără proiect

Tabel 44. Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 fără proiect

Date de
ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	48,829
---	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model
de trafic pentru anul 2028

			COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	LDV	HDV	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Autoturism e electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO ₂ e)	0	0	38,256	4,127	6,433	0	0	13	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care
sunt furnizate date mai jos pentru anul 2028

Sursa: echipa de elaborare

- 2033 fără proiect:

Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 fără proiect

Tabel 45. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 fără proiect

Date de
ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	50,403
---	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model
de trafic pentru anul 2033

			COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	LDV	HDV	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Autoturism e electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Emisii GES (tCO ₂ e)	0	0	38,635	4,361	7,384	0	0	24	0	0	0
---------------------------------	---	---	--------	-------	-------	---	---	----	---	---	---

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2033

Sursa: echipa de elaborare

- 2028 cu proiect:**

Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 cu proiect

Tabel 46. Emisii totale GES pentru anul de referință 2028 cu proiect

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	38,156
--	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2028

			COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	LDV	HDV	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Autoturisme electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO ₂ e)	0	0	30,051	3,200	4,794	0	0	11	0	102	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2028

Sursa: echipa de elaborare

- 2033 cu proiect:**

Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 cu proiect

Tabel 47. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 cu proiect

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	35,524
--	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2033



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR. 25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Clasa	LDV	HDV	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
			Autoturism e	LGV	OGV 1	OGV 2	PSV	Autoturism e electrice	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO ₂ e)	0	0	27,989	2,899	4,435	0	0	16	0	185	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2033

Sursa: echipa de elaborare

În funcție de rezultatele produse de modelele de transport sau de evaluările experților s-a acordat un punctaj de la 0 la 100 pentru fiecare criteriu și respectiv pentru fiecare scenariu, rezultând un punctaj final. Media acestora a determinat nota finală pentru fiecare scenariu evaluat evidențiind diferențele clare de impact asupra mobilității din Sărmășu pentru 2028.

Datorită diferenței clare de punctaj, scenariul câștigător de urmărit și dezvoltat este al urmăririi investițiilor sugerate, al abordării integrate coordonate care îmbină proiecte specifice fiecărui mod de deplasare într-o sinergie sustenabilă. Acesta presupune o reducere a cotei deplasărilor motorizate cu aproximativ 1/3, călătorii care se distribuie între transportul public, mers pe jos și ciclism regulat și care implică o reducere a rulajului motorizat cu autovehiculul personal, scăzând proporțional poluarea aferentă.

Metodologia de selectare a proiectelor a fost realizată în mai multe etape:

- Analiza problemelor rezultate în urma analizei situație curente
- Definirea viziunii pentru cele trei nivele

Definirea obiectivelor strategice și a obiectivelor operaționale, pentru cele trei nivele

- Selectarea listei lungi de măsuri și proiecte
- Testarea proiectelor prin intermediul analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu
- Evaluarea scenariilor, ca pachete de măsuri/proiecte
- Selectarea scenariului preferat
- Prioritizarea proiectelor în cadrul scenariului ales.

Analiza multicriterială va include indicatori de performanță cuantificați, care să marcheze nivelul de realizare a fiecăruia dintre cele cinci criterii specificate anterior, utilizate și pentru evaluarea impactului actual al mobilității, respectiv:

- Eficiență economică
- Impactul asupra mediului
- Accesibilitate
- Siguranță
- Calitatea vieții

În cadrul analizei multicriteriale, s-a alocat fiecărui scenariu un număr de puncte, între 0 și 100 (0 reprezentând varianta cu punctajul cel mai slab, iar 100 varianta cu punctajul cel mai bun). Criteriile de evaluare a proiectelor sunt următoarele:



- Accesul la cea mai apropiată stație de transport public, măsurat în metri și evaluat ca medie a tuturor locațiilor din UAT înspre stațiile de autobuz. Acest indicator este notabil mai mic în cazul existenței mai multor stații și a transportului public urban.
- Densitatea traficului rutier, măsurat în numărul călătoriilor efectuate cu mijloace motorizate proprii. Aceasta este redusă prin oferirea de alternative în scenariul post-investiții, punctual a transportului public și rețelei de ciclism cu piste dedicate.
- Poluarea, măsurată în CO₂, reprezentând cantitatea de dioxid de carbon generată de traficul interurban motorizat. Acesta se reduce prin reducerea ponderii călătoriilor motorizate, explicată la criteriul precedent.
- Nr pasageri care utilizează transportul public este dat de raportul modal al transportului public, mărit considerabil în scenariul care cuprinde introducerea transportului public urban în Sărmașu.
- Km rețea ciclism cuantifică lungimea infrastructurii de ciclism propusă

Suplimentar, cu consecințe în valoarea indicatorilor din Analiza Multi-Criterială, un indicator important pentru evoluția mobilității urbane este variațiunea raportului modal. Aceasta descrie ponderea călătoriilor efectuate cu diverse mijloace de transport, urmărind reducerea deplasărilor cu autoturismul personal și încurajarea metodelor alternative de deplasare.

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Nu se aplică. Conform ordonanței 233/2016, modelul de transport este necesar doar pentru localități de rang I. Totuși, calculul GES este asimilat unui model de transport, iar testarea emisiilor specifice scenariilor "cu proiect" și respectiv "fără proiect" de la subcapitolul 3.6. Prognoze pentru termenul mediu (2028) și lung (2033) este o simulare de caz.

4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Datorită tendinței continue de creștere a numărului de autovehicule, atât la nivel global, cât și în România, sectorul transporturilor are influențe din ce în ce mai puternice asupra mediului și stării de sănătate a locuitorilor din mediul urban, datorită substanțelor poluante emise, a zgomotului și accidentelor rutiere. Lipsa unei planificări integrate a sistemelor de transport poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale.

În etapa de evaluare a impactului actual al mobilității va fi realizată o analiză a situației existente, în scopul identificării principalelor disfuncționalități. De asemenea, vor fi stabilite criteriile prin care poate fi evaluată evoluția viitoare a mobilității, în cazul lipsei de intervenție sau a diferitelor scenarii propuse pentru implementare. În acest capitol este realizată analiza impactul mobilității din arealul de studiu, Orașul Sărmașu și satelor aparținătoare, la nivelul anului de bază -2023 și la nivelul orizontului de prognoză pe termen mediu (2028) și lung (2033), în ipoteza scenariului „A face minim”.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



Tabel 48. Analiza multi-criterială a scenariilor alternative – PMUD Sărmașu

ANALIZA MULTI-CRITERIALA A SCENARIILOR ALTERNATIVE - PMUD SARMASU																		
criterii esentiale de notare									Valori absolute			Scor final						
INDICATOR	explicatie	valoarea minima posibila	valoarea maxima posibila	valoarea ideala urmarita	metoda evaluarii	unitate de masura	2023	2033 fara proiect (scenariu 1)	2033 cu proiect (scenariu 1)	2033 cu proiect (scenariu 2)	2023	2033 fara proiect (scenariu 1)	2033 cu proiect (scenariu 1)	2033 cu proiect (scenariu 2)				
Accesul la cea mai apropiata statie de transport public	distanța medie la statiile de transport public	400	985	minim	evaluarea expertului	metri	985	985	430	400	0.0	0.0	94.9	100.0				
Densitatea traficului rutier	nr. vehicule ora/ora varf	5605	7163	minim	PMUD/ evaluarea expertului	nr. deplasari	5938	7163	5605	5605	78.6	0.0	100.0	100.0				
Poluarea	CO2 - gazul cu efect de sera	35524	50403	minim	calcul GES	t CO2	44094	50403	35524	35524	42.4	0.0	100.0	100.0				
Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	% calatorii TP - raportul modal	6	24	maxim	PMUD/ evaluarea expertului	% din totalul deplasarilor	6	6.5	24	22.5	0.0	2.8	100.0	91.7				
Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor propuse spre implementare	0	9.2	maxim	proiect PMUD	km	0	0	9.2	9.2	0.0	0.0	100.0	100.0				
Rating(scor) final mediu-ponderal pentru fiecare scenariu:											24.2057	0.555556	98.974359	98.3333333				

Sursa: echipa de elaborar



4.1. Eficiența economică

Capitolul de față va evalua eficiența economică a sistemului urban de transport din Orașul Sărmașu în cazul situației existente, asimilată cu Scenariul Do-Minimum. Scenariul „Do Minimum” reprezintă evoluția situației existente cu un minim de intervenții, în care se vor lua în considerare proiectele aflate în derulare/implementare sau cele pentru care este asigurată finanțarea. Componenta economică va lua în considerare varianta cea mai probabilă / realistă de evoluție socio-economică a fiecărei zone considerate în cadrul modelului de transport.

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare, care este influențată, la rândul ei, de condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv: viteză medie de deplasare, congestii, timp de așteptare, nivelul de serviciu al rețelei.

Principalii factori care determină impactul eficienței economice sunt:

- Traversarea centrului orașului de DJ 151 și DN 103, tranzit intens, dificultăți în amenajarea spațiului urban;
- Traversarea orașului de calea de linie ferată, care crează ruptura în țesutul urban;
- Lipsa unei politici pentru parcare și staționare pe principalele artere comerciale ale orașului;
- Mijloace de transport persoane (private) către principalele destinații de navetă de calitate slabă, lipsite de confort, aglomerate și lipsite de serviciile uzuale de informare (panouri, orare, hărți cu stații);
- Existența unui sistem de monitorizare trafic însă neîntegrat cu un sistem de management al traficului pentru asigurarea unei mobilități eficiente în oraș.

Cu ajutorul modelului de transport se pot realiza analize de tipul:

- Evaluarea fluenței circulației, care include analiza congestiei și a întârzierilor;
- Nivelul de serviciu, care evaluează rezervele de capacitate existente la nivelul rețelei de transport și reflectă relația între cererea și oferta de transport.

Principalii parametri privind performanța economică a ofertei de transport, pentru rețeaua urbană din Sărmașu se prezintă sub forma următorilor indicatori:

- Parcursul total al vehiculelor;
- Timpul de călătorie al pasagerilor;
- Viteza medie de parcurs;
- Numărul de călătorii generate în ora de vârf PM;
- Parcursul mediu al vehiculelor;
- Durata medie de călătorie;
- Cantitatea de gaze cu efect de seră CO₂ și
- Cantitatea de emisii poluante.

4.2. Impactul asupra mediului

- Utilizarea vehiculelor de producție veche generează emisii ridicate de CO₂ și poluare, deși considerând frecvența redusă de circulare și dimensiunea flotei, acestea pot fi considerate neglijabile;



- Flota amplă de vehicule grele de marfă ale principalilor investitori economici tranzitează centrul orașului, cu efect de poluare a zonelor de locuit;
- Nu exista în prezent rute de ciclism.

Impactul negativ generat de transportul rutier și avantajele pentru mediu ale măsurilor propuse prin acest plan de mobilitate urbană durabilă.

Un plan sustenabil de mobilitate urbană este un concept care contribuie la atingerea Țintelor europene de schimbare climatică și eficiența energetică stabilite de liderii UE. A fost promovat extensiv de Comisia Europeană, spre exemplu prin Planul de acțiune pentru mobilitate urbană (2009) și Cartea albă a transporturilor (2011) că un nou concept de planificare capabil să se adreseze provocărilor și schimbărilor legate de transport din zonele urbane într-un mod mai sustenabil și integrativ. Este de așteptat că planurile sustenabile de mobilitate urbană să rămână pe agenda politică a Comisiei Europene și a statelor membre.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile societale mai extinse, cu scopul de a "internaliza costurile" și a sublinia importanța evaluării.

Transporturile rutiere reprezintă o sursă importantă pentru poluarea mediului. Este esențial să cunoaștem ariile în care activitățile corelate cu transporturile produc un efect negativ asupra mediului ambiant. În acest mod putem propune proiecte care să diminueze impactul negativ asupra mediului și să susținem o dezvoltare urbană durabilă, în care evoluția societății umane în toate aspectele sale este în armonie cu natură. În acest fel vom putea crea un viitor sigur pentru generațiile următoare și vom putea asimila evoluția așezărilor umane unui mediu sănătos, în care resursele naturale și elementele ecosistemului păstrează un grad ridicat de funcționalitate.

Cele mai cunoscute și mai importante tipuri de poluare și efecte negative pe care transporturile le generează sunt următoarele: poluarea aerului, poluarea fonică, poluarea apei, poluarea solului, încălzire globală, distrugerea habitatelor și dereglarea sistemelor biotice.

Poluarea aerului este în principal generată de eliberarea în atmosferă a emisiilor toxice, rezultate în urma arderilor combustibililor. În acest caz vorbim în principal despre emisiile ce conțin monoxid de carbon, oxizi de azot, bioxid de sulf, compuși organici volatili, plumbul (și alte metale toxice) și particule în suspensie.

Aceste tipuri de substanțe toxice fac parte din grupa poluanților primari, generați în mod direct de către motoarele autovehiculelor. Există însă și o altă categorie de substanțe toxice cauzate de activitatea de transport, însă care nu sunt emise în mod direct. Acestea apar în atmosferă, în urmă reacțiilor chimice dintre substanțele poluante emise inițial în urmă procesului de combustie. Un exemplu în acest sens este reprezentat de ozon.



Monoxidul de carbon este principal gaz poluant ce se regăsește în emisiile generate de autovehicule. Chiar dacă nu prezintă cel mai mare grad de pericolozitate în comparație cu celelalte componente ale emisiilor despre care vorbim, ponderea acestuia îi conferă un rol vital în analiză calității aerului și în determinarea nivelului de poluare a aerului din Orașul Sărmașu. Valoarea limită pentru concentrația de monoxid de carbon din aer este de $10\mu\text{g}/\text{m}^3$. În cazul de față, scăderea traficului din arealului analizat va conduce la îmbunătățirea calității aerului, prin reducerea emisiilor de gaze nocive, cu efect dovedit asupra sănătății umane.

Oxizii de azot sunt o sursă importantă de poluare deoarece pot afecta mediul și sănătatea umană în mai multe feluri. Datorită probabilității mari de oxidare și formare de acizi pe bază de azot, acești compuși sunt o sursă semnificativă de poluare. Vorbim în acest caz despre formarea ploilor acide, cu efect negativ asupra vegetației, clădirilor istorice, monumentelor, apelor stătătoare de dimensiuni medii și mici. În ceea ce privește efectul nociv asupra sănătății umane, s-au constatat de-a lungul timpului, afecțiuni ale cailor respiratorii, cu precaderea inflamarea plămânilor și împiedicarea funcționării normale a acestora.

Bioxidul de sulf și restul de oxizi de sulf se formează în urma oxidării compușilor cu sulf din combustibilul ars. De menționat este efectul iritant pe care îl conferă acest tip de poluant, atât asupra aparatului respirator cât și asupra pielii. Creșterea ponderii de motoare Diesel a dus în mod direct la creșterea poluării datorate de bioxidul de sulf și alți oxizi de sulf.

Hidrocarburile reprezintă o grupă de compuși organici, o parte dintre acestea fiind regăsite și în emisiile autoturismelor. În această grupă benzenul este substanță care poate produce efectele cele mai devastatoare, fiind un factor de risc pentru aparatia bolilor grave precum cancerul sau leucemia. Se cunoaște faptul că există o concentrație mare de benzen în petrol (depășește 4%), în special în cazul tipurilor premium.

Pulberile în suspensie apar atât în urmă arderii incomplete a combustibililor, cât și datorită pneurilor mașinilor la oprirea acestora. O importanță deosebită o prezintă două categorii de pulberi în suspensie, clasificate după diametrul acestora măsurat în μm : PM_{10} și $\text{PM}_{2,5}$. Aceste pulberi produc inflamarea și iritarea alveolelor pulmonare, intensifică crizele de astm, expunerea pe termen lung la acestea putând conduce la apariția cancerului și a morții premature.

Plumbul și alte metale toxice apar în cenușile rezultate în urma combustiei combustibililor, motoarele Diesel prezentând o concentrație mai mare în acest caz. Efectul devastator pe care aceste metale îl prezintă asupra degradării mediului și a sănătății umane este legat de fenomenul de bioacumulare. Organismele umane și nu numai fiind expuse prin diferite surse la acești poluanți ajung să înmagazineze din ce în ce mai multe metale toxice, cu efecte negative semnificative asupra homeostaziei interne.

Încălzirea globală este un efect negativ important pe care transportul îl produce. Dioxidul de carbon (CO_2) și carbonul sunt principalele gaze cu efect de seră, iar arderea combustibililor fosili continuă să fie o sursă primară pentru încălzirea globală. Ozonul rezultă din reacțiile fotochimice din atmosferă, având la bază poluanți atmosferici rezultați în principal în urma transporturilor, producerii energiei, agriculturii și industriei.



O serie de substanțe gazoase poluante au efectul de a capta căldură. Deși bioxidul de carbon este principalul gaz cu efect de seră, există și alte gaze care depășesc de câteva ori capacitatea moleculei de bioxid de carbon de a capta căldură (metanul este de douăzeci de ori mai eficient, iar oxizii de azot de circa 300 de ori mai eficienți). Efectul cumulativ al gazelor cu efect de seră este unul în mare parte global, însă mobilitatea urbană durabilă trebuie să ia în considerare nu doar efectele locale ale poluării generate de activitățile de transporturi, cât și efectele globale.

Modificările atmosferice la nivel macro se răsfrâng eventual către fiecare regiune în parte, prin urmare, propunerile din cadrul acestui raport sunt menite să diminueze efectele nocive asociate cu transporturile rutiere.

Poluarea apei reprezintă un element important de luat în calcul. Poluarea apelor se face în mai multe moduri. Substanțele xenobiotice cu efect negativ pot ajunge în apa prin intermediul precipitațiilor sau al scurgerilor de lichide din diferite surse de poluare mobile sau staționare. În cazul substanțelor nocive transportate prin intermediul precipitațiilor, vorbim despre antrenarea poluanților atmosferici, înglobarea acestora în picăturile de apă și relocarea lor în cursurile de apă, pânză freatică, etc. Tot în cazul precipitațiilor amintim și de efectele negative ale ploilor acide, exemplificate anterior.

Autovehiculele, oricât de performante ar fi, înregistrează scurgeri de lichide, precum diferite uleiuri, lichide frână, antigel s.a. Acest lucru este ușor vizibil, înregistrându-se pete uleioase pe partea carosabilă a drumului, în parcuri, dar și pe suprafața apei din cadrul gropilor sau zonelor de drenaj a apei, paralele cu sensul de mers al automobilelor.

