

Focus REGIO CENTRU

Anul IV, Nr. 33, 2011

Proiecte finanțate de
programul Regio în
Regiunea Centru

Studiu în Regiunea Centru
Infrastructura de transport
și dezvoltarea economică

Regio
PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL CENTRU

Inițiativă locală. Dezvoltare regională.

Regiunea Centru - perspective de dezvoltare armonioasă

Între infrastructura de transport a unei regiuni și dezvoltarea sa economică există o relație biunivocă. Din cele mai vechi timpuri, regiunile cele mai prospere s-au situat fie de-a lungul căilor importante de comunicație fie la întretăierea lor. Potențialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât acea regiune dispune de o infrastructură de transport mai dezvoltată. Fără îndoială, infrastructura de transport se numără printre factorii cei mai importanți ai competitivității economice naționale sau regionale, alături de regimul fiscal, de infrastructura tehnologică și de cercetare sau de nivelul de pregătirea forței de muncă. Reciproca relației este de asemenea valabilă. Creșterea economică determină o creștere a nevoilor de transport chiar mai accentuată, creând o presiune suplimentară asupra infrastructurii existente. La nivel european se estimează că până în anul 2020 traficul se va dubla, impunându-se investiții în extinderea și modernizarea rețelelor transeuropene de transport de cca 500 miliarde de euro în perioada 2007-2020.

În mod simetric, lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate sufoca dezvoltarea, iar economia regională stagnează sau chiar înregistrează un regres. Accesul dificil (măsurat în timp și cost) spre arealele cu funcțiuni economice, rezidențiale sau de agrement ale unei regiuni, face ca acea regiune să fie mai puțin atractivă atât pentru mediul de afaceri cât și pentru populație. Costurile mari de transport al mărfurilor (fie că vorbim de materii prime, semifabricate sau de produse finite) și deplasarea în condiții dificile a persoanelor într-o și dintr-o anumită zonă sunt factori ce descurajează investițiile economice și pot conduce la sărăcirea treptată a acelei zone. De aceea, reducerea izolării cauzate de factori geografici (în cazul regiunilor preponderent montane sau insulare), de factori demografici (în cazul regiunilor cu populație dispersată), sau în zonele frontaliere, constituie o preocupare constantă a Uniunii Europene.

Pe de altă parte, construirea și întreținerea infrastructurii de transport sunt activități cu un puternic efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică pe orizontală. Sectorul construcțiilor, industria materialelor de construcții, industria metalurgică, industria mașinilor și utilajelor de construcții și serviciile de proiectare sunt domeniile economice care au cel mai mult de câștigat în urma investițiilor în infrastructură. De aceea creșterea investițiilor publice în infrastructură este o metodă binecunoscută de stimulare a creșterii economice.

Plecând de la considerentele mai sus amintite, dezvoltarea unei infrastructuri de transport în concordanță cu necesitățile de transport în creștere trebuie să rămână în permanență una din prioritățile autorităților naționale și locale, indiferent de constrângerile economice sau bugetare. România, deși are o poziție geografică avantajoasă, este din păcate un exemplu relevant de țară în care dezvoltarea economică este frânată de infrastructura de transport deficitară.

Pornind de la necesitatea realizării unor studii cu tematică diversă, având ca scop analiza situației socio-economice actuale, a tendințelor manifestate în ultimii ani la nivelul Regiunii Centru, precum și pentru evaluarea obiectivă a potențialului de dezvoltare al regiunii și al județelor componente ADR Centru a analizat situația actuală a infrastructurii de transport. Studiul a avut la bază prelucrarea unui volum mare de date și informații, identificarea metodelor potrivite de analiză, inclusive prin utilizarea tehnologiei GIS, propunându-și să răspundă la o serie de întrebări cheie, legate de nevoile de dezvoltare identificate.



Simion Crețu
Director general ADR Centru

Din cuprins:

- 1
- 2 Densitatea rețelei rutiere de transport
- 3 Infrastructura de transport în relație cu așezările
- 4 Dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii de transport
- 5 Infrastructura de transport din Regiunea Centru
- 6 Infrastructura de transport rutier
- 6 Autostrăzi și drumuri europene
- 8 Drumurile naționale secundare
- 8 Drumurile județene

- 10 Evoluția activității de transport prin prisma datelor statistice coroborate cu dezvoltarea infrastructurii rutiere
- 12 Infrastructura rutieră și dezvoltarea turismului
- 14 Analiza SWOT a infrastructurii rutiere în Regiunea Centru
- 15 Programe de extindere și modernizare a infrastructurii rutiere în Regiunea Centru
- 16 Infrastructura de transport rutier la orizontul anului 2020

Proiecte finanțate de REGIO în Regiunea Centru:

- 3 Construirea șoselei de centură a Brașovului
- 5 Reabilitarea drumului de pe Valea Aiudului
- 7 Modernizarea drumului Sibiu-Agnita
- 9 Modernizarea străzilor din Târgu Mureș
- 11 Reabilitarea drumului Râșinari-Poplaca-Orlat
- 13 Reabilitarea DJ 121 Covasna-Tg Secuiesc
- 15 Reconstruirea drumului dintre Mărginimea Sibiului și Valea Sebeșului
- 16 Modernizarea DJ 105G Sadu-Sădurel

Infrastructura de transport și dezvoltarea economică a Regiunii Centru

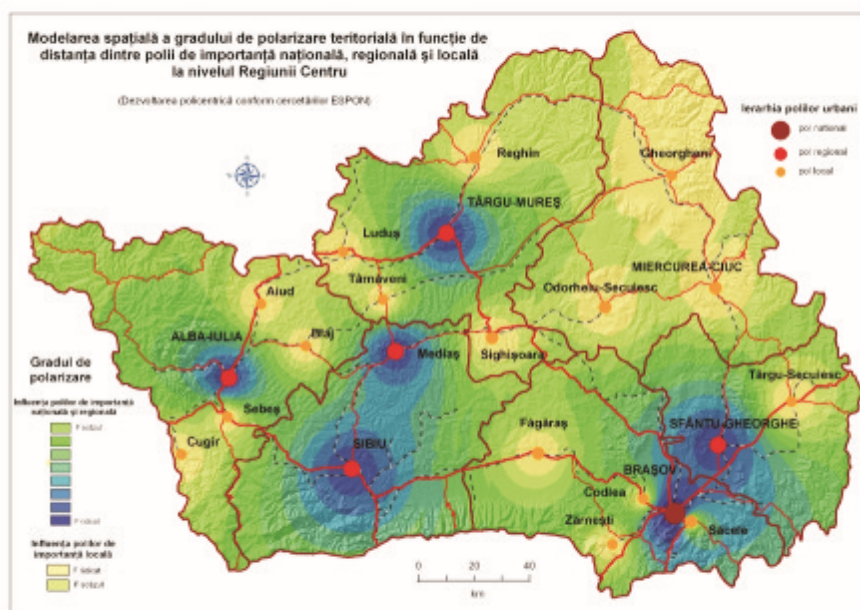
Particularitățile reliefului au o influență directă asupra configurației și dezvoltării rețelei de transport. Analizând harta fizico-geografică a Regiunii Centru se observă rolul esențial pe care relieful îl are în ansamblul elementelor fizico-geografice care la rândul lor se răsfrâng asupra celor antropice. Cele mai importante particularități ale reliefului Regiunii Centru, care au determinat configurația actuală a rețelei de transport rutier sunt:

- armonia morfologică a reliefului, modul în care se îmbină marile trepte de relief la nivelul regiunii;
- dispoziția concentrică a acestor trepte de relief;
- puternica influență exercitată de altitudine asupra componentelor naturale și antropice.

Fragmentarea reliefului determinată de configurația actuală a rețelei hidrografice a facilitat construirea drumurilor în profil transversal și longitudinal în Carpații Orientali. De remarcat este faptul că cel mai mare nod rutier din acest sector al Carpaților Românești este municipiul Brașov situat în cea mai mare depresiune intramontană și din care pornesc magistrale rutiere. Rețeaua rutieră de transport este completată de șosele transcarpatice urcând prin pasuri înalte. Masivitatea Carpaților Meridionali a impus restricții în construirea de căi rutiere de transport.

Unul din principiile importante ale planificării transportului modern este acela că rețelele de transport ar trebui să fie structurate ierarhic, avantajele fiind evidențiate în termeni de viteză de deplasare, capacitate, economie și/sau

voltarea rețelei de drumuri în zonele periurbane sau vecinătatea centrelor urbane, dar și între așezări urbane de importanță locală sau regională, pentru a accelera dezvoltarea și creșterea economică a acelor zone. De asemenea, stabili-



siguranță. Cu toate acestea, diferite studii au arătat că în zonele cu densitate scăzută principiul ierarhic duce la servicii reduse și prin urmare la creșterea costurilor de transport. În general s-a observat existența unei rețele dense de drumuri în orașe, dez-

rea traseelor pentru construcția de drumuri este decisă de factorii politici, sociali și economici, acordându-se frecvent o atenție mai puțin importantă echilibrului dintre rețeaua de transport și condițiile naturale.

