

Studiu despre proiectele de mobilitate în Târgu Mureș realizate din fonduri Europene în perioada 2007-2023

Introducere / Context

În lipsa unui plan de mobilitate la nivelul orașului între anii 2007-2017 deciziile legate de proiectele de mobilitate au fost luate de către membrii din aparatul administrativ al primăriei (Direcția Tehnică și Administrația Domeniului Public) împreună cu politicieni - care doreau să rezolve problemele de trafic - sub sloganul “*fluidizarea traficului*”.

Primul document strategic în care apare mobilitatea este **Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al municipiului Târgu-Mureș** sub secțiunea Infrastructura și serviciile de transport de interes regional și local (pag. 140-141). Primele proiecte mari finanțate din aceste fonduri aveau ca obiectiv reabilitarea străzilor din municipiul Târgu Mureș.

Deși societatea civilă a semnalat de mai multe ori nevoia de realizare a unui plan de mobilitate urbană sustenabilă - primul plan a fost realizat numai în anul 2016-2017 și nu din cauza faptului că cei care au condus orașul simțeau necesitatea acestui plan ci pentru că era o condiție impusă de a înainta cereri de finanțare în domeniul dezvoltării rutiere la fonduri europene.

Astfel elaborarea primului plan de mobilitate urbană sustenabilă a municipiului Târgu Mureș - a fost mai mult elaborarea unui plan de mobilitate care include anumite soluții sustenabile, dar nu răspunde la o mare parte dintre problemele reale ale mobilității din municipiu.

Cauzele pentru care nu s-a născut un plan mai bun, erau multiple:

- lipsa de experiență și a voinței conducerii orașului de a realiza acest plan printr-un *proces participativ* (deși au fost două dezbateri publice - era insuficient la complexitatea problemei și era dezbaterile obligatorie prin lege)
- lipsa unui *studiu reprezentativ* care să arate cauzele problemelor de mobilitate a orașului. Din cauza faptului că studiul s-a realizat pe municipiul Târgu Mureș și numai on-line - nu au fost studiate problemele de trafic generate de locuitorii din zona metropolitană și soluțiile posibile pentru a reduce aceste probleme. Un studiu (<https://ceuasudecampie.ro/PDF/2011/Strategia%20ZONA%20METROPOLITANA%20CEUASU%20DE%20C%C3%8EMPIE.pdf> - pagina 30) realizat pentru zona metropolitană în 2010 ne arată că numărul locuitorilor din localitățile metropolitane a crescut până la 14.4% în cazul localității Livezeni de exemplu până în anul 2010 și a continuat această creștere și după această dată
- lipsa unei relații bune, de *colaborare* între conducătorii municipiului, Asociației Zona Metropolitană Târgu Mureș, primarii comunelor din zona metropolitană, Consiliul Județean Mureș și alte instituții a făcut imposibilă realizarea planului la nivelul zonei metropolitane și căutarea unor soluții de mobilitate sustenabilă pentru întreaga zonă - în plan erau incluse numai proiecte care puteau fi realizate de către UAT Târgu Mureș fără parteneriate cu alte UAT-uri (lipsă proiecte de tip: transport public în zona metropolitană, rețea de piste de biciclete prin care să se realizeze legăturile cu localitățile limitrofe, tren metropolitan)

Următorul plan de mobilitate urbană durabilă (**PMUD Targu Mures orizont 2030**) a fost realizată în perioada 2021-2022. Elaborat într-o perioadă foarte scurtă planul reușește să surprindă o problemă esențială - că problemele de trafic/mobilitate ale municipiului nu pot fi rezolvate de către administrația orașului - ci numai printr-o colaborare mai largă cu localitățile limitrofe din zona metropolitană - iar soluțiile adoptate trebui să ofere soluții de mobilitate și pentru locuitorii din aceste localități - care învață, lucrează în municipiu.

În perioada studiată 2007-2023 există trei bugete (2007-2013, 2014-2020, 2021-2027) europene în vigoare din care municipiul a putut și poate să atragă fonduri pentru dezvoltarea mobilității sustenabile și pentru care municipalitatea a aplicat cu diferite proiecte. Ce se poate observa că proiectele sunt implementate foarte târziu în ultimele 2-3 ani din execuțiile bugetare ale perioadei (2015 pentru perioada de buget 2007-2013 - https://tirgumures.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=4922%3Asptmana-viitoare-are-loc-debutul-unui-proiect-de-importan-major-pentru-ora&catid=59%3Aorasul-meu&Itemid=280&lang=ro)

Dacă analizăm proiectele din cele trei perioade de finanțare și calitatea strategiilor care au fost baza acestor proiecte putem observa cum crește gradul de complexitate (de la simplă asfaltarea unor străzi la proiecte complexe de modernizare a transportului public, sisteme de management de trafic integrat, variantă ocolitoare, tren metropolitan) a acestor proiecte și implementarea lor să ofere soluții reale pentru a crea un transport sustenabil în oraș.

