

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Covasna

Partea I-a: Analiza situației existente și identificarea elementelor care condiționează dezvoltarea, cu evidențierea problemelor și disfuncționalităților

Capitolul 4. Context teritorial interjudețean, regional și național

Iunie 2024

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Covasna

contract nr. 139 / 14.03.2023

Partea I-a: Analiza situației existente și identificarea elementelor care condiționează dezvoltarea, cu evidențierea problemelor și disfuncționalităților

Capitolul 4. Context teritorial interjudețean, regional și național

Beneficiar: Județul Covasna

Tamás Sándor, președintele Consiliului Județean Covasna

Riti Oliver-Raul, Arhitect Șef

Elaborator:

Asocierea S.C. ECO MAPS S.R.L., Lider de Asociere, S.C. IHS Romania S.R.L., Asociat



Călin Roman,
Director General



Sorina Racoviceanu,
dr. arh-urbanist
Director

Iunie 2024

Colectiv de elaborare a documentației P.A.T.J. Covasna

Etapa a-II - a – Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Covasna

Partea I-a: Analiza situației existente și identificarea elementelor care condiționează dezvoltarea, cu
evidențierea problemelor și disfuncționalităților

Capitolul 4. Context teritorial interjudețean, regional și național

S.C. I.H.S. Romania SRL

**Coordonator echipă de specialiști în
elaborarea documentației PATJ Covasna**

dr. urb. arh. Nicolae Tarălungă
Specialist urbanist atestat RUR simbol B

**Elaboratori de specialitate în domeniul
amenajării teritoriului și urbanism**

dr. urb. arh. Sorina Racoviceanu,
Specialist urbanist atestat RUR simbol B și A

**Elaboratori de specialitate în domeniul căi
de comunicație și transport**

ing. Eugen Ionescu, Specialist inginer în căi
de comunicație și transport

ing. Cătălin Răceanu

S.C. ECO MAPS S.R.L

Coordonator contract

**Elaboratori de specialitate în domeniul
dezvoltării economice a teritoriului**

dr. ec. Marius Cristea, specialist economist în
domeniul dezvoltării economice a teritoriului,
atestat RUR simbol F2

Specialiști GIS

dr. geogr. urbanist Ciprian Moldovan,
Specialist urbanist atestat RUR simbol G9

Întocmire cartograme GIS

geogr. Loredana Bufnea

geogr. Elena Jigarov

Iunie 2024

CUPRINS

1. CORIDOARE DE TRANSPORT, ORAȘE POARTĂ	9
1.1. REȚEAUA DE TRANSPORT IN CONTEXTUL INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT EUROPENE	9
1.2. CONECTAREA JUDEȚULUI COVASNA LA REȚEAUA DE TRANSPORT CONFORM MASTERPLANULUI GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI	14
1.2.1. Conectivitate prin rețeaua rutieră	15
1.2.2. Conectivitate prin rețeaua feroviară	16
1.2.3. Conectivitate prin rețeaua feroviară de navetă (tren metropolitan)	16
1.2.4. Conectivitate prin rețeaua de transport aerian	17
1.3. CONECTAREA JUDEȚULUI COVASNA LA REȚEAUA DE TRANSPORT CONFORM P.A.T.N. – SECȚIUNEA TRANSPORT, IN COORDONARE CU MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI	18
1.4. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE	21
1.4.1. Autostrăzi și drumuri naționale, cod indicativ și poziții kilometrice	21
1.4.2. Caracteristici tehnice.....	23
1.5. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI RUTIERE JUDEȚENE ȘI COMUNALE	24
1.5.1. Drumuri județene	24
1.5.2. Drumuri comunale	32
1.6. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI DE TRANSPORT FEROVIIAR.....	35
1.6.1. Rețeaua de linii de cale ferată pe teritoriul județului Covasna.....	36
1.6.2. Date privind bilanțul suprafețelor aferente infrastructurii feroviare publice... 	37
1.7. TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI	38
1.8. TRANSPORT COMBINAT	39
2. STRUCTURA POLICENTRICĂ, POLI DE CREȘTERE ȘI DE DEZVOLTARE, CENTRE URBANE	40
2.1. CONTEXTUL REGIONAL AL DEZVOLTĂRII POLICENTRICE	40
2.1.1 Rețeaua de localități	41
2.1.2. Trăsături socio-economice caracteristice ale Regiunii Centru.....	42
2.1.3. Rețeaua policentrică.....	45
2.2. DEZVOLTAREA POLICENTRICĂ A JUDEȚULUI COVASNA.....	46
2.2.1. Configurarea rețelei de localități la nivel județean	46
2.2.2. Factori de dezvoltare din perspectiva dezvoltării policentrice a județului	47
3. ZONE METROPOLITANE, PERIURBANE, ZONE URBANE FUNCȚIONALE	53

3.1. ZONELE URBANE FUNCȚIONALE (PERIURBANE) ȘI ZONELE METROPOLITANE.....	53
3.2 ASOCIAȚIILE DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ (ADI)	60
3.3. GRUPURILE DE ACȚIUNE LOCALĂ (GAL)	63
4. CONCLUZII, PROBLEME, DISFUNCȚIONALITĂȚI ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE	66
4.1. PROBLEMATICA GENERALĂ A CONTEXTULUI TERITORIAL ȘI IDENTIFICAREA ELEMENTELOR CARE CONDIȚIONEAZĂ DEZVOLTAREA.....	66
4.2. EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI A PRIORITĂȚILOR DE INTERVENȚIE.....	68
BIBLIOGRAFIE.....	70

Lista figurilor

- Figura 1 – Coridoare din rețeaua TEN-T europeană
Figura 2 – Coridoare TEN-T care conectează România cu spațiul Uniunii Europene
Figura 3 – Rețeaua TEN-T rutieră cu conectivitatea la aeroporturi și porturi
Figura 4 – Rețeaua TEN-T feroviară cu conectivitatea la aeroporturi și porturi
Figura 5 – Conectivitatea județului Covasna în cadrul Regiunii Centru
Figura 6 – Stadiul coridoarelor de conectivitate rutieră din România
Figura 7 – Harta rețelei feroviare primare în relație cu rețeaua TEN-T din România
Figura 8 – Harta rutelor trenului metropolitan identificate la nivel de țară
Figura 9 – Rețeaua aeroporturilor din Romania cu indicarea bazinului de captare
Figura 10 – Distribuția spațială a infrastructurii de transport în județul Covasna
Figura 11 – Direcții de dezvoltare a rețelei de căi rutiere
Figura 12 – Direcții de dezvoltare a rețelei de căi ferate
Figura 13 – Direcții de dezvoltare a rețelei de transport combinate
Figura 14 – Rețeaua de transport pe teritoriul județului Covasna
Figura 15 – Harta relației dintre rețeaua rutieră primară și cea secundară
Figura 16 – Rețeaua de drumuri naționale pe teritoriul județului Covasna
Figura 17 – Rețeaua drumurilor județene
Figura 18 – Figurarea spațială a tipurilor de îmbrăcăminte a drumurilor județene
Figura 19 – Drumurile comunale, indicativ și poziții kilometrice
Figura 20 – Rețeaua CF Sucursala Regională de Cale Ferată Brașov
Figura 21 – Direcții de dezvoltare a rețelei de transport combinate
Figura 22 – Ponderea localităților în economia Regiunii de Dezvoltare Centru
Figura 23 – Intensitatea luminoasă a UAT-urilor din regiunea Centru, Regiunea Nord-Vest și Nord-Est
Figura 24 – Intensitatea luminoasă a coridoarelor majore de transport inclusive a UAT-urilor din România
Figura 25 – Mărimea medie a așezărilor urbane și rurale la nivel național, regional și județean în funcție de numărul de locuitori, anul 2022
Figura 26 – Poziția județului Covasna în dezvoltarea policentrică a Regiunii Centru
Figura 27 – UAT-uri fără acces la rețeaua de transport
Figura 28 – UAT-uri cu concentrare mare și medie a resurselor turistice
Figura 29 – Factori cheie cu caracter spațial care împiedică dezvoltarea județului
Figura 30 – Elemente cheie care susțin dezvoltarea
Figura 31 – Zona urbană funcțională a municipiului Sfântu Gheorghe
Figura 32 – Zona urbană funcțională a municipiului Târgu Secuiesc
Figura 33 – Zonele urbane funcționale din județul Covasna
Figura 34 – Componenta asociațiilor de dezvoltare intercomunitară metropolitană din jurul municipiilor Sfântu Gheorghe și Târgu Secuiesc
Figura 35 – UAT din coroana I și II a municipiilor din județ care ar putea intra în componența zonelor metropolitane
Figura 36 – UAT componente ale ADI „Aquacov”
Figura 37 – UAT componente ale ADI SMID Covasna
Figura 38 – UAT componente ale ADI Turistică Ciomad-Balványos și ale Asociației pentru Dezvoltarea Turismului
Figura 39 – UAT componente ale GAL-urilor din județul Covasna

Lista tabelelor

- Tabel 1 – Proiectele de infrastructură rutieră care compun coridorul de conectivitate 3 – „Coridorul Carpatia”
- Tabel 2 – Rețeaua de drumuri naționale din județul Covasna
- Tabel 3 – Lista drumurilor județene și a lucrărilor de artă cuprinse în inventarul bunurilor imobile care aparțin domeniului public al județului Covasna
- Tabel 4 – Rețeaua de drumuri comunale
- Tabel 5 – Denumirea și lungimea liniilor de cale ferată ce străbat teritoriul administrativ al județului Covasna
- Tabel 6 – Clasificarea liniilor existente pe teritoriul administrativ al județului Covasna
- Tabel 7 – Starea stațiilor, haltelor și depourilor CF aflate pe teritoriul județului Covasna
- Tabel 8 – Suprafețe teren aferente infrastructurii feroviare publice, județul Covasna
- Tabel 9 – Ponderea județelor în bilanțul teritorial al Regiunii de Dezvoltare Centru
- Tabel 10 – Mărimea demografică a județului – încadrare în profil regional
- Tabel 11 – Indicele de polarizare a localităților identificat prin PATN (2014)
- Tabel 12 – Disparitățile teritoriale din perspectiva conectivității la rețelele de transport și a rețelelor edilitare
- Tabel 13 – Configurația zonelor urbane funcționale ale orașelor din județul Covasna
- Tabel 14 – Centralizator disfuncționalități și priorități de intervenție

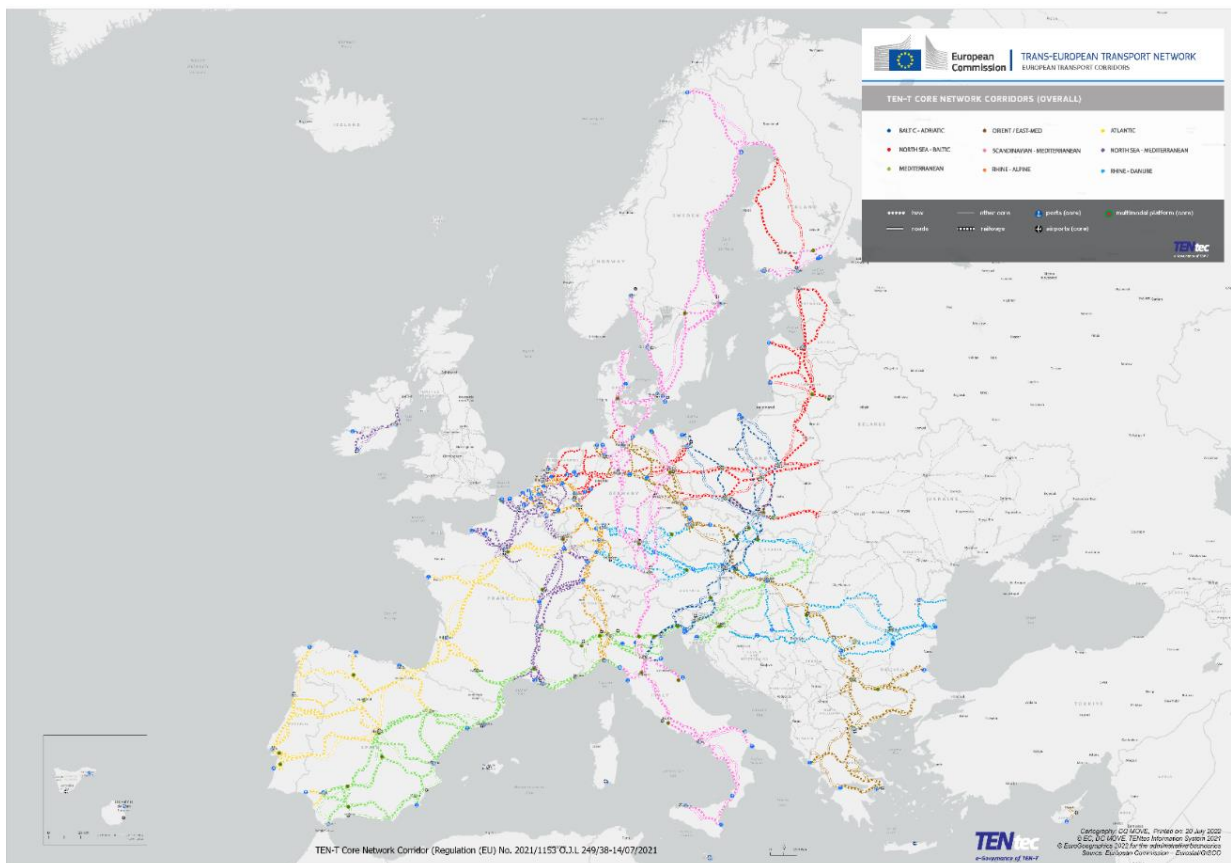
1. CORIDOARE DE TRANSPORT, ORAȘE POARTĂ

1.1. REȚEAUA DE TRANSPORT IN CONTEXTUL INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT EUROPENE

România este conectată la două coridoare TEN-T respectiv Coridorul Rin–Dunăre și Coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee. Prima ramură a Coridorului Rin-Dunăre, de interes pentru Romania, oferă principala legătură est-vest de-a lungul fluviului Dunărea legând Strasbourg și sudul Germaniei de orașele central-europene Viena, Bratislava și Budapesta, capitala României, București și portul Constanța la Marea Neagră. A doua ramură cuprinde în partea nordică rețeaua de porturi Bremen-Hamburg-Rostock conectate cu Berlin, urmând spre sud legături cu Dresda-Köln-Praga-Brno-Viena/Bratislava-Budapesta. În România această ramură are traseul Arad-Timișoara-Craiova-Calafat dezvoltându-se în Bulgaria pe două ramuri Sofia-Plovdiv-Burgas și Sofia-Salonic-Atena Pireu cu ramificații către orașe/port din sudul Greciei până la granița cu Turcia.

Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee reprezintă forma nouă a coridorului nord-sud creat pe flancul estic al UE, coridorul va lega Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Egee fiind o nouă legătură între Polonia (Gdynia/Gdansk), Slovacia, Ungaria, România (inclusiv portul Constanța), Bulgaria și Grecia.

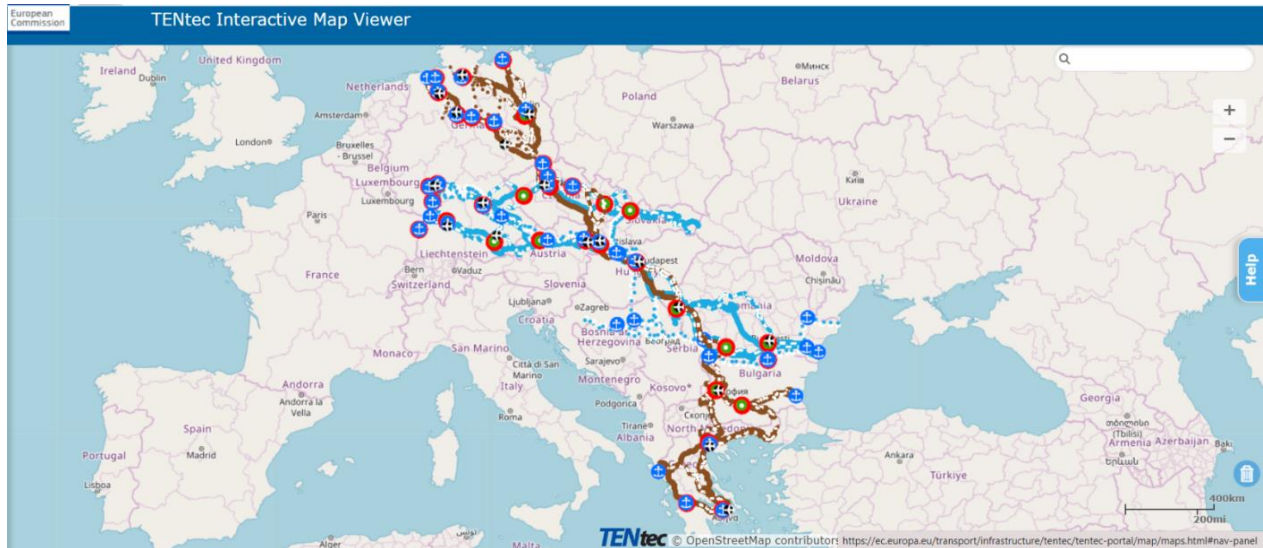
Figura 1 – Coridoare din rețeaua TEN-T europeană



Sursa: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Rețeaua TEN-T include toate modurile de transport terestre, aeriene și navale/maritime și suportă aproximativ jumătate din traficul de pasageri și marfă. Dezvoltarea TEN-T presupune interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport. Coridoarele terestre, fluviale și rețeaua de aeroporturi TEN-T cu care România este conectată în spațiul European, prezentate în figura următoare, are ca importanță strategică asigurarea conectivității zonelor funcționale majore cu rețeaua porturilor din nordul, sudul și estul Europei.

Figura 2 – Coridoare TEN-T care conectează România cu spațiul Uniunii Europene



Sursa: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html)

Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii descrie cele cinci coridoare de conectivitate după cum urmează:

Coridorul de conectivitate 1 (Transcarpatic) – este compus din 13 proiecte de autostradă și asigură legătura între Marea Neagră și granița de vest a țării, pe o lungime de aproximativ 978 km, din care 650 km sunt în operare (tabelul 2.1.1). Întregul coridor se suprapune atât rețelei TEN-T Core cât și ramurii nordice a coridorului european Rin-Dunăre. Proiectele de autostradă necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: Autostrada Inel București + drumurile radiale (ramura nordică), Autostrada Inel București (ramura sudică), Autostrada Pitești – Sibiu, sectorul de autostradă Holdea – Margina.