Densitatea rețelei rutiere de transport

Indicator de măsurare a accesibilității, densitatea drumurilor este un indicator relevant de urbanizare, fiind astfel considerate zone foarte accesibile cele care au un procent ridicat al densității drumurilor. O rețea de drumuri mai dezvoltată facilitează reducerea timpului de deplasare spre diferite destinații, sporind accesibilitatea în regiune. Cu toate acestea, construirea de drumuri este costisitoare, iar cei mai mulți beneficiari de noi investiții în infrastructura de transport sunt de obicei în zonele unde densitatea populației este ridicată, astfel că factorii de decizie în planificare sunt ne-



voit să recurgă la un compromis între eficiența economică și dezvoltarea regională pe termen lung.

La nivelul Regiunii Centru cele mai mari densități ale rețelei rutiere de transport sunt în Culoarul Alba Iulia - Aiud, Depresiunea Sibiului, Făgărașului, Brașovului, Podișul Târnavelor, depresiunile intramontane, etc. La polul opus se află partea centrală și vestică a Grupei Centrale a Carpaților Orientali, Munții Făgăraș, Munții Șureanu, Munții Cindrel, părți semnificative din Munții Apuseni.

Pe de altă parte, accesibilitatea este un alt element cheie în analiza geografică a transporturilor, întrucât este o expresie directă a mobilității, fie ca e vorba de populație fie de activitățile economice. Sistemele de transport eficiente și bine dezvoltate oferă un nivel ridicat de accesibilitate. Accesibilitatea se măsoară prin indicatori specifici care descriu poziția unui obiect în cadrul structurii spațiale pe baza conectivității și distanței de la acel obiect la alte obiecte.

Infrastructura de transport în relație cu așezările

Unul dintre elementele definitorii în elaborarea unui scenariu de dezvoltare spațială la nivel regional îl reprezintă rețeaua de așezări urbane. Tendința de dezvoltare a sistemului de așezări la nivel regional este influențată de o serie de factori printre care cei mai importanți sunt: configurația rețelei de transport (accesibilitate), poziția orașelor în ierarhia urbană la nivel național și european (reacția la fenomenul de globalizare, capacitatea de atragere de activități economice) și nu în ultimul rând de particularitățile geografice (potențialul geografic al teritoriului).

În zonele depresionare și podiș - câmpie propriu-zisă neexistând în Regiunea Centru - așezările sunt localizate de-a lungul drumurilor, iar intersecțiile ru-

tiere constituie și centre de dezvoltare, numărul de noduri rutiere putând fi un criteriu de luat în considerare în dezvoltarea regiunii.

Orașele Sibiu și Târgu Mureș cu funcții complexe și o populație numeroasă, ce depășește 100.000 de locuitori, exercită



o influență remarcabilă pe plan regional și național, constituind totodată principalele centre de convergență din depresiune.

În spațiul geografic regional al depresiunii Transilvaniei se realizează un intens schimb de materie și energie prin intermediul căilor de comunicație și al transporturilor care răspund cerințelor date de dezvoltarea economică, demografică, culturală și socială ce impune societății o mobilitate din ce în ce mai activă. Astfel, Depresiunea Transilvaniei este străbătută de patru magistrale feroviare și tot atâtea rutiere. Tot de aici pornesc și magistralele de transport special (gazoducte și linii de înaltă tensiune) spre exteriorul arcului carpatic. Rețeaua majoră a căilor de comunicație este întregită și de liniile de legătură care pornesc din interiorul depresiunii spre regiunile montane prin intermediul nodurilor de comunicație.

Complexitatea și dinamica sistemului de așezări determină o serie de modificări în cadrul elementelor acestuia influențând evoluția acestuia. O viziune de dezvoltare a așezărilor la nivel regional și integrarea acestora în sistemul de localități la nivel național și european trebuie să aibă în vedere în primul rând identificarea soluțiilor referitoare la accesibilitatea și dezvoltarea infrastructu-

Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul „*Varianta de ocolire a municipiului Brașov - Faza 1*” a fost contractat în decembrie 2008, iar după șapte luni, în luna iunie 2009, a fost încheiat. Valoarea totală proiectului a fost de 81.761.972,60 lei.



Proiectul a vizat îmbunătățirea accesibilității regiunilor și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Practic, beneficiarul, municipalitatea din Brașov, a realizat un drum cu două benzi de circulație în lungime totală de 6,430 km, cu lățimea platformei de 12 m, plus lățimea părții carosabile de 7 m, la care se



adaugă construcția a trei poduri, cu lungimi de 37,45 m, 33,52 m și 78,50 m.

Prin implementarea acestui proiect s-a realizat legătura între DN 11 și DN 13 și s-au conectat drumurile județene (DJ103, DJ103A, DJ103C) la rețeaua drumurilor naționale (tronson: DN1 al E60/E68/E81, DN11 al E574, DN13 al E60) și la rețeaua TEN.

De asemenea proiectul a vizat realizarea unor condiții superioare de fluidizare și descongestionare a traficului



Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

În municipiu, prin preluarea pe Direcția principală de legătură cu drumurile naționale a fluxurilor majore care tranzitează municipiul Brașov. Șoseaua de centură a municipiului, prin tronsonul finanțat cu fonduri REGIO, asigură legătura rutieră dintre zona Moldovei, a Ardealului și București, preluând traficul greu de pe strada Hărmanului, bulevardele Gării și Griviței, precum și de pe strada Aurel Vlaicu. Întregul proiect duce la dezvoltarea mai rapidă a Regiunii Centru, prin cooperare interregională și contribuie la o

rutiere de transport.

Conceptul de dezvoltare policentrică marchează o schimbare în paradigma privind structura dezvoltării economice și spațiale. European Spatial Development Perspective (ESDP - publicat de Comisia Europeană, 1999) pledează pentru crearea

Dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii de transport

Preocuparea pentru dezvoltarea economică trebuie însă acompaniată de



de "zone dinamice ale integrării economice, distribuite echilibrat pe teritoriul UE și care cuprind rețeaua regiunilor metropolitane și a zonelor învecinate acestora, accesibile internațional" (orașe, municipii și zonele rurale aferente, de diverse dimensiuni). Conceptul de dezvoltare policentrică nu se limitează la zonele metropolitane de mari dimensiuni, ci se referă la un sistem ierarhizat care să exprime potențialul așezărilor de pe suprafața întregii Europe.

Potrivit datelor statistice din 2009 referitoare la evidența unităților administrativ-teritoriale, pe teritoriul Regiunii Centru sunt 20 de municipii (6 dintre acestea fiind și reședințe de județ), 37 de orașe și 357 de comune. Considerate jucători cheie într-o economie competitivă bazată pe cunoaștere și crearea de prosperitate, orașele prin funcțiile sale sunt centre de polarizare pentru localitățile rurale din vecinătate. Astfel, la nivelul Regiunii Centru rețeaua de localități urbane este echilibrată, excepție făcând județul Covasna (5 orașe). Trei județe, Alba, Mureș și Sibiu, au un număr maxim de 11 orașe.

grija pentru calitatea mediului înconjurător și reducerea poluării generate de activitățile de transport. Doar printr-o asemenea abordare se poate vorbi de o dezvoltare durabilă, în beneficiul generațiilor de azi și al celor de mâine. În prezent, nu se mai poate concepe dezvoltarea infrastructurii de transport fără a realiza o evaluare completă a impactului acesteia asupra mediului și fără minimizarea consecințelor negative pe care construirea și exploatarea unor căi de transport le-ar putea avea asupra mediului înconjurător și asupra calității vieții oamenilor. Trebuie avute de asemenea în vedere raționalizarea costurilor și eficientizarea rețelei de transport. Dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie gândită astfel încât să se asigure costuri de transport cât mai mici, iar efectele asupra mediului să fie cât mai reduse. De aceea, dezvoltarea durabilă a rețelilor de transport presupune o corectă prioritarizare a rutelor de transport și punerea bazelor pentru dezvoltarea transportului intermodal.