Următoarele 1-7 ani vor fi esențiale în implementarea acestor proiecte - iar în cazul în care se va reuși implementarea lor vom reuși să creăm un oraș mai sustenabil.

A. Proiecte de mobilitate implementate din fondurile UE 2007–2013

În perioada de buget 2007-2013 - municipiul Târgu Mureș a implementat 26 de proiecte din fonduri europene

(https://tirgumures.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=5249%3A25-de-proiecte-pe-fonduri-ue-finalizate-la-tirgu-mure&catid=57%3Aproiectele-orasului&Itemid=315&lang=ro) din cele 33 depuse spre finanțare.

Documentul strategic care a stat la baza acestor proiecte a fost Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Tîrgu-Mureș - <https://www.tirgumures.ro/pidu/pidu-ms.pdf> un document destul de sumar în ceea ce privește dezvoltarea mobilității urbane durabilă.

8 proiecte nefinalizate au fost în implementare la finalul anului 2015 dintre care și un proiect de infrastructură **Creare stradă de legătură între strada Livezeni și Spitalul Județean de Urgență Mureș, Tîrgu Mureș – 10.295.680 Euro**. Inițial primăria a dorit realizarea unei străzi noi prin pădure prin Platoul Cornești, proiect care din cauza opoziției organizațiilor de mediu nu a primit avizul necesar de mediu - soluția aleasă ulterior de a reface anumite străzi din municipiu.

La acest proiect se pot observa următoarele probleme:

- soluții care nu încurajează mobilitatea urbană sustenabilă - administrația locală pentru a menține/crește numărul locurilor de parcare și a crea o bandă în plus pentru autoturisme a îngustat spațiul pentru pietoni - mutând parcarile între copacii de pe marginea trotuarelor și a desființat trotuarele în zona centrală - astfel cei care parchează nemaiaivând posibilitate legală și sigură să acceseze trotuarul pe marginea drumului.
- din fotografiile realizate se pot observa și calitatea slabă a lucrărilor efectuate și problemele pe care le cauzează pentru celelalte proiecte în implementare - modernizarea stațiilor de autobuze
- în afara schimbării rețelelor subterane a fost o simplă asfaltare a unor străzi care nu a adus nici un beneficiu în plus pentru a încuraja o mobilitate urbană sustenabilă - ba mai mult prin menținerea locurilor de parcare și crearea unei benzi auto în plus pe o anumită porțiune de drum - a condus la încurajarea utilizării autoturismului personal în deplasările zilnice



Trotuar care ar trebui să încurajeze deplasarea pietonală

- prin îngustarea trotuarului, crearea unei alveole pentru autobuze și instalarea unui refugiu pentru pasagerii de transport public - trotuarul a devenit nefolosibil pentru anumite categorii de persoane



Celelalte proiecte de reabilitare a infrastructurii rețelei de străzi au fost:

1. Modernizare străzi în Municipiul Tîrgu Mureș – 14.170.431 Euro;
2. Modernizarea rețea stradală la nivelul municipiului Tîrgu Mureș – tranșa I - 8.550.166 Euro (PIDU)
3. Modernizarea rețea stradală la nivelul municipiului Tîrgu Mureș –Tranșa II - 9.118.687 Euro (PIDU)

În prima perioada de finanțări UE pentru infrastructură - obiectivul principal era modernizarea acestor străzi fără a se integra într-o strategie sustenabilă a mobilității - din străzile reabilite din aceste finanțări (https://www.tirgumures.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=241&Itemid=277&lang=ro) în perioada 2009-2011 numai în 3 străzi s-au realizat piste de biciclete (str. Livezeni, str. Libertății, str. Podeni).

O greșeală comună de abordare a pistelor de biciclete în aceste proiecte este că bicicleta este asociată deplasării pietonale - pistele fiind proiectate pe trotuar astfel aceste piste nu reușesc să-și îndeplinească rolul lor de a contribui la o mobilitate sustenabilă în oraș:

- pistele sunt realizate pe anumite porțiuni în zone cu o populație nu foarte densă
- pistele nu leagă puncte de interes pentru populație (zone rezidențiale, cu școli, locuri de muncă, zone comerciale, administrative)
- pistele nu fac parte dintr-o rețea de piste și nici nu s-a continuat dezvoltarea rețelei după realizarea acestor proiecte dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete pentru a integra aceste porțiuni (deși au trecut 10-12 ani de la finalizarea acestor lucrări)



str. Libertății

- deoarece pista este pe trotuar în str. Podeni - pista este întreruptă la fiecare colț de stradă pe care intersectează pista - deoarece nu este marcat în intersecție - astfel conform legislației de circulație - biciclistul devine pieton



str. Podeni - Pista întreruptă - fără marcaje în intersecții

- pe pista sunt denivelări care face incomod deplasarea pe bicicletă



str. Podeni - denivelări pe pista de bicicletă - pista de tip "roller coaster"



str. Livezeni - denivelări pe pista de bicicletă - pista de tip "roller coaster"