Coridorul de conectivitate 2 (Moldova) – este compus din 9 proiecte de autostradă/drum expres care asigură legătura pe axa nord – sud între Moldova și Muntenia dar și între Ucraina/Moldova și Bulgaria, la nivel de tranzit continental. Lungimea coridorului este de aproximativ 570 km din care 96.2 km sunt în operare (tabelul 2.1.2). Întregul coridor se suprapune rețelei TEN-T Core. Proiectele de autostradă/drum expres necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: drumul de mare viteză Giurgiu Frontieră – București, drumul de mare viteză Ploiești – Buzău, drumul de mare viteză Buzău – Focșani, drumul de mare viteză Focșani – Bacău Sud, drumul de mare viteză Bacău Nord – Pașcani, drumul de mare viteză Pașcani – Suceava și drumul de mare viteză Suceava – Siret Frontieră.

Coridorul de conectivitate 3 (Coridorul Carpatia) – este compus din două proiecte de autostradă și un proiect de conectivitate între acestea (tabelul 2.1.3). Coridorul, în lungime de aproximativ 300 km, asigură legătura între sudul Transilvaniei și Moldova și reprezintă o cale rapidă de acces la coridorul de conectivitate 1.

Întregul coridor se suprapune rețelei europene de transport TEN-T Comprehensive. Coridorul de conectivitate este compus din proiectele de autostradă Sibiu – Brașov și Brașov – Bacău care sunt legate de proiectul de autostrada Bypass Brașov – Nord.

Coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Unirii) – este compus din 9 proiecte de autostradă care conectează Moldova de Transilvania prin partea central-nordică a României. Coridorul are o lungime de aproximativ 577 km și se află în operare și în faze avansate de construire între Tg. Mureș și Nădășelu (aproximativ 110 km). Sectorul de coridor estic (Ungheni – Iași – Tg. Mureș – Turda) se suprapune rețelei europene TEN-T Core, iar sectorul vestic (Turda – Gilău – Suplacu de Barcău – Borș) face parte din rețeaua europeană TEN-T Comprehensive. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului sunt reprezentate de 4 importante proiecte de autostradă în lungime totală de aproximativ 470 km: autostrada Ungheni (inclusiv pod peste Prut) – Iași – Tg. Neamț, autostrada Tg. Neamț – Tg. Mureș, respectiv autostrada Nădășelu – Poarta Sălajului și Poarta Sălajului – Biharia.

Coridorul de conectivitate 5 (Coridorul Danubius) – este compus din 5 proiecte de drum expres care conectează Muntenia, Oltenia de Banat și mai departe de Europa Centrală. Coridorul de conectivitate are o lungime de aproximativ 450 km, din care doar 11 km corespunzători legăturii autostrada A1 – varianta de ocolire Lugoj se află în operare. Coridorul de conectivitate rutieră se suprapune atât rețelei europene TEN-T Core cât și celei TEN-T Comprehensive, după cum urmează: sectoarele București – Alexandria – Craiova și Dr. Tr. Severin – Lugoj aparțin TEN-T Core, respectiv sectorul Craiova – Filiași – Dr. Tr. Severin care aparține rețelei TEN-T Comprehensive. De asemenea, la nivel european această axă se suprapune coridorului european Orient East-Med, ce unește Europa Centrală cu porturi de la Marea Nordului, Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului de conectivitate Danubius sunt: drum expres București – Alexandria – Craiova, drum expres Craiova – Dr. Tr. Severin, drum expres Dr. Tr. Severin – Caransebeș – Lugoj.

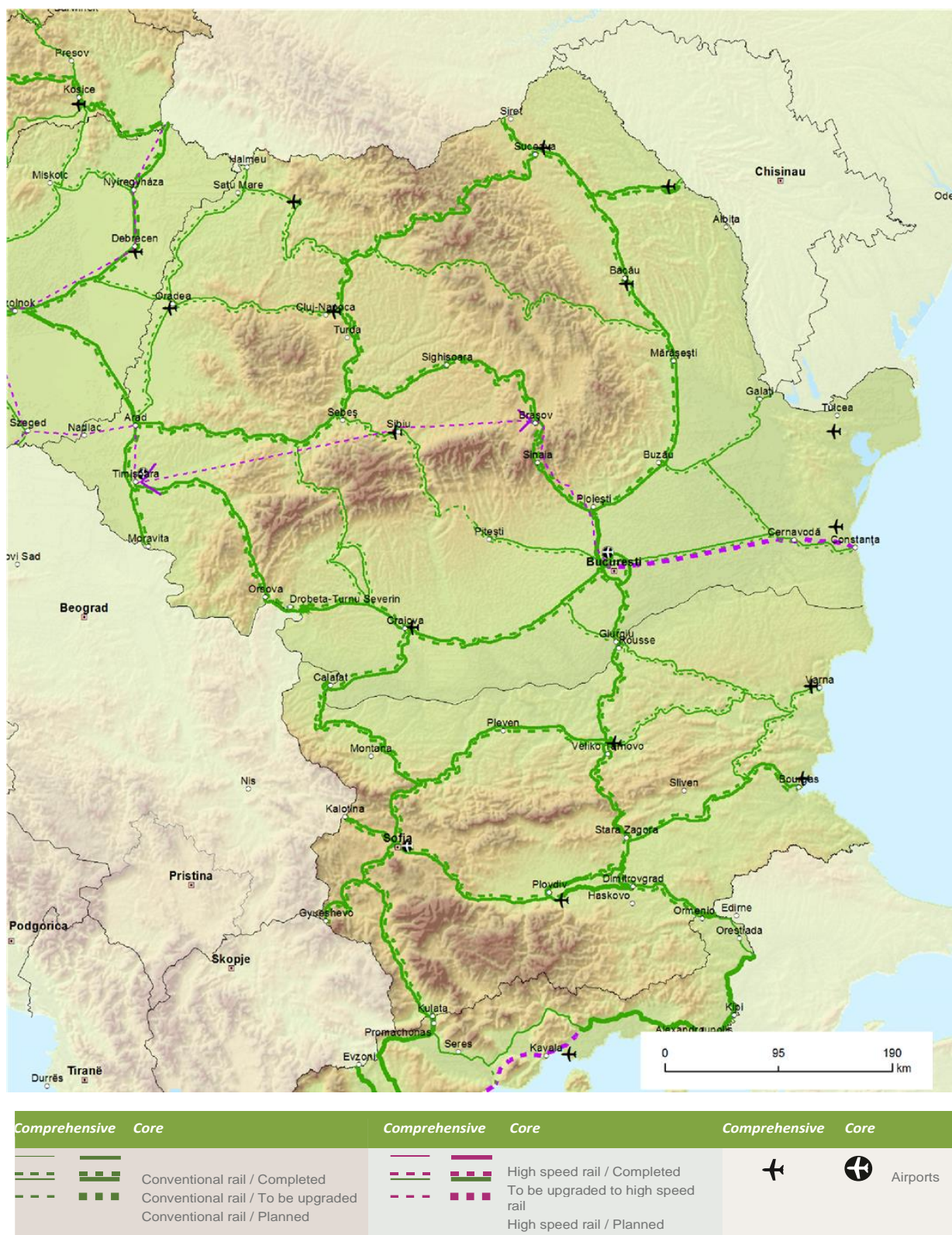
Figurile 3 și 4 prezintă rețeaua rutieră și feroviară din Romania cu conectivitatea către aeroporturi și porturi.

Figura 3 – Rețeaua TEN-T rutieră cu conectivitatea la aeroporturi și porturi



Sursa: CE - Comprehensive Network: Railways and airports, Core Network: Railways (passengers) and airports

Figura 4 – Rețeaua TEN-T feroviară cu conectivitatea la aeroporturi și porturi



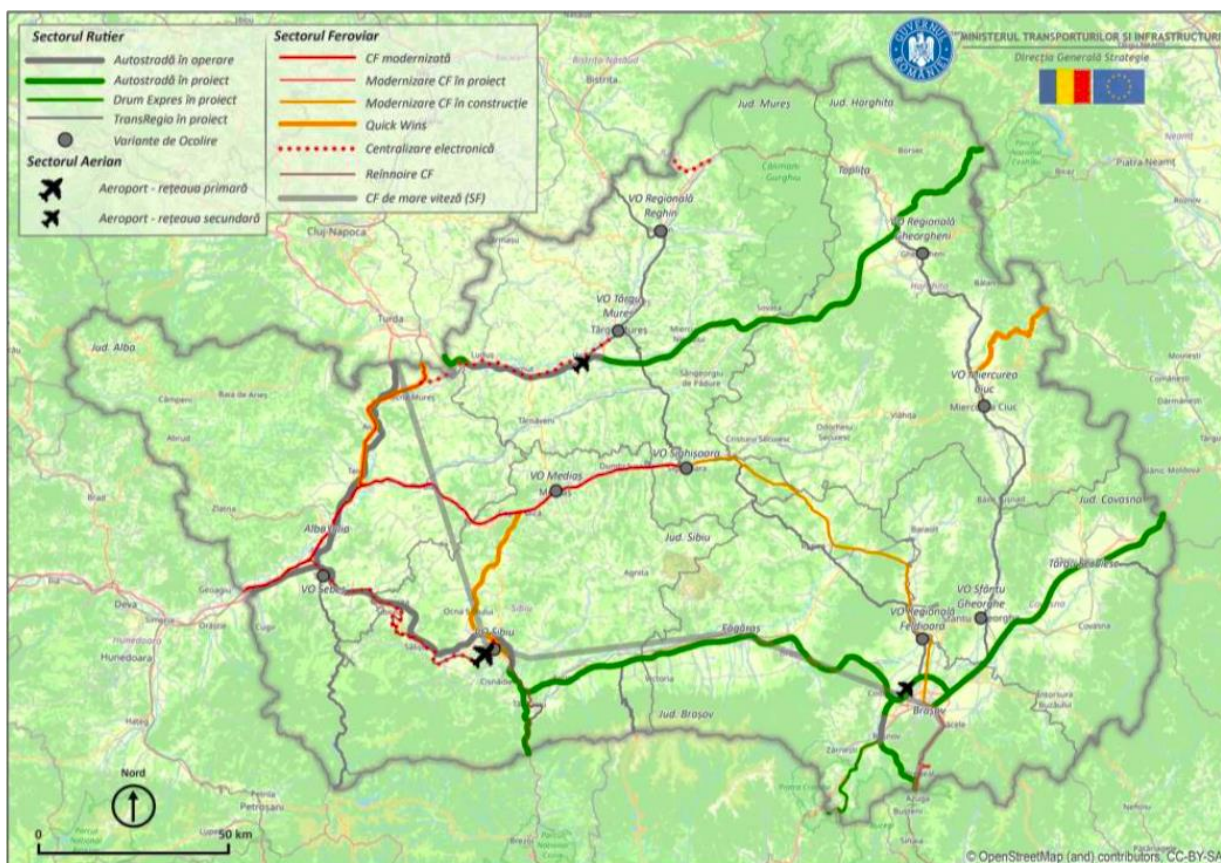
Sursa: CE - Comprehensive Network: Railways and airports, Core Network: Railways (passengers) and airports

1.2. CONECTAREA JUDEȚULUI COVASNA LA REȚEAUA DE TRANSPORT CONFORM MASTERPLANULUI GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI

Prin Masterplanul General de Transport al României (MGTR) sunt evidențiate coridoarele de transport și proiectele prioritare organizate conform acestor coridoare și care cuprind proiecte amplasate în județul Covasna.

În vederea asigurării unui cadru strategic coerent de dezvoltare a infrastructurii de transport de pe teritoriul județului corelate cu prevederile din PATN Secțiunea I-Transporturi, figura următoare ilustrează conectivitatea la rețeaua de transport rutier, feroviar și aerian a județului Covasna în cadrul Regiunii de Dezvoltare Centru.

Figura 5 – Conectivitatea județului Covasna în cadrul Regiunii Centru

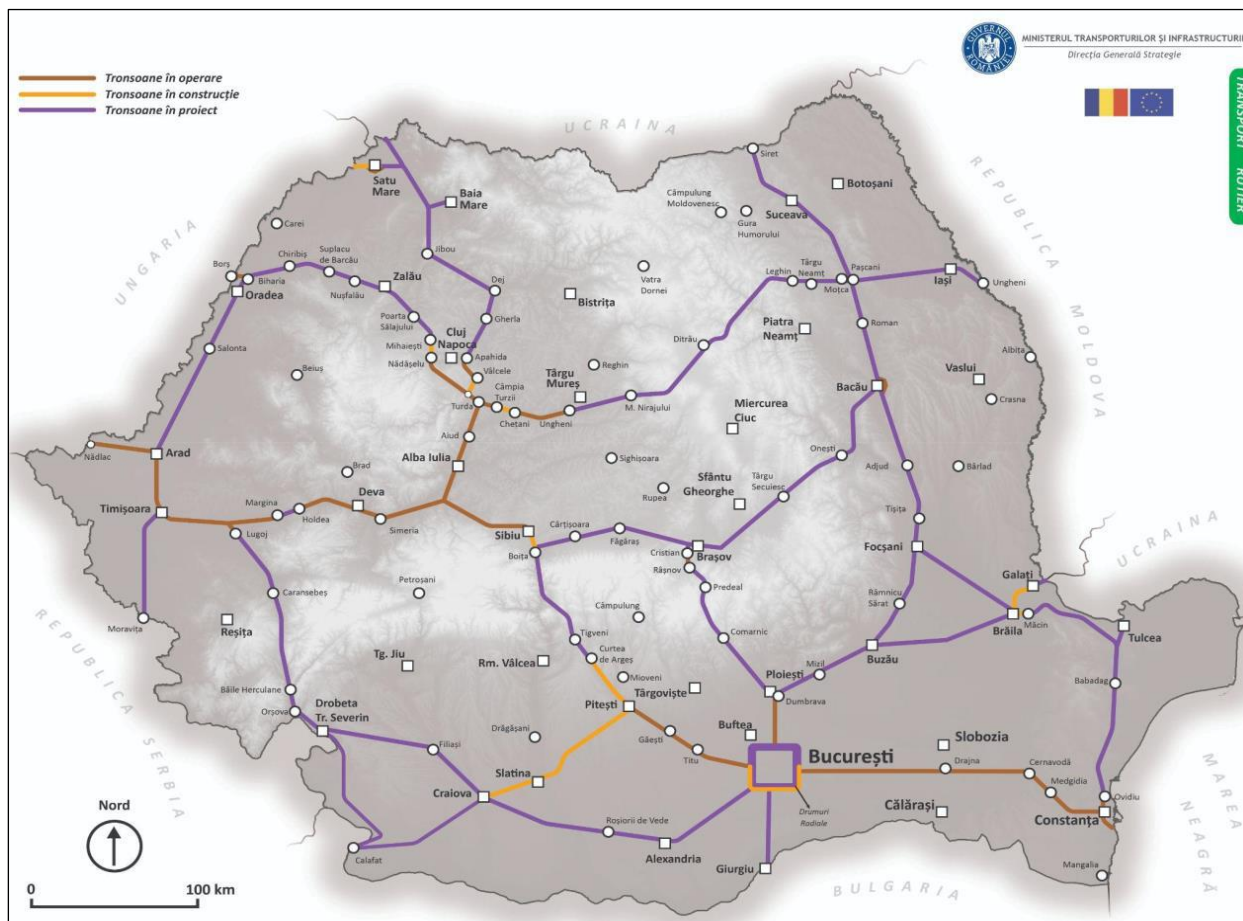


Sursa: Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

1.2.1. Conectivitate prin rețeaua rutieră

Județul Covasna este conectat rețeaua TEN-T Comprehensive prin Coridorul de Conectivitate 3-CC 3 – ”CARPATIA” pe traseul Sibiu - Făgăraș - Brașov - Onești – Bacău. Gradul de mobilitate va crește pe direcția nor-est către Târgu Secuiesc prin realizarea Variantei Ocolitoare Sfântul Gheorghe.