Pentru atingerea obiectivelor amintite mai sus, Comisia Europeană și majoritatea statelor din Uniunea Europeană derulează deja ample proiecte de dezvoltare a transportului intermodal, având ca ținte reducerea costurilor generale de transport și diminuarea poluării. În acest context, rolul transportului pe calea ferată este reconsiderat, iar în cadrul acestei viziuni apar ca necesare modernizarea infrastructurii feroviare și asigurarea interoperabilității



dezvoltare mai rapidă a regiunii și a municipiului Brașov. În plus, s-a realizat



creșterea gradului de siguranță a circulației în municipiul de sub Tâmpa, reducerea timpului de călătorie prin fluidizarea traficului și s-au diminuat impactul negativ asupra mediului și efectele poluării datorate traficului rutier. În fine, cetățenii, localnici sau turiști, care tranzitează această nouă arteră rutieră, sunt beneficiarii finali ai proiectului, care constată reducerea substanțială a poluării fonice și a celei rezultate în urma emisiilor gazelor de eșapament, creșterea duratei de viață a îmbrăcăminții asfaltice, cât și a infrastructurii arterelor sus menționate, pe lângă reducerea timpilor de trafic.



acesteia cu infrastructura rutieră. Crearea unei infrastructuri feroviare adecvate, asigurarea interoperabilității feroviare și construirea de terminale intermodale se numără printre cele mai importante sarcini ale perioadei următoare.

Creșterea numărului de autovehicule și creșterea și mai accentuată a traficului rutier de mărfuri și pasageri creează numeroase strângeri și blocaje de circulație pe anumite rute, în special în apropierea marilor orașe. Problemele cauzate de blocajele în trafic și nivelul ridicat de poluare din marile orașe generat de autovehicule fac necesară devierea în afara localităților a traficului de tranzit prin construirea într-un timp cât mai scurt de rute alternative și inele de transport în jurul marilor centre urbane. De asemenea, în zonele puternic urbanizate, de tipul aglomerărilor urbane, cu funcțiuni economice complexe și cu spații rezidențiale intens populate, este necesară construirea unei rețele locale de drumuri care să deservească localitățile din aria metropolitană respectivă.

La nivelul Regiunii Centru, drumurile naționale 1 și 7, cunoscute și ca E68 și E81, se numără printre cele mai aglomerate șosele din România, acestea preluând o bună parte din traficul de tranzit prin România spre Europa Centrală și Occidentală. Acesta este de altfel unul din motivele pentru care această rută a fost inclusă în traseul Coridorului paneuropean IV de transport ce leagă sud-estul Europei de centrul și nordul Europei.



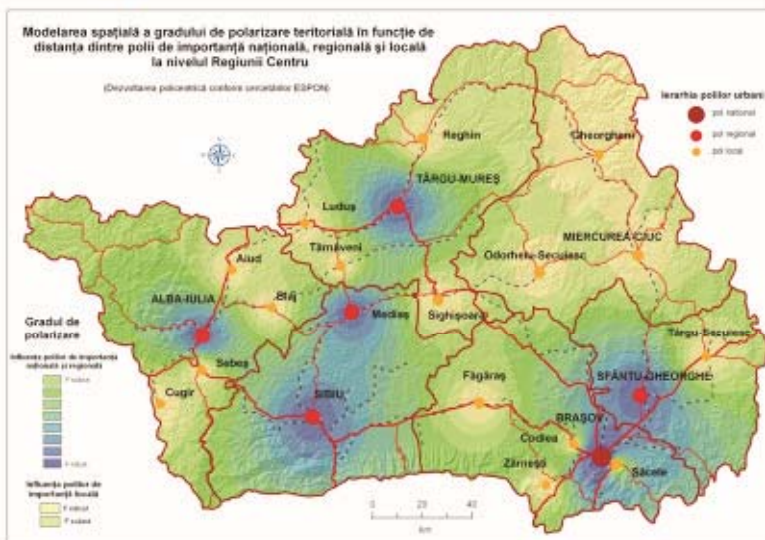
Infrastructura de transport din Regiunea Centru

La sfârșitul anului 2009, rețeaua de drumuri publice din Regiunea Centru măsoară 10709 km, reprezentând 13,1% din lungimea totală a rețelei rutiere din România. Din totalul drumurilor din regiune, 21,1% sunt drumuri naționale, 42,4% sunt drumuri județene, iar restul se încadrează în categoria drumurilor comunale. Densitatea rutieră este mai

scăzută la nivel regional decât la nivel național (31,4 km/100 kmp față de 34,3 km/100 kmp).

Rețeaua de transport terestru este întregită de rețeaua de căi ferate care totalizează 1336 km, din care 669 km sunt electrificați. Cu 39,2 km de cale ferată la 1000 km², Regiunea Centru se găsește sub media pe țară (45,2 km/1000 km²). Lungimea liniilor ferate în exploatare s-a redus semnificativ în ultimii ani ca urmare a închiderii unor sectoare de cale ferată din cauza ineficienței acestui tip de transport, fenomen evidențiat și prin scăderea numărului de pasageri și a volumului de mărfuri transportate.

În prezent, Regiunea Centru este deservită de două aeroporturi amplasate la Târgu Mureș și la Sibiu, cu un trafic în creștere rapidă în ultimii ani. Al treilea aeroport al regiunii urmează să fie construit la Brașov în următorii ani.



Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul "Valorificarea potențialului turistic și economic al Văii Aiudului prin reabilitarea infrastructurii de transport pe DJ107M: lim. jud. Cluj - Rimetea - Colțești - Vălișoara - DJ107I, km. 42+000 67+000" județul Alba, a fost pregătit de către personalul de specialitate din cadrul Consiliului județean Alba și a fost depus spre



finanțare la ADR Centru în data de 16.11.2007. Contractul de finanțare a fost semnat în data de 14.10.2008, cu durata de implementare de 36 de luni. Valoarea întregului proiect este de 27.839.574 lei, din care contribuția Uniunii Europene este de 19.418.200,76 lei, fără TVA. Obiectivul general al proiectului l-a constituit îmbunătățirea accesibilității în



zona Văii Aiudului și creșterea mobilității populației, bunurilor și serviciilor, în vederea stimulării dezvoltării economice durabile a acestei zone, prin reabilitarea infrastructurii de transport pe DJ107M, pe o lungime de 25 km. Astfel s-a creat cadrul favorabil valorificării potențialului turistic și economic al Văii Aiudului. Asta

Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

deoarece dezvoltarea economică durabilă are ca suport o bună infrastructură de transport, pentru a



deservi toate sectoarele economice, pentru a facilita accesul în zonă. În acest moment și acest proiect este finalizat, fiind reabilitată întreaga lungime a celor 25 de kilometri de drum, inclusiv 6 poduri și 130 de podețe consolidate, modernizate sau refăcute. De-a lungul traseului au fost construite ziduri de sprijin pe o lungime de 821,3 m, fiind reparate și înălțate coronamente la zidurile de sprijin existente pe o lungime de peste doi kilometri. Trebuie subliniat faptul că implementarea acestui proiect permite reducerea duratei de parcurgere a traseului, pentru toate tipurile de



autovehicule, de la 66 minute la 37 minute, ceea ce a permis crearea a 25 de noi pensiuni agroturistice și creșterea cu 41,73% a mediei zilnice de autovehicule pentru acces în această zonă turistică. Această inițiativă a dus și la crearea a peste 25 de noi locuri de muncă.

Infrastructura de transport rutier

Regiunea Centru este străbătută de o rețea de drumuri în lungime totală de 10709 km care asigură accesul spre toate zonele regiunii și permit o bună legătură cu celelalte regiuni ale României. Densitatea rutieră este mai scăzută la nivel regional decât la nivel național (31,4 km/100 kmp față de 34,3 km/100 kmp). Paradoxal, cea mai ridicată densitate se înregistrează într-unul din județele cu relief predominant montan, județul Alba, acest aspect fiind însă contrabalansat de ponderea redusă a drumurilor modernizate sau cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare (67,4%).

Lungimea drumurilor modernizate sau cu îmbrăcămînți rutiere ușoare din Regiunea Centru totalizează 5790 km, ceea ce reprezintă 54% din lungimea rețelei rutiere regionale. Această pondere mai redusă decât cea înregistrată la nivel național (56,7%) se datorează, în principal, configurației predominant muntoase a reliefului. Lungimea drumurilor pietruite și a celor din pământ însumează 5039 km,

ilitatea și conexiunile rutiere cu restul țării și cu Europa. Regiunea Centru este străbătută de cinci drumuri europene, a căror lungime însumează 951 km. Patru dintre ele formează un mare inel rutier ce traversează sudul, vestul, nordul și estul regiunii, iar al cincilea drum european (E60) străbate centrul regiunii, pe direcția SE - NV. Astfel, toate cele 6 reședințe de județ precum și cele mai importante orașe ale regiunii se află fie pe traseul fie în imediata apropiere a unei șosele europene.