De menționat sunt și lucrările de întreținere a drumurilor ce au efect negativ asupra calității apelor: utilizarea ierbicidelor și pesticidelor pentru covorul vegetal din imediată vecinătate a drumurilor și utilizarea clorurii de sodiu și a altor substanțe pentru înlăturarea gheții de pe carosabil, în sezonul rece. Ambele acțiuni produc efecte negative ce se răsfrâng asupra calității apei. Indicii afectați sunt pH-ul, consumul chimic de oxigen (CCO), consumul biochimic de oxigen (CBO), duritate, concentrație metale grele, concentrație de pesticide precum și diferiți indici biologici și bacteriologici.

Poluarea fonică: Când vorbim de efectele negative ale poluării fonice vorbim despre afectarea stării fiziologice și psihologice a organismelor, fie ele umane sau nu numai. Vorbind strict de efectele negative asupra omului ce țin de modificări biologice putem spune clar că expunerea îndelungată la zgomote produce traumatisme auditive, în cazul în care acestea depășesc limită superioară normală de percepere a organului auditiv. Pragul de 80 decibeli este nivel peste care intensitatea sunetului devine nocivă. Mai mult de atât, organismul uman poate înregistra stări de oboseală, migrene ori alte afecțiuni mai grave ale diverselor sisteme de organe datorate zgomotului.

Există o serie de metode prin care se poate reduce poluare fonică. Acestea încep cu designul pneurilor și a materialului antiderapant astfel că frânarea sau demarajul rapid de pe loc să nu mai producă sunete de intensitatea crescută, până la instalarea de limitatoare de viteză și chiar perdele vegetale care să camufleze sau să estompeze zgomotele de trafic. De asemenea, proiectele menite să reducă intensitatea poluării fonice vor oferi un nivel crescut al confortului rezidenților și implicit al calității vieții acestora.



Poluarea solului cauzată direct și indirect de către traficul rutier se exprimă în principal prin: eroziune și fenomenele asociate, scăderea fertilității solului, modificarea creșterii plantelor, schimbarea compoziției edafice a biotei microscopice (fungi și microorganisme).

Substanțele xenobiotice ce ajung în sol pot fi poluanții atmosferici care s-au depus pe suprafața solului, ori au fost antrenati de precipitații și reținuți în profunzimea acestuia sau pot proveni din alte surse. De amintit sunt lucrările de întreținere a drumurilor, scurgerile de lichide de la automobile, infiltrarea levigatului în zonele imediat apropiate porțiunii de carosabil intens circulat.

Distrugerea habitatelor și dereglarea sistemelor biotice reprezintă parte din impactul negativ exercitat într-o măsură de către transporturile rutiere. Când vine vorba despre distrugerea habitatelor, transporturile nu contribuie în mod decisiv, deoarece amplasarea efectivă a așezării umane a condus la realocarea spațiului inițial ocupat de habitatul unei biocenoze. Cu toate acestea, trebuie menționat faptul că o serie de factori poluanți acționează sinergic în reducerea habitatelor limitrofe: poluare fonica, creștere termică locală sesizabilă, lumini intense pe timp de noapte, utilizare pesticide, scurgeri de ulei, nivel crescut de emisii rezultate în urmă arderii combustibililor fosili.

Acești factori influențează pe de altă parte și comportamentul speciilor animale, acestea suferind modificări legate de migrație, reproducere, relații trofice de tip pradă-prădător afectate, prin suprapunere de stimuli auditivi. Modificarea mediului de viață (acvatic sau terestru) atrage după sine modificarea și afectarea biocenozelor care populează ecosistemul vizat.

Impactul asupra mediului poate fi evaluat prin emisiile de substanțe poluante datorate activității de transport desfășurată în cadrul zonei de studiu, aceasta fiind afectată de condițiile de desfășurare ale circulației rutiere, dar și de repartiția modală a deplasărilor.

Indicatorii relevanți pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al impactului asupra mediului sunt: emisiile de CO, emisiile de NoX, etc. În urma rulării modelului de transport pentru scenariul de referință (2022) și anul de prognoză 2028/2033, a rezultat evoluția acestor indicatori prezentată la capitolul 3.

Tabel 49. Emisii totale GES – Scenarii

Indicator	Fără proiect ⁵⁶			Cu proiect		
An						
	2023	2028	2033	2023	2028	2033
Emisii totale GES (tCO2e)	44094	48829	50403	-	38156	35524

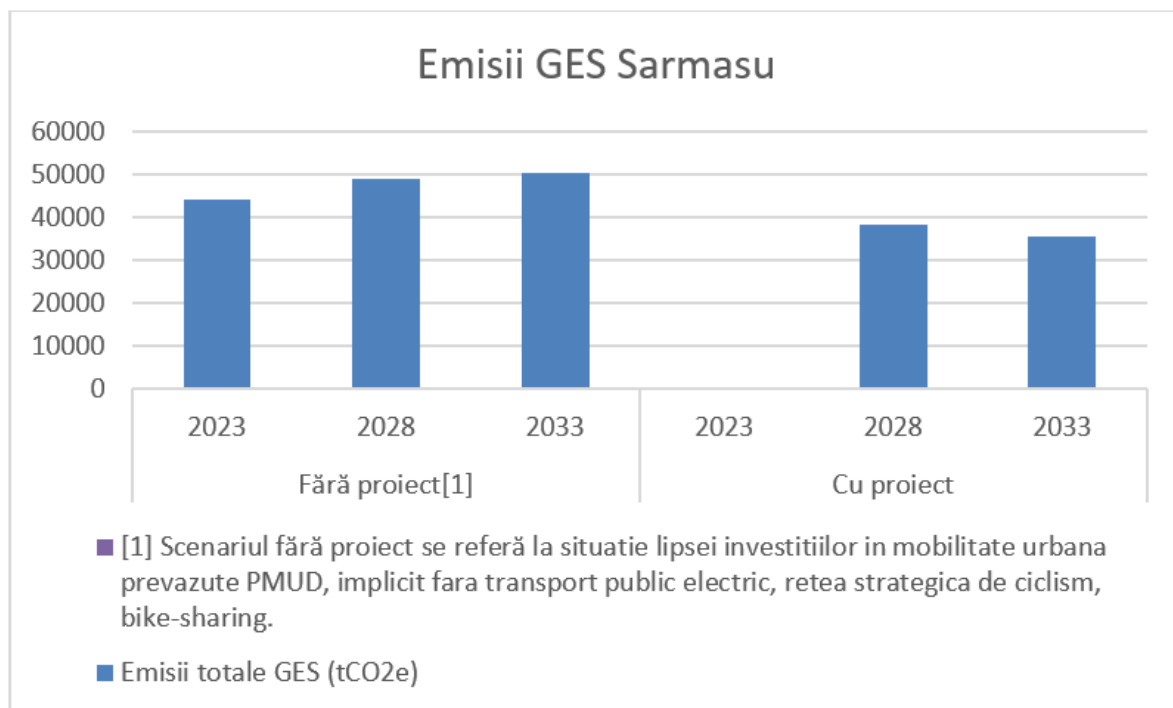
Sursa: echipa de elaborare

Emisiile totale GES (tCO₂e) = 35524 t la nivelul anului 2033, cu 14849 t (aproximativ 29%) mai puțin în situația cu proiect față de cea fără proiectul în cauză. Prin implementarea proiectului, emisiile de CO₂ scad de la valoarea de 44094 tCO₂e în anul 2023 la 35524 tCO₂e în 2033, reprezentând o reducere cu 8570 tCO₂e față de anul de referință.

⁵⁶ Scenariul fără proiect se referă la situație lipsa investițiilor în mobilitate urbană prevăzute PMUD, implicit fără transport public electric, rețea strategică de ciclism, bike-sharing.



Grafic 17. Emisii totale GES pentru anul de referință 2033 cu proiect



Sursa: Echipa de elaborare

4.3. Accesibilitatea

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport.

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă de rețeaua rutieră, dar și de parametrii specifici mijloacelor de transport utilizate, cum ar fi graficele de circulație și gradului de acoperire, în cazul transportului public. Accesibilitatea influențează funcționalitatea sistemului de transport prin parametrul durată de deplasare, de la/către obiectivele socio-economice.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra mediului, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 50. Disfuncționalități și recomandări, accesibilitate

Disfuncționalitate	Recomandare
Acoperirea redusă a transportului public pentru satele aparținătoare	Extinderea gradului de acoperire al transportului public și Creșterea atractivității acestui mod de transport, în scopul eficientizării serviciului.



Inexistența a pistelor de biciclete amenajate	Amenajarea pistelor de biciclete, atât în spațiul urban, cât și ca legătură cu zone din zona interurbană
Inexistența stațiilor intermodale, care să permită transferul între modurile de transport, cu efect negativ asupra accesibilității	Înființarea de stații de transport intermodale, în zone care să ofere posibilitatea transferului între cât mai multe moduri de transport

Prioritizarea disfuncționalităților va fi realizată la finalul acestui capitol;

- Accesibilitate redusă la nivel rutier;
- Accesibilitate redusă la serviciului feroviar;
- Accesibilitate redusă pietonală pentru persoanele cu dizabilități și cărucioare pe majoritatea arterelor secundare, datorită subdimensionării infrastructurii pietonale (1 ml) și acaparării trotuarelor de autoturisme parcate, respectiv a discontinuităților planului cauzate de borduri;
- Accesibilitate redusă la îmbarcarea în mijloacelor de transport în comun suburbane feroviare și rutiere;
- Lipsa intermodalității.

Factorii care afectează accesibilitatea

Cererea de transport se referă la volumul de mobilitate și accesibilitate de care oamenii au nevoie în variate condiții. Activitatea de transport se referă la volumul de mobilitate și accesibilitate la care oamenii au contact efectiv.

Cererea de transport poate fi clasificată în moduri variate:

- Demografie (vârstă, venituri, rata șomajului, sex, etc.).
- Scop (navetă, probleme personale, recreație, etc.).
- Destinație (școală, serviciu, magazine, restaurante, parcuri, prieteni, familie, etc.).
- Timpul (ora, ziua, sezonul).
- Modul (pe jos, bicicleta, autoturismul / pasager sau șofer, transportul public, etc.).

Repartiția pe moduri de transport (proporția de călătorii efectuate de fiecare mod) este afectată de acești factori, precum disponibilitatea vehiculelor, calitatea modurilor alternative și de planificarea locală.

- Distanța (de la origine la destinație și de la origine la accesul fiecărui mod, precum mersul pe jos până la stația de transport public).

Indicatorii propuși pentru evaluarea accesibilității

Pentru evaluarea accesibilității pentru intervențiile propuse prin PMUD vor fi utilizați următorii indicatori:

- | | |
|-----------------------|------------------|
| • Durata de așteptare | Minute/călătorie |
| • Durata de deplasare | Minute/călătorie |
| • Viteza de deplasare | Km/h |



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- Populație deservita de TP Nr. locuitori

4.4. Siguranța

Siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor rețelei de transport este unul dintre cele mai importante aspecte, atunci când se are în vedere dezvoltarea unui sistem de transport care să asigure o mobilitate durabilă.

În prezent Orașul Sărmașu este monitorizat video în câteva puncte cheie cum ar fi zona centrală din Sărmașu și zona instituțiilor publice din localitățile componente.

Sistemul de monitorizare – așteptăm date

Cele mai multe accidente se produc în zonele cu trafic intens și congestii de circulație în orele de vârf.

Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al siguranței sunt: numărul de accidente grave/ușoare, numărul de victime.

Cum evaluarea acestora pentru perioada de prognoză nu poate fi realizată prin intermediul modelului de transport, în analiza multicriterială va fi utilizat drept indicator numărul de proiecte cu impact asupra siguranței traficului auto, transportului public, a bicicliștilor și pietonilor.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 51. Disfuncționalități și recomandări, siguranță

Disfuncționalitate	Recomandare
Inexistența semnalizării rutiere dinamice specifice pentru deplasările cu bicicleta	Includerea în semnalizarea rutieră dinamică (intersecții semaforizate) a semnalizării specifice pentru deplasarea bicicliștilor și integrarea acestora în sistemul de management al traficului.
Lățimea necorespunzătoare a trotuarelor	Reamenajarea trotuarelor în punctele în care este necesar, în special în cele în care s-au produs accidente
Problemele legate de siguranța pietonilor la traversarea unor artere de circulație cu trafic intens și viteze de deplasare mari.	Amenajarea de treceri pietoni semnalizate, pasarele pentru traversarea arterelor rutiere pe care se înregistrează volume mari de trafic și viteze de deplasare mari, pasarele pentru traversarea CF
Lipsa unor măsuri care să crească siguranța pentru utilizatorii transportului public	Instalarea de camere video de supraveghere în stațiile de transport public.

Sursa: Echipa de elaborare

Indicatorii propuși pentru evaluarea gradului de siguranță



Pentru evaluarea gradului de siguranță pentru intervențiile propuse prin PMUD vor fi utilizați următorii indicatori:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| • Număr accidente | Număr |
| • Km trotuar protejat | Km |
| • Nr. treceri de pietoni modernizate | Număr |

4.5. Calitatea vieții

Legătura dintre mobilitate și calitatea vieții poate fi realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, accesibilității la diverse moduri de transport, a siguranței cetățenilor și eficienței economice, aspecte care au fost tratate în paragrafele anterioare. Scenariul „A nu face nimic”, adică fără investiții, prin lipsa unor proiecte care să adreseze rezolvarea disfuncționalităților criteriilor menționate, nu va ameliora indicatorii de evaluare ai acestora.

Un indicator suplimentar îl reprezintă numărul locurilor de parcare disponibile. În absența unei capacități de stocare suficiente, capacitatea drumului va fi redusă din cauza vehiculelor parcate pe trama stradală. În plus, inexistența locurilor de parcare în zonele rezidențiale sau în zonele de interes public creează disconfort utilizatorilor rețelei rutiere.

Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al calității vieții sunt: numărul de locuri de parcare, calitatea transportului public, calitatea infrastructurii rutiere, calitatea mediului, lungimea pistelor de biciclete, suprafețele pietonale. În analiza multifuncțională vor fi utilizați doar acei parametri care nu intervin și în evaluarea altor criterii.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 52. Disfuncționalități și recomandări, calitatea vieții

Disfuncționalitate	Recomandare
Numărul redus al locurilor de parcare, ceea ce conduce la disconfort, dar și la ocuparea suprafeței de rulare a vehiculelor cu autovehicule parcate, rezultând o diminuare a capacității de transport a rețelei rutiere	Amenajarea de parcuri rezidențiale și utilizarea optimă a spațiului public (Smart-Parking). Amenajarea de parcuri public în preajma locurilor de interes (centru, gară (cu noul plan de mobilitate se sugerează reluarea activității trenurilor pe UAT Sărmașu), spital etc.
Lipsa transportului public	Implementare transportul public
Inexistența pistelor de biciclete	Amenajarea de noi piste de biciclete, care să asigure legăturile între diverse zone ale orașului, precum și cu zonele interurbane



Suprafața redusă a zonelor pietonale	Extinderea zonelor pietonale și asigurarea unor legături între acestea și piste de biciclete, în scopul oferirii unui spațiu public de calitate
Poluarea produsă de activitatea de Transport	Recomandările au fost menționate la crieriul calitatea Mediului

Sursa: Echipa de elaborare

Prin intervențiile ce vor fi propuse în cadrul PMUD Sărmașu calitatea vieții și a mediului urban se vor îmbunătăți prin:

- Promovarea transporturilor sustenabile (nepoluante) ;
- Reducerea semnificativă a impacturilor generate induse de utilizarea rețelei stradale de către vehiculele comerciale (zgomot, emisii, trepidații) ;
- Reducerea congestiei în puncte cheie.

Indicatorii propuși pentru evaluarea calității vieții

Pentru evaluarea calității vieții pentru intervențiile propuse prin PMUD vor fi utilizați următorii indicatori:

Mp spațiu pietonal	Mp
Nivelul costului cu transportul în total buget familie	Lei
Fluența circulației	Raport viteză modelată/ viteză liberă
Nivel Serviciu	Raport debit/capacitate
Raport unitar cerere/ofertă locuri parcare în zona centrală/ zone rezidențiale	Coeficient

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

1. Accesibilitate
și conectivitate
sporite

2. Moduri de Transport
nepoluante și
reducerea dependenței
față de automobil

3. Imagine urbană
sporită și mediu
atractiv

4. Siguranța și
sănătatea
cetățenilor sporită

5. Eficiență și
management
eficace



5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Planul de mobilitate urbană durabilă a Orașului Sărmașu propune proiecte/măsură prin care sunt propuse rezolvări pentru problemele identificate în etapa de analiză a situației curente, avându-se în același timp în vedere obținerea unui sistem de transport eficient, durabil, integrat și sigur, care să susțină dezvoltarea economică și socială.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Sărmașu are drept scop crearea unui sistem de transport care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

- Accesibilitate: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale;
- Siguranță și securitate: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general;
- Mediu sănătos: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Eficiența economică: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- Calitatea mediului urban: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Beneficiile implementării PMUD

Beneficiile așteptate ale implementării Planului sunt:

- O imagine îmbunătățită a orașului;
- Accesibilitate, conectivitate și mobilitate îmbunătățite;
- O mai bună calitate a vieții;
- Beneficii pentru mediu și sănătate.

Beneficiile implementării PMUD pentru cătățeni și pentru autoritatea publică- Transportul public

Mijloacele de transport în comun au un rol-cheie pentru protejarea mediului, ajută oamenii să se deplaseze rapid dintr-un loc în altul, fără ca aceștia să mai plece la drum cu mașinile care poluează și aglomerează orașul.

Avantajele alegerii transportului în comun sunt semnificative:

- este accesibil tuturor categoriilor sociale din oraș fără discriminare;
- este folosit de marea majoritate a locuitorilor, în special de cei cu venituri mici și mijlocii. Se diminuează prin aceasta excluderea socială;
- contribuie la desconggestionarea traficului general și la folosirea mai rațională a căilor de circulație; o reducere importantă a traficului și a aglomerației;
- este mai prietenos cu mediul, contribuie la menținerea stării de sănătate a locuitorilor;
- este mai eficient energetic și prin asta mai economic;
- este mai sigur în circulație;
- este mai puțin stresant pentru călători;



- contribuie la dezvoltarea economică și rezidențială a unui oraș.