B. Proiecte de mobilitate implementate și aflate în implementare din fondurile UE 2014–2020

Proiectele de mobilitate din perioada de finanțare 2014-2020 din cauza întârzierilor cauzate de pandemia COVID sunt încă în implementare. **Accentul** în această perioadă a căzut **pe modernizarea transportului public** din oraș cea ce este un mare pas înainte pentru ca această modalitate de transport să devină mai atractivă pentru cetățeni. Pe lângă modernizarea transportului public este dezvoltat și infrastructura pentru biciclete în aceste proiecte.

Din două **sondaje** realizate de către Fundația Comunitară Mureș - una în rândul *elevilor* (<https://drive.google.com/file/d/1WI0HO-gzesvOI3uA-tWi20Vew1XSkmyC/view?usp=sharing>) și una în *zona metropolitană* în anul 2022 a reieșit că o mare parte a traficului auto generat se datorează elevilor și locuitorilor din zona limitrofă/metropolitană a orașului - care neavând alte alternative folosesc autoturismul personal pentru a ajunge la școală și la locul de muncă. Din sondajul realizat printre elevi rezultă un procent de 39% a elevilor care vin din localitățile limitrofe/metropolitană zilnic la școală.

În urma sondajului și a recomandărilor făcute este pozitiv faptul că se încearcă implementarea *sistemului de autobuze școlare* care contribuie la decongestionarea traficului în perioada orelor de vârf. Primăria are intenția de a cumpăra autobuze destinate acestui scop. Este necesar extinderea acestei rețele de transport elevi și în zona metropolitană care în acest moment este greu de realizat.

Este un lucru pozitiv că în 2021-2022 s-a actualizat **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă** https://www.tirgumures.ro/pmud2030/PMUD%20Targu%20Mures%20orizont%202030_varianta%20FINALA.pdf un plan care a devenit mai echilibrat și care a studiat și oferă soluții pentru zona metropolitană a municipiului Tîrgu Mureș.

Totuși proiectele implementate din fondurile accesate în perioada 2014-2020 au câteva neajunsuri - care nu ne va permite utilizarea acestei infrastructuri în parametrii lor optimi. Sunt foarte greu de modificat proiectele existente - în cazul în care vin noi idei sau sincronizate cu celelalte mari proiecte realizate din fonduri europene.

Proiectele în implementare sunt:

1. Sistem de management al traficului în Municipiul Tîrgu Mureș (în implementare)

<https://www.tirgumures.ro/pdf/Proiecte%20europene%20-%20Sistem%20de%20management%20al%20traficului.pdf>

Este un proiect în curs de realizare din fondurile 2013-2021 care este încă în implementare la sfârșitul anului 2023 - cu finalizare în 2024. Obiectivul general al proiectului îl constituie

dezvoltarea unui sistem de transport public de călători eficient în vederea creșterii atractivității acestuia în detrimentul autoturismelor personale și reducerea emisiilor de carbon de echivalent CO2 din transport în Municipiul Târgu Mureș.

Din ce se poate observa în teren - în perioada următoare în lipsa benzilor de transport public acest proiect va contribui mai mult la fluidizarea traficului auto decât la creșterea atractivității transportului public deoarece autobuzele vor sta în ambuteiaje în orele de vârf în lipsa benzilor de transport public.

În anumite situații va îngreuna deplasarea pietonilor - au fost amplasate foarte multe treceri semaforizate în străduțe mici - unde până acum pietonii au avut prioritate, iar în unele cazuri prin semaforizare - s-a fixat anumite treceri de pietoni în locații (de obicei unde există senzori giratorii, dar nu numai) care obligă pietonii la rute ocolitoare mai lungi îngreunând deplasarea lor.

2. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș”

https://www.tirgumures.ro/pdf/ANUNT_AUTOBUZE2.pdf

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea transportului public în orașele din proiect prin reînnoirea materialului rulant de pe rutele de transport public selectate. Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în două moduri:

- prin înlocuirea vechilor autobuze cu propulsie diesel cu autobuze 100% electrice cu zero emisii se elimină practic emisiile de GES de pe rutele respective;
- prin asigurarea de condiții superioare (vehicule moderne, cu podea joasă, mai rapide, mai puțin zgomotoase, cu facilități STI) prin noile vehicule, precum și prin îmbunătățirile complementare aduse de orașe prin alte proiecte finanțate prin POR 2014 – 2020, mai mulți locuitori din orașele respective vor utiliza transportul public, iar o parte dintre aceștia vor fi renunțat la transportul privat.