Figura 6 – Stadiul coridoarelor de conectivitate rutieră din România



Informații privind stadiul acestor coridoare sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 1 – Proiectele de infrastructură rutieră care compun coridorul de conectivitate 3 – „Coridorul Carpatia”

Nr crt	Rețea TEN-T	Denumire proiect	Lungime (km)	Localități urbane deservite
1	CORIDORUL DE CONECTIVITATE 3 CC 3 - 'CARPATIA' Sibiu - Făgăraș - Brașov - Onești – Bacău TEN-T Comprehensive	Sibiu - Brașov	129.6	Sibiu, Talmaciu, Avrig, Făgăraș, Codlea, Ghimbav, Brașov
2		ByPass Brașov Nord	19.7	Codlea, Brașov
3		Brașov - Bacău	159.9	Brașov, Sf.Gheorghe, Tg.Secuiesc, Covasna, Tg. Ocna, Slănic Moldova, Onești, Bacău
4		Total coridor (în proiect)	309,2	

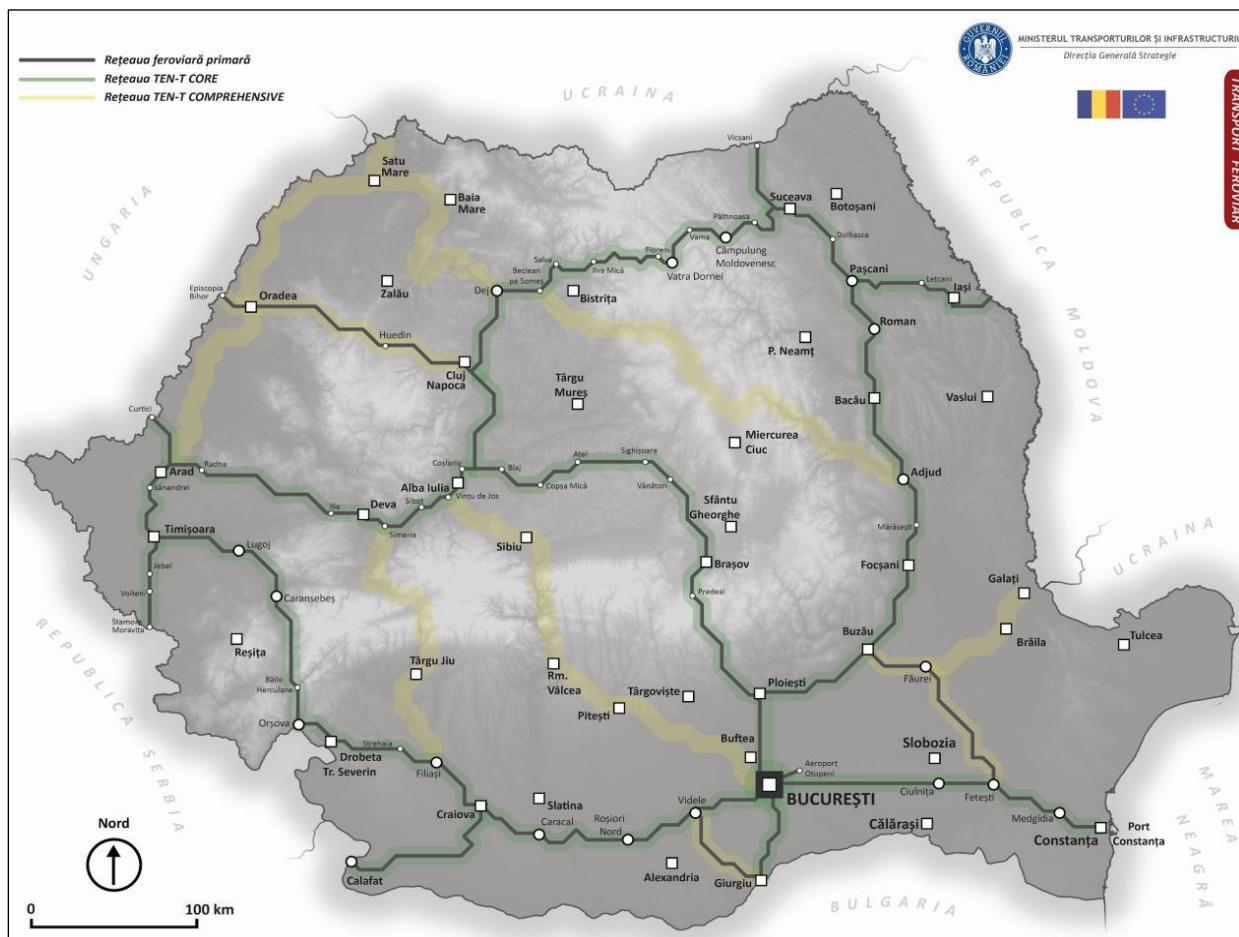
Sursa: Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

1.2.2. Conectivitate prin rețeaua feroviară

Rețeaua căilor ferate din județ are un punct de conectare major cu municipiul Brașov, din care rețeaua CF se distribuie în trei direcții, spre est către Întorsura Buzăului prin Hărman-Budila; spre nord către județul Harghita prin Hărman-Ozun-Sfântul Gheorghe-Bixadul Oltului și spre est/nord-est din Sfântul Gheorghe către Brețcu prin Covasna-Târgu Secuiesc.

Pe direcția Prejmer-Băile Tușnad traficul se desfășoară pe o linie simplă electrificată în lungime de 44,284 km, iar în celelalte direcții - respectiv Hărman-Întorsura Buzăului (lungime 4,800 km) și Sfântul Gheorghe – Brețcu (34,197 km lungime), traficul se desfășoară pe linie neelectrificată.

Figura 7 – Harta rețelei feroviare primare în relație cu rețeaua TEN-T din România



Sursa: Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

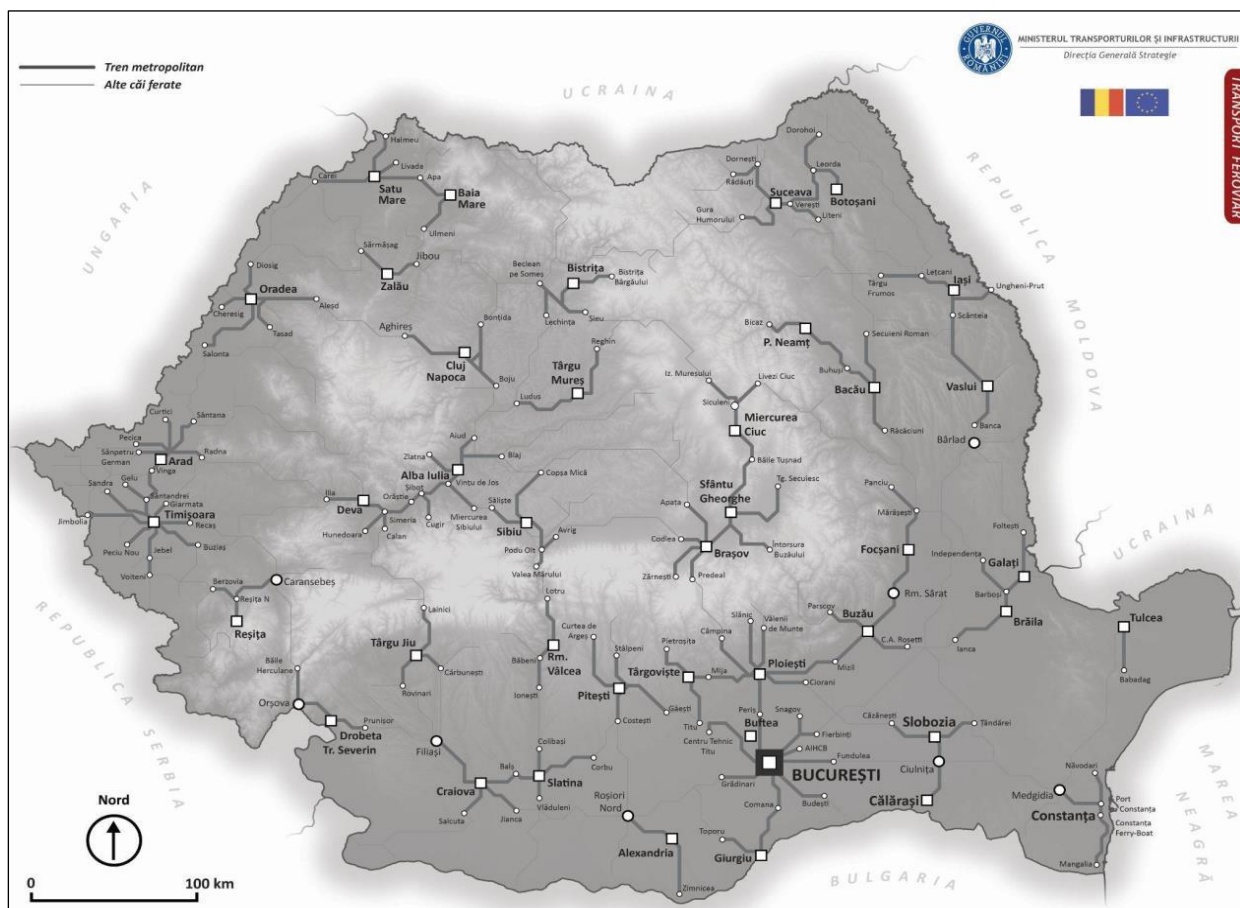
Relațiile pe calea ferată ale județului Covasna cu teritoriul național sunt supuse unui program de modernizare a liniei CF pe tronsonul Predeal – Brașov în lungime de 27 km și 112,6 km construcție de linii CF pe tronsonul Brașov-Sighișoara (lucrări în curs).

1.2.3. Conectivitate prin rețeaua feroviară de navetă (tren metropolitan)

În vederea implementării conceptului de tren metropolitan, în România au fost identificate stațiile de cale ferată pe o rază de 30 km. din fiecare reședință de județ și liniile de cale ferată. Astfel, au fost identificate la nivelul țării 144 de rute de tren metropolitan posibile, cu o lungime totală de 1440 km și toate municipiile reședință de județ. Studiul relevă pentru județul Covasna legătura cu cele cinci linii în lungime de 187 km care pornesc din municipiul Brașov, din care una către municipiul Sfântul Gheorghe de unde se direcționează spre nord spre Miercurea Ciuc, spre nord-est către Târgu Secuiesc și spre est către Întorsura Buzăului. UAT-urile din județul

Covasna care vor beneficia, altele decât reședința de județ sunt: Chichiș, Bodoc, Malnaș, Moacșa, Covasna, Târgu Secuiesc. Figura de mai jos prezintă legăturile trenului metropolitan luat în studiu pentru zona urbană funcțională Brașov-Sfântul Gheorghe.

Figura 8 – Harta rutelor trenului metropolitan identificate la nivel de țară



Sursa: Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

1.2.4. Conectivitate prin rețeaua de transport aerian

Pe teritoriul județului Covasna nu există infrastructură aeroportuară. Cel mai aproape aeroport este Aeroportul Brașov-Ghimbav aflat la cca 40 km și care în conformitate cu MPGM face parte din rețeaua secundară (aeroporturile regionale și mici regionale, conform MPGT). Accesul din municipiul Sfântul Gheorghe la aeroport se face pe DJ 112 sau DN 11.

Un alt aeroport accesibil din județul Covasna prin DN 11 este poziționat în municipiul Bacău la 157 km. Prin finalizarea proiectului A13 către Bacău, județul Covasna poate accesa mai rapid serviciile Aeroportului Internațional "George Enescu".

Către parte de nord a județului se află, la 172 km aeroportul "Transilvania" în județul Mureș, municipiul Târgu Mureș.

Figura 9 – Rețeaua aeroporturilor din Romania cu indicarea bazinului de captare



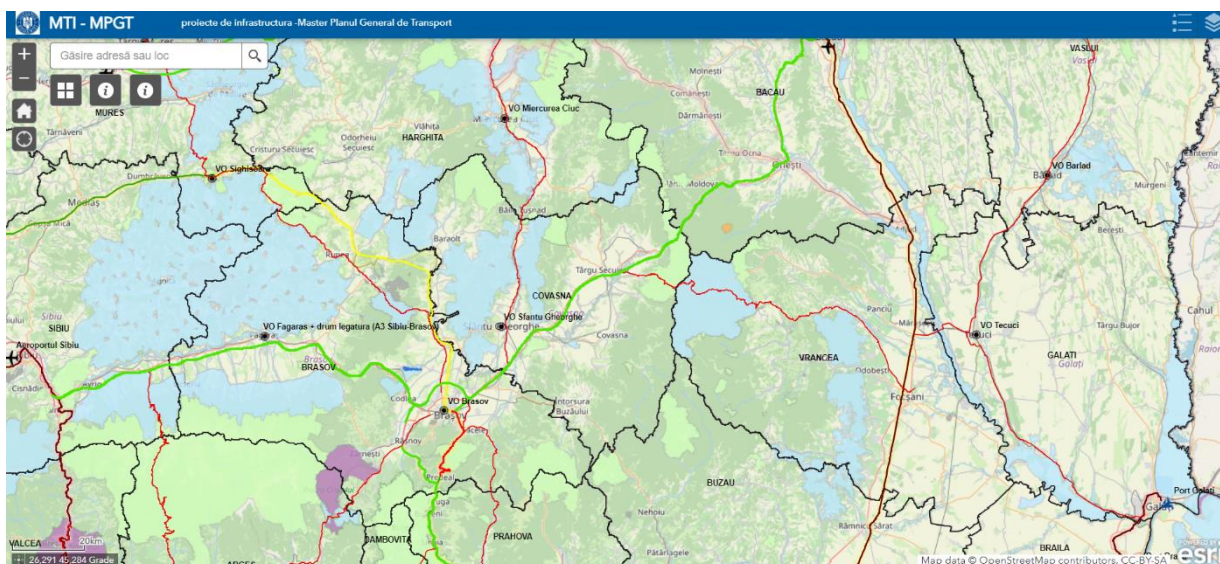
Sursa: Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

1.3. CONECTAREA JUDEȚULUI COVASNA LA REȚEAUA DE TRANSPORT CONFORM P.A.T.N. – SECȚIUNEA TRANSPORT, ÎN COORDONARE CU MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI

Înscrierea județului în traseele majore de transport în context național este prezentată în anexele Legii nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național (PATN) - Secțiunea I Rețele de transport, Căi Rutiere, Căi Ferate, și Transport Combinat. Direcțiile directe din PATN sunt respectate în cadrul Masterplanului General de Transport al României. În Regiunea Centru, principalele căi rutiere și de cale ferată de interes pentru județul Covasna sunt:

1. direcția sud-vest / nord-est este data de liniile de transport rutier dinspre zona metropolitană Brașov către pasul Oituz (rutier) urmând valea Oltului către Târgu Secuiesc de unde continuă peste Carpații Orientali spre județul Bacău, asigurând conectivitatea între principalele orașe și comunități rurale ale județului Covasna;
2. direcția sud-nord este data de liniile de transport rutier și feroviar dinspre zona metropolitană Brașov către județul Harghita antrenând pe parcurs localități rurale ale județului, cu potențial turistic.

Figura 10 – Distribuția spațială a infrastructurii de transport în județul Covasna



Sursa: <http://mtransporturi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4e84b8ff37de48c6a001c0bae9974693>

Se constată că nodul major de conectivitate a județul Covasna este Zona Metropolitană Brașov care va reprezenta, la finalizarea tronsonului de autostrada Sibiu-Brașov, și conexiunea dintre județul Covasna și partea de sud a Transilvaniei până la Sebeș și în continuare spre Timișoara-Arad.

PATN - Secțiunea 1-Rețele de transport prezintă în figurile următoare direcțiile de dezvoltare pentru rețeaua de căi rutiere, căi ferate și pentru rețeaua de transport combinată.