Transportul public trebuie să dobândească o pondere mai mare decât în prezent față de celelalte mijloace de transport, să devină ușor accesibil tuturor, să fie perfect integrat și să se efectueze cu mijloace de transport nepoluante. Utilizarea de bilete electronice integrate și de carduri inteligente poate furniza operatorilor și autorităților de transport public date statistice în timp real privind comportamentul utilizatorilor.

Respectând legislația privind protecția datelor cu caracter personal, aceste informații pot fi utilizate atât pentru a optimiza planificarea serviciului, cât și pentru a concepe strategii de piață vizând creșterea utilizării transportului public.

Există așadar oportunități considerabile de a îmbunătăți, în ansamblu, viteza și fiabilitatea transportului public utilizând managementul traficului și Sisteme Inteligente de Transport pentru a acorda o prioritate adecvată, fără a cauza întârzieri semnificative pentru alte forme de trafic.

Beneficiile implementării PMUD pentru cetățeni și pentru autoritatea publică - infrastructură rutieră

În ultimii ani, numărul de autoturisme înmatriculate în Județul Mureș a crescut semnificativ, însă în aceeași perioadă investițiile în creșterea capacității infrastructurii rutiere fiind relativ reduse. Cum era de așteptat, congestia în spațiul urban a crescut semnificativ.

Numărul mare de vehicule care intră și iese zilnic din oraș se datorează probabil și lipsei unor servicii de transport public periurban convenabile, fiabile și de înaltă calitate.

Prin PMUD se propune o infrastructura rutieră care să conducă la un transport public atractiv în vederea asigurării unui transport public metropolitan de calitate.

PMUD utilizează măsuri de infrastructură pentru atingerea obiectivelor, luând în considerare următoarele arii de intervenție:

- corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;
- promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
- stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.);
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;

Beneficiile implementării PMUD pentru cetățeni și pentru autoritatea publică - Mijloace alternative de mobilitate



Deplasările pietonale sunt un mijloc de transport alternativ, prietenos cu mediul care, alături de deplasările cu bicicleta pot susține reducerea emisiilor de carbon provenite din transport și, implicit, tranziția către orașe mai sustenabile.

Pe lângă beneficiile pe care acest mijloc le are pentru mediu, se evidențiază și beneficiile asupra populației, contribuind în mod direct la îmbunătățirea și menținerea unei bune stări de sănătate a acestora. Totodată, infrastructura de transport pietonal, în special spațiile/zonile pietonale ample (piețe, scuaruri, parcuri etc.) constituie dotări de agrement și petrecere a timpului liber, fiind și importante zone pentru desfășurare a activităților de socializare sau de sport. Prin funcțiunea lor, acestea pot contribui și la închegarea comunităților la nivel local. Astfel, infrastructura deplasărilor pietonale cuprinde atât zonele pietonale integrale (piețe, scuaruri, străzi), cât și alte elemente precum aleile aferente spațiilor verzi sau trotuarele.

Pietonalizarea se numără printre preocupările principale ale orașelor europene, în ultimii 50 de ani fiind dezvoltate treptat zone pietonale amplasate cu precădere în zonele centrale ale acestora. Prin astfel de intervenții, zonele pietonale devin mai accesibile, constituind o nouă atracție turistică la nivel local, contribuind totodată și la decongestionarea traficului și la conturarea unor spații publice de calitate.

Mersul pe jos și cu bicicleta, împreună cu transportul public, oferă adesea alternative mai bune, nu doar în ceea ce privește emisiile, ci și viteza acestor mijloace care ar putea înlocui cu ușurință numărul mare de deplasări care acoperă distanțe mai mici de 5 km.

Pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, ele pot asigura beneficii majore în ceea ce privește o stare mai bună a sănătății, un grad mai redus al poluării atmosferice și fonice, nevoi mai puține de spațiu rutier și un nivel mai scăzut de utilizare a energiei.

Prin urmare, facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta trebuie să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a proiectelor de infrastructură.

Ameliorarea calității spațiilor pietonale este unul din obiectivele mobilității durabile.

Principiile care stau la baza proiectării unor spații pietonale adecvate și atractive sunt:

- Spațiile pietonale trebuie să fie sigure;
- Spațiile pietonale accesibile pentru a sprijini toate tipurile de pietoni (persoane cu dizabilități/mobilitate redusă);
- Rute pietonale directe, ce asigură cel mai eficient drum între două puncte;
- Străzi atractive și spații pentru a face mersul pe jos o experiență plăcută.

Mersul pe jos este prima formă de deplasare, ce stă la baza mobilității urbane. Aceasta metodă de deplasare este sustenabilă prin: este lipsită de costuri, nu poluează și are beneficii semnificative asupra sănătății umane.

Beneficiile implementării PMUD pentru cătățeni și pentru autoritatea publică e-Bike sharing

Sistemul de eBike Sharing este unul inovator pentru resedințele urbane. Bicicletele sunt utilizate pentru o mobilitate sporită în oraș, ca un mijloc de transport uni-directional și poate fi perceput ca parte a modurilor de transport public. Scopul său este să ajute la fluidizarea traficului și



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



să contribuie la o mai mare mobilitate urbană. O dată cu implementarea PMUD se vor putea realiza și piste pentru biciclete de care sistemul de eBike sharing are nevoie.

Beneficiile implementării PMUD pentru cătățeni și pentru autoritatea publică- Parcare

Multe probleme sunt legate de parcare a automobilelor și ocuparea spațiului public de mașini, în detrimentul activităților și dotărilor specifice populației rezidente, a spațiilor verzi și de recreere sau a deplasărilor nemotorizate. În prezent, centrul orașului asigură capacități mari pentru transport auto prin acest areal și un număr considerabil de parcări la nivelul carosabilului, iar aceste aspecte reduc din calitatea spațiului public. Acesta, și mai ales trotuarele sunt ocupate de mașini parcate. Cea mai mare presiune în ceea ce privește locurile de parcare se regăsește în zona centrală. În această zonă sunt concentrate o serie de obiective de interes public, clădiri administrative, spații de cazare și comerciale, zone de recreere și agrement, piețe. În Orașul Sărmașu nu este implementat un sistem inteligent de management al parcarilor și de informare a utilizatorilor asupra disponibilității spațiilor de parcare. Existența locurilor de parcare la originea și la destinația deplasărilor zilnice determină locuitorii să utilizeze autoturismul. Este nevoie de o regândire a politicii de parcare, o extindere teritorială a aplicării acesteia precum și o reducere a numărului de locuri de parcare și utilizarea spațiului eliberat în alte scopuri. Sporirea numărului de locuri de parcare pentru persoane cu dizabilitati la 5% dintre locurile centrale este imperios necesară. Implementarea unei Politici de Parcare – va avea rolul descurajării utilizării intensive a autoturismului personal, direcționarea locuitorilor către utilizarea mijloacelor alternative de transport, creșterea veniturilor la bugetul local prin aplicarea unei politici tarifare mai agresive, descurajarea parcarii pe termen lung, în special în centrul orașului.

Orașul Sărmașu dispune în momentul de față de un număr aproximativ de 433 de parcări publice fără plată, un număr de 12 locuri de parcare destinate persoanelor cu dizabilități, 67 parcări în centre comerciale sau piețe și 29 de locuri de parcare lângă spitale, universități, institutii publice.



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 53. Date parări

Tipuri de parcare	2023		Total 2023	Din care									
	on street	off street		pentru persoane cu dizabilitati	pentru masini electrice	In centre comerciale sau pieti	In facilitati pentru sport, cultura sau timp liber	Altele (spitale, universitati, institutii publice etc)	Acces aprovizionare	Intr-o constructie (subterana/supraterana/etajata)	Garaje	Copertine	Park&Ride
Rezidenti (de sedinta)	12		12			12							
Parcari publice cu plata fara bariera			0										
Parcari publice fara plata	333	88	421	12		55		29					
Parcari publice cu bariera			0										
			0										
Total	345	88	433	12	0	67	0	29	0	0	0	0	0

Sursa: Primăria Orașului Sărmășu, Vegacomp consulting - Chestionar_Parcări_iulie 2023



Beneficiile implementării PMUD pentru cetățeni și pentru autoritatea publică - stații electrice

Mobilitatea ecologică trebuie să fie noua licență pentru dezvoltarea sectorului transporturilor și trebuie să se bazeze pe un sistem de transport multimodal eficient și interconectat, atât pentru pasageri, cât și pentru marfă, îmbunătățit de o rețea feroviară de mare viteză la prețuri accesibile, de o infrastructură de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele cu emisii zero și pentru furnizarea de combustibili regenerabili, printr-o mobilitate mai curată și mai activă în orașe „mai verzi” care să contribuie la sănătatea și bunăstarea cetățenilor lor.

Se remarcă, așadar, necesitatea investiției în infrastructură publică pentru mobilitate electrică. Un număr de stații de încărcare sunt oportune pentru locurile de parcare care vor fi în viitor taxate. Totodată, instalarea stațiilor de încărcare publice în proximitatea instituțiilor vă favoriza și accelera tranziția spre o flota de automobile ecologice în Sărmășu.

Fotografia 16 Model stație de încărcare electrică



Sursa: echipa de elaborare

Stații de încărcare sunt necesare și oportune și pentru micromobilitate, recomandându-se amplasarea de rasteluri cu prize de 220V pentru încărcarea bicicletelor și trotinetelor electrice.

Efectele PMUD

Un PMUD funcțional nu urmărește să reducă mobilitatea populației, ci din contră, să o sporească. Mobilitatea populației implică toate mijloacele de transport, însă efectul principal al



proiectelor din PMUD și totodată principalul indicator de monitorizare a eficienței acestuia este raportul modal, urmărindu-se reducerea cotei de călătorii efectuate cu automobilul personal și respectiv sporirea ponderii călătoriilor efectuate pe jos, cu mijloace nemotorizate sau cu transportul public propus spre implementare.

Tabel 54. Efectele PMUD asupra mediului. Efectele pozitive

Aspecte de mediu	Explicații
Calitatea aerului	Efectele măsurilor promovate prin PMUD conduc la reducerea nivelului de emisie/ pasager transport public și induc reducerea traficului în termeni relativi la creșterea necesității de transport.
Apa	Reducerea emisiilor în aer asociate traficului conduc la reducerea debitului masic de poluanți descărcați prin ape meteorice în ape de suprafață /subterane. Reducerea condițiilor de trafic în care pot avea loc accidente
Sol	Reducerea impactului parcărilor necontrolate. Reducerea cantității de poluanți transferați din aer
Schimbări climatice	Reducerea emisiilor CO ₂ (în termeni relativi la creșterea populației)
Sănătatea Umană	Îmbunătățirea calității aerului și reducerea numărului de persoane expuse la un nivel de zgomot excesiv.
Moștenirea culturală și Valori material	Crește indirect nivelul de protecție la efectele poluării atmosferice

Sursa: echipa de elaborare

Tabel 55. Măsurile propuse prin PMUD și efectele lor

Măsurile specifice propuse	Efecte
Implementarea sistemelor de transport inteligent pentru optimizarea traficului	Reducerea timpilor de deplasare cu efect asupra reducerii emisiilor de poluanți pentru aer și a nivelului de zgomot
Încurajarea transportului cu vehicule electrice	Reducerea emisiilor de poluanți pentru aer
Creșterea ponderii transportului public în defavoarea transportului individual	Reducere emisii poluanți pentru aer, reducere nivel zgomot
Amenajarea pistelor pentru biciclete fără Impermeabilizarea prin asfaltare/ betonare a suprafețelor alocate	Reducerea gradului de impermeabilizare a solului
Ierarhizarea termenelor de implementare a proiectelor în funcție de consecințele funcționale de ansamblu ale traficului	Reducerea congestiilor în trafic și a lungimii traseelor de ocolire ce trebuie parcurse
Creșterea atracției pentru deplasarea pietonală prin calitatea materialului de copertă	Reducerea utilizării vehiculelor pe distanțe foarte scurte în favoarea deplasării pietonale

Sursa: echipa de elaborare



Efectele PMUD asupra eficienței economice

- Odată cu descongestionarea traficului, prin implementarea transportului în comun și încurajarea utilizării acestuia, se optimizează fluxurile de trafic rutier, iar impactul asupra dezvoltării locale economice, a desfășurării activităților specifice centrului de oraș (comerciale, instituționale, recreaționale) este pozitiv, provocând regenerarea (fizice, economice, sociale) Orașului Sărmașu.
- Un obiectiv major al PMUD ar trebui să fie investiția în măsurile necesare pentru prioritizarea fizică a transportului public. Autobuzele ar trebui să aibă prioritate, în mod automat, în toate intersecțiile semaforizate. Un Centrul de Control al Traficului Urban, pe care Primăria îl poate implementa, ar trebui să fie dezvoltat așa încât să poate monitoriza permanent e compania de transport public local prin capacitatea de Localizare Automată a Vehiculului, folosind sistemul GPS. Acest lucru ar permite o monitorizare a vehiculelor din transportul public, dar ar putea să calculeze planurile de sincronizare care depind de vitezele de rulare medii ale transportului public, cât și să acorde prioritate, acolo unde este posibil, vehiculelor din TP care se apropie de intersecții.
- Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, mult de câștigat de pe urma unui astfel de sistem, deoarece vehiculele TP vor putea fi folosite ca „urme” în fluxul de trafic, înlăturând aglomerarea produsă de vehicule parcate prost, de defecțiuni ale semafoarelor, sau de cozile neașteptate din trafic, putând fi identificate rapid și putându-se lua măsuri optime pentru a rezolva astfel de probleme. În cadrul analizei rețelei de Transport Public, în PMUD trebuie susținute punctele adiționale de prioritate a transportului public marcate pe carosabil. Acestea pot include restricții de parcare pe arterele principale, ajustarea pozițiilor de oprire în funcție de locul semafoarelor, așa încât vehiculele care pornesc de pe loc să poată intra în intersecții în prima fază de culoare verde a semaforului, permițând vehiculelor din TP să facă manevre interzise altor vehicule din trafic.

Efectele PMUD asupra siguranței

Acest obiectiv strategic privește creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, așa că prin:

- Separarea traficului de tranzit și de trecere de traficul local ar crește siguranța rutieră; reducerea numărului de accidente prin conceperea, pentru toate modurile de transport, a unor scheme care să întrunească standarde ridicate de siguranță și de securitate;
- Îmbunătățirea amenajării trecerilor de pietoni și a trotuarelor (în apropierea școlilor, a clădirilor publice, a magazinelor), introducerea semafoarelor cu avertizare sonoră pentru pietoni, precum și protecția cicliștilor sau redirecționarea lor pe trasee alternative paralele s-ar rezolva problema de siguranță;
- Prin amenajarea de trotuare (și posibil și de infrastructură de ciclism dedicată) pe drumurile și străzile din intravilanul localităților rurale s-ar rezolva problema de siguranță a locuitorilor.



Trebuie îmbunătățit cadrul instituțional privind elaborarea și implementarea programelor și proiectelor de siguranță rutieră.

Scopul final al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul Orașului Sărmașu constă în propunerea unor măsuri care să contribuie la sustenabilitatea economică, de mediu și socială a sistemului de transport, la creșterea siguranței și fluenței sistemului de transport respectiv la implicarea factorilor interesați (utilizatori / neutilizatori ai sistemului de transport).

Abordând obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și al siguranței, se va pune un accent sporit pe transportul durabil. În acest scop, planul va oferi soluții care vor viza următoarele obiective:

- Armonizarea dezvoltării urbane și teritoriale cu dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, feroviar și a transportului public în concordanță cu nevoile de mobilitate și transport a persoanelor, bunurilor și mărfurilor prin asigurarea corelărilor necesare între strategiile și planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aferente Orașului Sărmașu și a teritoriului său de influență;
- Identificarea și prioritizarea investițiilor necesare în Orașul Sărmașu pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere și a transportului public;
- Management eficient al transportului și al mobilității;
- Bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea mașinii personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul;
- Asigurarea unor de bicicliști;
- Creșterea atractivității și a calității mediului urban.

5.1.1. Viziunea prezentată la nivel periurban

La nivel periurban, așa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că Orașul Sărmașu reprezintă un pol de atragere a călătoriilor din orașele/comunele învecinate prin prisma locurilor de muncă, a târgurilor de importanță regională, dar și din punct de vedere turistic contribuie la starea generală a mobilității din zona de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

- Creșterea accesibilității la transportul public urban;
- Protejarea mediului prin încurajarea intermodalității și transferul către moduri de transport nemotorizate, respectiv către transportul public.

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în Capitolul 6.

5.1.2. Viziunea prezentată la nivel urban

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:



- Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung;
- Creșterea accesibilității la zonele de interes, prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete;

- Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora;
- Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor;

- Mediu sănătos:

- Reducerea poluării atmosferice;
- Reducerea poluării fonice;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat;
- Reducerea deplasărilor cu autoturisme particulare;
- Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public;
- Încurajarea electromobilității;

- Eficiența economică:

- Reducerea costului timpului de călătorie;
- Introducerea unui transport public intern;
- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de mărfuri;

- Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta;
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic.

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în Capitolul 6.

5.1.3. Viziunea prezentată la nivelul cartierelor, intersecțiilor, zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonei cu nivel ridicat de complexitate vor fi implementate proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelele superioare (peri-urban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:

- Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale.

- Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora;
- Îmbunătățirea percepției populației în ceea ce privește siguranța circulației, inclusiv prin creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor.

- Mediu sănătos:



- Reducerea poluării atmosferice;
- Reducerea poluării fonice;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat;
- Creșterea utilizării modurilor de transport alternative și a transportului public;
- Încurajarea electromobilității.
 - Calitatea mediului urban:
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic;
- Regenerarea urbană a spațiului public prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete.

Detalierea proiectelor/măsurilor și a termenelor de implementare a acestora, respectiv pe termen scurt, mediu sau lung va fi realizată în capitolele următoare.

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

Pentru compunerea proiectelor finale, s-au urmărit evaluarea posibilităților concrete de finanțare, implementare și gestionare a acestora. Astfel, s-a ajuns la un proiect integrat a cărui fișă de proiect se regăsește la anexe. Acest proiect propune măsuri interdependente și respectiv complementare care să aducă maximul de beneficiu într-un mod fezabil.

Procesul general de selecție a proiectelor și de elaborare a PMUD este prezentat mai jos:

- Definirea obiectivelor strategice - Caiet de sarcini, politici naționale și UE;
- Definirea problemelor - Identificarea cauzelor fundamentale;
- Obiective operaționale - Obiective specifice bazate pe analiza problemelor;
- Generarea proiectelor - Intervenții generate din Probleme și Obiective;
- Evaluare și prioritizarea proiectelor;
- Elaborarea scenariului de dezvoltare.