Rutele 10, 30 și 43 din Târgu Mureș; 15 autobuze, 5 stații de încărcare rapidă, 15 stații de încărcare lentă;

Proiectul deși inițial avea perioada de implementare 48 luni: 1 ianuarie 2019 - 31 decembrie 2022 - nu este încă finalizat - stațiile de încărcare sunt încă nefinalizate la data de 27 decembrie 2023.



Stadiul lucrărilor la stațiile de încărcare la capătul de linie în data de 27 decembrie 2023.
Poză preluată de pe pagina de Facebook al primarului Soós Zoltán.

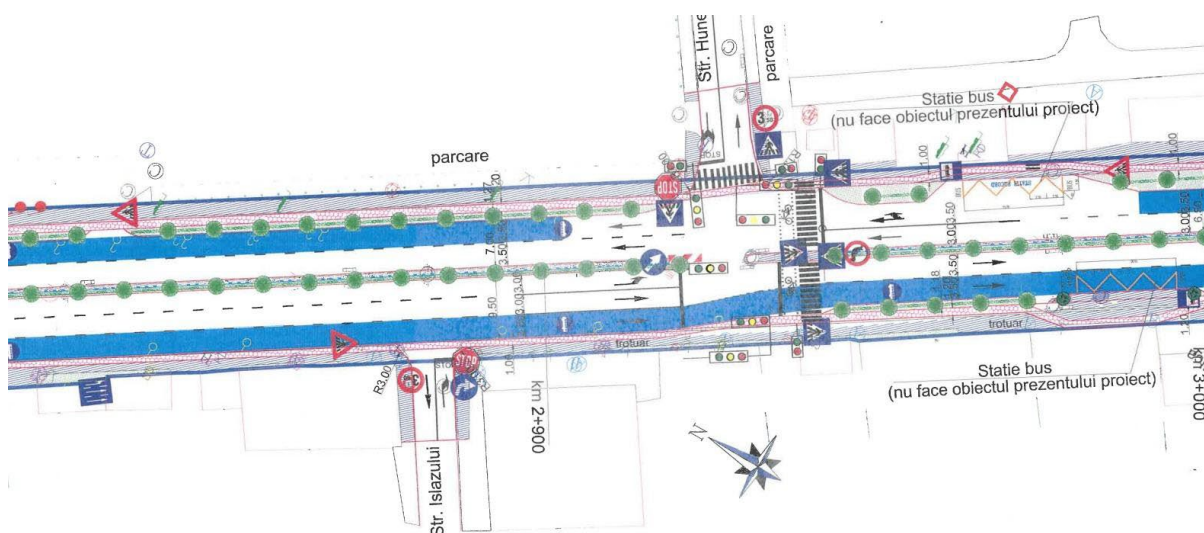
3. Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona Vest – Centru a Municipiului Târgu Mureș (în implementare)

Proiectul „Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona Vest – Centru a Municipiului Târgu Mureș” este unul mai vechi (în 2016, sub denumirea „Modernizare str. Gheorghe Doja, între str. Recoltei – P-ța Trandafirilor” avea o estimare financiară de 5 milioane de euro, în 2017 era inclus în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului, iar în 2018 a fost refăcut și apoi depus spre finanțare) și are o valoare totală a investiției de 31,8 milioane de lei (exact: 31.837.958,79 lei inclusiv TVA).

Proiectul a fost atribuit în data de 13 septembrie 2023 - <https://sicap.ai/licitatie/contract/100402463> cu termen de finalizare 31 decembrie 2023 - cu mențiunea că durata poate fi modificată dacă se prelungește perioada de finanțare. Există riscul ca proiectul să nu poate fi finalizat în termen (depinde de posibilitatea prelungirii contractului de finanțare).



Stadiul lucrărilor în data de 5 decembrie 2023 - sursă poză: [pagina de Facebook al Primăriei Municipiului Târgu Mureș](#)



Deși proiectul a fost refăcut există câteva puncte care vor necesita intervenții și atenție în perioada următoare:

- proiectul nu prevede reabilitarea integrală în lungime a străzii Gheorghe Doja - astfel banda de transport public și banda pentru bicicletă se întrerupe la un moment dat - și nu ajunge până la centrul comercial Promenada Mall (Plaza M), Azomureș și nu se leagă de comuna Cristești
- în unele cazuri vor fi denivelări în cazul pistei de biciclete (deși s-a urmărit eliminarea acestei probleme unde s-a putut)

- banda pentru transport public nu a primit avizul favorabil de la mediu și poliție în lipsa unei centuri ocolitoare a orașului - dar totuși sperăm că soluția va fi implementată în forma în care a apărut în presă “banda dedicată autobuzelor nu va fi separată, doar marcată distinct, mijloacele de transport în comun având prioritate de a circula pe banda respectivă în perioada orelor de vârf (între orele 7-9 și 14-17).”