Sud-vestul regiunii este traversat de *Coridorul IV pan-european de transport*, rută ce va asigura o legătură rapidă între extremitatea sud-estică a Europei (Istanbul, Salonic) și Europa Centrală (Dresda, Nürnberg), prin Grecia, Bulgaria, România, Ungaria, Slovacia, Austria, Cehia. În prezent, pe teritoriul Regiunii Centru, pe acest traseu se găsește DN1, alături de DN1, se numără printre drumurile cu cel mai intens trafic din România, având totodată rang de drumuri europene din clasa A (E68, respectiv E81). Planul de amenajare a teritoriului național prevede realizarea



reprezentând aproape 46% totalul rețelei rutiere a Regiunii Centru. Ponderile cele mai mari de drumuri din această categorie se înregistrează în Alba și Harghita (59%, respectiv 49%), județe cu un relief predominant muntos și cu o extinsă rețea de drumuri comunale ce asigură legătura între numeroase sate. Cele mai reduse ponderi ale drumurilor din această categorie se înregistrează în județele Covasna și Brașov (25,7% respectiv 37%).

Autostrăzi și drumuri europene

Datorită situației sale în centrul României, Regiunea Centru se bucură de o poziție privilegiată în ce privește accesii-

pe cele două trasee a autostrăzii Pitești-Nădlac respectiv a drumului expres Sebeș-Turda - șosea ce va asigura legătura între



"Transilvania". De altfel, conform angajamentelor asumate de țara noastră în procesul de aderare la Uniunea Europeană, dezvoltarea și modernizarea

**Proiecte finanțate prin
Programul Operațional
Regional 2007-2013
Axa prioritară 2-
Îmbunătățirea
Infrastructurii de transport
regionale și locale**

Proiectul „Modernizarea drumului
județean DJ106 Sibiu - Cornățel -
Alțâna - Bârghiș - Agnita” a fost
depus spre finanțare la ADR Centru în



infrastructurii de transport pe traseul
Coridorului Pan-European de transport IV
este considerată o prioritate absolută. Ca
urmare, după mai mulți ani de întârziere,
în anul 2011 urmează să înceapă execuția
tronsonului de autostradă Sibiu-Orăștie.

De o mare importanță pentru
Regiunea Centru este continuarea
lucrărilor la "Autostrada Transilvania", a
cărei construcție a început în 2003 și care,
în final, va asigura legătura între Brașov și
Oradea, traversând regiunea de la sud-est
la nord-vest. Un alt tronson de autostradă
posibil de realizat în următorii ani este cel
aferent autostrăzii Brașov - Comarnic -
București.

În plus față de aceste autostrăzi,
Planul de amenajare a teritoriului național
prevede realizarea următoarelor
autostrăzi ce traversează Regiunea Centru:
Sibiu - Făgăraș - Brașov - București, Zalău -
Cluj Napoca - Turda - Alba Iulia - Sebeș,
Turda - Târgu Mureș - Sighișoara - Făgăraș,
Târgu Mureș - Piatra Neamț - Iași - Sculeni,
Bistrița - Reghin - Târgu Mureș.

O prioritate pentru următorii ani
vizează dezvoltarea rețelelor trans-
europene de transport (TEN-T) și în
particular a rețelei trans-europene de

transport rutier (TEN-R). În această rețea
trans-europeană sunt incluse cele două
drumuri cu cel mai intens trafic din
Regiunea Centru - DN1 și DN7.

Construcția rețelei trans-euro-
pene de transport (TEN-T) este un proiect
major al Uniunii Europene ce reprezintă un
factor important pentru stimularea
competitivității economice și dezvoltării
durabile a spațiului european. Primele
planuri privind dezvoltarea rețelelor
traseeuropene datează din 1990, iar prin
Tratatul de la Maastricht s-au pus bazele
legale de funcționare ale acestora.
Rețeaua TEN-T presupune interconectarea
și interoperabilitatea rețelelor naționale
de transport precum și accesul la acestea.
În 2020, rețeaua TEN-T va include 89.500
Km de drumuri și 94.000 Km de cale ferată,
incluzând aproximativ 20.000 Km de linii
de mare viteză. Rețeaua TEN-T va include,
de asemenea, un număr de peste 500
porturi maritime și fluviale și 366 de
aeroporturi. Finalizarea rețelei TEN-T va
avea un impact major în reducerea
timpului călătoriei pentru pasageri și
bunuri și în același timp va duce la
diminuarea poluării.

Privite și prin prisma accesului la
finanțare, rețelele trans-europene de



data de 31.10.2007. În Ajunul
Crăciunului din 2008 s-a semnat
contractul de finanțare în care Consiliul
Județean Sibiu are calitatea de
beneficiar. Obiectivul cererii de finanțare
l-a constituit creșterea dezvoltării socio-
economice durabile a văii Hârtibaciului,
prin îmbunătățirea condițiilor de trafic
pe tronsonul 3+500 56+145 al Drumului
Județean 106 Sibiu - Cornățel - Alțâna -
Bârghiș - Agnita.



Valoarea totală a proiectului, conform
contractului de finanțare, este de
61.829.808,76 lei, din care valoarea
sume nerambursabile este de
48.690.923,68 lei fără TVA.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

Modernizarea drumului județean este în derulare, lucrările urmând a se finaliza în această toamnă, deoarece sunt realizate în proporție de 99,9%. Au fost efectuate



refacerea platformei drumului, amenajarea de intersecții, drumuri laterale, stații de autobuz, construcție și refacere poduri și podețe, construcție parări. Mai este de efectuat consolidarea tronsonului Dealul Dăii care prezintă instabilitate a terenului în zona corpului drumului, pe o



lungime de 6 kilometri. Prin proiect au fost realizate, până acum, modernizarea a 53,355 km de drum, reabilitarea a 13 poduri și au fost amenajate 6 intersecții și 32 de ieșiri către drumurile adiacente. Întregul proiect se va finaliza în ultima decadă a lunii iunie 2012.



transport se constituie ca un interes major



pentru România și Regiunea Centru, deoarece în afara surselor de finanțare provenite din Instrumentele Structurale acordate de Comisia Europeană, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport a rețelei TEN-T beneficiază și de sprijinul fondurilor europene alocate în cadrul Programului TEN-T.

Drumurile naționale secundare

Rețeaua drumurilor naționale secundare întregeste sistemul de transport rutier de importanță supraregională, asigurând, prin multiple legături, conectarea Regiunii Centru cu celelalte regiuni ale României.

Regiunea

Centru are bune conexiuni rutiere cu toate regiunile învecinate prin următoarele drumuri naționale:

- o cu Regiunea Sud: spre Ploiești pe Valea Prahovei, prin DN1 (E60), sau pe valea Teleajenului, prin DN1A; spre Pitești, pe DN73 (E574), prin culoarul Rucăr-Bran via Câmpulung sau pe DN7C (Transfăgărășanul) via Curtea de Argeș.
- o cu Regiunea Sud - Vest: spre Râmnicu Vâlcea, pe valea Oltului, prin DN7 (E81); spre Târgu Jiu, pe Valea Sebeșului și peste Munții Parâng, prin DN 67C (Șoseaua Transalpină).
- o cu Regiunea Vest: spre Deva, Arad, Timișoara, pe Valea Mureșului, prin DN 7 (E68), sau prin pasul Buceș, via Abrud, Brad, pe DN74.

o cu Regiunea Nord - Vest: spre Cluj

Napoca, prin DN1 (E81) sau, via Târgu Mureș, prin DN15 (E60) sau, pe Valea Arieșului, prin DN 75, sau din Reghin, prin zona Câmpiei Transilvaniei, pe DN16. În afara rutelor spre Cluj Napoca, mai există legături directe cu Oradea, pe Valea Arieșului, prin DN75 și cu Bistrița, via Reghin, pe DN 15A (E578).

o cu Regiunea Nord - Est: spre Bacău, prin DN11 (E574), sau pe valea Trotușului, via Comănești și Onești, prin DN 12A; spre Piatra Neamț, prin Cheile Bicazului, pe DN12C; spre Târgu Neamț, via Borsec, pe DN15.

o cu Regiunea Sud - Est: spre Buzău, pe Valea Buzăului, prin DN10; spre Focșani, via Târgu Secuiesc, pe DN2D.



Drumurile județene

Drumurile județene sunt drumurile aflate în proprietatea publică a județului și care asigură în principal legăturile între municipiile, orașele și centrele de comună din interiorul unui județ. Infrastructura de drumuri județene alături de cea de drumuri comunale reprezintă aproape 80% din lungimea rețelei

lei rutiere a Regiunii Centru, având o importanță majoră pentru dezvoltarea locală și regională.

Drumurile nemodernizate pot deveni greu practicabile în anumite perioade, în special în anotimpul rece,



Deși suficient de extinsă și acoperind întreaga rețea de comune și orașe, infrastructura de drumuri județene suferă în ce privește calitatea și starea tehnică. Din cei 4540 km de drumuri județene din Regiunea Centru, mai puțin de 10% sunt drumuri modernizate, peste 52% au îmbrăcăminți ușoare rutiere iar 39% sunt drumuri pietruite sau din pământ. 65% din lungimea drumurilor județene cu îmbrăcăminți ușoare rutiere (1528 km) și 26% din drumurile județene modernizate (105 km) aveau la sfârșitul anului 2007 durata de serviciu depășită, necesitând lucrări de reabilitare și modernizare.