Criteriile de selectare a măsurilor au fost:

- Interdependența măsurilor sugerate, cumulând proiectele ale căror măsuri sunt dependente una de alta în aceeași investiție.
- Complementaritatea măsurilor sugerate
 - Măsura de investiție în sistemul de bike-sharing în stațiile de transport în comun asigură complementaritatea cu investiția în rețeaua strategică de piste de ciclism propusă;
 - Accesul facil la stațiile transportului în comun este condiționat de investițiile în suprafețele pietonale;
 - Centrul informatizat de management al traficului asigură și infrastructura pentru monitorizarea pistelor de ciclism și a zonelor pietonale;
 - Sistemul de autotaxare este strâns legat de atragerea călătorilor noi în stațiile de transport public pe trotuarele modernizate.
 - Eligibilitatea măsurilor sugerate;
 - Obținerea unui punctaj cât mai mare prin grila de evaluare.

Astfel, proiectul, numit *“Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu”* cuprinde toate măsurile aferente transportului public însoțit și sistemul de bike-sharing sugerat, fiind complementar



transportului public. Mentenanța sistemului de închiriat biciclete revine în sarcina operatorului de transport public, măsuri aferente mobilității lente, propunând sporirea calității spațiilor existente și construirea unor zone dedicate noi, atât pentru ciclisti cât și pentru pietoni.

Tabel 56. Propunere proiecte cu privire la mijloacele alternative de mobilitate în Sărmașu. Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice

Denumire proiect	Defalcare proiect		
	Denumire sub-proiecte componente		Descriere
Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu	1.1	Îmbunătățirea calității și aducerea spațiilor pietonale la standarde actuale	Amenajare trotuare
	1.2		Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotările aferente (mobiliu urban, iluminat) la standarde actuale, pentru încurajarea mersului pe jos (10,2 km)
	1.3		Modernizarea trotuarelor degradate, dotarea acestora cu mobilier urban și înlăturare parcajelor invazive
	1.4		Recondiționarea suprafeței și a anexelor trotuarelor din UAT-ul Sărmașu, înlăturarea parcajelor invazive pe acestea și dotarea cu piese atractive de mobilier urban (bănci, fântâni, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calității și atractivității călătoriilor efectuate pe jos (4.0km)
			<i>Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonali, vehicule, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și pentru mașini (incl. aprovizionare) – cu acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic. (0 km)</i>
			Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)
			Amenajare străzi pietonale
			Realizarea unei străzi cu destinație exclusiv pietonală pentru legătura unor locații-reper – în special în zona centrală; pavarea adecvată și dotarea acestora cu mobilier urban specific - bănci, coșuri de gunoierie și vegetație specifică (200m)



	1.5		Mobilier urban pentru pietoni	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcursului pietonal - cu piese atractive de mobilier urban (100 buc) (bănci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	2.1	Rețea strategică de ciclism cu dotările aferente	Rețea strategică de piste pentru ciclism	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu (9.2 km)
	2.2		Realizare sistem e-bike shareing	Prespune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing (5 buc) cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere (100 buc)
	2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 50 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate in zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice (rasteluri care includ încărcare la 220V pentru velo)
	3.1	Infrastructură și măsuri pentru transportul public în comun	Amenajare stații transport public	Prespupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (15 buc)
	3.2		Amenajare puncte noi oprire CF	Prespupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (3 buc)
	3.3		Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public,



				legată funcțional de un centru de management / administrativ (1 buc include stații lente și stații rapide de încărcare)
	3.4		Sistem de ticketing	Automate de taxare (5 buc), validatoare / terminale de control (14 buc), infrastructură și birou de ticketing (1 buc)
	3.5		Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7m)
	3.6		Amanajare nod/ hub park and ride	0 buc (include stație încărcare rapidă autobuze electrice)

Sursa: echipa de elaborare

Tabel 57. Propunere proiecte cu privire la mijloacele alternative de mobilitate în Sărmașu. Scenariu 2 - transport public pe CF și cu autobuze electrice

Denumire proiect	Defalcare proiect			Descriere
	Denumire sub-proiecte componente			
Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu	1.1	Îmbunătățirea calității și aducerea spațiilor pietonale la standarde actuale	Amenajare trotuare	Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotările aferente (mobiliu urban, iluminat) la standarde actuale, pentru încurajarea mersului pe jos (10,2 km)
	1.2		Modernizarea trotuarelor degradate, dotarea acestora cu mobilier urban și înlăturare parcajelor invazive	Recondiționarea suprafeței și a anexelor trotuarelor din UAT-ul Sărmașu, înlăturarea parcajelor invazive pe acestea și dotarea cu piese atractive de mobilier urban (bănci, fântâni, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calității și atractivității călătoriilor efectuate pe jos (4.0km)
	1.3		Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)	Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonal, velo, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și



				<i>pentru mașini (incl aprovizionare) – cu acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic. (0 km)</i>
	1.4		Amenajare străzi pietonale	Realizarea unei strazi cu destinatie exclusiv pietonala pentru legatura unor locații-reper – în special în zona centrală; pavarea adecvată și dotarea acestora cu mobilier urban specific - bănci, coșuri de gunoi și vegetație specifică (200m)
	1.5		Mobilier urban pentru pietoni	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcurului pietonal - cu piese atractive de mobilier urban (100 buc) (bănci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	2.1	Rețea strategica de ciclism cu dotarile aferente	Rețea strategică de piste pentru ciclism	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu (9.2 km)
	2.2		Realizare sistem e-bike shareing	Prespune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing (5 buc) cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere (100 buc)
	2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 50 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate in zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice (rasteluri care includ încărcare la 220V pentru velo)



	3.1	Infrastructură și măsuri pentru transportul public în comun	Amenajare stații transport public	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (10 buc)
	3.2		Amenajare puncte noi oprire CF	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (3 buc)
	3.3		Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, legată funcțional de un centru de management / administrativ (1 buc include stații lente și stații rapide de încărcare)
	3.4		Sistem de ticketing	Automate de taxare (5 buc), validatoare / terminale de control (10 buc), infrastructură și birou de ticketing (1 buc)
	3.5		Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 3 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7m)
	3.6		Rama/automotor CFI	1 buc
	3.7		Amenajare nod/ hub park and ride	0 buc (include stație încărcare rapida autobuze electrice)

Sursa: echipa de elaborare

Cumulul măsurilor sugerate cuprinde pachetul denumit “cu investiții”, scenariu în care proiectul integrat se implementează. Compararea situației actuale cu cea de peste 10 ani, atât cu investiții cât și fără se regăsește în analiza multi-criterială de la capitolul 4, prezentată explicit.



Analiza riscurilor

Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:

- Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)

- PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2021-2027 (POR 2021-2027), REGIUNEA CENTRU, Prioritatea 3- O regiune cu orașe prietenoase cu mediul , OS b(viii) - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile
- PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2021-2027 (POR 2021-2027), REGIUNEA CENTRU, Prioritatea 4 - O regiune accesibilă, OS c(iii)- 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
- PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2021 -2027 , REGIUNEA CENTRU, Prioritatea 2 - O regiune digitală , Operațiune 1- Comunități digitale pentru o regiune inteligentă
- PROGRAMUL OPERATIONAL TRANSPORT (POT) 2021- 2027, Axa prioritară 9 -Creșterea gradului de siguranța si securitate pe rețeaua rutieră de transport.

Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor” reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a Orașului Sărmașu în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.

- Valori neconforme ale costurilor de implementare

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent în alte locații similare.

- Reticența cetățenilor față de măsurile propuse

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a



PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

- Nerespectarea graficului de timp prevăzut

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.

6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Prioritizarea disfuncționalităților

Așa cum se observă din cele prezentate anterior, există anumite disfuncționalități/probleme care afectează mai multe dintre criteriile analizate. Acest aspect poate fi utilizat pentru realizarea unei prioritizări a disfuncționalităților respective.

Astfel, principalele probleme care trebuie rezolvate prin intermediul proiectelor/măsurilor propuse în Planul de Mobilitate Urbană a Orașului Sărmașu, în ordinea priorității lor, sunt următoarele:

- Problemele legate de transportul public: inexistența unui transport public în comun, nivelul scăzut al gradului de atractivitate și al siguranței (cu impact direct asupra numărului de utilizatori), utilizarea de către firmele private de vehicule cu combustibil convențional (cu efect asupra mediului);
- Problemele legate de calitatea mediului: nivelul mare al poluării datorate utilizării autoturismelor proprii, inexistența unor măsuri care să promoveze electromobilitatea;
- Probleme legate de modurile de transport: nivelul mare al deplasărilor cu autoturismul propriu, nivelul redus al pistelor de biciclete și zonelor pietonale, lipsa unor stații intermodale și a unor parcuri park-and-ride;
- Probleme legate de infrastructura rutieră: necesitatea reabilitării și extinderii acesteia, Creșterea numărului de parcuri rezidențiale/publice, organizarea circulației, creșterea siguranței pietonilor prin lățirea trotuarelor, asigurarea unor traversări sigure a arterelor rutiere.

Strategia generală include patru direcții majore de acțiune:

- Dezvoltarea serviciilor și facilităților aferente mobilității pietonale și velo, cu scopul atingerii obiectivelor de sustenabilitate la nivelul mobilității urbane;
- Investiții pentru creșterea atractivității și a competitivității transportului public;
- Investiții în creșterea calității și/sau stării tehnice a infrastructurii rutiere, care oferă cea mai bună valoare a banilor și care îndeplinesc obiectivele operaționale, în special prin implementarea unui program multianual de modernizare și reabilitare a străzilor de importanță locală.



Planul de mobilitate urbană durabilă a Orașului Sărmășu propune o viziune, obiective și măsuri, materializate într-o serie de proiecte ce au rolul de a diminua sau elimina disfuncțiile identificate și evidențiate anterior, la nivelul mobilității urbane. În continuare sunt prezentate direcțiile de acțiune și proiectele, clasificate pe tipurile solicitate, urmând ca acestea să fie grupate în scenarii în Capitolul 7.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Tabel 58. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport – Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice

Denumire subproiect	Descriere	Defalcare calcul	Total M €
Amenajare stații transport public	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.	15 bucăți *0.015/buc	0,225
Amenajare puncte noi oprire CF	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.	3 buc*0.1/buc	0.3
Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, administrativ	1000000 €	1.1
Sistem de ticketing	Automate de taxare	5 bucăți * 1000€/buc	0,189
	validatoare / terminale de control	14bucăți * 1000 €/buc	
	infrastructură și birou de ticketing	1 ans* 125000 €	
Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mica (6-7 metri)	5 * 500000 €	2,5



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RQTTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Amanajare nod/hub park and ride	(nod intermodal) – componentă a sistemului de transport, care asigură schimbarea sigură și eficientă între mijloacele de transport sau deplasare: tren, transport public pe pneuri, auto (parcare) și mijloacele de mobilitate lentă.	0 ans*1 M €	0
---------------------------------	---	-------------	---

Sursa: Echipa de elaborare

Tabel 59. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport – Scenariu 2- transport public pe CF și cu autobuze electrice

Denumire subproiect	Descriere	Defalcare calcul	Total M €
Amenajare stații transport public	Presupunem, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.	10bucăți *0.02/buc	0,20
Amenajare puncte noi oprire CF	Presupunem, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc.	3 buc*0.2/buc	0.6
Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, administrativ	1000000 €	1.1
Sistem de ticketing	Automate de taxare	5 bucăți * 1000€/buc	0,185
	validatoare / terminale de control	10bucăți * 1000 €/buc	
	infrastructură și birou de ticketing	1 ans* 125000 €	



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,RQTTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mica (6-7 metri)	3 * 500000 €	1,5
Rama/automotor CFI	Achiziționarea de 1 buc Rama/automotor CFI	1*300000€=3M €	3
Amanajare nod/hub park and ride	(nod intermodal) – componentă a sistemului de transport, care asigură schimbarea sigură și eficientă între mijloacele de transport sau deplasare: tren, transport public pe pneuri, auto (parcare) și mijloacele de mobilitate lentă.	0 ani*1 M €	0

Sursa: echipa de elaborare

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

S-au considerat măsuri operaționale acele proiecte care implica diferiți actori locali și o implementare mai complexă, urmând ca funcționarea lor să necesite gestiune și management continuu post-implementare. Astfel, proiectele conexe mobilității alternative autoturismului sugerate sunt:

Tabel 60. Direcții de acțiune și proiecte operaționale – Scenariu 1

Denumire sub-proiecte componente			Descriere	Defalcare calcul
1	Dezvoltarea mobilității pietonale	Crearea infrastructurii și facilităților necesare mersului pe jos și mobilității pietonale	Amenajare trotuare Modernizare trotuare Mobilier urban pentru pietoni	3.96 €
2	Dezvoltare mobilitate velo în orașul Sărmașu	Crearea infrastructurii necesare pentru mobilitate velo	Amenajare rețea strategică piste ciclism Amenajare stații e-bike sharing e-Biciclete pentru sistemul de închiriere Mobilier urban pentru ciclism	4.47 M €
3.1	Dezvoltarea transportului public urban în Sărmașu	Realizarea stațiilor cu facilitățile și dotările necesare	Amenajarea stațiilor: - semnalistică rutieră - adăposturi conforme, - totemuri informative cu identitatea (logo-ul) operatorului, harta cu rutele și destinațiile posibile precum și orele/frecvențele de operare; - afișajelor digitale cu informare controlată centralizat, pentru afișarea dinamică a timpilor de	- Semnalistică: 1000€- 2000€ - Adapost:10000 € - totemuri: 1000-3000€ - costuri montare/bransare afisaje:20 x 500-2000€



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

			așteptare și a următoarelor plecări	
3.2		Achiziție flotă autobuze ecologice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7 metri)	5 * 500000 € = 2.5 M €
3.3		Realizare depou	Amenajare și dotare depou autobuze electrice, inclusiv atelier Instalare stații de încărcare Realizare sistem management	1,1 M €
3.4		Sistem ticketing	Validatoare /terminale de control Automate de taxare	14 * 1000 € = 14000 € 5 * 10000 € = 50000 €
3.5		Amenajare puncte noi oprire CF	Amenajare peron Amenajare căi de acces (inclusiv iluminat) Sistem de semnalizare	3 * 100000 €

Sursa: Echipa de elaborare

Tabel 61. Direcții de acțiune și proiecte operaționale – Scenariu 2

Denumire sub-proiecte componente			Descriere	Defalcare calcul
1	Dezvoltarea mobilității pietonale	Crearea infrastructurii și facilităților necesare mersului pe jos și mobilității pietonale	Amenajare trotuare Modernizare trotuare Mobilier urban pentru pietoni	3.905 €
2	Dezvoltare mobilitate velo în orașul Sărmășu	Crearea infrastructurii necesare pentru mobilitate velo	Amenajare rețea strategică piste ciclism Amenajare stații e-bike sharing e-Biciclete pentru sistemul de închiriere Mobilier urban pentru ciclism	4.47 M €
3.1	Dezvoltarea transportului public urban în Sărmășu	Realizarea stațiilor cu facilitățile și dotările necesare	Amenajarea stațiilor: - semnalistică rutieră - adăposturi conforme, - totemuri informative cu identitatea (logo-ul) operatorului, harta cu rutele și destinațiile posibile precum și orele/frecvențele de operare; - afișajelor digitale cu informare controlată centralizat, pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări	- Semnalistică: 1000€- 2000€ - Adăpost: 10000 € - totemuri: 1000-3000€ - costuri montare/bransare afișaje: 20 x 500-2000€
3.2		Achiziție flotă autobuze ecologice	Achiziționarea de 3 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7 metri)	3 * 500000 € = 1.5 M €



3.3		Realizare depou	Amenajare și dotare depou autobuze electrice, inclusiv atelier Instalare stații de încărcare Realizare sistem management	1,1 M €
3.4		Sistem ticketing	Validatoare /terminale de control Automate de taxare	14 *1000 € = 14000 € 5 *10000 € = 50000 €
3.5		Amenajare puncte noi oprire CF	Amenajare peron Amenajare căi de acces (inclusiv iluminat) Sistem de semnalizare	3 * 100000 €
3.6		Achiziție Rama/automotor CFI		3000000 €

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

- S-au propus un număr de măsuri și proiecte pentru toate modurile de deplasare.
- Pentru un maxim de efect și beneficiu, PMUD sugerează implementarea proiectelor integrate, cu componente din multiple domenii ale transporturilor. Fișa proiectului se regăsesc în capitolul „Anexe”.
- Pentru o bună desfășurare a proiectelor, municipalitatea are de urmat următoarele aspecte organizaționale:
 1. Înființarea serviciului de transport public.
 2. Pregătirea delegării acestuia și a contractului de servicii publice.
 3. Impunerea unei politici de parcare cu taxarea staționării în zona centrală.
 4. Pregătirea poliției locale pentru asigurarea disciplinei pe piste de biciclete propuse.

Pe lângă structurile existente, pentru implementarea și monitorizarea PMUD în condiții optime, este necesară crearea unei structuri de management PMUD. Aceasta va avea rolul de a asista reprezentanții Consiliului Local în fundamentarea și luarea hotărârilor privind investițiile publice, în conformitate cu prevederile și indicatorii din PMUD. În mod concret, această structură va avea rolul de a analiza și verifica proiectele de hotărâre, rapoartele de fundamentare pentru proiectele de hotărâri locale, astfel încât să se asigure ca prevederile PMUD și prescripțiile introduse de acest document strategic sunt corelate cu proiectele investiționale propuse de legislativul local.

Pentru transportul public local – se va verifica respectarea cerințelor, procedurilor și metodologiilor stipulate în Regulamentul CE 1370/2007 în cadrul documentelor preliminare în vederea implementării noului Contract de Servicii Publice

Pentru încurajarea utilizării autovehiculelor electrice – se va verifica, încă de la faza de solicitare a Certificatului de Urbanism din partea dezvoltatorilor de centre comerciale, unități economice, dacă proiectele prevăd stații de încărcare pentru autovehicule electrice în propriile spații de parcare și se va solicita acest aspect în cazul în care nu sunt prevăzute astfel de investiții.