Figura 11 – Direcții de dezvoltare a rețelei de căi rutiere

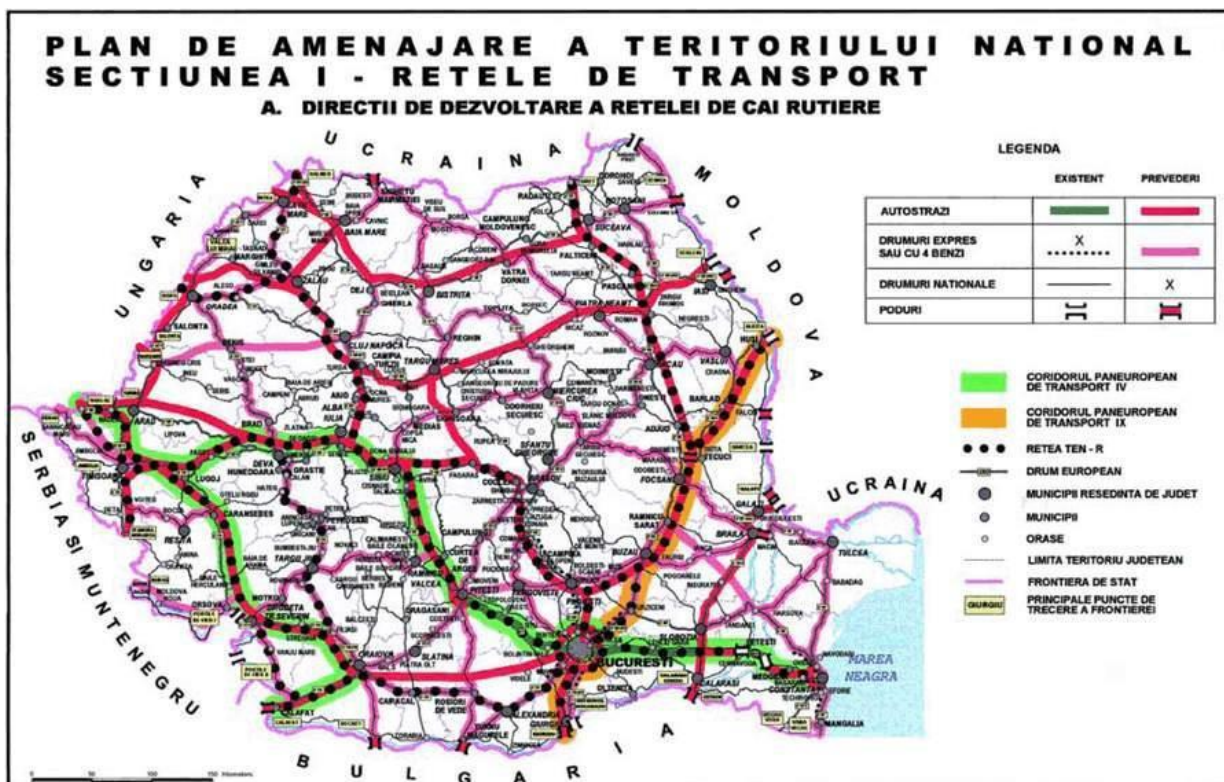


Figura 12 – Direcții de dezvoltare a rețelei de căi ferate

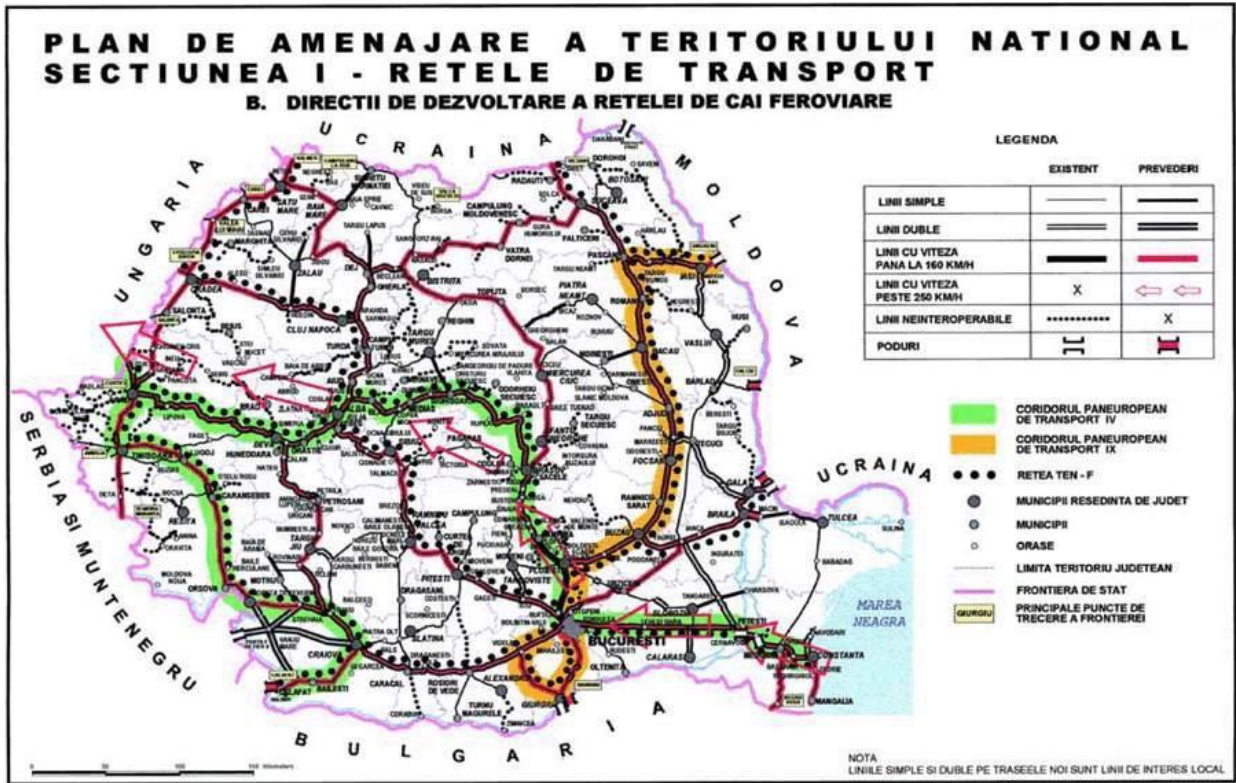
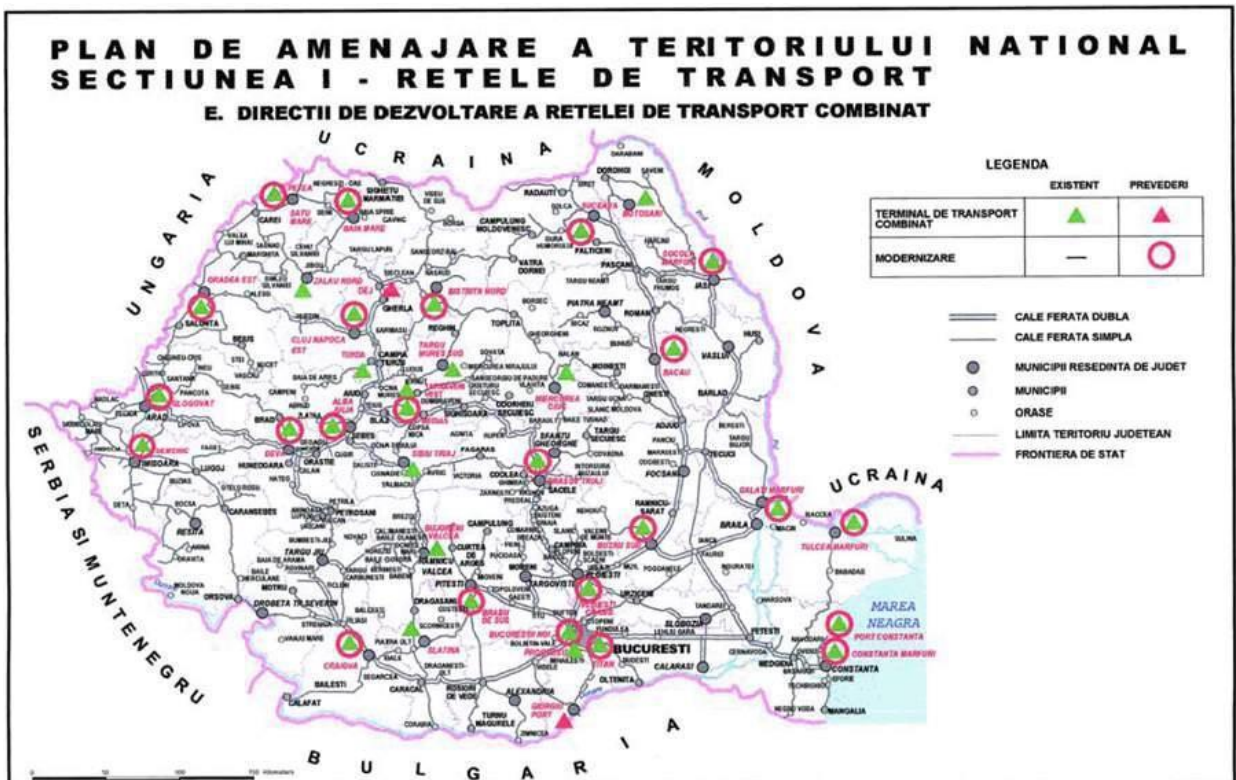


Figura 13 – Direcții de dezvoltare a rețelei de transport combinate



1.4. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE

Rețeaua de drumuri de pe teritoriul județului Covasna are în totalitatea ei o lungime de 912,980 km, iar pe fiecare tip lungimea drumurilor este următoarea: drumuri naționale: L = 303,300 km; drumuri județene: L = 298,324 km; drumuri comunale: L = 311,388 km.

În viitor, autostrada A13 (Brașov- Bacău) cu lungimea de 280km, ar avea un rol important în asigurarea legăturii cu Moldova pe relația Est.

1.4.1. Autostrăzi și drumuri naționale, cod indicativ și poziții kilometrice

În județul Covasna s-a dezvoltat o rețea de căi de comunicații rutiere care asigură legăturile între localități, accesul la zone turistice aflate pe teritoriul județului, relația cu alte județe și implicit cu restul țării. Rețeaua de căi de comunicații este omogena din punct de vedere al categoriilor respectiv autostrăzi (A); drumuri naționale (DN); drumuri județene (DJ); și drumuri comunale (DC).

Conform hărților de mai jos relația dintre rețeaua rutieră primară și cea secundară a României conectivitatea și accesibilitatea județului Covasna este asigurată prin drumul de importanța europeană E574-rețea primară și E578-rețea secundară și DN 2D-rețea secundară.

Figura 14 – Rețeaua de transport pe teritoriul județului Covasna

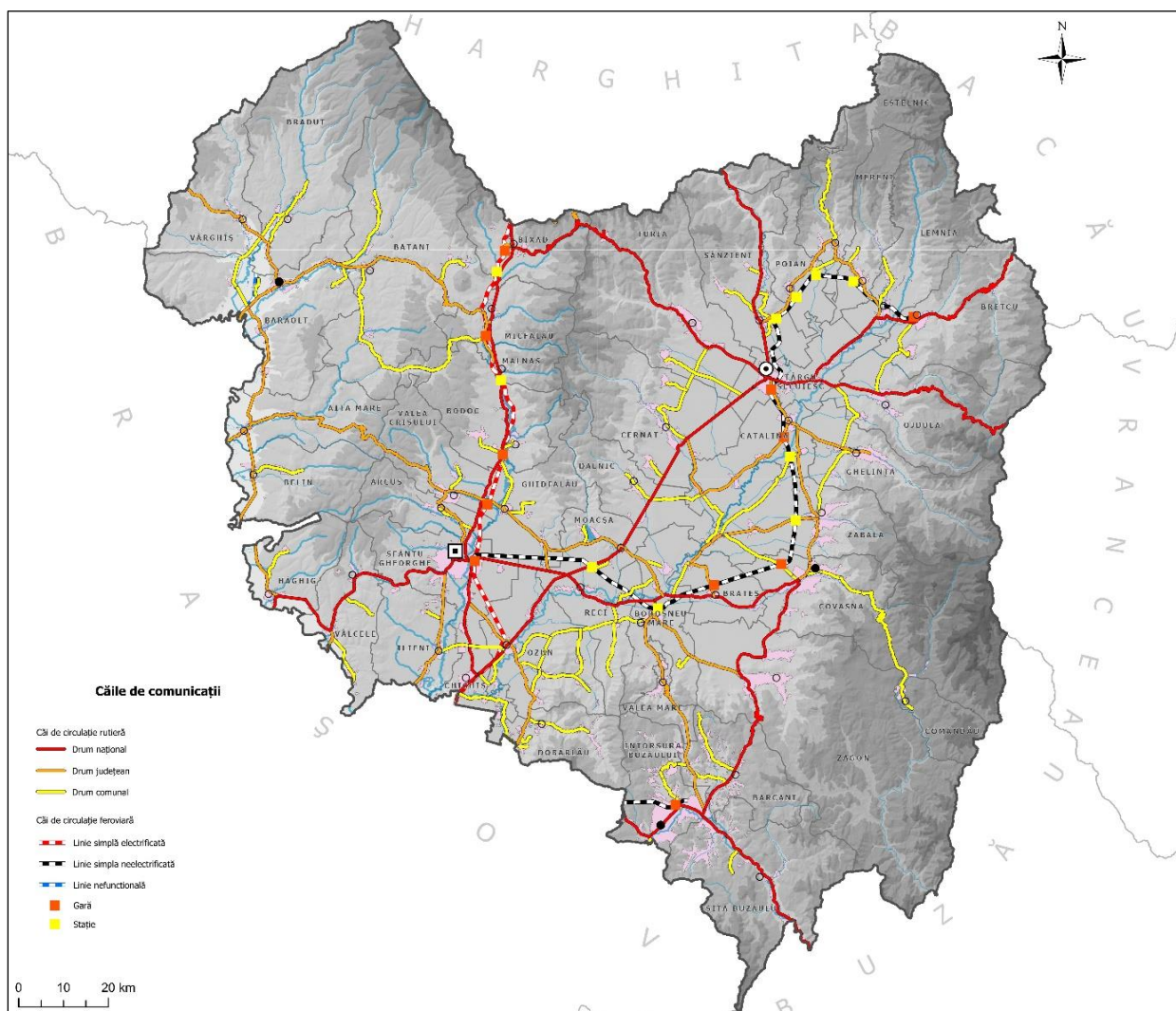
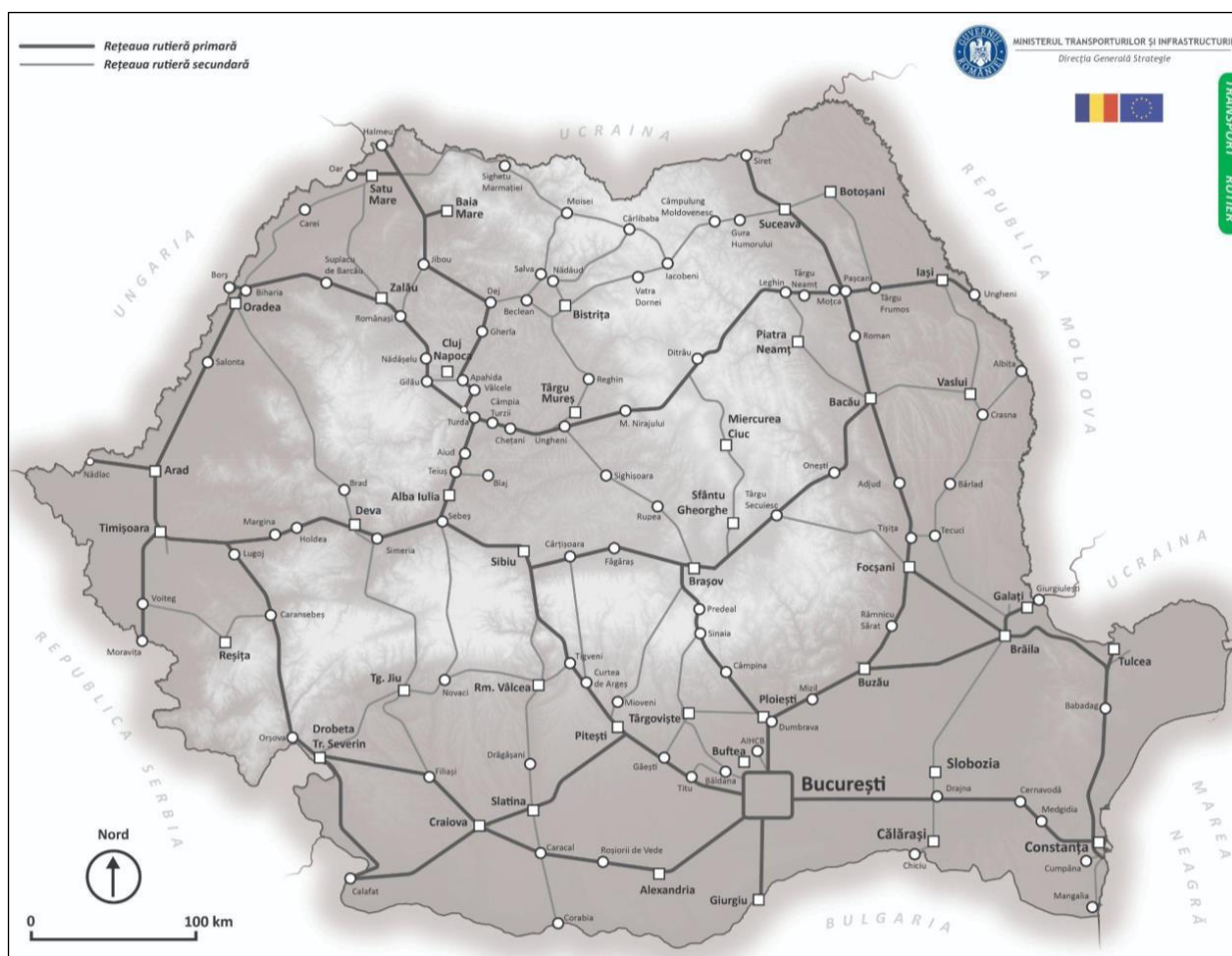


Figura 15 – Harta relației dintre rețeaua rutieră primară și cea secundară



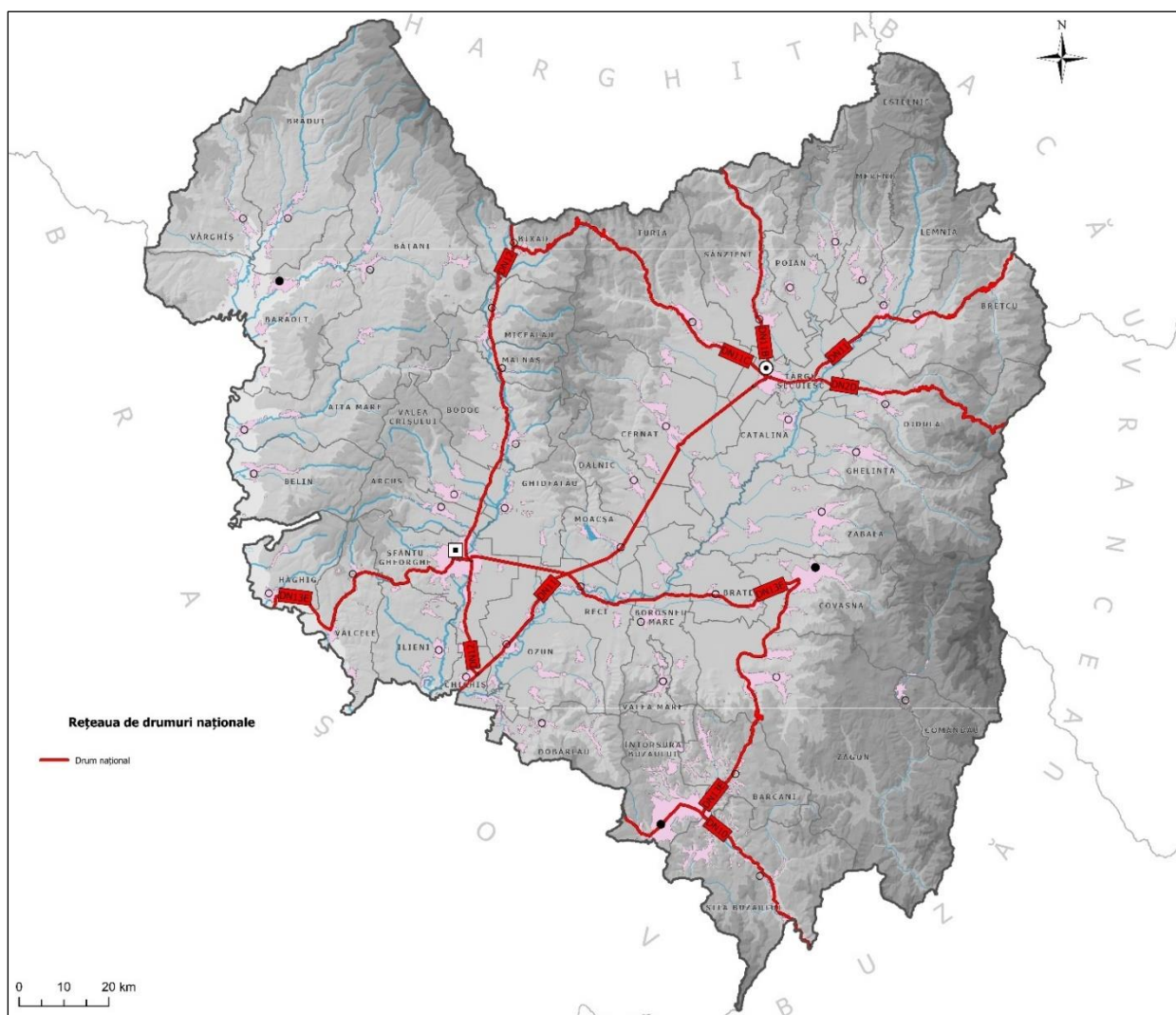
Lista detaliată a drumurilor naționale este completată după cum urmează:

Tabel 2 – Rețeaua de drumuri naționale din județul Covasna

Nr. crt.	Denumirea drumului	Traseul drumului	Poziția kilometrică		Lungimea reală
			Origine	Destinație	
1	DN 2D	Limita Jud. VRANCEA - Ojdula (DN 11)	95 + 000	117 + 868	22,286 km
2	DN 10	Limita Jud. BUZĂU - Întorsura Buzăului - Limita Jud. BRAȘOV	94 + 790	120 + 760	26,442 km
3	DN 11	Limita Jud. BRAȘOV - Chichiș - Ozun - Moacsa - Târgu Secuiesc - Lemnia - Brețcu - Limita Jud. BACĂU	19 + 000	90 + 000	70,976 km
4	DN 11B	Târgu Secuiesc (DN 11) - Sânzieni - Limita Jud. HARGHITA	0 + 000	20 + 220	20,498 km
5	DN 11C	Târgu Secuiesc (DN 11B) - Bixad (DN 12)	0 + 000	35 + 050	35,050 km

6	DN 12	Chichiș (DN 11) - Sfântu Gheorghe - Bodoc - Micfalău - Bixad - Limita Jud. HARGHITA	0 + 000	41 + 300	41,300 km
7	DN 13E	Limita Jud. BRAȘOV - Sfântu Gheorghe - Covasna - (DN 10) întorsura Buzăului	2 + 360	89 + 118	86,748 km
Lungimea totală a rețelei de drumuri naționale din județul COVASNA					303,300 km

Figura 16 – Rețeaua de drumuri naționale pe teritoriul județului Covasna



1.4.2. Caracteristici tehnice

Viabilitatea drumurilor naționale: Pe toate pozițiile kilometrice ale sectoarelor, drumurile naționale sunt executate cu beton, mai puțin DN 11 pe sectorul Bálványos -Bixad și Bálványos - Turia care sunt realizate din beton de ciment și pavaje. Tot pe aceste sectoare starea de viabilitate este rea, celelalte sectoare fiind în stare foarte bună și bună. Pe drumurile naționale, DN 11 km 60+065-61+660, DN 11 km 85+927-900+000 și DN 13 E km 30+332-37+645 s-au executat în 2022, covor asfaltic BA16 cu preluare denivelări asfaltic.