Harghita, Alba și Sibiu sunt județele cu ponderi mari ale drumurilor județene pietruite sau de pământ. Dificultățile de construcție, determinate de relieful muntos, dar și insuficiența investițiilor în infrastructură sunt cauzele principale ale acestei situații. În plus, în județul Alba sunt peste 1000 km de drumuri județene, formând cea mai extinsă rețea de drumuri județene din Regiunea Centru.

ducând la cvasi-izolarea localităților pe care le deserveșc.

De o importanță deosebită sunt drumurile județene care asigură legătura cu rețeaua de drumuri naționale pentru acele orașe care nu sunt intersectate de o șosea națională. În toate județele regiunii există asemenea orașe care nu sunt traversate de drumuri naționale, drumurile județene preluând rolul acestora:

- o în județul Alba : Cugir (DJ 704), Ocna Mureș (DJ 107)
- o în județul Mureș: Sărmașu (DJ 151), Miercurea Nirajului (DJ 135)
- o în județul Harghita: Cristuru Secuiesc (DJ 134A, DJ137), Bălan (DJ 125).
- o în județul Covasna : Covasna (DJ 121), Baraolt (DJ 131)
- o în județul Brașov : Victoria (DJ 105C)
- o în județul Sibiu: Agnita (DJ 106, DJ 141), Cisnădie (DJ 106C, DJ 106D), Ocna Sibiului (DJ 106B).

Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea Infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul „Modernizare străzi în municipiul Tîrgu-Mureș” are o valoare de 62.349.899,54 lei, din Care 49.041.773,98 lei din fonduri nerambursabile, acordate municipiului Tîrgu-Mureș pentru modernizarea străzilor.



Prin acest proiect se modernizează și semnalizează rutier, pe o lungime de aproape 13 kilometri, șapte artere mari din municipiu, respectiv străzile Libertății, Băneasa, Livezeni, Podeni, Budiului, Mureșeni și Voicenicilor. Reabilitarea și modernizarea acestor străzi va facilita circulația către alte orașe importante din țară, respectiv Cluj Napoca, Brașov, Bistrița și Alba Iulia. Pe toate aceste



Infrastructura de transport a Regiunii Centru în context geografic



GUVERNUL ROMÂNIEI

**Domeniul Major de
Intervenție 2.1- Reabilitarea
și modernizarea rețelei de
drumuri județene, străzi
urbane - inclusiv
construcția/reabilitarea
șoselelor de centură**

artere lucrările prevăd moderniza-
rea îmbrăcămînții asfaltice,
trotoare, montare table indicatoare,
piste pentru cicliști, rigole carosabile,
Pe o suprafață totală de peste 21 de
hectare.



De la demararea lucrărilor de reabilitare
și modernizare și până în prezent, au fost
finalizate două dintre cele șapte străzi
propuse spre modernizare, respectiv
strada Livezeni și strada Libertății, pe o
suprafață de peste 5 hectare, respectiv
3,19 km. Străzile Băneasa, Podeni,
Budiului, Mureșeni și Voinicenilor sunt în
stadiu de finalizare urmând ca până la
începutul iernii să fie date în circulație.

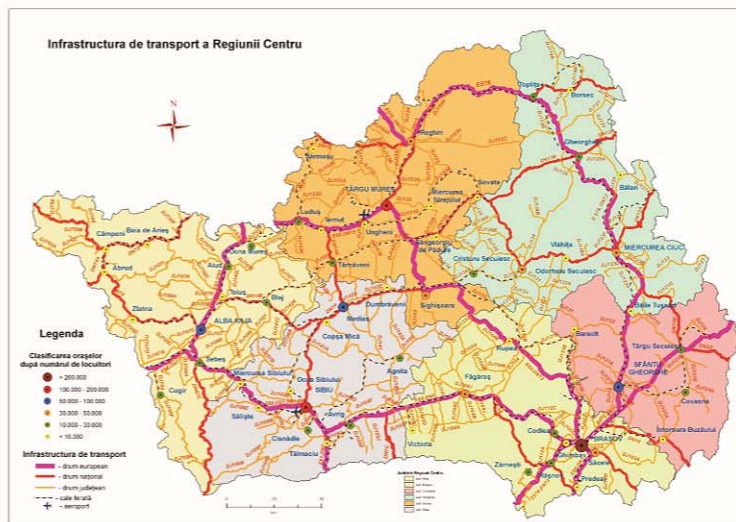


**Evoluția
activității
de trans-
port prin
prisma da-
telor sta-
tistice co-
roborate
cu dezvolt-
area in-
frastructu-
rii rutiere**

În doar 7 ani,
numărul auto-
vehiculelor de
transport persoane din Regiunea Centru a
crescut cu peste 25%, ajungând la finele
anului 2009 la aproximativ 496 mii, din
care 492 mii sunt autoturisme. Astfel, la
1000 locuitori revin în medie 195
autoturisme, valoare apropiată de media
națională, dar mult sub rata de motorizare
la nivel european (473). În mod similar,
numărul autovehiculelor de marfă
înmatriculate în Regiunea Centru a crescut
între 2002 și 2009 cu 22%, ajungând la
peste 71 mii.

Indicatorii statistici privind
activitatea de transport arată că Regiunea
Centru deținea, în anul 2008, 9,9% din
numărul pasagerilor transportați la nivel
național și 21,5% din parcursul total al
pasagerilor transportați cu mijloace
rutiere de transport în comun.

Este de așteptat ca în următoarea
perioadă, tendința de creștere să se
păstreze și chiar să se accentueze pe
măsură ce economia se va dezvolta și
obișnuințele privind modalitatea de
deplasare ale locuitorilor se vor modifica.
Concomitent, vor crește frecvența
deplasărilor și numărul de kilometri par-



cuși de autovehiculele de persoane sau de
marfă. Toate aceste evoluții vor crea
presiuni suplimentare asupra rețelei
actuale de drumuri și vor duce la o
suprasolicitare a acesteia. De aceea,
pentru soluționarea unor asemenea situații
complexe sunt necesare abordări la
diferite niveluri:

- abordarea la nivel național
vizează asigurarea legăturii între
capitală și regiunile țării,
conectarea rețelei naționale la
rețeaua europeană de transport
(TEN-T), asigurarea legăturilor cu
magistralele europene de
transport (coridoarele pan-
europene), asigurarea legăturilor
între toate regiunile țării.
- abordarea la nivel regional
vizează asigurarea conexiunilor
între regiunea noastră și celelalte
regiuni, între județele regiunii și
între orașele principale ale
regiunii.
- abordarea la nivel local vizează
drumurile de importanță locală,
decongestionarea și fluidizarea



Instrumente Structurale
2007-2013

traficului în jurul marilor orașe, devierea în afara localităților a traficului greu și a traficului de tranzit.

În cadrul ultimei categorii se integrează și arealele puternic urbanizate, de tipul zonelor metropolitane care impun o abordare specifică a infrastructurii de transport. Ariile metropolitane sunt zone cu un număr mare de locuitori, având funcțiuni economice diversificate, predominant industriale și de servicii și cu zone rezidențiale de tip predominant urban. Cel mai adesea, aceste zone înregistrează și un flux turistic semnificativ.

La nivelul Regiunii Centru s-au constituit până în prezent două zone metropolitane și există încă cel puțin alte două areale urbane de acest tip.

o Zona metropolitană Brașov, constituită din 14 localități (3 municipii, 3 orașe și 8 comune), având o populație totală de peste 400.000 locuitori. Zona are, de asemenea, multiple legături funcționale cu municipiul Sfântu Gheorghe. Economia zonei este diversificată, de la industrie și agricultură la servicii (sectorul predominant al zonei), cu un nivel relativ ridicat de integrare pe verticală. Aria metropolitană Brașov este în același timp una din cele mai frecventate zone turistice din România. Rețeaua rutieră de nivel european și național din zona metropolitană are o dezvoltare radială. Trei

șosele europene (E60, E68, E574) și trei drumuri naționale (DN 1A, DN 10, DN 73 A)



se îndreaptă spre toate direcțiile. Alături de acestea, o rețea densă de drumuri județene asigură bune legături între localitățile zonei. În următorii ani, aici se preconizează construirea celui de-al 3-lea aeroport al regiunii.

o Zona metropolitană Târgu Mureș, formată din municipiul Târgu Mureș și orașul Ungheni precum și din 12 comune învecinate, cu o populație totală de aproximativ 200 000 locuitori. Zona este traversată de drumul european E60 și se află pe traseul viitoarei autostrăzi Transilvania. Zona Târgu Mureș dispune de asemenea de unul din cele mai active aeroporturi ale țării.