4. **“Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă - Zona Clinicilor - în trasee mai prietenoase față de pietoni și bicicliști”**

- acest mare proiect își propune să reconfigureze o zonă importantă a orașului prin introducerea pistei de biciclete în dublu sens și crearea unor spații optime din punct de vedere funcțional și estetic, cu impact pozitiv asupra mediului natural și social dar și mărirea confortului urban.
- modernizarea trotuarelor și aleilor va contribui la traversarea zonei Clinicilor în condiții de siguranță, atât a pietonilor cât și a bicicliștilor.
- după finalizarea lucrărilor de infrastructură, se vor replanta 156 de arbori maturi, împreună cu vegetația aferentă. În zonele de aliniament se va planta vegetație medie și înaltă - de-a lungul traseului de biciclete, care vor duce la izolarea optică și fonică, creând o ambianță liniștitoare, potrivite pentru parcurgerea traseului.
- proiectul este unul zonal - beneficiarii vor fi locuitorii din zonă și studenții din căminele studențești care vor putea accesa Universitatea de medicină și spitalele din zonă pe bicicletă.

5. **Modernizarea transportului public de călători al Municipiului Târgu Mureș**

Obiectivul general al proiectului îl constituie dezvoltarea unui sistem de transport public de călători eficient în vederea creșterii atractivității acestuia în detrimentul autoturismelor personale și reducerea emisiilor de carbon de echivalent CO2 din transport în Municipiul Târgu Mureș.

- Dotarea cu sisteme electronice de taxare a călătoriilor de tipul e-ticketing a autobuzelor;
- Dotarea cu dispozitive de eliberare a cartelelor electronice de transport în stațiile de călători;
- Realizarea a trei capete de linie pentru staționare (inclusiv spații de odihnă și grupuri sanitare pentru șoferi)
- Modernizarea unui număr de 137 de stații de călători/autobuz cu montarea de sisteme electronice de informare și de afișaj, accesibilizare stații de călători pentru persoane cu deficiențe locomotorii;
- Montarea de sisteme GPS pe autobuze și realizarea unui centru de comandă și de control (dispecerat)

Proiectul înseamnă un pas mare în modernizarea transportului public din oraș. Proiectul este încă în faza de implementare. Problemele pe care l-am sesizat în perioada de implementare ar fi următoarele:

- anumite refugii de autobuz sunt amplasate pe trotuare în așa fel încât împiedică circulația pietonilor

- în cazul în care se crează noi stații de autobuz este greu încadrarea în proiect sau este nevoie de realizarea lor separat (au fost propuse în comisia de circulație realizarea mai multor stații noi de autobuz - care nu mai puteau a fi incluse în proiect)

C. Proiecte planificate finanțate din fonduri 2021-2027

În perioada următoare având la bază noul Plan de Mobilitate Urbană Sustenabilă se prevede o dezvoltare mai echilibrată a sistemului de transport urban - având speranța că până în anul 2030 vom putea reduce ponderea folosirii autoturismelor în deplasările zilnice în zona metropolitană. Direcțiile în care se vor face investiții sunt:

1. Infrastructură rutieră care urmează să reducă traficul de tranzit din oraș:

- variantă ocolitoare a municipiului Târgu Mureș, zona Nord – Vest, Ungheni – Ernei (proiect Consiliul Județean Mureș - Asociația Zona Metropolitană)
- variantă ocolire a municipiului Târgu Mureș - Corunca - Ernei (proiect CNAIR)
- Prelungire Calea Sighișoarei – tronson de legătură între strada Budiului și Autostrada "Transilvania" - a primit avizul de mediu și este în curs elaborarea proiectului tehnic
- Supralărgire strada Barajului - stadiu de SF/DALI

2. Construire de poduri

Podul peste râul Mureș, strada Mureșului – Zăgazului

- proiectul este în faza de proiectare prin contractul atribuit în data de 23 octombrie 2023
- este foarte contestat locația podului din cauza faptului că este situat destul de aproape de un bloc, iar din cauza locației (str. Zăgazului) va muta în orele de vârf o parte din congestie de la o intersecție (Cocoșul de Aur) la o altă intersecție - sensul giratoriu de la Unic

Stradă de legătură între Autostrada Transilvania și DJ 152A – Sâncraiu de Mureș și Pod nou peste râul Mureș

3. Infrastructură velo

În cazul infrastructurii velo pe lângă crearea de piste în oraș va fi un factor benefic implementarea de către alte instituții/autorități locale a unor piste - care va permite accesul din alte localități limitrofe - punând o presiune pe administrația locală din Târgu Mureș să creeze piste oraș în continuarea acestor investiții