Lucrări de artă (pasaje, poduri): Pe traseul drumurilor naționale sunt și lucrări de artă (poduri) care sunt în administrarea S.D.N. Sf. Gheorghe, mai exact sunt 79 bucăți în lungime de 1537,6m și 5 bucăți cu lungimea de 225m în administrarea municipiilor.

În ceea ce privește clasa de încărcare în administrarea S.D.N. Sf. Gheorghe sunt 48 bucăți, în lungime de 1067,75m în clasa E și 21 bucăți, în lungime de 346,45m în clasa I.

Un alt criteriu care evidențiază lucrările de artă este și lățimea părții carosabile, care pe teritoriul județului Covasna se prezintă astfel: (1). cu lățimea mai mare de 7,8m sunt 49 de bucăți, în lungime de 1146,15m; cu lățimea mai mică de 7,8m sunt 30 de bucăți, în lungime de 391,45m.

Traficul: În anul 2022 s-a efectuat “Recensământul general al circulației rutiere” iar datele înregistrate pe rețeaua principală de drumuri precizează poziția kilometrică a postului în care s-a efectuat înregistrarea pe drumul respectiv (A sau DN); sectorul de drum pe care traficul este cunoscut și lungimea sectorului; media zilnică anuală (MZA) pe sectorul respectiv pentru cele 14 categorii de vehicule.

Recensământul general al circulației rutiere 2022 prezentând traficul mediu zilnic anual pe sector de drum pentru rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi de pe raza județului Covasna și a drumurilor județene aflate în administrarea CJ Covasna demonstrează că ponderea o au autoturismele, care reprezintă cca. 60% din total, urmate de vehicule de transport marfă, cumulate de la autocamioane cu 2 osii până la autovehicule articulate cu mai multe osii, iar vehiculele de transport persoane (microbuze și autobuze) sunt pe locul trei.

Din analiza datelor recenzate se observa ca MZA cu valori mai ridicate se înregistrează pe DN 11 și DN 12 și implicit în ora de vârf valorile de trafic sunt ridicate, motiv pentru care se impune luarea unor măsuri pentru creșterea fluenței și mărirea gradului de siguranță având în vedere faptul că sunt traversate multe localități. Principalele date înregistrate reflectă o densitatea mare de trafic pe următoarele drumuri:

DN11 pe limite de sector: DN10 (Hărman) - DN12 (Chichiș) / DN12 (Chichiș) - DN13E (Reci) DN13E (Reci) - Lim.M.Tg. Secuiesc / Lim.M.Tg. Secuiesc - DN2D / DN2D - DRDP Iasi / DRDP Brașov -DJ 116

DN12 pe limite de sector: DN11 (Chichiș) - Lim.M.Sf. Gheorghe / Lim.M.Sf. Gheorghe - DJ122 (Micfalău) / DJ122 (Micfalău) - Băile Tușnad / Băile Tușnad - DN11B (Cozmeni)

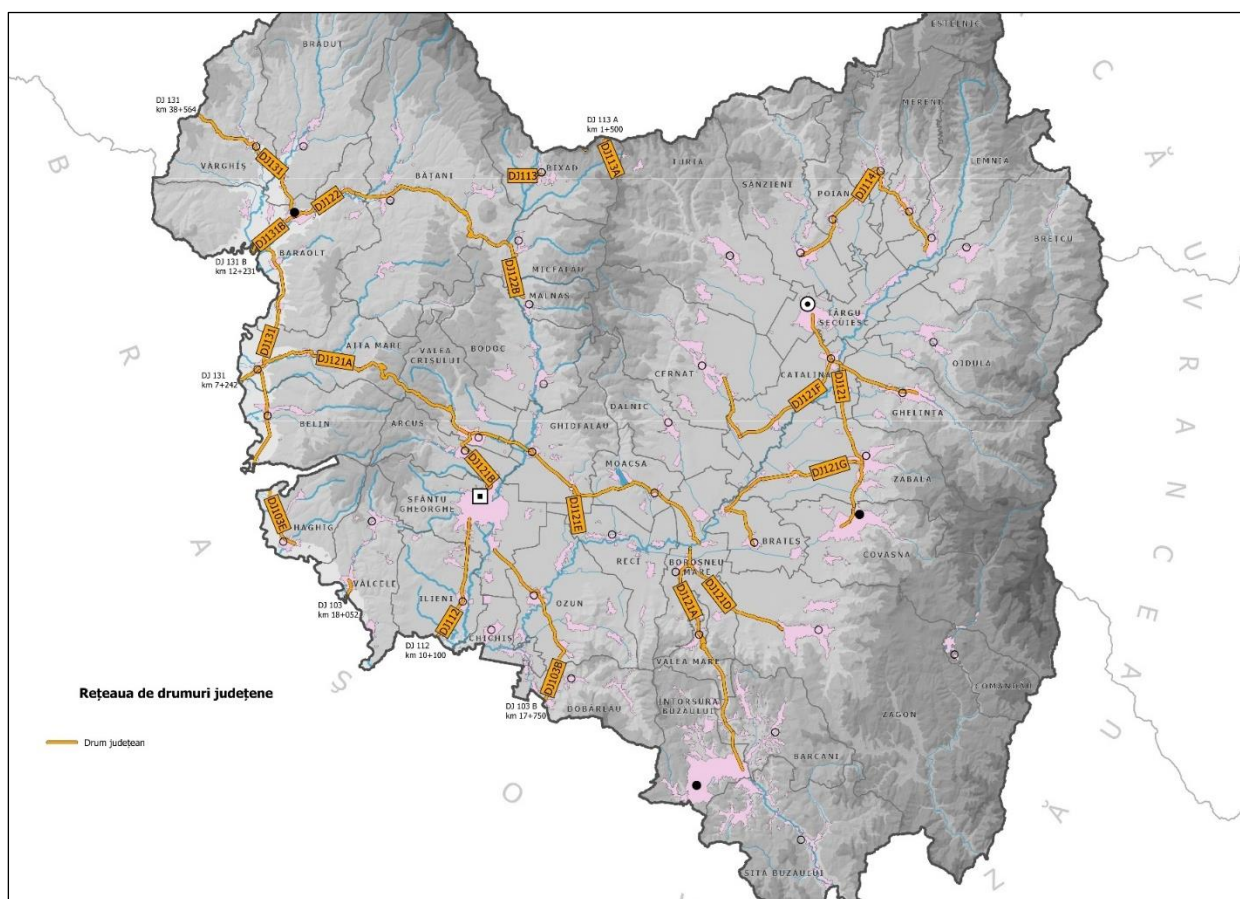
DN10 pe limite de sector: Lim.DRDP București - DN 13E / DN 13E - DJ103B (Telii)

1.5. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI RUTIERE JUDEȚENE ȘI COMUNALE

1.5.1. Drumuri județene

Rețeaua de drumuri aflate în administrarea Consiliului Județean este formată din 18 drumuri, cu o lungime de 267,205 km și joacă un rol important în asigurarea legăturii cu rețeaua de drumuri naționale și cu cele comunale având trasee desfășurate în principal pe direcția est-vest, printre obstacolele naturale, asigurând legătura cu localitățile componente ale județului.

Figura 17 – Rețeaua drumurilor județene



Rețeaua drumurilor județene și a podurilor reprezintă bunuri imobile care aparțin domeniului public al județului Covasna și sunt inventariate având elemente de identificare, anul dobândirii, valoare de inventar (lei) și situația juridică actuală. Lista drumurilor județene și a lucrărilor de artă cuprinse în inventarul bunurilor imobile este prezentată în tabelul următor:

Tabel 3 – Lista drumurilor județene și a lucrărilor de artă cuprinse în inventarul bunurilor imobile care aparțin domeniului public al județului Covasna

Nr. crt.	Codul de clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	Anul dobândirii	Valoare de inventar (lei)	Situația juridică actuală
0	1	2	3	4	5	6
1.	1.3.7.	Drum județean DJ 103	Origine: km 18+052 Limita jud. Brașov Destinație: km 19+402 Araci Lungime drum: 1,350 km Podet la km 18+242	1998	783.374,25	O.U.G. 43/1997 H.G. 782/2014 Carte Funciară Vâlcele 27019, 27018, 27021
2.	1.3.7.	Drum județean DJ 103B	Origine: km 17+750 Limita jud. Brașov Destinație: km 32+889 Chilieni (DN 12) Lungime drum: 15,139 km Podet dalat la km 17+920, Podet la km 18+600, Podet la km 18+620, Podet la km 19+030, Podet la km 19+370, Podet la km 19+850, Podet dalat la km 20+410, Podet dalat la km 20+975, Podet la km 20+995,	1998	26.245.143,9 5	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Dobârlău 25820, 25821, 25822, 25823, 25824, 25825 Carte Funciară Ozun 28176, 28177, 28178, 28181, 28187 Carte Funciară Sfântu Gheorghe 39608

			<i>Podet la km 21+220, Podet la km 21+450, Podet la km 21+542, Podet la km 21+650, Podet la km 21+825, Podet la km 21+960, Podet dalat la km 23+025, Podet la km 23+100, Podet la km 23+390, Podet la km 23+650, Podet la km 23+820, Podet la km 23+975, Podet la km 24+085, Podet la km 24+300, Podet la km 24+410, Podet la km 24+650, Podet la km 24+850, Podet la km 25+295, Podet la km 25+750, Podet la km 26+850, Podet la km 27+120, Podet dalat la km 27+265, Podet la km 27+925, Podet la km 28+250, Podet dalat la km 29+175, Podet la km 30+780, Podet la km 31+375, Podet la km 32+550</i>			
3.	1.3.7.	Drum județean DJ 103E	<i>Origine: km 0+000 Hăghig int. DN 13E- Aita Mare int. DJ 131 Destinație: km 16+210 Aita Mare (DJ 131) Lungime drum: 16,210 km Podet la km 2+058, Podet la km 4+950, Podet dalat la km 5+440, Podet la km 7+350, Podet la km 9+686, Podet la km 10+077, Podet la km 10+785, Podet la km 11+166, Podet la km 12+040, Podet la km 13+656, Podet la km 15+365, Podet la km 15+620</i>	1998	10.712.614,2 9	O.U.G. 43/1997 H.G. 782/2014 Carte Funciară Aita Mare 24135, 24136, 24133 Carte Funciară Belin 27381, 27382, 27383, 27384, 27385, 27386, 27387, 27388 Carte Funciară Hăghig 25183, 25184, 25185, 25186
4.	1.3.7.	Drum județean DJ 112	<i>Origine: km 10+100 Limita jud. Brașov Destinație: km 18+500 Limita UAT Sfântu Gheorghe Lungime drum: 8,400 km Podet la km 10+195, Podet la km 12+080, Podet la km 12+770, Podet la km 13+370, Podet la km 14+420, Podet la km 15+145, Podet dalat la km 15+691, Podet la km 15+930, Podet dalat la km 16+800, Podet dalat la km 17+075, Podet la km 17+815, Podet la km 18+083, Podet la km 18+500</i>	1998	15.604.489,9 6	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Ilieni 27229, 27238, 27228, 27225, 27226, 27230
5.	1.3.7.	Drum județean DJ 113	<i>Origine: km 0+000 Bixad (DN 12) Destinație: km 1+765 Gara CFR Bixad Lungime drum: 1+765 km</i>	1998	3.917. 352,35	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bixad 24344
6.	1.3.7.	Drum județean DJ 113A	<i>Origine: km 0+000 DN 11C Destinație: km 1+500 Limita jud. Harghita Lungime drum: 1,500 km</i>	1998	971.125,10	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bixad 24345
7.	1.3.7.	Drum județean DJ 114	<i>Origine: km 0+000 Lemnia (DN 11) Destinație: km 19+036 Sânzieni (DN 11B) Lungime drum: 19,036 km Podet la km 1+975, Podet la km 6+856, Podet la km 9+747, Podet la km 10+425, Podet la km 11+233, Podet la km 12+130, Podet la km 13+088, Podet la km 15+110, Podet dalat la km 15+655</i>	1998	12.155.597,6 5	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Lemnia 24557, 24555 Carte Funciară Mereni 28505, 28441 Carte Funciară Estelnic 24776, 24782, 25391, 25397, 25386 Carte Funciară Poian 24877, 24884, 24876, 24885, 24875, 24883 Carte Funciară Sânzieni 27556, 27001
8.	1.3.7.	Drum județean DJ 121	<i>Origine: km 0+000 Covasna (Cale ferată îngustă) Destinație: km 16+240 limita UAT Târgu Secuiesc Lungime drum: 16,240 km</i>	1998	79.330.619,0 5	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Covasna 30376 Carte Funciară Zăbala

			<i>Podet dalat la km 0+425 (km vechi 33+125), Podet dalat la km 1+194 (km vechi 33+894), Podet la km 1+270 (km vechi 33+970), Podet dalat la km 1+405 (km vechi 34+105), Podet la km 3+030 (km vechi 35+730), Podet la km 3+109 (km vechi 35+809), Podet la km 3+257 (km vechi 35+957), Podet dalat la km 3+441 (km vechi 36+141), Podet la km 4+645 (km vechi 37+345), Podet la km 7+280 (km vechi 39+980), Podet dalat la km 8+067 (km vechi 40+767), Podet dalat la km 10+300 (km vechi 43+000), Podet dalat la km 10+342 (km vechi 43+042), Podet dalat la km 11+300 (km vechi 44+000), Podet dalat la km 11+495 (km vechi 44+195), Podet dalat la km 11+620 (km vechi 44+320), Podet la km 12+245 (km vechi 45+945), Podet la km 12+254 (km vechi 45+954)</i>			26151, 26148, 26149, 26147, 26150, 26155, 25903, 25906 Carte Funciară Catalina 26328, 26332, 26327, 26331, 26326, 26488
9.	1.3.7.	Drum județean DJ 121A	<i>Origine: km 0+000 Întorsura Buzăului (DN 13E) Destinație: km 68+735 Aita Mare (DJ 131) Lungime drum: 68,735 km Podet la km 17+160, Podet la km 17+615, Podet la km 18+380, Podet la km 18+680, Podet la km 21+475, Podet la km 23+649 Tufalău, Podet la km 26+465, Podet la km 28+815, Podet la km 33+626, Podet la km 36+105, Podet la km 37+884, Podet la km 39+673, Podet la km 41+576, Podet la km 46+710 Podet la km 63+045 Aita Medie, Podet la km 63+435 Aita Medie</i>	1998	28.602.261,5 5	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Întorsura Buzăului 25623, 25624 Carte Funciară Barcani 23571, 23572 Carte Funciară Valea Mare 23187, 23188, 23189 Carte Funciară Boroșneiu Mare 24703, 24687, 24704, 24688, 24697, 24689, 24696, 24690, 24698, 24691, 24700, 24692, 24701, 24693 Carte Funciară Moacșa 25639, 26728, 26725, 25865, 26726 Carte Funciară Ghidfalău 25734, 25741, 25737, 25732, 25738, 25742, 25552, 25739, 25730, 25735 Carte Funciară Valea Crișului 25748, 25608, 25614, 25955 Carte Funciară Aita Mare 24620, 24628, 24163
10.	1.3.7.	Drum județean DJ 121B	<i>Origine: km 0+000 Sfântu Gheorghe (Str. Ciucului) Destinație: km 4+960 Valea Crișului (DJ 121A) Lungime drum: 3,253 km Podet la km 0+345</i>	1998	4.716.247,41	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Sfântu Gheorghe 40927, 40929 Carte Funciară Arcuș 28010, 28078 Carte Funciară Valea Crișului 25609, 25607
11.	1.3.7.	Drum județean DJ 121F	<i>Origine: km 0+000 Ghelița Destinație: km 25+166 Cernat (DN 11) Lungime drum: 25,166 km Podet la km 1+602, Podet la km 1+956, Podet la km 2+206, Podet la km 2+765, Podet la km 7+728, Podet dalat la km 9+279, Podet dalat la km 12+478, Podet dalat la km 12+818, Podet dalat la km 13+628, Podet dalat la km</i>	1998	14.924.412,5 7	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Ghelița 25973, 26428, 26429 Carte Funciară Cătălina 25590, 25578, 25577, 25592, 25579, 25580 Carte Funciară Cernat 31003