o Arealul urban Sibiu - Cisnădie - Ocna Sibiului, (cu posibile extinderi spre Avrig și Tâlmăciu). Arealul, cu o populație de peste 200 000 locuitori a cunoscut în ultimii ani o dezvoltare economică importantă, potențată de valorificarea moștenirii culturale și a tradițiilor industriale. Arealul se află pe traseul coridorului pan-european de transport IV și al viitoarei autostrăzi Pitești - Nădlac. Zona este străbătută, de asemenea, de o rețea

Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea Infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul „Modernizarea DJ 106 D Rășinari - Poplaca - Orlat intersecție DJ 106 E, km 17+951 -31+727, inclusiv pod la intersecția cu DJ 106 A”, având Cod SMIS 3334, a fost



depus de către Consiliul Județean Sibiu, pentru a îmbunătăți condițiile de trafic pe drumul județean DJ 106 D, de la intersecția cu DJ 106 A - unde s-a construit un pod nou - pe o distanță de 13,776 km, până la intersecția cu



localitatea Sibiel. Tronsonul ce va fi modernizat din DJ 106 D, va asigura creșterea eficienței activităților economice, precum și economisirea de energie și timp, deoarece DJ 106 D este considerată a doua centură a Sibiului, făcând legătura dintre DN 1 (Sebeș - Alba) și DJ 106 A (Sibiu - Pălăniș) și Cisnădie, fără a străbate municipiul de pe Cibin.

DJ 106 D străbate o zonă de o rară frumusețe, pe la poalele Munților Cibinului prin localitățile: Halta Sibiel, Orlat, Gura Râului, Poplaca și Rășinari.



Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

Contractul de finanțare nerambursabilă a fost semnat în data de 4 februarie 2010, având o valoare



2011/08/31 10:38

totală de 17.589.257,95 lei cu TVA, din care valoare nerambursabilă este de 13.905.350,68 lei, fără TVA. Indicatorii care vor fi îndepliniți prin proiect se concretizează în modernizarea a 13,776 km de drum DJ 106 D și în construirea unui pod nou peste pârâul Seviș.



2011/09/02 10:03

De la începerea proiectului un drum de pământ, inaccesibil traficului rutier a fost terasat și lărgit, fiind montate 12 podețe noi, din totalul de 21 podețe prevăzute în proiect. Până acum proiectul de drum este realizat în procent de 35%. În ce privește podul De la km 17+951 (intersecția cu DJ 106 A), dacă la început a existat doar o pasarelă pietonală în zona podului nou construit, până acum s-au executat culeele podului, s-au montat 8 grinzi de 21 m lungime și s-a turnat placa de suprabetonare, care a fost și asfaltată. Din data de 15.09.2011 acest pod a fost deschis traficului.

densă de drumuri județene. Aeroportul din Sibiu s-a clasat în anul 2006 pe poziția a 6-a

dezvoltarea turismului este asigurarea accesului spre obiectivele și zonele de



la nivel național în ce privește traficul de pasageri și pe a 5-a în ce privește traficul de mărfuri.

○ Arealul urban Alba Iulia – Sebeș, format din cele 2 municipii de talie medie și din 5-6 comune adiacente acestora, cu un nivel ridicat de dezvoltare economică și cu o infrastructură edilitară relativ dezvoltată. Zona are peste 100 000 locuitori și o poziție geografică avantajoasă, la întretărirea a 2 mari axe de transport (E68 și E81). Economia zonei are o structură diversificată, bazându-se pe industriile alimentară, textilă și de prelucrare a lemnului și pe servicii. Turismul dispune de un potențial de dezvoltare deosebit (reprezentat de patrimoniul istoric și cultural al celor 2 orașe precum și de cel natural al zonelor învecinate).

importanță turistică. România pierde anual milioane de turiști români și străini din cauza proastei infrastructuri de transport.

Cu o natură extrem de generoasă și un patrimoniu cultural de o mare valoare, Regiunea Centru este a doua regiune turistică a țării, după Regiunea Sud - Est, reușind să atragă 1,1 milioane de turiști cazați în anul 2009. Principalele forme de turism practicate în Regiunea Centru sunt turismul montan, turismul balnear, turismul cultural și agroturismul.

Arealele cu cea mai mare intensitate a turismului sunt marile orașe ale regiunii, stațiunile turistice din zonele montane și stațiunile balneare, zonele cu agroturism (Mărginimea Sibiului, zona Bran-Moeciu, Valea Arieșului, anumite localități din zona locuită de secui), majoritatea zonelor montane precum și anumite zone cu obiective turistice și culturale dispersate (biserici fortificate săsești, cetăți țărănești etc).

Dacă accesul spre marile orașe este asigurat prin rețeaua de drumuri eu-

Infrastructura rutieră și dezvoltarea turismului

Una din premisele esențiale pentru



ropene sau naționale modernizate, infrastructura rutieră din celelalte zone turistice este reprezentată preponderent

o Zona Munților Făgăraș (turism montan, stațiuni de iarnă: Bălea, Sâmbăta de Sus). Drumuri principale: DJ 105B, DN7C



de drumurile județene sau de cele naționale secundare.

Principalele zone turistice din Regiunea Centru (cu excepția orașelor de importanță turistică) și infrastructura rutieră aferentă:

o Zona Munților Apuseni, zonă turistică din județul Alba cu resurse turistice variate (fenomene carstice deosebite, stațiuni de schi, agroturism, turism cultural). Drumuri principale: DN74, DN75, DJ762, DJ750 DJ108, DJ107K, DJ750C, DJ107M;

o Podișul și văile Târnavelor (zonă cu obiective turistice de ordin cultural - bisericile fortificate și cetățile țărănești, castele, regiune cu turism viti-vinicol, stațiune balneară: Bazna). Drumuri principale: DN 14B, DN14 și DJ 107;

o Zona montană din sudul județului Alba (turism montan, în principal, stațiune de iarnă în curs de realizare). Drumuri principale: DN67C

(Sebeș - Novaci -Transalpina, șoseaua care urcă la cea mai mare altitudine din țară: 2145 m, DJ 705F;

o Zona adiacentă municipiului Sibiu: Mărginimea Sibiului, zona Cisnădiei (agroturism de tradiție, turism montan, stațiune pentru sporturi de iarnă, turism cultural). Drumuri principale: DJ106A, DJ106C DJ106D,

DJ106G, DJ106M, DJ106N, DJ106A, DJ105G; spre stațiunea Ocna Sibiului: DJ 106B;



- Transfăgărășanul - cel mai spectaculos traseu rutier din România.

o Masivul Piatra Craiului, Culoarul Rucăr-Bran, Munții Bucegi (turism montan, parc național, stațiuni de iarnă, agroturism). Drumuri principale: DN 73, DN73A, DJ112A, DN1.

o Masivul Ciucaș și Munții Întorsurii (turism montan). Drumuri principale: DN1A, DN10.

o Zona montană estică (turism montan, parcuri naționale - Cheile Bicazului - Hășmaș, Defileul Mureșului, Călimani, stațiuni balneare și pentru sporturi de iarnă). Drumuri principale: DN 12, DN12C, DN15, DN70, DJ 121, DJ123, DJ125, DJ127.

o Zona de sud-vest a județului Harghita și estul județului Mureș (turism de sănătate - Sovata, Praid, agroturism - Corund, etc). Drumuri principale: DN13A, DN13B, DJ132, DJ 138.

Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea Infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul "Reabilitare drum județean DJ 121, Covasna - Zăbala - Imeni - Catalina - Tg. Secuiesc, km 32+000 - 49+100", și-a propus îmbunătățirea infrastructurii de transport pe traseul drumului județean DJ 121, între orașele Covasna și Târgu Secuiesc, între kilometri 32 și 49.



Tehnic vorbind, sistemul rutier preconizat a fi dezvoltat pe acest tronson de drum va avea o lățime a părții carosabile de 7 m, la care se adaugă 2 benzi de încadrare a câte 0,5 m fiecare, cu aceeași structură. Cererea de finanțare, având Cod SMIS



5325 și o valoare totală de 61.096.483,06 lei, a fost depusă de Consiliul Județean Covasna, care și-a propus să atragă 44.225.604,87 lei fonduri nerambursabile numai din Fondul European pentru Dezvoltare Regională.



Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

Pe traseul drumului DJ 121 se va
Construi un pod nou din beton, peste
pârâul Ghelînța, cu o deschidere de 18
m, în locul celui vechi, iar alte 3 poduri,
peste pârâul Pava, peste pârâul Zăbala și
peste Râul Negru, se vor consolida,
crescându-se gabaritul transversal al
acestora la 7,8 m.