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro

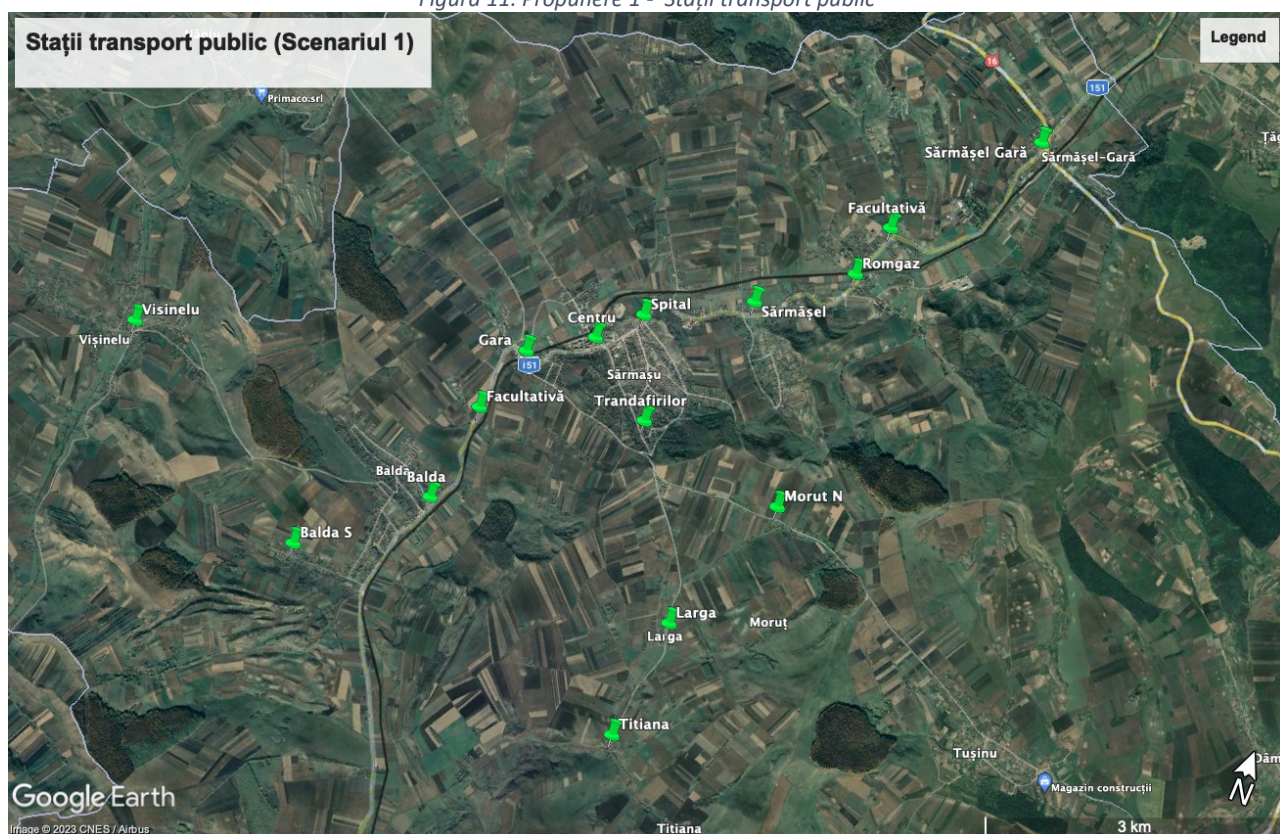


AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAI A MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Pentru amenajarea parcărilor: se va verifica și se va stopa eliberarea de autorizații pentru garajele individuale; se va opri prelungirea contractelor (de concesiune, închiriere) pentru garajele individuale, la momentul expirării acestora.

Pentru managementul financiar al implementării PMUD: se va verifica la începutul fiecărui an, nivelul propus din Bugetul Local pentru investiții în sistemul de transport (infrastructură, dotări, active, etc.), astfel încât, acest nivel să nu fie sub nivelul minim asumat prin PMUD și astfel încât să permită realizarea investițiilor din surse proprii planificate în scenariul optim de dezvoltare.

Figura 11. Propunere 1 - Stații transport public



Sursa: echipa de elaborare

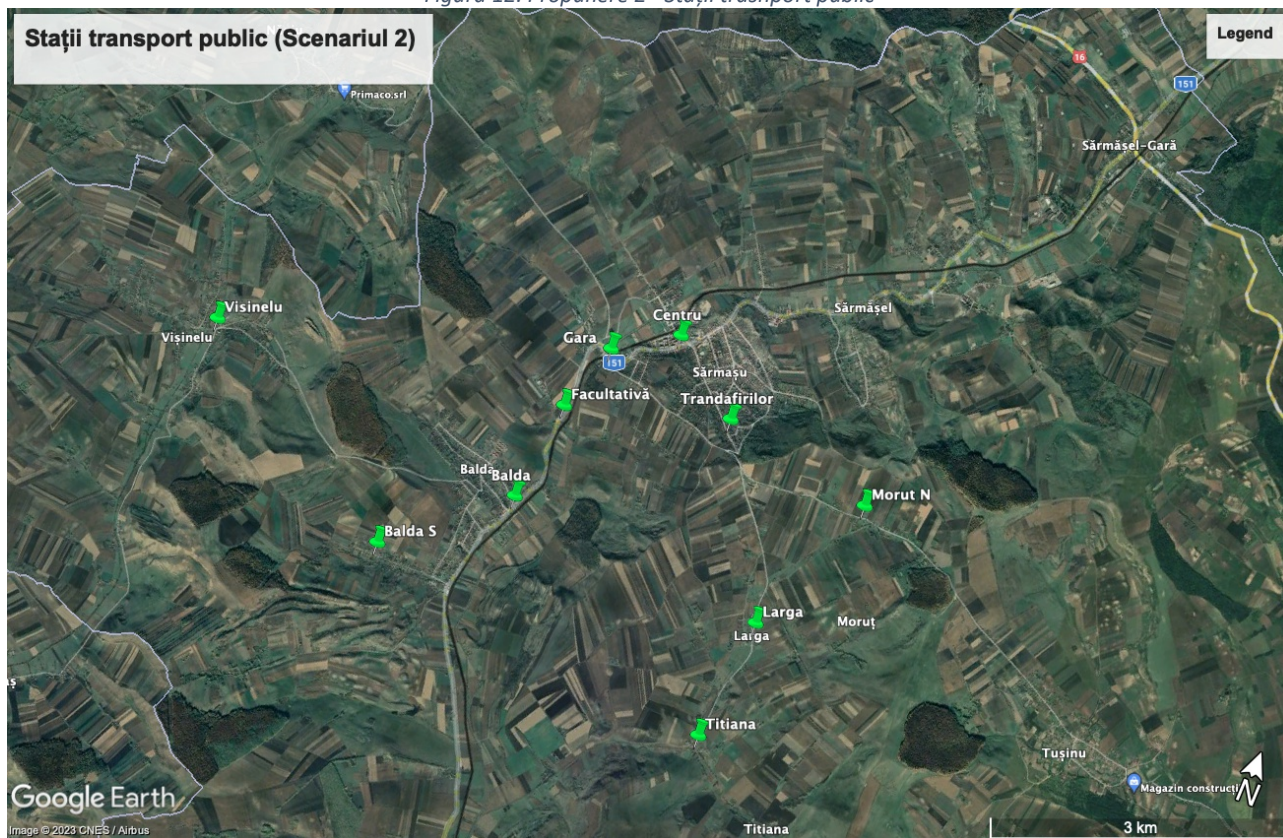


Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 12. Propunere 2 - Stații transport public

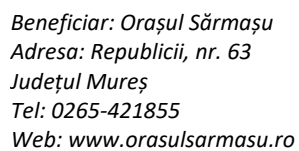


Sursa: echipa de elaborare

Figura 13. Propunere – Rețea transport public – TREN LOCAL SĂRMAȘU



Sursa: echipa de elaborare



Rețea transport public - Tren urban + autobuz

Figura 2.1. Populare rețea transport public - Tren urban + autobuz

Legend

Visinelu
Biserica Sfântul Gheorghe

Visinelu

Balda
Balda
Balda S
Balda S

Facultativă

Gara Sarmasului

Centru Sarmasel Gara

Spital

Sarmasel Livezi

Sarmasel

Romgaz

Facultativă

Sarmasel Gara

Sarmasel Gara

Morut N

Larga

Larga

Titiana

Google Earth

Image © 2023 CNES / Airbus

2 km

Sursa: echipa de elaborare

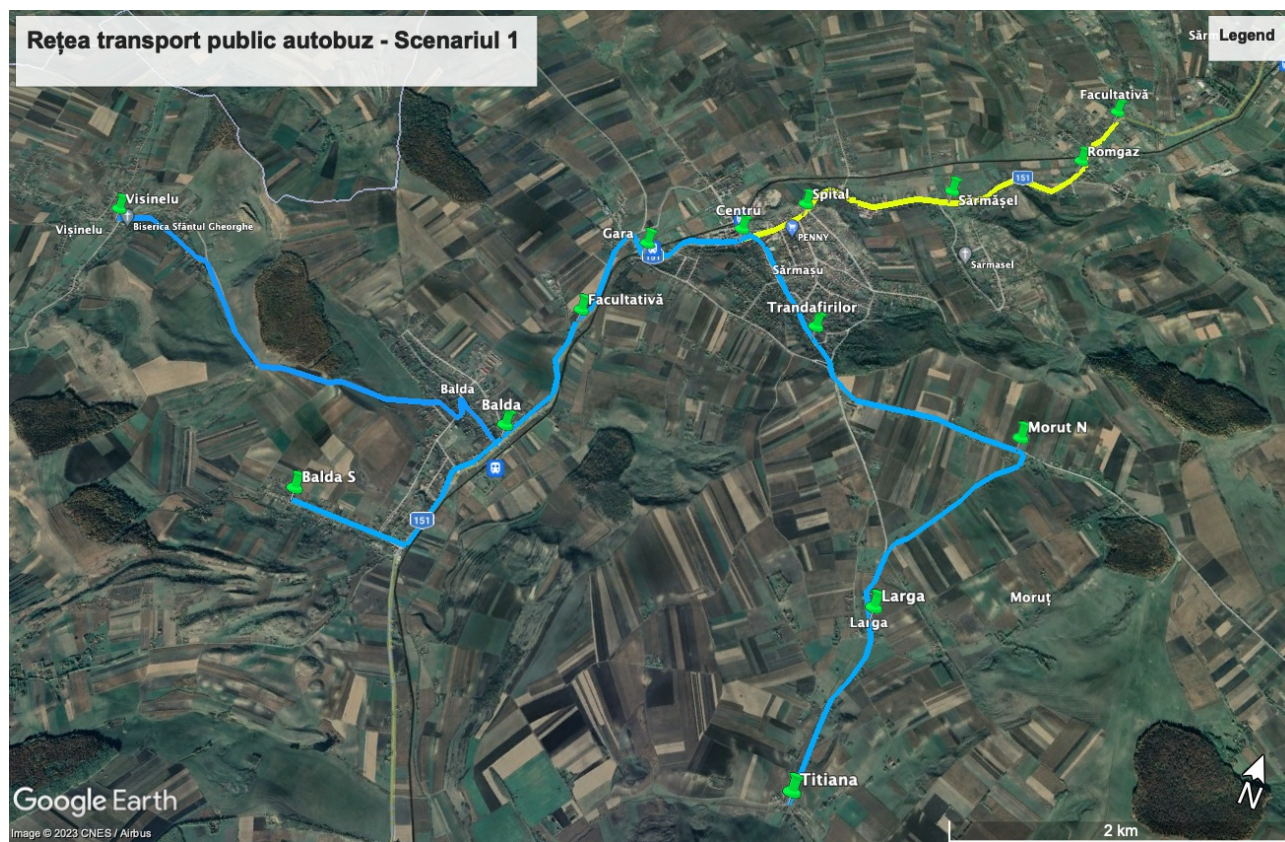


Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 15. Propunere 1 - Traseu transport public Scenariul 1



Sursa: echipa de elaborare



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 16. Propunere 2- Traseu transport public Scenariul 2



Sursa: echipa de elaborare

Orarul transportului public sugerat

Circulație mijloacelor de transport în comun trebuie să fie de așa natură încât să se asigure un serviciu minim viabil. Indiferent de forma de organizare este necesar ca minim 1 dată pe oră (în ora de vârf) în timpul săptămânii și de câteva ori pe zi (duminică) transportul public să fie asigurat.

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

Conform SDL, pag. 122-123 mai jos se regăsește Clasamentul investițiilor propuse de autoritatea locală pentru perioada 2021–2027, în ordinea priorităților se prezintă conform tabelului de mai jos:

Tabel 62. Clasamentul investițiilor propuse de autoritatea locală pentru perioada 2021–2027, în ordinea priorităților

Nr. crt.	Denumire investiție	Punctaj obținut
1.	Construirea unui Muzeu al tradițiilor de pe Câmpia Transilvană	51
2.	Înființare/modernizare sistem de management al traficului	52
3.	Reabilitarea termică a blocurilor de locuințe din orașul Sărmașu, județul Mureș	52
4.	Asfaltare drum de legătură intrajudețean DC 49A Vișinelu, județul Mureș - Crișeni, județul Cluj, 4,5 KM	53
5.	Restaurarea monumentelor istorice Biserica de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” - orașul Sărmașu și Ansamblul Bisericii de lemn „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” - sat Sărmașel – Gară	54
6.	Amenajare trotuar și pistă de biciclete din loc. Balda până în loc. Sărmașel Gară	55



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

7.	Înființarea unei autogări, a unei săli de așteptare călători și a unei stații de încărcare a mașinilor electrice;	59
8.	Modernizare str. Viilor și str. Pepinierii - orașul Sărmașu	60
9.	Modernizarea stațiilor de autobuz în orașul Sărmașu și satele aparținătoare	61
10.	Modernizarea drumului comunal DC 104 Balda – Vișinelu, județul Mureș (rest de executat)	61
11.	Construire capelă mortuară în localitatea Sărmășel Gară	61
12.	Construire platformă de gunoi pentru depozitarea deșeurilor	61
13.	Soluții moderne de colectare a deșeurilor – containere de gunoi îngropate	62
14.	Modernizare și extindere sistem de siguranță și supraveghere video	65
15.	Amenajări peisagistice, crearea, modernizarea, extinderea de parcuri, spații verzi și spații de joacă pentru copii în localitățile Balda, Vișinelu, Sărmășel, Sărmășel Gară	64
16.	Înființarea, modernizarea și dotarea cabinetelor medicale școlare	65
17.	Amenajarea unei platforme pentru compostarea deșeurilor biodegradabile în orașul Sărmașu, județul Mureș	65
18.	Digitalizarea sistemului de educație din Orașul Sărmașu, județul Mureș	66
19.	Modernizarea drumului comunal DC103 Sărmașu-Moruț-Larga- Titiana, orașul Sărmașu, județul Mureș	67
20.	Eficientizarea și modernizarea iluminatului public, orașul Sărmașu, județul Mureș	68
21.	Construirea unei instalații pentru producerea biogazului în Orașul Sărmașu	71
22.	Digitalizarea serviciilor administrației publice locale	72
23.	Reabilitarea, modernizarea, extinderea și echiparea infrastructurii Liceul Teoretic „Samuil Micu” – Sărmașu	72
24.	Înființarea unui incubator de afaceri	73
25.	Înființarea unui centru multifuncțional de servicii medico-sociale integrate de zi/rezidențial pentru persoane care necesită recuperare în cazul unor boli cronice sau în perioade de convalescență	74
26.	Îmbunătățirea Serviciului de asistență socio-medicală la domiciliu în cazul persoanelor vârstnice și bolnave	74
27.	Construire bloc de locuințe pentru tineri specialiști (medici, profesori, personal M.A.I. ș.a) în orașul Sărmașu, județul Mureș	75
28.	Reabilitarea, modernizarea și echiparea infrastructurii educaționale preșcolare (grădinițe) și a celei pentru învățământul general obligatoriu (școli I-VIII) de pe raza orașului Sărmașu	76
29.	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere și a drumurilor de exploatație agricolă în orașul Sărmașu și localitățile aparținătoare	79
30.	Extinderea rețele de canalizare în localitățile Balda, Sărmășel Sat și Sărmășel Gară, orașul Sărmașu, județul Mureș	79
31.	Regularizarea, decolmatarea, îndiguirea, reconstruirea și redimensionarea Canalului colector din orașul Sărmașu și a podurilor aferente	81
32.	Sprijinirea înființării grupurilor de producători agricoli	82
33.	Modernizarea și extinderea sistemului de alimentare cu apă orașul Sărmașu, județul Mureș	89
34.	Modernizarea, extinderea și dotarea clădire Spital Sărmașu în vederea deschiderii unei unități medicale – spital sau secție aparținătoare unui spital din județ	92
35.	Retehnologizare Stație de Epurare, orașul Sărmașu, județul Mureș	93

„Dezvoltarea infrastructurii locale (transport, mediu, sănătate, educație, asistență socială, reabilitare urbană, utilități publice)
Transport și comunicații



- modernizarea drumurilor și străzilor;
- consolidarea DJ 151 în zona alunecării de teren;
- redimensionarea gabaritului podurilor ce supratraversează Pârâul de Câmpie;
- clasificarea drumurilor vicinale care fac legătura între localitățile componente și localitățile învecinate;
- execuția unui drum de centură a orașului pentru dirijarea transportului greu;
- construirea și amenajarea unei autogări în oraș;
- crearea unui serviciu public de transport local între Sărmașu și localitățile componente.,⁵⁷

Conform Planului Urbanistic General - Propuneri

„Propuneri de organizare a circulației

Pentru îmbunătățirea și modernizarea circulației în teritoriu se propun:

- Lucrări de întreținere a DN 16 (lungime totală 12,40 km);
- Lucrări de întreținere a DJ 151 (lungime totală 15,90 km);
- Lucrări de modernizare a drumurilor comunale DC 103, DC 104 și DC 49 A (lungime totală 11,00 km);
- Lucrări de modernizare a străzilor (împietruire) în toate satele, inclusiv trotuare și piste pentru bicicliști (lungime totală 52,60 km);
- Realizarea de rigole împietruite pentru scurgerea apelor meteorice cu pantă de scurgere spre văile existente;
- Amenajarea acostamentelor și a refugiilor pentru stațiile de transport în comun;
- Realizarea unor artere separate, pentru circulația agricolă, de-a lungul drumurilor național și județean (lungime totală 28,30 km);
- Amenajarea traseului dirijat, cu balize, indicatoare, zebre – în toate localitățile;
- Realizare drum ocolitor (oraș Sărmașu) și amenajarea intersecțiilor;
- Lucrări de întreținere a CF 406 (lungime totală 14,00 km);
- Construirea și amenajarea unei autogări în oraș;
- Crearea unui serviciu public de transport local în UAT Sărmașu. „⁵⁸

6.4.1. La scară periurbană/metropolitană

Obiectivele Planului de Mobilitate la scară periurbană țin de:

- Asigurarea mobilității populației, în legătură cu localitățile adiacente, atât prin mijloace motorizate cât și nemotorizate;
- Creșterea gradului de securitate și siguranță;
- Îmbunătățirea calității vieții populației prin reducerea de emisii poluante generate de traficul rutier.