			20+783, <i>Podet dalat la km 20+933, Podet dalat la km 22+183</i>			
12.	1.3.7.	Drum județean DJ 122	<i>Origine: km 0+000 Micfalău (DN 12) Destinație: km 26+701 Baraolt (DJ 131) Lungime drum: 26,701 km Podet la km 1+380 Micfalău Podet la km 3+095 Micfalău Podet la km 10+059</i>	1998	19.608.620,15	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Micfalău 23606, 23605, 23610 Carte Funciară Malnaș 24319, 24323, 24318, 24316, 24322 Carte Funciară Bătani 25305, 25308, 25310, 25307, 25309, 25312, 25311, 25306, 25314 Carte Funciară Baraolt 26668, 26667, 26678, 26676, 26677, 26669
13.	1.3.7.	Drum județean DJ 122B	<i>Origine: km 0+000 DN 12 Destinație: 3+844 Malnaș Băi DJ 122 Lungime drum: 3,844 km Podet la km 2+228</i>	1998	2.355.626,10	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Malnaș 24317, 24314, 24321, 24315, 24320
14.	1.3.7.	Drum județean DJ 131	<i>Origine: km 7+242 Limita jud.Brașov Destinație: 38+564, Limita jud. Harghita Lungime drum: 31,322 km Podet la km 7+853, Podet la km 11+759, Podet la km 14+360, Podet la km 15+383 Micloșoara, Podet la km 16+000, Podet la km 16+726, Podet dalat la km 17+862, Podet la km 19+011, Podet la km 26+125, Podet la km 28+450</i>	1998	24.881.893,20	O.U.G. 43/1997 H.G. 782/2014 Carte Funciară Aita Mare 24052, 24046, 24045, 24047 Carte Funciară Baraolt 27290, 27278, 27285, 27287, 27288, 27279, 27289, 27280, 26670, 26681 Carte Funciară Brăduț 24982, 24981, 24980, 24979 Carte Funciară Vârghiș 24013, 24017, 24019, 24011, 24014, 24012
15.	1.3.7.	Drum județean DJ 131B	<i>Origine: km 12+231 Limita jud Brașov Destinație: km 13+668 intesecție cu DJ 131 Lungime drum 1,437 km Podet la km 12+980, Podet la km 13+270</i>	1998	874.828,66	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Baraolt 26671
16.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103 km 19+269 Araci</i>	1998	1.225.182,07	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Vâlcele 27018
17.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103B km 19+670 Dobârlău CF szerint 24+975</i>	1998	974.701,31	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Dobârlău nr. 25824
18.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103B km 24+975 Ozun</i>	1998	577.197,11	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Ozun 28177
19.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103B km 26+425 Ozun</i>	1998	3.648.322,06	O.U.G.43/1997
20.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103E km 0+417 Hăghig</i>	1998	597.872,1	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Hăghig 25183
21.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103E km 3+364 Hăghig</i>	1998	653.430,28	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Hăghig 25185
22.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 103E km 12+902 Belin</i>	1998	1.778.095,48	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Belin 27382
23.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 112 km 13+875 Ilieni</i>	1998	381.168,26	O.U.G. 43/1997 Cartea Funciară Ilieni 27228
24.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 113 km 1+200 Bixad</i>	1998	1.034.598,54	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bixad 24344
25.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 114 km 6+984 Estelnic</i>	1998	590.810,39	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Estelnic

Actualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Județean Covasna
Partea I. Analiza situației existente: 4.Context teritorial interjudețean, regional și național

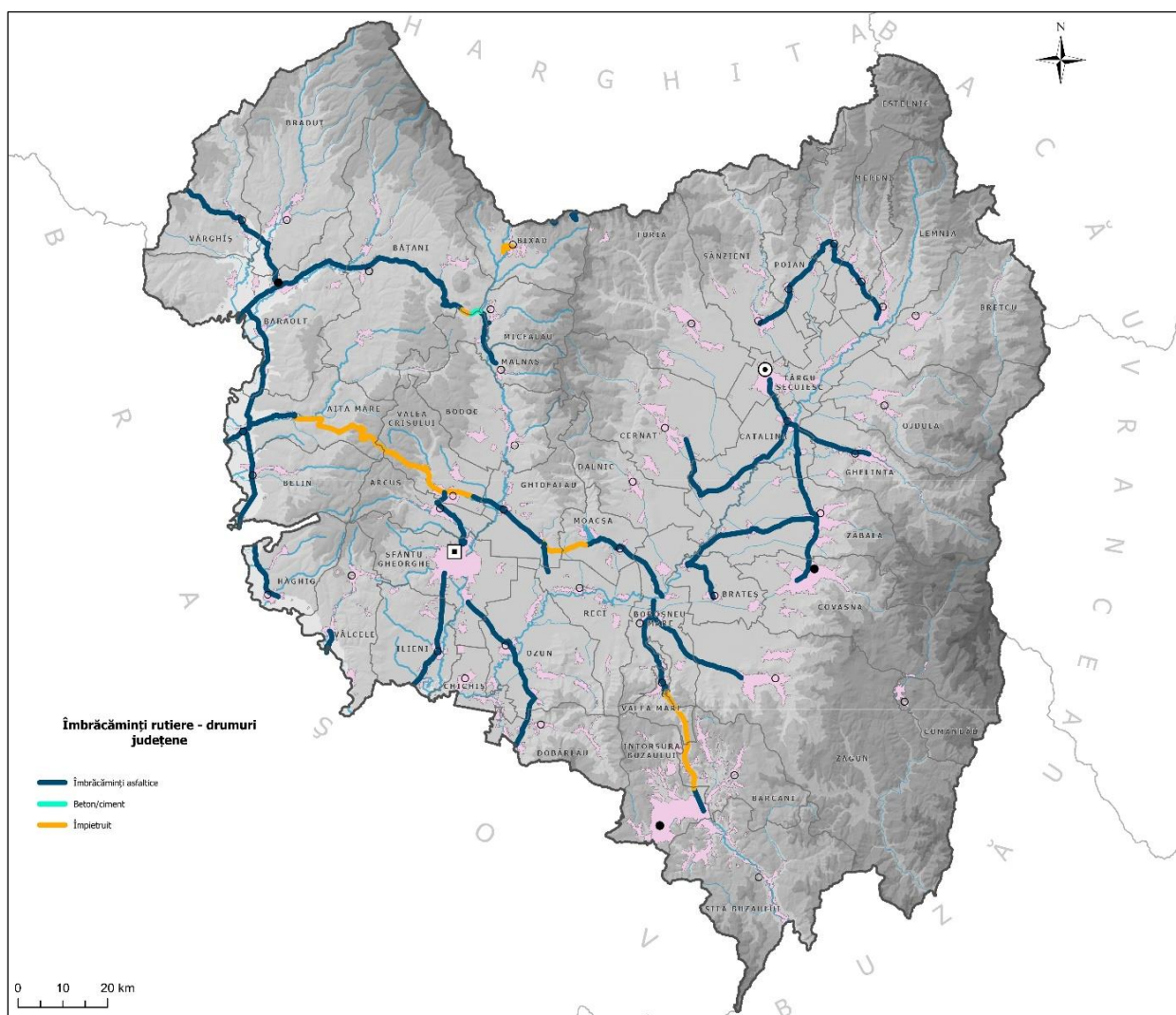
						24782
26.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 114 km 18+662 Sânzieni</i>	1998	1.197.956,72	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Sânzieni 27556, 27001
27.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121 km 4+304 Zăbala (km vechi 37+004)</i>	1998	544.525,23	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Zăbala 26155
28.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121 km 10+163 Imeni (km vechi 42+863)</i>	1998	871.241,57	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Catalina 26328
29.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121 km km 12+940 Catalina (km vechi 45+640)</i>	1998	2.613.723,52	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Catalina 26326
30.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 0+988 Întorsura Buzăului</i>	1998	571.751,80	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Întorsura Buzăului 25623
31.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 10+625 Valea Mare</i>	1998	598.978,35	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Valea Mare 23187
32.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 20+050 Boroșneul Mare</i>	1998	544.525,23	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Boroșneul Mare 24696
33.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 20+900 Boroșneul Mare</i>	1998	1.633.576,89	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Boroșneul Mare 24690
34.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 22+600 (pod peste Râul Negru)</i>	1988	2.972.609,00	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Boroșneul Mare 24692
35.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 31+100 Moacșa</i>	1998	1.089.051,67	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Moacșa 26725
36.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 41+344 Ghidfalău</i>	1998	2.831.533,61	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Ghidfalău 25552
37.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 48+375 Valea Crișului</i>	1998	675.211,53	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Valea Crișului 25614
38.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121A km 65+255 Aita Medie</i>	1998	1.905.840,11	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Aita Mare 24163
39.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121B km 1+609 Arcuș</i>	1998	805.897,82	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Arcuș 28010
40.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121B km 4+911 Valea Crișului</i>	1998	457.401,43	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Valea Crișului 25609
41.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121F 2+010 km Ghelînța</i>	1998	2.504.817,27	O.U.G. 43/1997 Protocol de predare nr. 15454/2018 Carte Funciară Ghelînța 26428
42.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 121F km 13+910 Mărtineni</i>	1998	653.430,28	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Catalina 25579
43.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 122 km 0+164 Micfalău</i>	1998	2.265.227,13	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Micfalău 23606
44.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 122 km 9+057 Bățanii Mari</i>	1998	1.448.438,68	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățanii 25310
45.	1.3.17.	Pod	<i>DJ 122 km 10+280 Bățanii Mari</i>	1998	1.633.657,89	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățanii 25309

46.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 10+988 Bățanii Mari	1998	1.633.576,89	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățani 25312
47.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 12+190 Bățanii Mari	1998	1.633.576,89	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățani 25311
48.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 13+200 Bățanii Mari	1998	1.960.292,04	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățani 25306
49.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 17+370 Bățanii Mari	1998	1.960.292,04	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Bățani 25314
50.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 22+800 Baraolt	1998	1.393.985,55	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Baraolt 26676
51.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 25+225 Baraolt	1998	1.393.985,55	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Baraolt 26677
52.	1.3.17.	Pod	DJ 122B km 1+922 Malnaș Băi	1998	1.405.427,03	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Malnaș 24321
53.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 7+366 Aita Mare	1998	2.171.922,83	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Aita Mare 24052
54.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 20+657 Căpeni	1998	1.851.386,99	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Baraolt 27289
55.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 29+400 Tălișoara	1998	2.232.555,26	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Brăduț 24981
56.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 32+925 Vârghiș	1998	1.219.737,96	O.U.G. 43/1997 Carte Funciară Vârghiș 24017
57.	1.3.17	Pod	DJ 103E km 14+430 Belin	2019		Carte Funciară Belin 27383
58.	1.3.17	Pod	DJ 112 km 10+950 Dobolii de Jos	1998	15.783,20	Carte Funciară Ilieni 27229
59.	1.3.17	Pod	DJ 112 km 12+495 Dobolii de Jos	1998	35.994,98	Carte Funciară Ilieni 27238
60.	1.3.17.	Pod	DJ 114 km 5+600 Lutoasa	2020		Carte Funciară Mereni 28505
61.	1.3.17.	Pod	DJ 121 km 2+586 Zăbala (poziția km vechi 35+286)	2020		Carte Funciară Zăbala 26149
62.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 4+375 Sărămaș	2017		Carte Funciară Barcani 23571
63.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 13+875 Valea Mare	2017		Carte Funciară Valea Mare 23188
64.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 15+740 Boroșneu Mic	2017		Carte Funciară Boroșneu Mare 24703
65.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 16+375 Boroșneu Mic	2017		Carte Funciară Boroșneu Mare 24687
66.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 36+340 Angheluș			Carte Funciară Ghidfalău 25737
67.	1.3.17.	Pod	DJ 121A km 40+687 Ghidfalău	2020		Carte Funciară Ghidfalău 25738
68.	1.3.17.	Pod	DJ 121D km 7+480 Zagon	2010		Carte Funciară Zagon 26468
69.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 18+345 Baraolt	1998		Carte Funciară Baraolt 26668
70.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 19+400 Baraolt	1998		Carte Funciară Baraolt 26667
71.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 21+645 Baraolt	1998		Carte Funciară Baraolt 26678
72.	1.3.17.	Pod	DJ 122B km 1+301 Malnaș Băi	1998		Carte Funciară Malnaș 24314

73.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 29+550 Tălișoara	2016		Carte Funciară Brăduț 24980
74.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 30+730 Vârghiș	2016		Carte Funciară Vârghiș 24013
75.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 35+300 Vârghiș	2016		Carte Funciară Vârghiș 24019
76.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 36+140 Vârghiș	2016		Carte Funciară Vârghiș 24011
77.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 37+530 Vârghiș	2016		Carte Funciară Vârghiș 24014
78.	1.3.17.	Pod	DJ 131 km 38+595 Vârghiș	2016		Carte Funciară Vârghiș 24012
79.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 3+360 Malnaș	2016		Carte Funciară Malnaș 24316
80.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 4+110 Bățani	2016		Carte Funciară Bățani 25305
81.	1.3.17.	Pod	DJ 122 km 4+800 Bățani	2016		Carte Funciară Bățani 25308
82.	1.3.7.	Drum județean DJ 121 E	Origine: Angheluș km 0+000 (DJ121A) Destinație: km 2+407(DN13E) Lungime drum: 2+407 km	2018	2.471.962,42	Carte Funciară Ghidfalău nr. 25290, 25291 Carte Funciară Reci nr. 25906
83.	1.3.7.	Drum județean DJ 121D	Origine: 0+000 Boroșneu Mare (DJ121A) Destinație: 9+600 Zagon (DN13E) Lungime drum: 9,600 km Podeț la km 2+318 Podeț la km 3+936 Podeț la km 5+140	2010	1.671.022,08	Carte Funciară Boroșneu Mare 25150, 25143, 25162 Carte Funciară Zagon 26468, 26471
84.		Drum județean DJ 121G	Origine: km 0+000 Intersecția cu DN 13E Destinație: km 15+100 Linia CFR (UAT Zăbala) Lungime drum: 15,1 km Podeț la km 0+805 Podeț la km 1+090 Podeț la km 1+714 Podeț la km 2+112	2021	7.082.261,79	Carte Funciară Brateș 24332, 24333, 24334, 24335, 24336, 24337 Carte Funciară Zăbala 25426, 29411, 27985, 27989

Din punctul de vedere al îmbrăcăminții, drumurile județene, din totalul de 267,205 km, sunt realizate din beton ciment în lungime de 2,7 km, îmbrăcăminți asfaltice în lungime de 231,844 km și pietruite pe o lungime de 32,661 km.

Figura 18 – Figurarea spațială a tipurilor de îmbrăcăminte a drumurilor județene



1.5.2. Drumuri comunale

Rețeaua drumurilor comunale este formată din 64 de drumuri având o lungime totală de 311,356 km. Drumurile comunale au o densitate mai mare în partea de est și sud a județului, completând rețeaua de drumuri județene / naționale și asigurând accesul în locurile mai greu accesibile.

13	DC 7	DN 2D - Hilib - Ghelința (DJ 121F) - Harale - Zăbala (DJ 121)	0 + 000	12 + 945	12.945 km
14	DC 9	Brateș (DN 13E) - Telechia - Surcea (DC 13) - Peteni - Imeni (DJ 121)	0 + 000	18 + 550	18.550 km
15	DC 9A	Țufalău (DN 13E) - Telechia	0 + 000	3 + 150	3.150 km
16	DC 10	Zăbala (DJ 121) - Tamașfalău - Surcea (DC 9)	0 + 000	8 + 468	8.468 km
17	DC 11	Dalnic - intersecție DN 11 - Mărcușa - Surcea (DC 9)	0 + 000	10 + 150	10.150 km
18	DC 12	DN 11 - Albiș	0 + 000	1 + 610	1.610 km
19	DC 13	Covasna (DN 13E) - Gara Covasna - Surcea	0 + 000	8 + 000	8.000 km
20	DC 14	Covasna (DJ 121) - Comandău	0 + 000	20 + 000	20.000 km
21	DC 15	Dobârlău (DJ 103B) - Valea Dobârlăului	0 + 000	5 + 200	5.200 km
22	DC 15A	DJ 103B - Mărcuș	0 + 000	0 + 700	0.700 km
23	DC 16	DJ 103B (Ozun) - Aninoasa (DC 25) - Boroșneu Mare (DJ 121A)	0 + 000	12 + 780	12.780 km
24	DC 18	DJ 121A - Leț	0 + 000	1 + 400	1.400 km
25	DC 19	DN 13E - Bita	0 + 000	1 + 200	1.200 km
26	DC 20	DN 11 (Moacșa) - Gara CFR Moacșa	0 + 000	0 + 300	0.300 km
27	DC 20A	DN 13E - Angheluș (DJ 121A)	0 + 000	2 + 500	2.500 km
28	DC 21	DJ 121D - Dobolii de Sus	0 + 000	1 + 200	1.200 km
29	DC 22	Barcani (DN 13E) - Lădăuți	0 + 000	7 + 950	7.950 km
30	DC 23	Întorsura Buzăului (DN 10) - Floroia - Sărămaș (DJ 121A) - Barcani (DN 13E)	0 + 000	10 + 900	10.900 km
31	DC 23A	DN 10 - Zăbrătău	0 + 000	2 + 150	2.150 km
32	DC 24	DJ 121A - Gara CFR Boroșneu Mare	0 + 000	0 + 300	0.300 km
33	DC 25	DN 13E - Aninoasa (DC 16) - Saciova	0 + 000	4 + 000	4.000 km
34	DC 26	DC 16 - Măgheruș	0 + 000	2 + 400	2.400 km
35	DC 26A	DJ 103B - Mărcuș - Mănăstirea Mărcuș	0 + 000	2 + 000	2.000 km
36	DC 26B	Lisnău - Măgheruș	0 + 000	1 + 600	1.600 km
37	DC 27	DJ 103B - Lisnău - Lisnău Vale	0 + 000	8 + 570	8.570 km
38	DC 27A	DN 11 (Chichiș) - Băcel - Lunca Mărcușului - DJ 103B	0 + 000	7 + 900	7.900 km
39	DC 27B	Lisnău - Bicfalău	0 + 000	2 + 104	2.104 km
40	DC 27C	Lisnău - Măgheruș (DC 16)	0 + 000	2 + 800	2.800 km
41	DC 28	DN 12 - Zoltan - Ghidfalău (DJ 121A)	0 + 000	4 + 500	4.500 km
42	DC 29	DN 12 - Bodoc	0 + 000	1 + 389	1.389 km
43	DC 30	Valea Crișului (DJ 121A) - Calnic	0 + 000	3 + 000	3.000 km
44	DC 31	DJ 121B - Arcuș	0 + 000	1 + 450	1.450 km
45	DC 31A	Arcuș (DJ 121B) - DN 12	0 + 000	1 + 260	1.260 km
46	DC 32	DJ 112 - Sâncrai	0 + 000	1 + 080	1.080 km
47	DC 33	Ilieni (DJ 112) - intersecția DN 12 - Ozun (DN 11)	0 + 000	5 + 700	5.700 km
48	DC 33A	limită județ Brașov - Ariușd - Araci (DJ 103)	2 + 794	7 + 414	4.620 km
49	DC 33B	DN 13E - Hetea	0 + 000	3 + 200	3.200 km
50	DC 34	Ozun (DN 11) - Lunca Ozunului	0 + 000	2 + 000	2.000 km
51	DC 34A	DN 11 - Lunca Ozunului	0 + 000	1 + 950	1.950 km
52	DC 35	DJ 103E - Iarăș	0 + 000	3 + 350	3.350 km