Până în prezent s-a executat întregul
sistem rutier pe o lungime de 6 km, alți
4,5 km fiind reabilitați parțial. Au fost
consolidate unul dintre cele trei poduri,
iar pentru cel nou s-au realizat
infrastructura podului: fundații, culee,
radiere, fiind montate și grinzile din
beton armat.



Analiza SWOT a infrastructurii rutiere în Regiunea Centru

Puncte tari

- Armonia reliefului, modul în care se îmbină marile trepte de relief la nivelul regiunii și dispoziția concentrică a acestora permit o dezvoltare echilibrată a rețelei rutiere de transport;

- Regiunea Centru se bucură de o poziție privilegiată în ce privește accesibilitatea rutieră și conexiunile cu celelalte regiuni ale României și cu Europa;

- Regiunea Centru este traversată de *Coridorul IV pan-european de transport*, rută ce va asigura o legătură rapidă între extremitatea sud-estică a Europei și țările Europei Centrale; În prezent, pe teritoriul Regiunii Centru, pe acest traseu se suprapune DN7 care, alături de DN1, se numără printre drumurile cu cel mai intens trafic din România;

- Regiunea Centru dispune de o rețea de drumuri în lungime totală de aproape 11000 km care permit accesul spre toate zonele regiunii și asigură o bună legătură a Regiunii Centru cu celelalte regiuni ale României.

Puncte slabe

- Calitatea și starea tehnică a rețelei rutiere sunt necorespunzătoare (drumurile pietruite și drumurile de pământ formează 46% din lungimea rețelei rutiere; 39% din lungimea totală a drumurilor județene și naționale din regiune au durata de serviciu depășită);

- Lipsa autostrăzilor și a drumurilor de mare capacitate;

- Lipsa centurilor ocolitoare în cazul

multor orașe mari traversate de drumuri europene sau naționale cu trafic intens;



- Întârzierea investițiilor în extinderea și modernizarea infrastructurii de transport rutier;

- Calitatea necorespunzătoare a multor lucrări de reabilitare și modernizare a drumurilor;

- Întârzierea adoptării de strategii și planuri realiste de dezvoltare a infrastructurii rutiere;

- Insuficiența și proasta gestionare a fondurilor pentru modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere;

- Nivelul redus de siguranță rutieră;

- Disproporția între transportul rutier și celelalte moduri de transport.

Oportunități

- Dezvoltarea și implementarea de proiecte cu finanțare europeană care vizează modernizarea și construcția de drumuri care să asigure creșterea gradului de accesibilitate a orașelor de importanță locală și regională contribuind astfel la procesul de dezvoltare policentrică a Regiunii Centru;

- Îmbunătățirea accesului spre toate zonele regiunii, inclusiv spre cele care în prezent au o infrastructură rutieră deficitară;



□ Asigurarea unor legături rapide între Regiunea Centru și celelalte regiuni ale României, creșterea gradului de integ-

zent pe căi rutiere;

□ Relocarea unor întreprinderi, scăderea nivelului de atractivitate a Regiu-



rare a rețelei rutiere regionale în rețelele europene de transport;

□ Valorificarea potențialului turistic și creșterea fluxului de turiști ca urmare a îmbunătățirii accesului către zonele turistice;

□ Punerea bazelor pentru dezvoltarea transportului inter-modal de mărfuri;

□ Diminuarea poluării generate de transportul rutier;

□ Asigurarea premiselor necesare pentru dezvoltarea economică și socială a tuturor zonelor regiunii.

Amenințări

□ Întârzierea investițiilor necesare pentru modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere;

□ Trafic îngreunat, suprasolicitarea drumurilor europene și naționale;

□ Continuarea degradării infrastructurii de transport rutier;

□ Prelungirea stării de relativă izolare a unor zone greu accesibile în pre-

nii Centru pentru investiții economice;

□ Creșterea disproporției între transportul auto și transportul feroviar, întârzierea sistemului de transport inter-modal și creșterea nivelului de poluare generate de transportul rutier.

Programe de extindere și modernizare a infrastructurii rutiere în Regiunea Centru

Infrastructura de transport a Regiunii Centru și în particular cea rutieră se caracterizează printr-o stare tehnică în general necorespunzătoare, cauzată de insuficiența lucrărilor de întreținere și de modernizare și de calitate slabă a lucrărilor efectuate, a materialelor și tehnologiilor utilizate. Se poate vorbi, de asemenea, de o insuficientă dezvoltare, cel puțin în termeni calitativi, a rețelei rutiere. Până în prezent nu s-a construit

Proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 2- Îmbunătățirea Infrastructurii de transport regionale și locale

Proiectul „Reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii generale și de turism în arealul turistic Mărginea Sibiului - Valea Sebeșului (Județele Sibiu și Alba) Modernizarea drumului de interes turistic DJ 106E pe tronsonul Jina - Șugag/Valea Sebeșului/DN 67C” a fost depus spre



finanțare la ADR Centru în data de 10.04.2008. Contractul de finanțare, în care consiliile județene Sibiu și Alba, prin asociere, au calitate de beneficiari ai cererii de finanțare nerambursabilă, a fost semnat aproape un an mai târziu, în martie 2009.

Proiectul vizează îmbunătățirea condițiilor de trafic pe un tronson de 10 kilometri al Drumului Județean 106E Jina - Șugag, având o valoare totală de 22.973.024,13 lei, din care suma nerambursabilă este de 17.473.210,79 lei fără TVA. Termenul de finalizare a proiectului este la jumătatea lunii aprilie 2012. Până în prezent au fost realizate lucrări în proporție de peste 65% din totalul contractului de lucrări, fiind îmbunătățită capacitatea portantă a patului drumului pe întreaga lungime de 10 km și întregul traseu a fost amenajat prin terasamente și acostamente. Au fost realizate și 46 de podețe tubulare, lucrările ulterioare urmând a se desfășura la suprastructura drumului, inclusiv prin asfaltare.



Lucrări de reabilitare a DJ 132 în Harghita primul proiect contractat spre finanțare prin Regio în Regiunea Centru



Domeniul Major de Intervenție 2.1- Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură

Proiectul „Modernizarea DJ 105G Sadu - Râu Sadului - Sădurel, Km 21+250 - 41+425” a fost semnat pentru finanțare în data de 04.02.2010, având ca beneficiar Consiliul Județean Sibiu. Implementarea proiectului se desfășoară în ritm și condiții normale, activitățile proiectului suferind totuși anumite decalaje, pe care beneficiarul



le consideră minore, astfel încât ele nu vor influența derularea proiectului în bune condiții și finalizarea sa în iunie 2012.

Obiectivul proiectului îl constituie îmbunătățirea condițiilor de trafic pe drumul județean 105 G, prin modernizarea tronsonului de la km 21+250 la km 41+425, proiect a cărui valoare totală este de 52.968.518,40 lei (inclusiv TVA), din care contribuția Uniunii Europene este de 38.344.334,15 lei (fără TVA). Ordinul de începere a lucrărilor a fost emis la 1 septembrie 2010, în cadrul contractului având ca obiect execuția lucrărilor de modernizare, încheiat cu o asociere a două companii specializate. Lucrările efective au început în martie 2011, cu construcția și reamenajarea de podețe, dintre care 6 sunt deja finalizate, 19 sunt aproape gata și continuă lucrările la încă 16. Au fost executate lucrări de consolidări și apărări de maluri, în timp ce lucrările la suprastructura drumului au demarat în august 2011. Finalizarea lucrărilor va duce la modernizarea a 20,175 km drum județean, pe parcursul căruia vor fi reabilitate 5 poduri și vor fi amenajate 31 de podețe noi.



nici un kilometru de autostradă în Regiunea Centru, iar majoritatea drumurilor europene au doar 2 benzi, ceea ce adesea duce la aglomerarea traficului și la reducerea vitezei medii de deplasare. Pro-

Infrastructura de transport rutier la orizontul anului 2020

Transportul rutier din Regiunea



Lucrări de reabilitare a DJ 132 în Harghita
primul proiect contractat spre finanțare prin Regio în Regiunea Centru

blemele nerezolvate s-au acumulat în timp, ducând la acutizarea deficiențelor. România a fost timp de mai mulți ani decuplată de evoluția la nivel european, ajungându-se la un decalaj aproape istoric față de celelalte țări europene.

Până în decembrie 2010 în Regiunea Centru au fost contractate prin POS Transport proiecte ce au ca obiectiv construirea de variante ocolitoare pentru 6 orașe: Gheorgheni, Miercurea Ciuc, Toplița și Tușnad din județul Harghita, Sighișoara din județul Mureș și Făgăraș din județul Brașov. De asemenea, sunt în pregătire două proiecte ce vizează construcția autostrăzii Orăștie Sibiu (inclusiv varianta de ocolire Sebeș) și modernizarea infrastructurii privind circulația pe DN1 ce traversează județele Alba, Sibiu și Brașov.