- reabilitarea coronamentului digurilor de apărare și crearea infrastructurii traseului cicloturistic pe sectorul Sântana de Mureș- Târgu Mureș- Sâncraiu de Mureș- Cristești, județul Mureș” – 17 km; *beneficiar: Administrația Națională „Apele Române” – Administrația Bazinală de Apă Mureș; (sursă: <https://rowater.ro/2022/12/13/peste-400-de-km-de-piste-de-biciclete-vor-fi-amenajate-pe-digurile-administrate-de-anar/>)*
- Amenajare pistă de biciclete în comuna Sângeorgiu de Mureș, județul Mureș, tronson I”, propus a fi amplasat în comuna Sângeorgiu de Mureș, sat Sângeorgiu de Mureș, strada Plutelor, Parcul Mariaffi, Lajos, strada Trestiei, strada Banyai și strada Apei Sărate

4. Transport public:

Extinderea rețelei de transport public în zona metropolitană - Achiziție de mijloace de transport în comun nepoluante și stații de încărcare

Parteneriatul este format din Municipiul Targu Mures ca lider de parteneriat și partenerii: comunele Sâncraiu De Mureș, Pănet, Sângeorgiu De Mureș, Corunca, Livezeni, Sântana de Mureș, Cristești și există hotărâri de consilii locale (de exemplu [Sâncraiu de Mureș](#)) în privința realizării acestui proiect

5. Proiect integrat - realizare bandă transport public, piste de biciclete și zonă pietonală

Realizarea unor culoare dedicate transportului public de călători, piste de biciclete / infrastructura pietonală, pe traseul: limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Corunca – Bulevardul 1 Decembrie 1918 – Piața Victoriei – Piața Trandafirilor – str.Revoluției – str.Republicii – strada 22 Decembrie 1989 – limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Sângeorgiu de Mureș

Obiective propuse:

- Realizarea unor culoare dedicate transportul public de călători , piste de biciclete / infrastructura pietonală, pe traseul: limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Corunca - Bulevardul 1 Decembrie 1918 - Piața Victoriei - Piața Trandafirilor - str. Revoluției - str. Republicii - strada 22 Decembrie 1989 - limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Sângeorgiu de Mureș. Proiectul face legătura dintre 2 cartiere cu o populație numeroasă Cartier Tudor Vladimirescu și Cartierul 22 Decembrie 1989 și zona centrală a municipiului. Lungimea traseului propus este de cca 7,8 km;
- Reabilitarea infrastructurii rutiere, prin separarea benzilor pentru autoturisme de benzile destinate transportului public de călători;
- Amenajarea/reconfigurarea zonei centrale a municipiului Targu Mures (Piața Victoriei, Piața Trandafirilor);
- Construirea de puncte/stații bike-sharing pentru închiriere biciclete, încărcare electrică biciclete/trotinete, pe traseul propus;
- Achiziționarea de biciclete;
- Plantarea de arbori și arbuști de-a lungul traseului propus, refacerea zonelor verzi adiacente;
- Iluminat public adiacent;
- Reabilitare rețele edilitare de apă și canalizare pe traseul propus, dacă este cazul (dacă sunt solicitări în urma realizării expertizei tehnice);
- Mobilier urban: bănci, coșuri de gunoi etc.;

Proiectul "Reabilitare infrastructură rutieră pe coridorul: cartier Tudor Vladimirescu - cartier 22 Decembrie 1989, deservit de transportul public", cuprinde 2 componente: mobilitate urbană și regenerare urbană și infrastructură de turism, patrimoniu și cultură din zonele urbane. Având în vedere amplasamentul proiectului, coridorul de mobilitate propus este împărțit în trei tronsoane:

T1 - Tronson delimitat de limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Corunca - Bulevardul 1 Decembrie 1918 - Piața Victoriei (situat între zona OMV - intrare Târgu Mureș dinspre Sighișoara și intersecția Bulevardul 1 Decembrie cu strada Gheorghe Doja).

T2 - Tronson delimitat de Piața Victoriei - Piața Trandafirilor - str. Revoluției (situat între intersecția Bulevardul 1 Decembrie/ strada Gheorghe Doja și strada Călărașilor / Revoluției, segment care include Piața Trandafirilor / Piața Victoriei).

T2 - Tronsonul amenajare zona centrală a Municipiului Târgu Mureș - obiectiv specific Regenerare urbană.

T3 - Tronson delimitat de - str. Revoluției - str. Republicii - strada 22 Decembrie 1989 - limita administrativă a municipiului Târgu Mureș cu localitatea Sângeorgiu de Mureș. (situat între intersecția strada Călărașilor / Revoluției până la strada Petki David / Nordului / Căpâlna).

Valoarea investiției, structurată pe obiecte, conform celor scenariului 3 aprobat, pentru principalele centre de cost și obiecte: 325.987.884,78 lei, inclusiv TVA, reprezentând 65.950.734,34 euro.

6. Parcări

În perioada studiată nu s-au construit parcări publice subterane sau supraetajate.