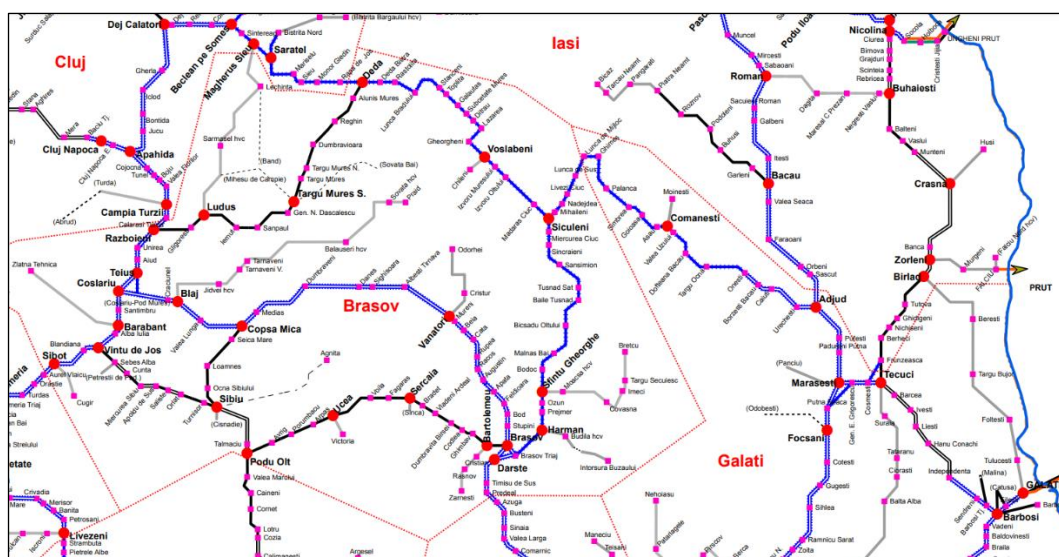
53	DC 36	DJ 121A - Pădureni	0 + 000	1 + 500	1.500 km
54	DC 37	Belin (DJ 103E) - Belin Vale	0 + 000	2 + 700	2.700 km
55	DC 38	DJ 131 - Racoșul de Sus - DJ 131 (Vârghiș)	0 + 000	7 + 050	7.050 km
56	DC 39	Ghidfalău (DJ 121A) - Fotoș	0 + 000	2 + 600	2.600 km
57	DC 40	DJ 131 (Baraolt) - Stația de brichetare	0 + 000	1 + 300	1.300 km
58	DC 41	DJ 131 - Doboșeni - Brăduț	0 + 000	3 + 400	3.400 km
59	DC 42	Tălișoara (DJ 131) - Brăduț - Filia	0 + 000	6 + 450	6.450 km
60	DC 43	DJ 122 - Bodoș	0 + 000	2 + 550	2.550 km
61	DC 44	Bățanii Mari (DJ 122) - Aita Seacă - Valea Zălanului - Malnaș Băi (DJ 122B)	0 + 000	18 + 450	18.450 km
62	DC 45	DJ 122 - Bățanii Mici - Herculian	0 + 000	7 + 930	7.930 km
63	DC 47	DJ 122 - Ozunca Băi	0 + 000	3 + 350	3.350 km
64	DC 48	DN 12 - Zălan	0 + 000	2 + 500	2.500 km
Lungimea totală a rețelei de drumuri comunale din județul COVASNA					311.356 km

1.6. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI DE TRANSPORT FERROVIAR

Administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare publice se realizează la nivel național prin compania națională CFR S.A având în subordine Sucursale Regionale de Calea ferată cu sediul în Brașov. Rețeaua căilor ferate din județ se desfășoară având ca punct de plecare comun municipiul Brașov, distribuindu-se în trei direcții, spre est către Întorsura Buzăului prin Hărman-Budila; spre nord către județul Harghita prin Hărman-Ozun-Sfântul Gheorghe-Bicsadul Oltului și spre est/nord-est din Sfântul Gheorghe către Brețcu prin Covasna-Târgu Secuiesc.

Pe direcția Prejmer-Băile Tușnad traficul se desfășoară pe o linie simplă electrificată în lungime de 44,284 km iar celelalte direcții respectiv Hărman-Întorsura Buzăului (lungime 4,800 km) și Sfântul Gheorghe – Brețcu (34,197 km lungime), traficul se desfășoară pe linie neelectrificată. Din punctul de vedere al reliefului traseele se desfășoară prin zonele depresionare ale județului, prin Țara Bârsei și prin luncile râurilor Olt și Râul Negru. Ieșirea spre județul Harghita are loc din depresiunea Bixad prin defileul Oltului către Băile Tușnad.

Figura 20 – Rețeaua CF Sucursala Regională de Cale Ferată Brașov



Sursa: prelucrare hartă website CNCFR S.A., schema rețelei feroviare, 2014

1.6.1. Rețeaua de linii de cale ferată pe teritoriul județului Covasna

Rețeaua feroviară este constituită din linii simple în lungime totală de 83,281 km. Din datele primite de la Regională de Calea Ferată Brașov, totalul de 3 linii de cale ferată se compun din linii simple electrificate în lungime de 48,284 km și din linii simple neelectrificate în lungime de 38,997 km.

Tabel 5 – Denumirea și lungimea liniilor de cale ferată ce străbat teritoriul administrativ al județului Covasna

Linia	Secția de circulație	Intre stațiile		De la km	La km	Total km
316	Brașov-Siculeni	Prejmer	Băile Tușnad	18+836	63+120	44,284
317	Hărman- Întorsura Buzăului	Hărman	Întorsura Buzăului	32+200	37+000	4,8
318	Sfântul Gheorghe- Brețcu	Sfântul Gheorghe	Brețcu	32+222	66+419	34,197

Sursa: Sucursala Regionala CF Brașov

Tabel 6 – Clasificarea liniilor existente pe teritoriul administrativ al județului Covasna

Linia	Intre stațiile		Linie simplă (km)	Electrificată (km)	Neelectrificată (km)
316	Prejmer	Băile Tușnad	18+836	63+120	44,284
317	Hărman	Intorsura Buzăului	32+200	37+000	4,8
318	Sfântul Gheorghe	Brețcu	32+222	66+419	34,197

Pe liniile de cale ferată de pe teritoriul județului Brașov există stații, halte și depouri în număr de 26 în prezent nemodernizate.

Tabel 7 – Starea stațiilor, haltelor și depourilor CF aflate pe teritoriul județului Covasna

Nr. crt.	Tip stație/Hm/h.	Stare	Nr. crt.	Tip stație/Hm/h.	Stare
1	Chichiș h.	nemodernizat	14	Țufalău	nemodernizat
2	Ozun Hm.	nemodernizat	15	Brateș h.	nemodernizat
3	Sfântu Gheorghe	nemodernizat	16	Covasna hcv.	nemodernizat
4	Arcuș h.	nemodernizat	17	Zăbala h.	nemodernizat
5	Bodoc Hm.	nemodernizat	18	Imeci Hm.	nemodernizat
6	Malnaș h.	nemodernizat	19	Cătălina h.	nemodernizat
7	Malnaș Băi	nemodernizat	20	Târgu Secuiesc	nemodernizat
8	Bicsadu Oltului Hm.	nemodernizat	21	Sânzieni h.	nemodernizat
9	Întorsura Buzăului Hm	nemodernizat	22	Poienita h.	nemodernizat
10	Angheluș h.	nemodernizat	23	Bălani h.	nemodernizat
11	Moacșa hcv.	nemodernizat	24	Mereni Lutoasa h.	nemodernizat
12	Bită h.	nemodernizat	25	Lemnia h.	nemodernizat
13	Boroșneu Mare h.	nemodernizat	26	Brețcu Hm.	nemodernizat

Sursa: Sucursala Regionala CF Brașov

Intersecții existente între linii de cale ferată și drumuri: Rețeaua de cale ferată prezintă intersecții cu diverse categorii funcționale de drum și cu cursurile de apă din bazinul hidrografic cuprins pe teritoriul județului. În cazul trecerilor de nivel acestea sunt asigurate prin

indicatoare rutiere, instalații automate de avertizare apropiere tren, luminos și acustic dar și prin instalații automate cu semibariere de avertizare apropiere tren, luminos și sonor.

Lucrări de artă pe teritoriul județului Covasna: Pe teritoriul județului Covasna există un număr de 162 de poduri și podete și un tunel. Pe cele trei linii există următoarea poziționare:

- **Linia 316** Brasov - Ciceu - Razboieni - tronson km 32+222 - 66+419 Total = 87 buc.(poduri si podete)
- **Linia 317** Harman - Întorsura Buzaului - tronson km 32+000 - 37+000 Total = 10 buc.(poduri si podete) + 1 Tunel
- **Linia 318** Sf. Gheorghe - Bretcu km 32+222 - 65 + 866,00 Total = 65 buc (poduri si podete)

1.6.2. Date privind bilanțul suprafețelor aferente infrastructurii feroviare publice

Tabelul următor prezintă date privind bilanțul teritorial cu suprafețele unităților administrativ teritoriale ale Jud. Covasna, aflate în evidența S.R.C.F. Brașov. Totalul suprafețelor aferente infrastructurii feroviare publice, aflate în proprietatea Statului Român - domeniul public, administrator Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și concesionar Compania Națională de Căi Ferate "CFR" S.A. este de 3113960 mp, respectiv 311,40 hectare.

Tabel 8 – Suprafețe teren aferente infrastructurii feroviare publice, județul Covasna

Nr.crt	Județul	U.A.T	Suprafața de teren Linia 316 (calea ferată interoperabilă) [mp]	Suprafața de teren Linia 318 (cale ferată neinteroperabilă) [mp]	TOTAL SUPRAFAȚĂ [mp]
1	COVASNA	CHICHIS	78.217	0	78.217
2	COVASNA	OZUN	141.288	0	141.288
3	COVASNA	SFANTU GHEORGHE	309.319	16.969	326.288
4	COVASNA	GHIDFALAU	138.113	89.679	227.792
5	COVASNA	ARCUS	46.644	0	46.644
6	COVASNA	VALEA CRISULUI	20.229	0	20.229
7	COVASNA	BODOC	269.806	0	269.806
8	COVASNA	MALNAS	225.294	0	225.294
9	COVASNA	MICFALAU	39.028	0	39.028
10	COVASNA	BATANI	68.297	0	68.297
11	COVASNA	BIXAD	263.950	0	263.950
12	COVASNA	MOACSA	0	142.221	142.221
13	COVASNA	RECI	0	57.991	57.991
14	COVASNA	BOROSNEU MARE	0	150.410	150.410
15	COVASNA	BRATES	0	87.858	87.858
16	COVASNA	COVASNA	0	122.728	122.728
17	COVASNA	ZABALA	0	165.007	165.007
18	COVASNA	CATALINA	0	142.343	142.343
19	COVASNA	TG.SECUIESC	0	91.841	91.841
20	COVASNA	SANZIENI	0	112.464	112.464
21	COVASNA	POIAN	0	117.303	117.303

22	COVASNA	ESTELNIC	0	13.053	13.053
23	COVASNA	MERENI	0	67.706	67.706
24	COVASNA	LEMNIA	0	85.868	85.868
25	COVASNA	BRETCU	0	50.334	50.334
TOTAL (mp)			1.600.185	1.513.775	3.113.960
TOTAL (ha)			160,02	151,38	311,40

sursa: Sucursala Regionala CF Braşov

1.7. TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI

Transportul public de călători este organizat pe zone și trasee. Aceste au fost stabilite prin Hotărâre a Consiliului Județean după cum urmează:

a. În zona municipiului Sfântu Gheorghe – 10 trasee

- Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe, în lungime de 24 km;
- Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș, în lungime de 20 km;
- Leț – Pădureni – Sfântu Gheorghe, în lungime de 31 km;
- Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe, în lungime de 31 km;
- Sfântu Gheorghe – Sâncraiu – Dobolii de Jos, în lungime de 18 km;
- Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe, în lungime de 15 km;
- Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe, în lungime de 24 km;
- Sântionluca – Ozun – Sfântu Gheorghe, în lungime de 16 km;
- Ozun – Sfântu Gheorghe, în lungime de 12 km;
- Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe, în lungime de 24 km.

b. În zona Târgu Secuiesc – 11 trasee

- Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc, în lungime de 22 km;
- Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc, în lungime de 22 km;
- Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa, în lungime de 16 km;
- Ghelița – Harale – Târgu Secuiesc, în lungime de 23 km;
- Mereni – Poian – Târgu Secuiesc, în lungime de 22 km;
- Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă, în lungime de 20 km;
- Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana, în lungime de 32 km;
- Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni, în lungime de 12 km;
- Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc în lungime de 15 km;
- Icafalău – Cernat – Târgu Secuiesc, în lungime de 20 km;
- Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc, în lungime de 42 km.

c. In zona Întorsurii Buzăului – 7 trasee

- Surcea – Zăbala – Covasna, în lungime de 14 km;
- Telechia – Brateș – Covasna, în lungime de 12 km;
- Covasna – Păpăuți – Zagon, în lungime de 18 km;
- Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna, în lungime de 34 km;
- Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc, în lungime de 20 km;
- Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului, în lungime de 16 km;
- Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe, în lungime de 46 km.

d. In zona Comunei Barcani – 2 trasee

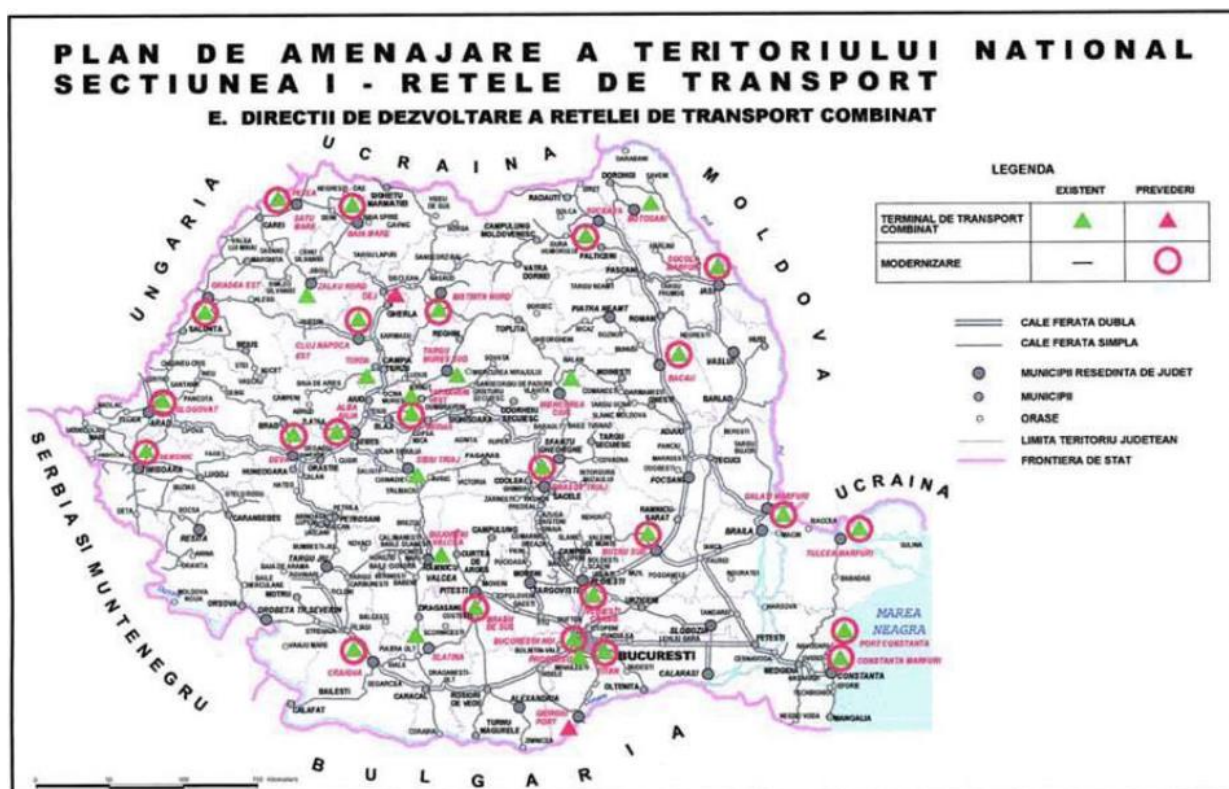
- Lădăuți - Întorsura Buzăului (7km)

- Sărămaș - Întorsura Buzăului (10 km).
- e. In zona Comunei Sita Buzăului
 Sita Buzăului - Ciumernic

1.8. TRANSPORT COMBINAT

PATN Secțiunea I- Transport/E. Direcții de dezvoltare a rețelei de transport combinate indică existența și necesitatea de modernizare a terminalului de transport combinate din municipiul Brașov. În prezent, în zona gării Brașov, este operațională o stație de transport rutier de persoane cu caracter regional și inter-regional. Două elemente majore concură la dezvoltarea unui transport combinat: existența unui aeroport internațional, rețea de transport terestru, feroviar și rutier. In cadrul PATN Secțiunea Transport, în municipiul Sfântu Gheorghe este prevăzută modernizarea terminalului de transport combinat.