⁵⁷ <https://www.orasulsarmasu.ro/ro/pagina?slug=prioritati-de-dezvoltare>

⁵⁸ Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Oraș Sărmașu, Jud. Mureș, Vol. I, elaborat de S.C EXPERIMENT PROIECT S.R.L – Cluj-Napoca, 2014, pag. 100



6.4.2. La scară localităților de referință

La nivelul aglomerării urbane Sărmașu, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are ca obiective strategice:

- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;
- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Restricționarea accesului auto în anumite zone ale orașului;
- Promovarea transportului în comun (autobuze+tren);
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea autoturismelor personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul;
- Asigurarea unor spații de parcare suficiente și a unor piste de bicicliști.

Astfel, principiile aplicate vor ține cont de:

- Accesibilitate;
- Sustenabilitate;
- Siguranță.

Tipurile de intervenții caracteristice la nivelul întregii localități de referință sunt următoarele:

- Achiziția de material rulant ecologic;
- Modernizarea microsistemului stațiilor de așteptare pentru transportul public;
- Informatizarea transportului public;
- Modernizarea infrastructurii rutiere și a circulațiilor pietonale;
- Creșterea siguranței în trafic;
- Amenajarea de parcuri de reședință;
- Gestiunea corespunzătoare a locurilor de parcare publice;
- Amenajarea unei rețele de infrastructuri velo.

6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

La nivelul cartierelor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate, Planul are ca obiective asigurarea mobilității populației, creșterea gradului de accesibilitate al pietonilor și bicicliștilor.

Beneficiile așteptate ale implementării Planului sunt:

- O imagine îmbunătățită a orașului;
- Accesibilitate, conectivitate și mobilitate îmbunătățite;
- O mai bună calitate a vieții;
- Beneficii pentru mediu și sănătate.

Deși se vizează anumite proiecte și acțiuni la nivel județean, regional și chiar național privind infrastructura rutieră, inclusiv prin PNDR, PMUD nu prevede măsuri și direcții de acțiune la alt nivel decât local, în perimetrul UAT-ului. Se menționează în cele ce urmează proiectele, direcțiile de acțiune și măsurile pe care UAT-ul le are în vedere. Proiectele propuse în cadrul Planului de Mobilitate trebuie să se adreseze cu prioritate pe reducerea utilizării autoturismelor personale, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicleta, mers pe jos, transport public).



7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

7.1. Eficiență economică

Lista de indicatori avută în vedere este:

- ✓ Durata călătoriei (min);
- ✓ Parcursul cu autoturismul (veh. - km);
- ✓ Numărul de pasageri care utilizează transportul public;
- ✓ Pasageri cu autobuzul per vehicul-km;
- ✓ Numărul locurilor de parcare noi în garaje colectie, producătoare de venit.

7.2. Impactul asupra mediului

Analiza durabilității din punct de vedere a mediului a unui anumit proiect sau a anumitor activități economice din cadrul proiectului va urmări următoarele obiective de mediu care stau la baza principiului DNSH (Regulamentul (UE) 2020/852 ("Regulamentul privind taxonomia"), art. 9):

- a) atenuarea schimbărilor climatice;
- b) adaptarea la schimbările climatice;
- c) utilizarea durabilă și protecția resurselor de apă și a celor marine;
- d) tranziția către o economie circulară;
- e) prevenirea și controlul poluării;
- f) protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor.

Realizarea celor mai multe dintre obiectivele operaționale, incluzând impactul asupra mediului poate fi estimată direct prin calcularea emisiilor bazate pe rezultatele modelului și prin utilizarea factorilor de emisie. Schimbarea modului de transport este de asemenea un rezultat al modelului. Consolidarea mobilității pe distanțe scurte și cea a deplasărilor blânde este un alt factor important cu impact pozitiv asupra mediului.

Indicatorii măsurați sunt:

- ✓ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: calculul emisiilor de CO₂;
- ✓ Reducerea emisiilor toxice: calculul emisiilor de NO_x;
- ✓ Reducerea nivelului de zgomot asupra populației: procentul din populație pentru care se diminuează nivelul mediu de zgomot în urma diminuării volumului de trafic cu 50%;
- ✓ Reducerea consumului de energie: calculul consumului total de energie;
- ✓ Creșterea utilizării a transportului nemotorizat și a transportului public: ponderea cea mai mare pentru transportul public, deplasările pietonale și cu bicicleta;
- ✓ Îmbunătățirea mobilității pe distanțe scurte (nemăsurabil).

Prin măsurile propuse prin acest proiect se vor putea realiza atenuarea efectelor negative asupra mediului, asigurând astfel Orașului Sărmașu o serie de avantaje:

- ✓ Îmbunătățirea calității aerului pe aria pietonală;
- ✓ Reducerea emisiilor toxice cauzate de trafic;
- ✓ Contribuția la reducerea producerii gazelor cu efect de seră pe arealul în discuție;
- ✓ Scăderea riscului de apariție a problemelor respiratorii asociate cu poluarea atmosferică;
- ✓ Creșterea confortului și a calității vieții prin atenuarea poluării fonice;



- ✓ Încurajarea activității în aer liber și beneficii pentru sănătate prin sprijinirea ciclismului;
- ✓ Protecția resurselor de apă și a solului prin eliminarea acțiunilor distructive precum aplicarea pesticidelor și insecticidelor în vecinătatea portunii de carosabil;
- ✓ Încurajarea adaptării populațiilor biocenozei din imediată apropiere a arealului pietonal la un mediu cu factori perturbanti reduși, sprijinind astfel mobilitatea urbană în contextul conservării mediului și a ecosistemelor suprapuse arealului așezării umane urbane;
- ✓ Conservarea solului contribuie la împiedicare bioacumulării substanțelor toxice în organisme;
- ✓ Împiedicarea eroziunii solului implică reducerea drastică a apariției inundațiilor;
- ✓ Minimizarea modificării comportamentului animalelor ca rezultat al acțiunii antropice din zonă sporește integrarea acestei zone într-un areal extins al distribuției speciilor, în care schimbul de informații, energie și indivizi nu este lezat, ceea ce sprijină diversitatea genetica animală în interiorul unei specii.

7.3. Accesibilitate

Timpul de călătorie ia în considerare timpul de intrare/ieșire din zona de trafic, timpii de transfer, precum și timpul de deplasare. Deficiențele potențiale de accesibilitate derivă din: lipsa legăturilor rutiere directe, lipsa oportunităților de parcare, lipsa liniilor de transport public (directe), distanțele mari până la stația de transport în comun și necesitatea transferului de pe o linie pe alta, dar și din capacitatea redusă de circulație (toate acestea conducând la timpi de așteptare). Indicatorul obținut este "Accesibilitate la cea mai apropiată stație de transport public"

7.4. Siguranță

Evaluarea siguranței circulației reprezintă o statistică descriptivă pe baza datelor asupra accidentelor din trafic și a analizelor retrospective. O analiza a evoluției viitoare a accidentelor, din care să rezulte o estimare cantitativă a numărului și gravității accidentelor ar necesita o metodă de predicție a accidentelor care nu este disponibilă. În prezent Orașul Sărmășu este monitorizat video în câteva puncte cheie cum ar fi zona centrală din Sărmășu și zona instituțiilor publice din localitățile componente. Prin urmare, definirea unor indicatori cantitativi, fiabili pare să fie mai mult sau mai puțin imposibilă. De obicei, planurile de mobilitate folosesc rate ale accidentelor pe tipuri de drumuri, iar calcularea numărului de accidente ia în calcul rerutarea traficului pe diferite categorii de drumuri (cu rate diferite de producere ale accidentelor sau cu diferite niveluri de risc).

În cazul punerii în aplicare a măsurilor și proiectelor propuse impactul ar putea fi măsurat cu ajutorul unor indicatori, precum:

- ✓ numărul suplimentar treceri de pietoni semaforizate;
- ✓ intersecții semaforizate;
- ✓ lungimea infrastructurii pentru biciclete;
- ✓ numărul pasajelor (noi) pietonale peste calea ferată;
- ✓ km de rețele pietonale;
- ✓ numărul de persoane care circulă cu bicicletele și pe jos.



7.5. Calitatea vieții

Mobilitatea, prin implicațiile ei, este un factor decisiv al calității vieții urbane. Indicatorii relevanți despre aceasta sunt:

- Timpul petrecut călătorind;
- Siguranța în deplasare;
- Accesibilitatea deplasărilor urbane;
- Poluarea aferentă deplasărilor motorizate, Etc.

Cuantificarea acestor indicatori s-a încercat în analiza multi-criterială, prezentată amănunțit în capitolul 4.

8. P.M.U.D. – Componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)

8.1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

8.1.1. Cadrul de prioritizare

Data fiind interdependența și sinergia diferitelor măsuri și mijloace de transport, este util a prioritiza anumite măsuri în defavoarea alora, când acestea depind unele de altele.

Analiza multi-criterială descrisă în capitolul 4 cuantifică impactul măsurilor sugerate, rezultând o prioritate sporită pentru întreg pachetul de măsuri sugerat de PMUD.

Prioritizarea intervențiilor se va face prin ierarhizarea în ordinea punctajului obținut în urma Analizei Multicriteriale, în funcție de încadrarea proiectelor pe surse de finanțare la care acestea sunt eligibile.

- Disponibilitatea financiară, în funcție de natura eligibilității proiectului și încadrarea acestuia pe o anumită sursă de finanțare.
- În momentul în care lista de proiecte acoperă sursa de finanțare din fonduri nerambursabile (considerată prioritară), proiectele rămase intra în lista proiectelor pe alte surse de finanțare (buget local, credite atrase).

8.1.2. Prioritățile stabilite

Direcțiile de acțiune privind proiectele operaționale vizează, în principal, eficientizarea operării serviciilor de transport în comun. Acestea vor trata însă toate aspectele componente ale sistemului de mobilitate și transport la nivelul Orașului Sărmașu.

Transportul în comun: prin implementarea planului de mobilitate urbană durabilă se urmărește creșterea calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Măsurile care vizează infrastructura vor fi sustinute și completate de alte măsuri de ordin operațional, cum ar fi măsuri de promovare și creștere a nivelului de conștientizare a populației asupra acestor moduri de transport nepoluante, cu scopul încurajării utilizării bicicletei ca mijloc de transport cotidian.

Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent. În ceea ce privește măsurile operaționale pentru



intermodalitatea în transporturi, se propune ca stațiile de închiriat biciclete să fie amplasate în proximitatea principalelor stații de transport public în comun, astfel încât, la nivelul zonei urbane să poată fi asigurate conexiuni între transportul public și transportul velo. În continuarea acestei măsuri, prin utilizarea sistemului informatic de transport local se vor putea configura soluții de itinerarii care să combine diferite moduri de transport – ex: pentru o destinație lipsită de accesibilitate cu transportul în comun, se configurează traseul până la proxima stație de transport public, de unde se propune utilizarea bicicletei până la destinație. Pentru astfel de călătorie, sistemul va analiza disponibilitatea velo existentă în stația de închiriere biciclete, va calcula timpii de călătorie și va propune rute alternative.

Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, la nivel operațional sunt necesare măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulamentare, măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcarile neregulamentare care afectează fluiditatea traficului și de promovare a bunul-simț în trafic. Acest lucru poate fi realizat într-o primă fază prin acțiuni corective în teren ale Poliției Locale, iar în urma implementării sistemului de monitorizare video, se pot realiza măsuri corective și de sancționare a parcărilor neregulamentare prin utilizarea informațiilor video care permit identificarea autovehiculului parcat neregulamentar și transmiterea de informații către Poliția Locală, care va emite sancțiunile.

Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă. Un aspect important al modului operational dorit este cel al inovării în transporturi, aspect sinonim cu implementarea componentelor informatice, parte a conceptului „Smart city”. Ca principale priorități, se dorește:

- Reducerea numărului de deplasări motorizate în oraș;
- Sporirea siguranței și accesibilității;
- Oferirea de alternative atractive autoturismelor;
- Scăderea implicită a gazelor cu efect de seră (CO₂).

PMUD sugerează implementarea unui proiect cu măsuri integrate care, prin sinergia măsurilor, să grăbească atingerea acestor deziderate.

8.2. Planul de acțiune

8.2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

Astfel de intervenții se sugerează strict ca și componente ale măsurilor conexe transportului public, regăsite mai jos.

8.2.2. Transport public

Tabel 63. Propunere proiecte cu privire la Transportul public urban în Sărmășu – Scenariu 1 - transport public cu autobuze electrice

Denumire sub-proiecte componente	Descriere	Defalcare calcul
----------------------------------	-----------	------------------



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

3.1	Dezvoltarea transportului public urban în Sărmășu	Realizarea stațiilor cu facilitățile și dotările necesare	Amenajarea stațiilor: - semnalistică rutieră - adăposturi conforme, - totemuri informative cu identitatea(logo-ul) operatorului, harta cu rutele și destinațiile posibile precum și orele/frecvențele de operare; - afișajelor digitale cu informare controlată centralizat, pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări	- Semnalistică: 1000€- 2000€ - Adapost:10000 € - totemuri: 1000-3000€ - costuri montare/bransare afisaje:20 x 500-2000€ -
3.2		Achiziție flotă autobuze ecologice	Achizitionarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7 metri)	5* 500000 € = 2.5 M €
3.3		Realizare depou	Amenajare și dotare depou autobuze electrice, inclusiv atelier Instalare stații de încărcare Realizare sistem management	1,1 M €
3.4		Sistem ticketing	Validatoare /terminale de control Automate de taxare	14 *1000 € = 14000 € 5 *10000 € = 50000 €
3.5		Amenajare puncte noi oprire CF	Amenajare peron Amenajare căi de acces (inclusiv iluminat) Sistem de semnalizare	3 * 100000 €

Sursa: Echipa de elaborare

Tabel 64. Propunere proiecte cu privire la Transportul public urban în Sărmășu – Scenariu 2- transport public pe CF si cu autobuze electrice

Denumire sub-proiecte componente		Descriere	Defalcare calcul
3.1	Dezvoltarea transportului public urban în Sărmășu	Realizarea stațiilor cu facilitățile și dotările necesare Amenajarea stațiilor: - semnalistică rutieră - adăposturi conforme, - totemuri informative cu identitatea(logo-ul) operatorului, harta cu rutele și destinațiile posibile precum și orele/frecvențele de operare; - afișajelor digitale cu informare	- Semnalistică: 1000€- 2000€ - Adapost:10000 € - totemuri: 1000-3000€ - costuri montare/bransare afisaje:20 x 500-2000€ -



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1MAI NR.25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

			controlată centralizat, pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări	
3.2		Achiziție flotă autobuze ecologice	Achiziționarea de 3 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7 metri)	3 * 500000 € = 1.5 M €
3.3		Realizare depou	Amenajare și dotare depou autobuze electrice, inclusiv atelier Instalare stații de încărcare Realizare sistem management	1,1 M €
3.4		Sistem ticketing	Validatoare /terminale de control Automate de taxare	14 * 1000 € = 14000 € 5 * 10000 € = 50000 €
3.5		Amenajare puncte noi oprire CF	Amenajare peron Amenajare căi de acces (inclusiv iluminat) Sistem de semnalizare	3 * 100000 €
3.6		Achiziție Rama/automotor CFI		3000000 €

Sursa: Echipa de elaborare

Tabel 65. Proiecte ale Primăriei Sărmașu, privind mobilitatea urbană, pentru următoarea perioadă

U.A.T. Sărmașu	Denumire proiect	Denumire program	Valoare Proiect (lei)	Contribuție Proprie (lei)	Stadiu proiect	Termen finalizare
1.	Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană a orașului Sărmașu și asigurarea infrastructurii pentru transportul verde- puncte de reîncărcare vehicule electrice	P.N.R.R.	1505509,34	0	Contract de finanțare semnat	21.11.2025
2.	Mobilitate urbană durabilă în orașul Sărmașu, județul Mureș	P.N.R.R.	5693988,64	0	Contract de finanțare semnat	29.11.2025



3.	Dezvoltarea infrastructurii ITS/TIC a orașului Sărmașu	P.N.R.R.	2458617,90	0	Proiect aprobat	
4.	Realizarea pistei icloturistice în județele Mureș, Harghita și Covasna	P.N.R.R.	În parteneriat cu C.J. Mureș	0	Proiect neaprobat	
5.	Program privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră- Stația de reîncărcare pentru autovehicule electrice în orașul Sărmașu	A.F.M.	252365,11	62 873,97	Proiect aprobat	
6.	Modernizare drum de legătură în localitatea Sărmașu între DJ 151 și limita județului Mureș	P.N.I. "Anghel Saligny"	5488081,55	255804,91	Proiect aprobat	

Sursa: Primăria Sărmașu

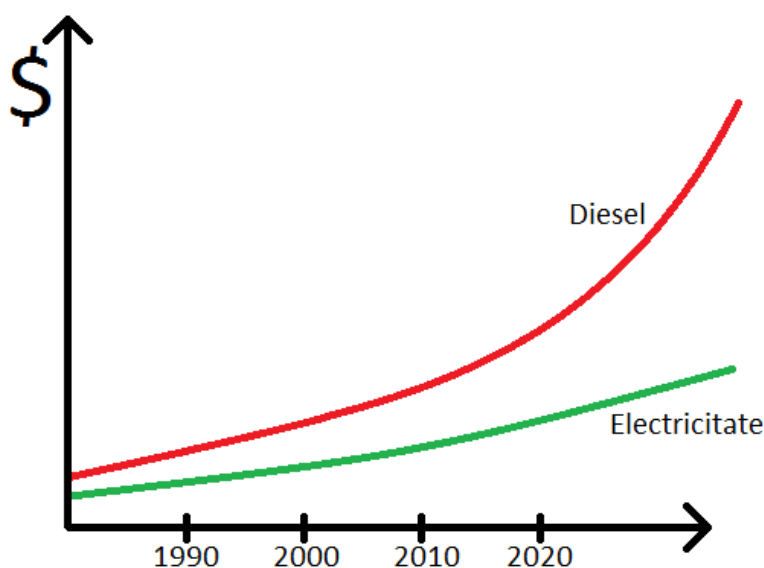
Oportunitatea implementării unui sistem de transport public electric/ecologic

Uniunea Europeană (implicit BERD) se implică în mod constant în dezvoltarea sistemelor de transport ecologic, considerându-se că răspund cel mai bine celor 3 parametri definitorii: "ecologie, economie, ergonomie". Este păcat să se folosească fondurile POR numai pe vehiculele flotei, care trebuie înlocuite după un timp, în timp ce infrastructura transportului public(stații, depou, ticketing) rămâne o perioadă îndelungată, mult după finalizarea perioadelor de finanțare UE.