- problema parcarilor a fost soluționată în două moduri:
 - crearea de locuri de parcare pe marginea drumului, de foarte multe ori sacrificând spațiul pietonal. Din această cauză s-a deteriorat foarte mult posibilitatea de deplasare pietonală și deplasarea persoanelor cu dizabilități. La această problemă se mai adaugă și lipsa accesibilizării trotuarelor în zonele trecerilor de pietoni.
 - crearea de locuri de parcare în zonele verzi în zonele rezidențiale
- s-a schimbat regulamentul de parcare și a fost creat zona 0 de parcare unde nu sunt valabile abonamentele de parcare și treptat au fost extinse zonele de parcare cu plată
- este nevoie de continuarea acestor demersuri de a extinde zonele de parcare și construirea de parcări subterane și supraetajate de parcări în zona centrală și în zonele rezidențiale
- câteva proiecte pentru dezvoltarea facilităților de parcare din municipiu sunt următoarele:

Centru de inovare și parcări subterane, lângă Teatrul Național Târgu Mureș - Construire Centru de inovare și parcări subterane și zona strada Călărașilor – strada Aurel Filimon

Proiectul se află în faza de obținere a avizului de mediu și soluția aleasă prin concursul de soluție organizată de primărie propune realizarea a 660 de locuri de parcare în zona centrală.

Construire parking subteran în zona fostului Hotel Parc

Prin acest proiect se dorește construirea a 275 de locuri de parcare care să deservească instituțiile publice aflate în centrul orașului - Primăria Municipiului Târgu Mureș, Prefectura Mureș, Consiliul Județean Mureș. Conform datelor pe <https://e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100167138> sunt în evaluare ofertele primite pentru licitație.

Realizarea de parcări supraetajate în zona de blocuri din Aleea Hațeg – Cartierul Tudor/ parking pentru autoturisme și autocare, în regim S-2, S-1, P, T

Clădirea va avea 420 de parcări pentru autoturisme și 20 pentru motocicletele, termenul de execuție al acestora va fi de 13 luni, iar durata de implementare integrală a proiectului, cu toate activitățile suport, va fi de 16 luni de la începerea implementării proiectului.

- este aprobat studiul de fezabilitate al proiectului

7. Zone pietonale:

- pentru reconfigurarea centrului sunt propuse mai multe străzi a fi transformate în străzi pietonale în diferite stadii de realizare
 - în proiectul integrat care vizează tronsonul Corunca - cartierul 22 decembrie 1989 - zona centrală este tratată separat - T2 - Tronsonul amenajare zona centrală a Municipiului Târgu Mureș - obiectiv specific Regenerare urbană -
 - Reamenajare strada Bolyai - tronson P-ta Trandafirilor - str. Köteles Sámuel
 - este propus pentru pietonalizare str. Enescu

Concluzii și recomandări

Spațiul acestui studiu nu ne permite analizarea, inventarierea tuturor proiectelor de mobilitate care sunt pe agenda Primăriei Târgu Mureș și a primăriilor/instituțiilor din zona metropolitană, ce ar fi înșă important este să realizăm din exemplele analizate faptul că

- implementarea acestor proiecte **durează foarte mult de la idee până la implementare/momentul** în care locuitorii beneficiază de avantajele lor și este nevoie de un efort susținut din partea tuturor ca să realizăm acest "puzzle" al infrastructurii de mobilitate
- **complexitatea** lor este **foarte mare** în multe cazuri și se leagă de alte proiecte care trebuie corelate/prioritizate între ele
- **investiția financiară** este în unele cazuri **foarte mare** - care depășește posibilitățile UAT-urilor (dar printr-un efort comun și/sau multianual se pot implementa fără a aștepta resurse externe)
- dezvoltarea infrastructurii rutiere este necesară - dar trebuie să avem un **focus și asupra metodelor alternative/active de transport** (îmbunătățirea circulației pietonilor, bicicliștilor) - intervenții care necesită sume mai mici și pot contribui semnificativ la reducerea traficului / creșterea traficului alternativ

De ce ar fi nevoie pentru o utilizare mai eficientă a fondurilor UE pentru realizarea unei mobilități urbane sustenabile?