La nivel regional, prin Programul Operațional Regional 2007-2013, se vor reabilita și moderniza în următorii 3 ani, 11 drumuri sau sectoare de drum județean (inclusiv varianta de ocolire a municipiului Brașov), cu o lungime totală de 208 km. La rândul lor, autoritățile județene și-au elaborat planuri și strategii proprii de dezvoltare a infrastructurii de transport, stabilindu-și prioritățile pe termen scurt și mediu.

Centru va trebui să beneficieze până în anul 2020 de o infrastructură modernă, capabilă să preia un trafic în creștere rapidă, să asigure premisele pentru dezvoltarea economică și socială a tuturor zonelor regiunii și să contribuie la diminuarea efectelor negative ale transportului asupra mediului înconjurător. Atingerea acestor obiective implică realizarea de investiții semnificative în următorul deceniu atât în extinderea rețelei rutiere cât și în reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere



actuale.

Pentru a ține pasul cu evoluțiile preconizate în ce privește transportul rutier și pentru a asigura îmbunătățirea condițiilor actuale de transport considerăm necesară realizarea în următorii 10 ani a cel puțin 5 autostrăzi și drumuri expres care să traverseze Regiunea Centru:

- a) Autostrada Nădlac - Arad Timișoara Lugoj - Deva Sibiu - Pitești;
- b) Autostrada Turda - Târgu Mureș - Sighișoara Făgăraș - Brașov;
- c) Autostrada Brașov - Comarnic - Ploiești - București;
- d) Autostrada (drumul expres) Turda - Alba Iulia - Sebeș;
- e) Autostrada (drumul expres) Sibiu Făgăraș - Brașov.

rețeaua drumurilor naționale și a celor ce permit accesul spre zonele turistice intens frecventate sau spre zonele cu un real potențial turistic dar insuficient exploatat.

O altă prioritate de dezvoltare a infrastructurii de transport vizează construirea de centuri ocolitoare pentru orașele mari traversate de drumuri europene sau de drumuri naționale

Mai multe detalii despre Studiul realizat de ADR Centru, inclusiv cu resurse financiare alocate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, puteți regăsi pe site-ul www.adrcentru.ro, Secțiunea Dezvoltare Regională/Studii.

Acest studiu a avut la bază prelucrarea unui volum mare de date și informații, identificarea metodelor potrivite de analiză și utilizarea tehnologiei GIS, propunându-și să răspundă la o serie de întrebări cheie, printre care amintim:

- Care sunt relațiile între nivelul de dezvoltare și starea infrastructurii de transport, pe de o parte și dezvoltarea economică la nivel local, pe de altă parte?
- Cum influențează factorii geografici și rețeaua de așezări distribuția și dezvoltarea căilor de comunicații în Regiunea Centru?
- Care sunt conexiunile Regiunii Centru cu celelalte regiuni ale României și cum se integrează infrastructura Regiunii Centru în rețelele europene majore de transport?
- Care este starea infrastructurii rutiere în Regiunea Centru?
- Care sunt cauzele întârzierilor în dezvoltarea infrastructurii?
- Care sunt nevoile de extindere și modernizare a infrastructurii în următorii 10 ani, ținând cont de creșterea preconizată a traficului de persoane și mărfuri?



DJ 142C din județul Mureș - un drum ce va fi complet reabilitat cu fonduri REGIO

În ce privește rețeaua actuală de drumuri, este necesar ca în perioada următoare să se reabiliteze aproximativ 1000 km de drumuri naționale care, în prezent, au durata de serviciu depășită sau care, în următorii ani, își vor depăși durata de serviciu. De asemenea, cei 36 km de drumuri naționale pietruite din județele Alba, Covasna și Brașov vor trebui aduși la standardele cerute unui drum național.

O altă direcție de intervenție constă în îmbunătățirea condițiilor de transport pe drumurile județene. În acest sens, este necesar ca în următorii ani să fie asfaltați cel puțin 500 km din cei peste 1700 km de drumuri județene pietruite sau de pământ și să se reabiliteze cel puțin jumătate din lungimea drumurilor județene cu durata de serviciu depășită

Considerăm ca fiind prioritară modernizarea drumurilor județene care asigură conectarea localităților urbane la



Drumul Județean Sibiu-Agnita se reabilitează cu fonduri REGIO

principale precum și extinderea celor actuale (ex: Brașov, Sibiu, Târgu Mureș, Alba Iulia - nord, Sebeș, Aiud, Mediaș, Sighișoara, Făgăraș etc). Nu în ultimul rând, este necesară punerea bazelor transportului intermodal în regiunea noastră prin realizarea, într-o primă etapă, la Brașov a unei platforme intermodale pentru transportul mărfurilor, ca parte a unui sistem național de platforme intermodale.



Lucrări de reabilitare finanțate de REGIO la un pod din cadrul DJ 142C

Regio 
PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL CENTRU

Inițiativă locală. Dezvoltare regională.

SITUAȚIA PROIECTELOR DEPUSE ÎN CADRUL ADR CENTRU ÎN CADRUL PROGRAMULUI OPERAȚIONAL REGIONAL PE AXA PRIORITARĂ 2

AXA PRIORITARĂ 2 - Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale (buget alocat Regiunii Centru: 93,65 milioane euro). **Domeniul major de intervenție 2.1** - Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția / reabilitarea șoselelor de centură. Cererea deschisă de proiecte pentru domeniul 2.1 a fost lansată în 10.09.2007 și a fost suspendată pentru Regiunea Centru în 06.06.2011.

SITUAȚIA PROIECTELOR DEPUSE, aflate în diferite etape ale procesului de evaluare și contractare, până la începutul lunii octombrie, și a bugetului alocat pe această axă, se prezintă astfel (la cursul inforeuro al lunii Sept. 2011, 1 euro = 4,2163 lei): **La data de 26.09.2011 situația în cadrul DMI 2.1 la nivelul Regiunii Centru este următoarea:**

- ✓ **46 proiecte depuse, ce solicită spre finanțare peste 316,7 milioane euro (adică 338% față de suma alocată);**
- ✓ **14 proiecte contractate, prin care au fost angajate fonduri în valoare de peste 103 milioane euro;**
- ✓ **15 proiecte în fază precontractuală și în lista de rezervă, care necesită peste 108,6 milioane euro;**
- ✓ **1 proiect finalizat;**
- ✓ **30,28 milioane de euro cheltuiți.**

Prin proiectele contractate se realizează:

- ✓ Reabilitarea a 214,84 kilometri de drumuri județene;
- ✓ Construirea a 6,43 kilometri șosea de centură;
- ✓ Modernizarea a 20,219 kilometri de străzi urbane.

Mai multe informații referitoare la localizarea geografică a proiectelor la nivelul Regiunii Centru, precum și alte detalii punctuale despre proiectele contractate, puteți obține accesând pagina ADR CENTRU dedicată Programului Regio: www.regio.adrcentru.ro.

Localizarea geografică a proiectelor finanțabile prin Programul Operațional Sectorial Transport și a celor contractate pe DMI 2.1 din cadrul Programului Operațional Regional în Regiunea Centru la data de 1 decembrie 2010



Publicație realizată de către Organismul Intermediar pentru Programul Operațional Regional din cadrul Agenției pentru Dezvoltare Regională Centru în cadrul proiectului „SPRIJIN ACORDAT ÎN PERIOADA 2011-2012 PENTRU ORGANISMUL INTERMEDIAR DIN CADRUL ADR CENTRU ÎN INFORMAREA ȘI PUBLICITATEA LA NIVEL REGIONAL PRIVIND PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2007-2013” ANUL IV - NR. 33, Ediția lunii Octombrie - 2011



ALBA IULIA, ROMÂNIA
Str. DECEBAL, Nr. 12
Telefon: 004 0258 818 616
Fax: 004 0258 818 613
E-mail: office@adrcentru.ro
www.regio.adrcentru.ro



MINISTERUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI TURISMULUI
Autoritatea de Management
a Programului Operațional Regional
BUCUREȘTI - str. Apolodor, nr. 17, sector 5

Investim în viitorul tău!
***Proiect selectat în cadrul Programului Operațional Regional și co-finanțat
de Uniunea Europeană prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională.***

Publicație realizată de către Organismul Intermediar pentru Programul Operațional Regional din
cadrul Agenției pentru Dezvoltare Regională Centru

în cadrul proiectului

***„SPRIJIN ACORDAT ÎN PERIOADA 2011-2012 PENTRU OI DIN CADRUL ADR CENTRU ÎN
INFORMAREA ȘI PUBLICITATEA LA NIVEL REGIONAL A POR 2007-2013”***

Data publicării: Octombrie 2011

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României.