Sistemul de transport ecologic este mult mai ieftin față de cel cu autobuzul diesel clasic

- Prețul curentului electric a avut o evoluție liniară, lentă. În schimb, datorită epuizării resurselor minerale, prețul motorinei este în continuă creștere;

Grafic 18. Prețul curentului electric



Sursa: echipa de elaborare

- Investițiile inițiale în infrastructură și flotă sunt considerabile, însă durata de viață a troleibuzului/autobuzelor ecologice față de autobuzul conventional este simțitor mai mare, iar costurile de întreținere și exploatare sunt, în medie, cu 16% mai mici;
- Fondurile europene nerambursabile în transportul public sunt disponibile doar pt. dezvoltarea rețelelor și sistemelor de transport electric sau ecologic;
- Autobuzele cu motoare mai puțin poluante (Euro VI) au devenit foarte costisitoare, diferența între prețul de cost al unui astfel de autobuz și cel al unui autobuz ecologic fiind redusă considerabil.
- S-a constatat dezvoltarea mai rapidă, socio-economică, a zonelor deservite de către transport electric, iar infrastructura fizică aduce un plus de încredere călătorilor;
- Municipiile/ orașele ce dispun de transport electric au prețul legitimațiilor de călătorie mai mici față de municipiile ce dețin exclusiv autobuze;
- Vehiculele electrice sunt dotate cu componente electronice (variator de tensiune sau invertor) ce permit recuperarea unei părți importante a energiei consumate;
- Se elimină posibilitatea furtului de combustibil.
 - Sistemul de transport cu autobuzul ecologic este fiabil.
- Autobuzul hibrid are o mobilitate foarte mare în trafic, datorată calităților motorului electric, permițând o pornire rapidă din stații sau intersecții, precum și abordare facilă a rampelor abrupte.

Fotografia 17 Prezentare interior autobuz electric



Sursa: echipa de elaborare

8.2.3. Transport de marfă

Transportul mărfurilor pe raza UAT Sărmașu se poate împărți în două categorii:

- Marfă în tranzit – DJ 151 și DC 103 prezintă camioane și autotrenuri care tranzitează arealul studiat.
- Încărcări/descărcări locale – Se remarcă un aflus de camioane pe străzile cu puncte comerciale locale. Acestea gareză frecvent pe marginea drumului și accentuează degradarea străzii în cauză, sporind poluarea și atmosferică locală. Deși nu se sugerează explicit ca măsură, realizarea unei soluții de evitare a staționării acestora în afara zonelor delimitate și stabilite ca atare și respectiv de descurajare a accesului cu marfă în UAT pe timpul zilei se recomandă.

În contextul degradării sistemului de transport feroviar autohton, procentul mărfurilor locale transportate cu trenul a devenit aproape nul, întreaga încărcătură fiind transportată cu mijloace de transport rutiere.

8.2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Tabel 66. Propunere proiecte cu privire la Mijloacele alternative de mobilitate – Scenariu 1- transport public cu autobuze electrice

Denumire proiect	Defalcare proiect	
	Denumire sub-proiecte componente	Descriere



Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu	1.1	Îmbunătățirea calității și aducerea spațiilor pietonale la standarde actuale	Amenajare trotuare	Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotările aferente (mobiliu urban, iluminat) la standarde actuale, pentru încurajarea mersului pe jos (10,2 km)
	1.2		Modernizarea trotuarelor degradate, dotarea acestora cu mobiliu urban și înlăturare parcajelor invazive	Recondiționarea suprafeței și a anexelor trotuarelor din UAT-ul Sărmașu, înlăturarea parcajelor invazive pe acestea și dotarea cu piese atractive de mobiliu urban (bănci, fântâni, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calității și atractivității călătoriilor efectuate pe jos (4.0km)
	1.3		<i>Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)</i>	<i>Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonal, velo, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și pentru mașini (incl aprovizionare) – cu acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic. (0 km)</i>
	1.4		Amenajare străzi pietonale	Realizarea unei strazi cu destinație exclusiv pietonală pentru legătura unor locații-reper – în special în zona centrală; pavarea adecvată și dotarea acestora cu mobiliu urban specific - bănci, coșuri de gunoi și vegetație specifică (200ml)
	1.5		Mobiliu urban pentru pietoni	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcursului pietonal - cu piese atractive de mobiliu urban (100 buc) (bănci, fantani, rasteluri,



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1.MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

				ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	2.1	Rețea strategică de ciclism cu dotările aferente	Rețea strategică de piste pentru ciclism	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu (9.2 km)
	2.2		Realizare sistem e-bike shareing	Prespune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing (5 buc) cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere (100 buc)
	2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 50 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate in zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice (rasteluri care includ încărcare la 220V pentru velo)
	3.1	Infrastructură și măsuri pentru transportul public în comun	Amenajare stații transport public	Prespupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (15 buc)
	3.2		Amenajare puncte noi oprire CF	Prespupune, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobilier urban, iluminat corespunzător, etc. (3 buc)
	3.3		Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, legată funcțional de un centru de management / administrativ (1



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

			buc include stații lente și stații rapide de încărcare)
	3.4	Sistem de ticketing	Automate de taxare (5 buc), validatoare / terminale de control (14 buc), infrastructură și birou de ticketing (1 buc)
	3.5	Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 5 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7m)
	3.6	<i>Amanajare nod/ hub park and ride</i>	0 buc (include statie incarcare rapida autobuze electrice)

Sursa: echipa de elaborare

Tabel 67. Propunere proiecte cu privire la Mijloacele alternative de mobilitate – Scenariu 2- transport public pe CF si autobuze electrice

Denumire proiect	Defalcare proiect		
	Denumire sub-proiecte componente		Descriere
Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu	1.1	Îmbunătățirea calității și aducerea spațiilor pietonale la standarde actuale	Amenajare trotuare
	1.2		Trotuare componente a unor trasee pietonale noi cu dotările aferente (mobiliu urban, iluminat) la standarde actuale, pentru încurajarea mersului pe jos (10,2 km)
	1.3		Recondiționarea suprafeței și a anexelor trotuarelor din UAT-ul Sărmașu, înlăturarea parcarilor invazive pe acestea și dotarea cu piese atractive de mobilier urban (bănci, fântâni, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calității și atractivității călătoriilor efectuate pe jos (4.0km)
			<i>Amenajarea unor străzi multi-uz (shared space)</i>
			<i>Străzile cu valențe multiple se pot optimiza eliminând diferențele de nivel, favorizând parcurgerea cu mijloace de deplasare lentă (pietonal, velo, etc), dar oferind posibilitatea accesului auto: atât pentru autospeciale (de intervenție), cât și pentru mașini (incl aprovizionare) – cu</i>



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

				<i>acces limitat, cedând prioritatea către toți ceilalți participanți la trafic. (0 km)</i>
	1.4		Amenajare pietonale străzi	Realizarea unei strazi cu destinatie exclusiv pietonala pentru legatura unor locatii-reper – în special în zona centrală; pavarea adecvată și dotarea acestora cu mobilier urban specific - bănci, coșuri de gunoi și vegetație specifică (200ml)
	1.5		Mobilier urban pentru pietoni	Dotarea străzilor pe care se intenționează favorizarea parcurului pietonal - cu piese atractive de mobilier urban (100 buc) (bănci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos
	2.1	Rețea strategică de ciclism cu dotările aferente	Rețea strategică de piste pentru ciclism	Implementarea infrastructurii dedicate bicicletelor pe arterele principale si facilitarea legaturilor cu accesul spre teritoriu (9.2 km)
	2.2		Realizare sistem e-bike shareing	Prespune atât amenajarea stațiilor de e-bike shareing (5 buc) cât și achiziționarea de biciclete electrice pentru sistemul de închiriere (100 buc)
	2.3		Mobilier urban pentru ciclism	Construirea a 50 piese de mobilier urban cu rol de rastel pentru parcat biciclete, plasate in zone de interes - scolare, populare, comerciale sau turistice (rasteluri care includ încărcare la 220V pentru velo)



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,ROTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

	3.1	Infrastructură și măsură pentru transportul public în comun	Amenajare stații transport public	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobiliu urban, iluminat corespunzător, etc. (10 buc)
	3.2		Amenajare puncte noi oprire CF	Presupunere, pe lângă realizarea adăposturilor propriu zise și amenajarea pavimentului (alveole, semnalistică), și integrarea traseelor pietonale de calitate, mobiliu urban, iluminat corespunzător, etc. (3 buc)
	3.3		Amenajare depou autobuze electrice	Zonă pentru garare, întreținere, alimentare flotă transport public, legată funcțional de un centru de management / administrativ (1 buc include stații lente și stații rapide de încărcare)
	3.4		Sistem de ticketing	Automate de taxare (5 buc), validatoare / terminale de control (10 buc), infrastructură și birou de ticketing (1 buc)
	3.5		Flotă de autobuze electrice	Achiziționarea de 3 autobuze urbane ecologice de capacitate mică (6-7m)
	3.6		Rama/automotor CFI	Achiziționare 1 buc Rama/automotor CFI
	3.7		Amenajare nod/ hub park and ride	0 buc (include stație încărcare rapidă autobuze electrice)



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 17. Propunere Rețea Velo



Sursa: echipa de elaborare



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR. 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Figura 18. Propunere Rețea velo și bike sharing



Sursa: echipa de elaborare

8.2.5. Managementul traficului

Deși arealul studiat nu prezintă niciun semafor, iar camerele de supravegheat traficul nu sunt conectate la un sistem inteligent (ITC) de control al traficului, se recomandă căutarea permanentă de noi soluții pentru urmărirea în timp real a variațiunilor fluxurilor de vehicule și a posibilelor probleme. În prezent Orașul Sărmășu nu dispune de un sistem unitar de supraveghere a spațiilor publice din localitate, și nici de un sistem de supraveghere a traficului din localitate.

8.2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Singura situație care ar putea fi considerată cu nivel ridicat de complexitate este zona centrală a orașului Sărmășu, datorită suprapunerii de fluxuri și funcțiuni într-un areal caracterizat de o mixtură morfologică ce adună parcul central, majoritatea instituțiilor, comerț și servicii, în apropierea nodului central al localității.

Această zonă cu caracter de centralitate prezintă o declivitate considerabilă și necesită operațiuni de sistematizare / regenerare urbană.



8.2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Măsurile sugerate de plan doresc să ofere posibilitatea combinării a două sau mai multe mijloace de călătorie:

- Auto-bicicletă
- Transport public-bicicletă
- Auto-transport public
- Tren-bicicletă – după introducerea trenului
- Tren-transport public - după introducerea trenului

8.2.8. Aspecte instituționale

Procesul de atragere și implementare a fondurilor nerambursabile/rambursabile este unul dificil, dacă nu există consens și sprijin din partea comunității. Totodată la nivelul administrației locale este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate, de schimbare a mentalității administrației locale. Ca și în alte comunități locale există mai mulți actori publici implicați, respectiv: Primăria Orașului Sărmașu, Consiliul Local, Romsilva, poliția rutieră, etc.. Pentru a se putea pune în aplicare proiectul privind amenajarea pistelor de ciclism/rută pietonală, este nevoie de o buna cooperare cu CNAIR. Cooperarea cu reprezentanții CFR este un alt element esențial în punerea în aplicare a proiectelor care privesc trecerile de cale ferată, modernizarea gării, reintroducerea transportului feroviar. Implicarea cetățenilor în luarea deciziilor și crearea unei platforme de comunicare cu toți factorii interesați sunt necesare pentru succesul planului. Deschiderea autorităților locale către cetățenii, crearea unor structuri instituționale puternice și bine definite, parteneriatele cu societatea civilă, alți actori locali, județeni, regionali sunt ingredientele unei implementări de succes a planului. Un element necesar este continuarea proiectelor, indiferent de conducerea politică. Susținerea din partea consiliului local este un factor important, acesta fiind necesar a susține și promova în comunitate proiectele de mobilitate urbană. Schimbarea de atitudine a organismelor implicate în proiectele de mobilitate urbană este o condiție sine qua non. Orașele care au reușit să implementeze politici de mobilitate au înțeles importanța schimbării de atitudine în relațiile cu cetățenii, cu operatorul de transport, cu celelalte UAT-uri. Anumite proiecte de mobilitate pot stârni reacții negative ale unor grupuri de interese sau cetățeni. Pentru a crea susținere este nevoie de educație, instruire, comunicare și bună relaționare. Proiectele de mobilitate nu sunt doar despre infrastructură rutieră, despre crearea de piste de biciclete, noduri intermodale, restricții de circulație, sunt despre schimbare de atitudine și conștientizarea faptului că emisiile de carbon nu pot reduce decât prin implicarea tuturor și prin schimbare de atitudine.

8.3. Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)

În cadrul acestei etape se vor realiza acțiunile, activitățile, măsurile și proiectele concrete de implementare. Fiecare proiect va conține obiective, planul activităților necesare, perioada de desfășurare, persoanele responsabile în proiect și partenerii implicați în realizarea proiectului, sursele de finanțare. În cazul unde proiectele se află în responsabilitatea unor beneficiari diferiți față de responsabilii din instituțiile publice, este în responsabilitatea acestora să obțină raportări periodice ale studiilor de fundamentare realizate, proiectelor depuse pentru finanțare, proiectelor



ce urmează a fi implementate din bugetele locale, precum și modificări sau concretizări ale anvelopelor bugetare prevăzute pentru acestea.

Actualul plan de mobilitate urbană durabilă nu trebuie perceput ca punct final al unei elaborări tehnice și nici ca un document de fundamentare finalizat cu o listă de proiecte implementabile cu ajutorul instrumentelor de finanțare nerambursabile. Acest document este în prezent o condiție impusă de autorități pentru atragerea de finanțări nerambursabile, însă nu trebuie uitat că PMUD este un instrument de guvernare a orașului, care trebuie adus la cunoștință publicului. PMUD este un document flexibil și adaptabil în timp nevoilor în schimbare, care trebuie urmat de acțiuni publice și private, care vor conduce prin coraborarea eforturilor tuturor actorilor locali la dezvoltarea durabilă a zonei Sărmașu. Guvernanța și cadrul administrativ al gestionării mobilității în oraș reprezintă un aspect complex care, pentru a putea sprijini procesul de implementare al unui document strategic ce vizează implementarea unui portofoliu de proiecte cu un număr amplu de beneficiari, trebuie să instituie un puternic leadership politic și în același timp o structură solidă de management al implementării, funcțională din punct de vedere al identificării responsabilităților actorilor antemenționați.

8.3.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D.

Pentru a putea trece la implementarea PMUD, este nevoie de realizarea de precondiții, care conduc astfel la crearea unui sistem funcțional de management al dezvoltării mobilității:

1. Crearea unor relații de parteneriat cu actorii mobilității urban, respectiv: furnizorii de servicii de transport, instituții deconcentrate, mediul economic, societatea civilă;
2. Existența unei coordonări eficace și eficiente – reprezentată de către autoritățile locale;
3. Competențe relevante și responsabilități: reprezentarea actorilor în dezvoltarea politicilor integrate și proiectelor de infrastructură de transport;
4. Resurse umane motivate, profesioniste și asigurarea unei sustenabilități financiare.

Succesul acțiunilor PMUD ține și de stabilirea unor relații de colaborare cu consiliul județean, agenția de dezvoltare regională, alte autorități regionale și naționale. Crearea unor parteneriate cu orașe similare, cu care se pot dezvolta proiecte în domeniu este un alt deziderat. Cooperarea instituțională este un subiect care trebuie tratat cu grijă. De exemplu, formarea unui parteneriat PMUD este o provocare pentru multe autorități de planificare. O lipsă de experiență în managementul proiectelor cu mai multe părți interesate, calendare incompatibile și diferențe în modurile de abordare a planificării transportului pot să crească complexitatea. Punerea de acord a opiniilor contradictorii este o sarcină necesară dar sensibilă de îndeplinit.

8.3.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Monitorizarea și evaluarea sistematică sporesc eficiența procesului de planificare și implementarea măsurilor, ajută la optimizarea folosirii resurselor și furnizează o bază de dovezi empirică pentru planificarea și evaluarea ex ante a măsurilor în domeniul transportului.

Echipa de monitorizare a PMUD va evalua aspecte precum: activități, rezultate, buget, patrimoniu, performanțele personalului angajat și implicit a autorităților locale, ipotezele formulate inițial. Monitorizarea implementării proiectelor se va efectua prin intermediul indicatorilor stabiliți



prin planul de față. În cazul înregistrării unor devieri în procesul de implementare se vor lua măsuri de corectare. Monitorizarea implementării se va realiza către reprezentanți ai autorităților locale, preferabil în cadrul unui grup mai larg de actori, o structură de evaluare care va avea în componență reprezentanții tuturor factorilor implicați în dezvoltare, precum a fost descris anterior. Monitorizarea este o etapă importantă, care sprijină procesul de implementare a măsurilor, proiectelor prevăzute în PMUD. Instrumentele de monitorizare trebuie stabilite cât mai curând de echipa responsabilă cu monitorizarea. Echipa de monitorizare ar trebui să fie formată din angajați din instituții publice, cu experiență în implementare și monitorizare proiecte, aceștia trebuie desemnați prin dispoziție a primarului, astfel se vor stabili în detaliu sarcinile. Echipa desemnată pentru implementare are în sarcină stabilirea instrumentelor de monitorizare și să prezintă la interval de 6 luni un raport de monitorizare, raport ce poate fi prezentat public pe site-ul municipalității.

În această etapă va fi urmărit gradul de atingere a indicatorilor stabiliți, se va analiza modul în care proiectele sunt demarate/implementate, prezentând de fiecare dată cauzele care au condus la întârzieri, dacă este cazul, precum și o serie de recomandări.