- existența unei **comisii de monitorizare** funcționale a proiectelor de mobilitate - deși inclus în [planul nou de mobilitate](#) (pagina 409-412) - nu a fost înființat - iar comisia de circulație nu poate înlocui sarcinile acestei comisii - care ar avea rolul de a monitoriza și sincroniza implementarea proiectelor de mobilitate
- o **legislație** mai bună care să permită utilizarea unor soluții de proiectare (standarde noi pentru proiectarea de piste, circulația bicicletelor în străzi unice - contraflow cycling, utilizarea de semne adiționale - sharrows pentru marcarea traseelor bicicliștilor) - lobby din partea reprezentanților locali pentru a schimba legislația ca să aibă soluții legale de implementare a unor proiecte
- o **colaborare** mai bună între UAT-uri și alte instituții (Apele Române, CFR, Agenția de Protecția a Mediului,) - o legislație clară pentru a realiza proiecte comune de mobilitate - finanțarea implementării acestor proiecte și finanțarea funcționării acestor proiecte (avem proiecte realizate de către Apele Române pe malul/digul Mureșului pentru care ulterior nu existau resurse de operare - și nici posibilitatea de a transfera/finanța reparații, curățenie în sarcina primăriei)
- **proiectanți** care să proiecteze soluții viabile (fără piste roller coaster, întrerupte de intersecții)
- un **management** mai bun a acestor proiecte prin contractarea anumitor servicii dacă nu se pot realiza cu angajații primăriei - crearea unor teme de proiectare mai bune - care să aibă în vedere necesitățile de deplasare a fiecărei participant în trafic (pietoni, persoane cu dizabilități sau cu capacitate redusă de deplasare, bicicliști, transport public)
- corelarea planurilor de mobilitate la nivelul zonei metropolitane/**implementarea de proiecte comune de mobilitate** în zona metropolitană (tren metropolitan, rețea de piste la nivelul zonei metropolitane)

- organizarea de concursuri de soluții, dezbateri publice pentru alegerea celor mai bune soluții de mobilitate pentru cetățeni - printr-un proces transparent în cadrul căreia se pot discuta diferențele de opinii și se caută cele mai bune răspunsuri la probleme
- **finanțarea campaniilor de conștientizare, educație rutieră** și organizarea de activități de conștientizare a populației (Bike2School, Bike2Work, Pedibus, Străzi școlare) pentru a schimba mentalitatea locuitorilor în alegerea modalităților de transport
- implementarea unor soluții de măsurare cantitativă și calitativă a diferitelor moduri de deplasare (sisteme de monitorizare, numărare trafic rutier, măsurarea traficului de pietoni/bicicliști, măsurarea călătorilor cu transportul public, sondaje/chestionare, parcărilor etc.) pentru ca să putem decide mai ușor asupra soluțiilor viitoare necesare și evaluarea soluțiilor implementate

=====
Autorul acestui document este membru fondator și director executiv al Fundației Comunitare Mureș, membru în comisia de circulație având posibilitatea monitorizării proiectelor de mobilitate în perioada 2011-2023.

Fundația Comunitară Mureș s-a înființat în anul 2011 și din anul 2012 a preluat organizarea evenimentelor Critical Mass pentru promovarea mersului pe bicicletă în municipiul Târgu Mureș. Membrii fundației în anul 2012 s-au întâlnit prima dată cu conceptul de mobilitate urbană sustenabilă și planificarea transportului local pe baza acestor principii de sustenabilitate. Am înțeles foarte rapid că nu putem avea piste de biciclete dacă nu ne ocupăm și de alte aspecte ale mobilității urbane - dezvoltarea transportului public, dezvoltarea facilităților de parcare și politicilor de parcare, dezvoltarea infrastructurii rutiere.

Pentru a putea influența deciziile care se iau în domeniul de mobilitate fundația a reușit să introducă în **comisia de circulație** a orașului un reprezentant al ONG-urilor care să reprezinte interesele bicicliștilor. Ulterior numărul reprezentanților ONG-urilor a fost crescut la doi reprezentanți și acum este prezent și un reprezentant al ONG-urilor care reprezintă interesele persoanelor cu dizabilități și luptă pentru accesibilizarea spațiilor publice.

=====

Documente

1. Rezultate chestionar de mobilitate în legătură cu transportul public realizat în 2022 de către Fundația Comunitară Mureș în zona metropolitană:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1P8PjPtPVv7hAELpQTqd35RUbWzF8Gynn/edit?usp=sharing&oid=118171376761816328870&rtpof=true&sd=true> (rezultate prelucrate .xls)

Răspunsuri limba ro: <https://docs.google.com/forms/d/1wptqlpM-K3ld4pQ576ExicDWxiP1auqzTFHmlu38oCM/edit#responses>

Răspunsuri în limba hu:

https://docs.google.com/forms/d/1x0f6bmeo98uYEyJVwr_OF2AvI7iMlziEwD1MsOfSnro/edit#responses

2. Rezultate sondaj de mobilitate din 2021 realizat în școlile din Tîrgu Mureș:

Rezumat - <https://drive.google.com/file/d/1WI0HO-gzesvOI3uA-tWi20Vew1XSkmyC/view?usp=sharing>

3. Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al municipiului Tîrgu-Mureș -

<https://www.tirgumures.ro/pidu/pidu-ms.pdf>

4. PMUD 2016-2023

<https://www.tirgumures.ro/pdf/PMUD%20Tirgu%20Mures%20-%20versiunea%20finala.pdf>

5. PMUD Targu Mures orizont 2030

https://www.tirgumures.ro/pmud2030/PMUD%20Targu%20Mures%20orizont%202030_varianta%20FINALA.pdf