De asemenea, se recomandă extinderea responsabilității monitorizării prin implicarea directă a unui grup mai amplu al părților interesate, constituit pe lângă autoritățile locale (coordonator) din operatorii publici și privați de transport, principalii investitori economici, societatea civilă – un grup de lucru care să ofere următoarele avantaje:

- Promovarea viziunii și politicilor urbane dezvoltate cu sprijinul instituțiilor participante în cadrul procesului participativ organizat și materializat în documentația PMUD Sărmașu;
- Suport în implementarea proiectelor de dezvoltare urbană prevăzute în plan, în condițiile unui grup amplu de beneficiari ai acestora;
- Monitorizarea implementării proiectelor prioritare;
- Interfața cu investitori interesați și cetățeni, prin acționarea ca un organism de articulare a inițiativelor urbane cu scopurile și procedurile locale.

Ca potențială abordare și în scopul definirii cu acuratețe a cadrului specific de organizare a grupului de monitorizare, mai întâi trebuie identificat setul de actori urbani relevanți pentru a fi incluși în mod direct în procesul de implementare a PMUD Sărmașu. Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

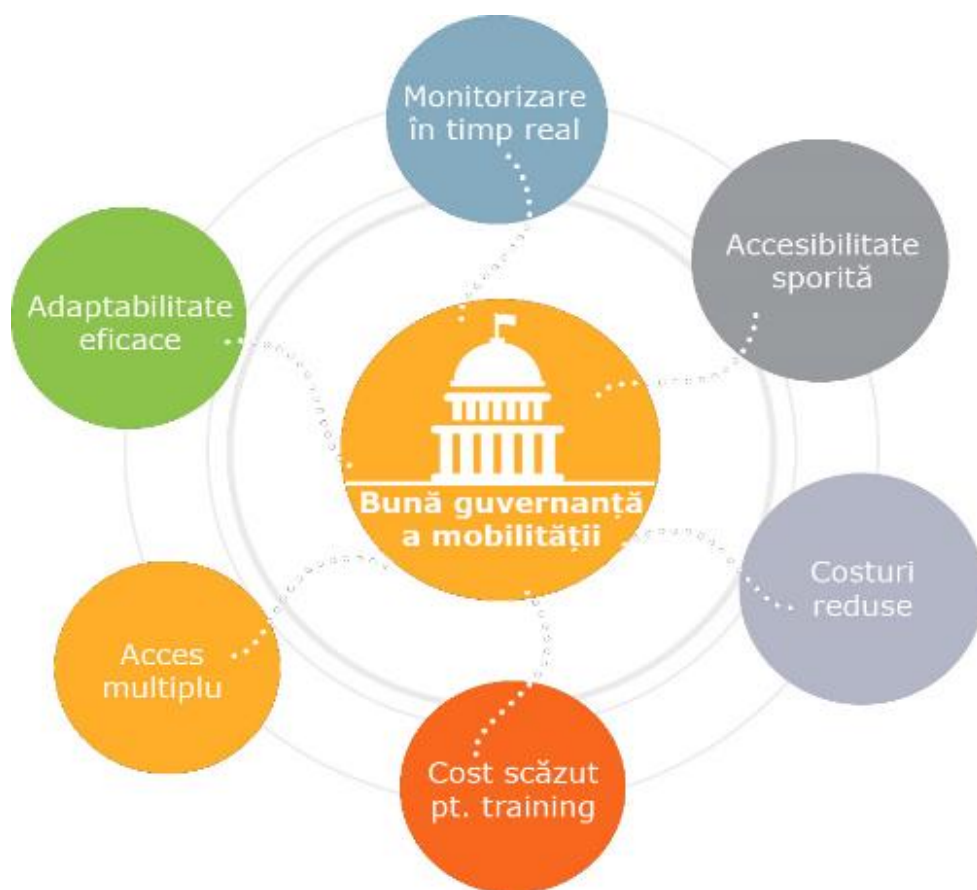
1. Actori publici:
 - a. la nivel județean (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital de stat)
 - b. la nivel local, al orașului (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital public local)
2. Actori privați:
 - a. Investitori și companii private;
 - b. Operatori de servicii de transport;
 - c. Organizații non-guvernamentale, grupuri locale de interes, etc;
 - d. Specialiști;
 - e. Alte persoane private și organizații;
3. Alții, în principal actori public-privăți.

Strategia generală include trei direcții de acțiune (listă operațiunilor):



- Dezvoltarea serviciilor și facilităților aferente mobilității pietonale și velo, cu scopul atingerii obiectivelor de sustenabilitate la nivelul mobilității urbane;
- Investiții pentru creșterea competitivității transportului public;
- Investiții în creșterea calității și/sau stării tehnice a infrastructurii rutiere, care oferă cea mai bună valoare a banilor și care îndeplinesc obiectivele operaționale.

Au fost incluse și intervenții legate de creșterea gradului de siguranță, în special pentru sectoarele de străzi și intersecțiile predispuse la un număr mai mare de accidente, recomandări privind amenajarea de spații de parcare acolo unde există o cerere semnificativă pentru acest tip de amenajări.



9. Concluzie

Modificarea viziunii și abordării gestiunii deplasărilor sub orice formă trebuie să devină o prioritate pentru comunitate. Prezentul document se poate reduce la 3 mari idei:

- **Orașul este al oamenilor, nu al mașinilor.**
- **Într-un oraș al oamenilor, se planifică pentru oameni, nu pentru traficul auto.**



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



- **Un oraș bogat nu este unul în care toată lumea are mașini, ci unul în care toată lumea cu mașini alege mijloace alterantive de deplasare.**

Anexe

Chestionare adresate populației pe stradă

La capitolul 3, în paragrafele despre colectarea datelor, se regăsește raportul chestionarului aplicat pe stradă de către echipa de elaborare. Concluziile acestuia sunt cât se poate de relevante și indică necesitatea măsurilor conexe mobilității urbane durabile.

Chestionar on-line aplicat populației

PMUD Sărmășu - Chestionar pentru cetățeni

Link:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSci8_r2FGT-ZHuOXxr5TLY0Zd0h1cMMICG225uzX8mEW3fTbw/viewform

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Sărmășu prevede o analiza completă a modului în care oamenii se deplasează în oraș și în afara lui, identifică provocările în materie de mobilitate cu care se confruntă localitatea și propune soluții pe termen scurt, mediu și lung care să asigure o dezvoltare sustenabilă, incluzivă și prietenoasă cu mediul.

Pentru ca acest plan să vină în întâmpinarea nevoilor și dorințelor cetățenilor, este esențială implicarea fiecărei persoane. Astfel pot fi identificate problemele la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în orașul dumneavoastră. Prezentul chestionar se adresează locuitorilor, celor care fac parte din viața citadină a orașului, în scopul identificării preferințelor de deplasare și ale aspectelor negative/pozitive în modul în care au loc deplasările în Sărmășu.



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAI NR.25,BAIA MARE,RO,TEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

Tabel 68. Fișa de proiect integrat

Mijloace alternative de mobilitate în Sărmașu		
Sector	Ciclism, Mers pe jos, Transport Public	
Descrierea Problemei	Deși distanțele mici și lipsa rampelor favorizează ciclismul urban de navetă însă lipsa totală a infrastructurii dedicate și circulația intensă pe arterele principale descurajează majoritatea locuitorilor din utilizarea bicicletei și a turiștilor din a considera aducerea/folosirea uneia. Calitatea spațiilor pietonale lasă mult de dorit, atât din punct de vedere estetic cât și funcțional, majoritatea trotuarelor fiind degradate, iar pe multe bretele secundare lipsesc în totalitate. Suprafața multor trotuare este flancată de gropi și denivelări iar mobilierul urban specific care incurajază mersul pe jos lipsește în mare parte. Accesibilitatea este, de asemenea, îndoielnică, spațiile pietonale nefiind ușor de parcurs de către persoanele în vârstă, cu carucioare sau cu mobilitate redusă; Rampele lipsesc în multe locuri iar destinația unor trotuare a devenit sistematic cea de parcare pentru riverani. Trecherile de pietoni sunt puține, majoritatea prost iluminate iar multe locații importante sau dens locuite nu se găsesc în raza de captare a unei zebre. Trama stradală prezintă marcaje și treceri de pietoni degradate, greu vizibile și nesigure. Transportul public are o colta modală infimă, transportând o pondere mică raportat la potențialii călători. Stațiile sunt dotate impropriu, ticketingul lipsește iar flota se prezintă într-o stare avansată de uzură.	
Obiectiv Operațional	Sporirea siguranței pe arterele rutiere pentru toți utilizatorii acestora în vederea reducerii numărului de accidente. Sporirea ponderii deplasărilor efectuate pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public în raza UAT-ului Sărmașu în detrimentul deplasărilor cu autoturismul personal. Aducerea trotuarelor și altor suprafețe pietonale la standarde ridicate de atractivitate, siguranță și accesibilitate precum și extinderea considerabilă a zonelor pietonale. Creșterea confortului operării autobuzelor prin	Obiective Strategice PMUD relevante Accesibilitate Siguranță Calitatea Vieții Eficiență economică Impact asupra mediului



Beneficiar: Orașul Sărmășu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAIOR 25, BAIA MARE, RO TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

	modernizarea unor artere străbătute de acestea. Construirea unei rețele pentru ciclism. Scenariul 2 propunere - Rama/automotor CFI	
Descrierea Intervenției	Se au în vedere măsuri privind amenajarea unei rețele strategice de ciclism, separată de infrastructura stradală rutieră pe cât posibil, de circa 9.2 km la înalte standarde, dotată cu rasteluri pentru parcare bicicletelor. Intervenția implică și reamenajarea trotuarelor degradate și construirea unor noi unde acestea lipsesc, pietonalizarea centrului precum și dotarea zonelor dedicate mersului pe jos cu mobilierul urban specific sporirii atractivității pitonale: Bănci, rasteluri pentru biciclete, coșuri de gunoi, zone de vegetație specifică etc. Modernizarea stațiilor de transport public de pe raza UAT-ului Sărmășu prin implementarea autotaxarii, dispunerea de totemuri și afișaje digitale informative, modernizarea sau respectiv construirea adăposturilor atractive și dotate corespunzător în dreptul refugiilor/alveolelor stațiilor.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2023	2023-2028
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



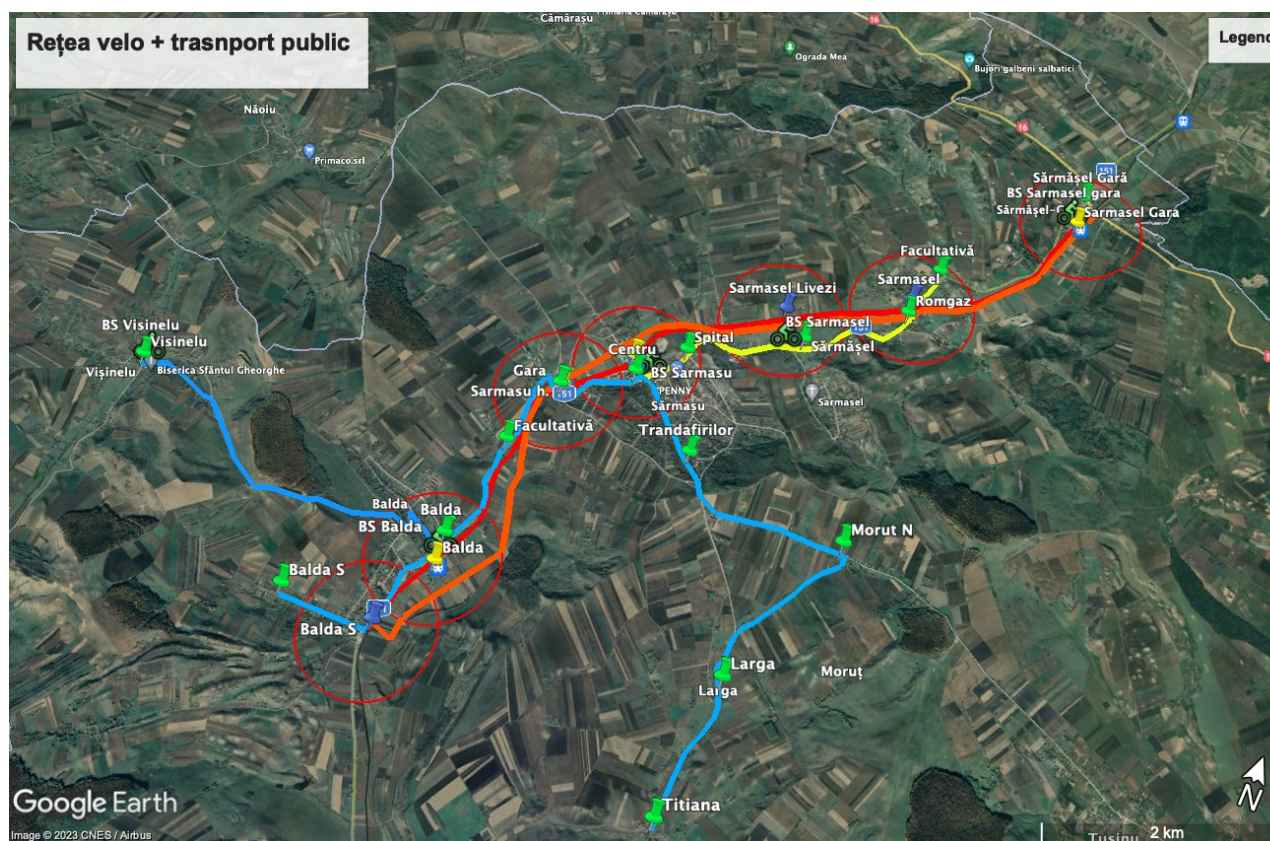
AEDILIS PROIECT
STR.1.MAI NR.25,BAIA MARE,RQTEL/FAX:+40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

12.749 mil euro (scenariu 1) / 14.955 mil euro (scenariu 2)	POR 3.2/Buget local	Toți localnicii, îndeosebi navetiștii și turiștii ocazionali
---	---------------------	--

Constrângeri și riscuri

Neimplementarea unor măsuri de sporire a calității zonelor de așteptare va împiedica atragerea de noi călători în transportul public și va duce, pe termen lung, la scăderea ponderii călătoriilor efectuate cu acesta. Succesul sporirii ponderii ciclismului în deplasările urbane depinde de existența și respectiv calitatea infrastructurii dedicate bicicletelor și a mobilierului urban conex acesteia. Păstrarea unei planificări dedicate autoturismelor va spori semnificativ ponderea utilizării vehiculelor individuale, poluarea locală și ponderea accidentelor, făcând alternativele precum mersul pe jos, ciclismul și transportul public neviabile.

Figura 19. Propunere trasee transport public și Rețea velo



Sursa: echipa de elaborare

Informații adiționale:

Măsurile sugerate implică reducerea utilizării autoturismului și realizarea accesului facil pentru riverani spre/dinspre centru cu transportul public, cu bicicleta sau pe jos, precum și realizarea



Beneficiar: Orașul Sărmașu
Adresa: Republicii, nr. 63
Județul Mureș
Tel: 0265-421855
Web: www.orasulsarmasu.ro



AEDILIS PROIECT
STR.1 MAIOR 25, BAIA MARE, RO, TEL/FAX: +40362404917
OFFICE@AEDILISPROIECT.RO, WWW.AEDILISPROIECT.RO

unor zone de promenadă și ciclism cu siguranță sporită. Subproiectele integrate sugerate se regasesc in tabelul de mai jos:

Mijloacele alternative de mobilitate

Scenariul 1

SCENARIUL 1 - transport public cu autobuze electrice						
Mod de transport alternativ	Proiecte		Cost unitar	UM	cant	Cost total
Mers pe jos si spatii pietonale	1,1	Amenajare trotuare	0,275	km	10,2	2,805
	1,2	Modernizare trotuare	0,2	km	4	0,8
	1,3	Amenajare strazi 'shared space'	1,2	km	0	0
	1,4	Amenajare strazi pietonale	0,8	km	0,2	0,16
	1,5	Mobilier urban pentru pietoni	0,002	buc	100	0,2
Infrastructura pentru ciclism	2,1	Amenajare retea strategica piste ciclism	0,35	km	9,2	3,22
	2,2	Amenajare statii e-bike sharing e-Biciclete pentru sistemul de inchiriere	0,2 0,002	buc buc	5 100	1,2
	2,3	Mobilier urban pentru ciclism	0,001	buc	50	0,05
Infrastructura si masuri pentru transportul public in comun	3,1	Amenajare statii transport public	0,015	buc	15	0,225
	3,1	Amenajare puncte noi oprire CF	0,1	buc	3	0,3
	3,3	Amenajare depou autobuze electrice	1,1	buc	1	1,1
		Infrastructura si birou ticketing	0,125	buc	1	
	3,4	Validatoare/terminale control Automate de taxare	0,001 0,01	buc buc	14 5	0,189
	3,5	Flota autobuze electrice	0,5	buc	5	2,5
	3,6	Amenajare nod/hub/park and ride	1,1	buc	0	0
TOTAL PROIECT INTEGRAT (MEUR):						12,749

Scenariul 2

Mod de transport alternativ	Proiecte		Cost unitar	UM	cant	Cost total
1 Mers pe jos si spatii pietonale	1,1	Amenajare trotuare	0,275	km	10,2	2,805
	1,2	Modernizare trotuare	0,2	km	4	0,8
	1,3	Amenajare strazi 'shared space'	1,2	km	0	0
	1,4	Amenajare strazi pietonale	0,5	km	0,2	0,1
	1,5	Mobilier urban pentru pietoni	0,002	buc	100	0,2
2 Infrastructura pentru ciclism	2,1	Amenajare retea strategica piste ciclism	0,35	km	9,2	3,22
	2,2	Amenajare statii e-bike sharing e-Biciclete pentru sistemul de inchiriere	0,2 0,002	buc buc	5 100	1,2
	2,3	Mobilier urban pentru ciclism	0,001	buc	50	0,05
3 Infrastructura si masuri pentru transportul public in comun	3,1	Amenajare statii transport public	0,02	buc	10	0,2
	3,2	Amenajare puncte noi oprire CF	0,2	buc	3	0,6
	3,3	Amenajare depou autobuze electrice	1,1	buc	1	1,1
		Infrastructura si birou ticketing	0,125	buc	1	
	3,4	Validatoare/terminale control Automate de taxare	0,001 0,01	buc buc	10 5	0,185
	3,5	Flota autobuze electrice	0,5	buc	3	1,5
	3,6	Rama/automotor CFI	3	buc	1	3
	3,7	Amenajare nod/hub/park and ride	1,1	buc	0	0
TOTAL PROIECT INTEGRAT (MEUR):						14,96