Figura 21 – Direcții de dezvoltare a rețelei de transport combinate



2. STRUCTURA POLICENTRICĂ, POLI DE CREȘTERE ȘI DE DEZVOLTARE, CENTRE URBANE

2.1. CONTEXTUL REGIONAL AL DEZVOLTĂRII POLICENTRICE¹

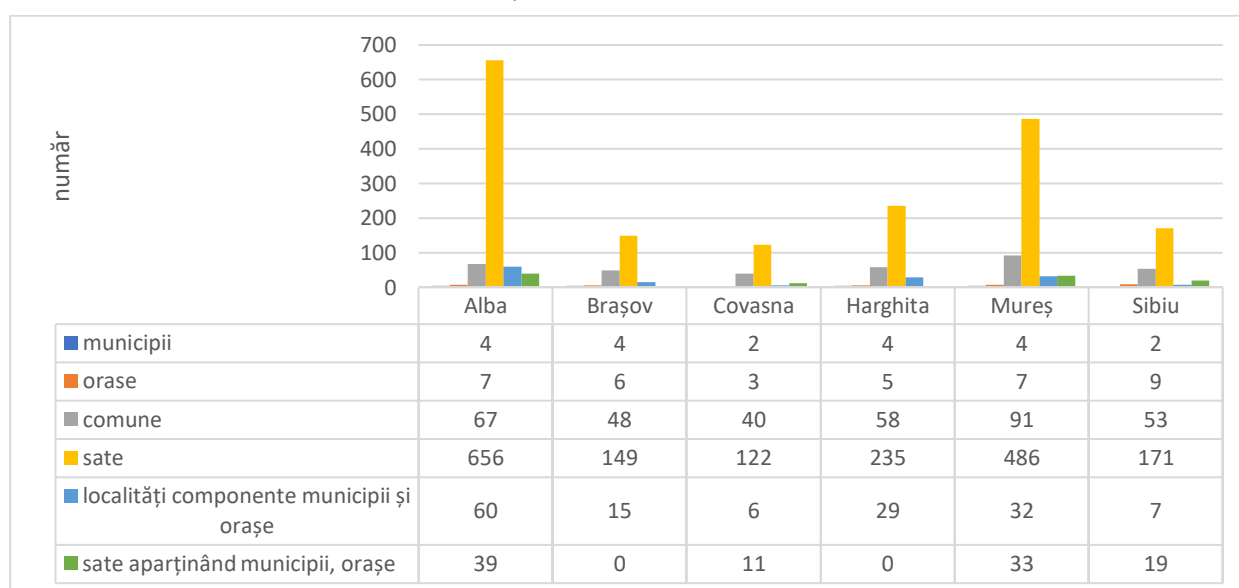
Regiunea Centru are o suprafață de 34100 kmp, reprezentând 14,3 % din teritoriul României, fiind conectată cu 6 din celelalte 7 regiuni de dezvoltare. Din suprafața totală a Regiunii de Dezvoltare Centru cea mai mare pondere o ocupă județul Mureș (19,7%), la polul opus fiind județul Covasna (10,9%).

Tabel 9 – Ponderea județelor în bilanțul teritorial al Regiunii de Dezvoltare Centru

Județ	Suprafața (km ²)	Ponderea din Regiunea Centru	Ponderea din suprafața României (%)	Categoria de mărime a județului
Alba	6242	18,3	2,6	mijlocie
Brașov	5363	15,7	2,2	mijlocie
Covasna	3710	10,9	1,6	mică
Harghita	6639	19,5	2,8	mare
Mureș	6714	19,7	2,8	mare
Sibiu	5432	15,9	2,3	mijlocie

Structura UAT-urilor Regiunii Centru este una policentrică, cu poli de dezvoltare la nivelul fiecărui județ. Regiunea ocupă locul trei ca nivel de dezvoltare socio-economica în raport cu celelalte 8 regiuni de dezvoltare. Ponderea localităților în economia Regiunii de Dezvoltare Centru este ilustrată în graficul de mai jos.

Figura 22 – Ponderea localităților în economia Regiunii de Dezvoltare Centru



¹ sursa: <http://www.adrc centru.ro/wp-content/uploads/2020/12/9.-Portofoliul-de-proiecte.pdf>

2.1.1 Rețeaua de localități

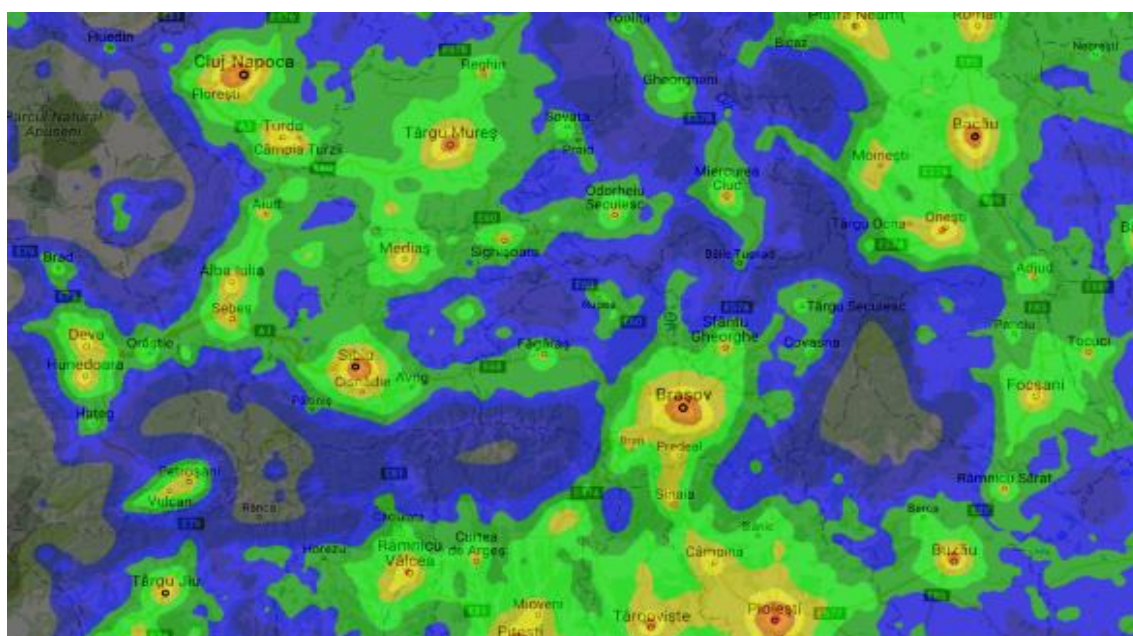
Rețeaua de localități din Regiune Centru este formată din 57 de orașe (dintre care 20 sunt municipii), 357 de comune și 1788 de sate. În anul 2021, rețeaua urbană la nivelul Regiunii Centru este prezentată în caseta 1:

Caseta 1: Rețeaua urbană:

- **1 municipiu** cu peste 200.000 locuitori (Brașov),
- **2 orașe** cu o populație cuprinsă între 100.000 – 200.000 locuitori (Târgu Mureș, Sibiu), **3 orașe** cu o populație între 50.000 – 100.000 locuitori, (Alba Iulia, Mediaș și Sfântu Gheorghe), **7 orașe** cu o populație între 30.000 – 50.000 locuitori (Miercurea Ciuc, Făgăraș, Odorheiu Secuiesc, Reghin, Săcele, Sighișoara și Sebeș),
- **7 orașe** cu o populație între 20.000 – 30.000 locuitori (Zărnești, Cugir, Târnăveni, Codlea, Aiud, Cîsnădie, Blaj),
- **11 orașe** cu o populație între 10.000 – 20.000 locuitori (Gheorgheni, Târgu Secuiesc, Râșnov, Luduș, Toplița, Avrig, Ocna Mureș, Agnita, Covasna, Cristuru Secuiesc și Sovata),
- **20 orașe** cu o populație între 5.000 – 10.000 locuitori (Iernut, Întorsura Buzăului, Baraolt, Victoria, Dumbrăveni, Tâlmăciu, Zlatna, Ungheni, Bălan, Vlăhița, Cămpeni, Teiuș, Sărmașu, Ghimbav, Rupea, Miercurea Nirajului, Săliște, Copșa Mică, Sângeorgiu de Pădure, Abrud) și
- **6 orașe** cu o populație sub 5.000 locuitori (Predeal, Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Baia de Arieș, Borsec și Băile Tușnad).

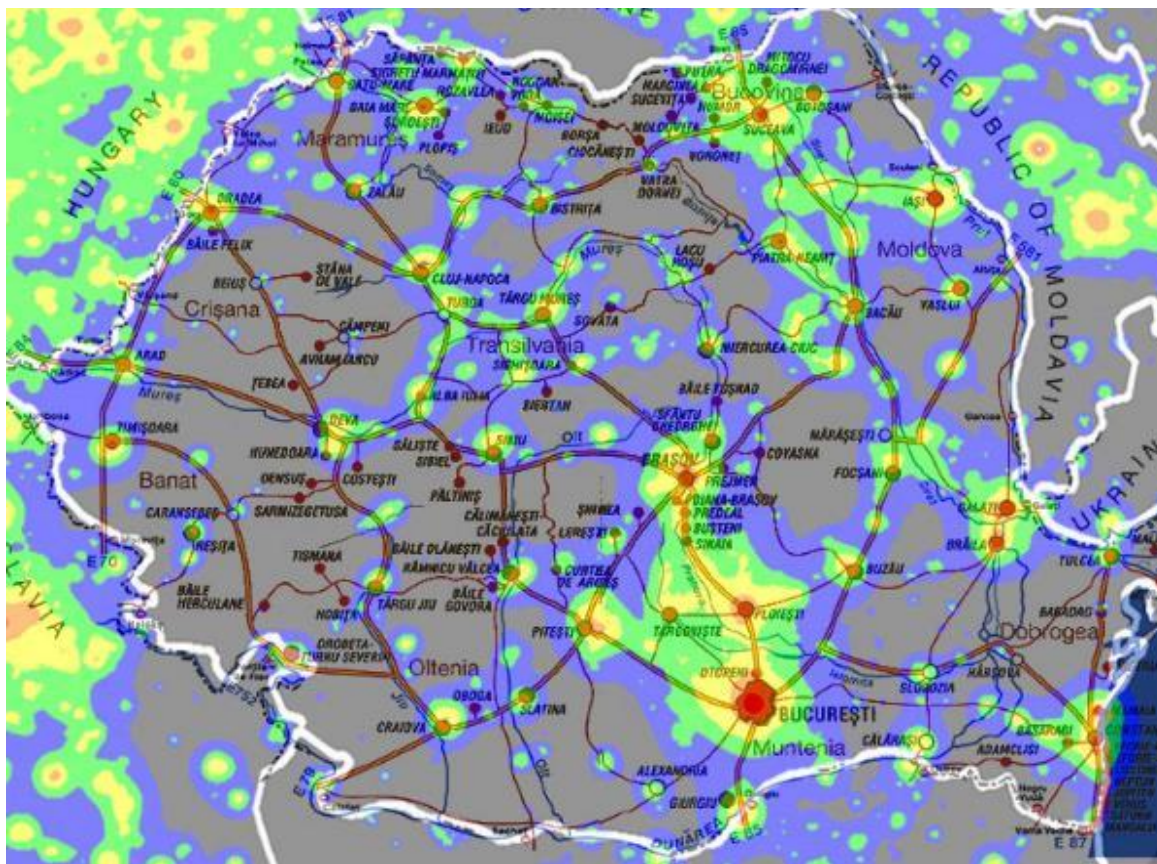
O imagine satelitară redată în figurile următoare prezintă intensitatea legăturii în cadrul rețelei de localități la nivel național și regional. La nivel național, se identifică coridorul economic municipiul București / județul Ilfov – municipiul Brașov / Zona Metropolitană Brașov, ceea ce confirmă statutul municipiului Brașov de pol principal la nivel național, statut care prin creșterea gradului de conectivitate cu Municipiul Sibiu și Bacău, coroborat cu dezvoltarea aeroportului internațional Brașov-Ghimbav va reprezenta una din zonele economice importante ale României. La nivel regional proiectul de legătura rutieră cu Sibiu va reprezenta un factor de dezvoltare regională prin antrenarea creșterii influenței zonei urbane funcționale Făgăraș. Un alt proiect de dezvoltare rutieră către municipiul Bacău va antrena dezvoltarea UAT-urilor urbane din județul Covasna.

Figura 23 – Intensitatea luminoasă a UAT-urilor din regiunea Centru, Regiunea Nord-Vest și Nord-Est



Sursa: https://www.reddit.com/r/ImagesOfMoldova/comments/5nsg7i/hart%C4%83_cu_poluarea_luminoas%C4%83_din_rom%C3%A2nia_%C8%99i/?rdt=41865

Figura 24 – Intensitatea luminoasă a coridoarele majore de transport inclusive a UAT-urilor din România



Sursa: <https://www.astronomy.ro/forum/viewtopic.php?p=165360&sid=62153bb744f8aae0704823a15ac33a19>

2.1.2. Trăsături socio-economice caracteristice ale Regiunii Centru

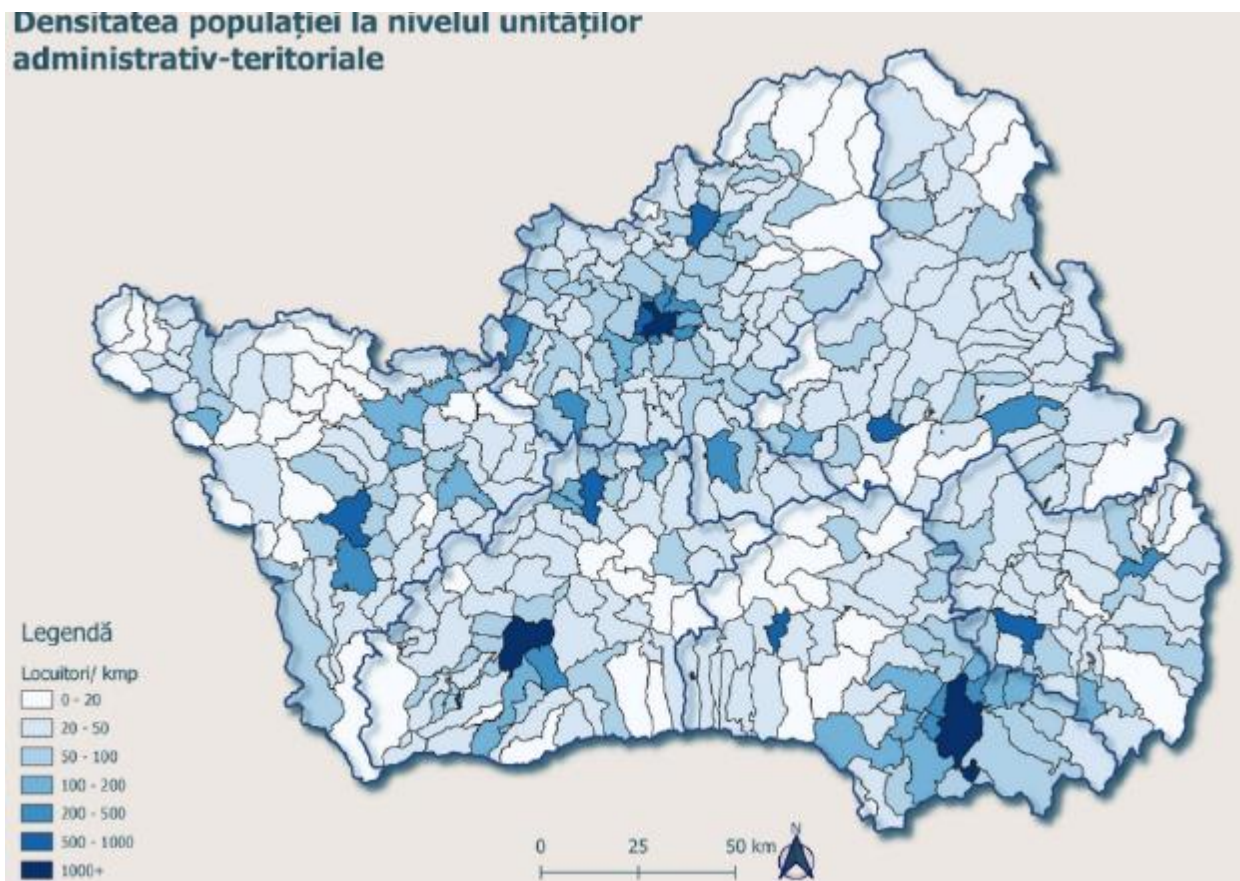
Analiza factorilor cheie în dezvoltarea socio-economică, factori naturali, economici și umani sintetizează atât rolul important al Regiunii Centru în economia națională, cât și distribuția echilibrată a polilor intraregionali de dezvoltare.

Demografia: Numărul populației Regiunii Centru la 1 ianuarie 2022 era de 2.290.880 locuitori, reprezentând 12% din populația României. Densitatea populației înregistrată în regiune, de 67,2 loc./ km², are o valoare sensibil mai mică decât cea de la nivelul întregii țări (79,9 loc./km²).

Structura populației pe grupe de vârstă și tendințele demografice înregistrate în ultimul deceniu relevă un accelerat proces de îmbătrânire demografică. Ponderea populației de peste 65 ani a crescut de la 9,7% în 1990 la 19,3% în 2022 în timp ce ponderea populației tinere (0-14 ani) s-a redus de la 23,7% la 16,5%. Rata îmbătrânirii demografice (numărul de persoane vârstnice ce revin la 1000 persoane tinere) a crescut, în Regiunea Centru, de la 407‰ în 1990 la 1171‰ în 2022, regiunea plasându-se, totuși, sub media națională (1239‰). Raportul de dependentă demografică (numărul de persoane tinere și vârstnice ce revin la 100 persoane adulte) a crescut în aceeași perioadă, de la 50,2% la 55,6% .

În ultimele trei decenii populația regiunii s-a redus cu 19,9% (de la 2.860.490 de persoane în 1990 la 2.290.880 persoane în 2022), înregistrând unul din cele mai severe ritmuri de declin. În mediul urban, populația regiunii a scăzut cu 24,4% în 2022 comparativ cu 1990, iar în cel rural cu 13,1%.

Figura 25 – Mărimea medie a așezărilor urbane și rurale la nivel național, regional și județean în funcție de numărul de locuitori, anul 2022



Sursa: <http://www.adrcentru.ro/despre-noi/1-prezentarea-succinta-a-regiunii-de-dezvoltare-centru/>

Conform unei prognoze realizate de Institutul Național de Statistică, populația Regiunii Centru se va reduce cu aproape un sfert la orizontul anului 2060 (-23,2%, scăderea prognozată la nivel național fiind de -30,5%). În condițiile menținerii actualelor tendințe demografice, se estimează că populația regiunii va scădea la 2,2 milioane persoane în 2030, la 1,9 milioane persoane în 2050 și la 1,8 milioane persoane în 2060. Se va accentua totodată procesul de îmbătrânire demografică, rata îmbătrânirii ajungând la 1625,9‰ în 2030 și la 2024,5‰ în 2060, iar raportul de dependență demografică a vârstnicilor va ajunge la 32,6% în 2030 și la 49,2% în 2060. Ponderea populației tinere (0-14 ani) se estimează că va scădea la 14,0% în 2060.

Infrastructura de transport: Regiunea este traversată de Coridorul IV pan-european de transport (Dresda-Istanbul), rută majoră ce va asigura o legătură rapidă între sud-estul Europei și Europa Centrală. Prin dezvoltarea rețelei TEN-T și modernizarea drumurilor județene care asigură legătura cu rețeaua TEN-T se va produce un impact semnificativ în ce privește capacitatea și condițiile de transport de pasageri și mărfuri.

Regiunea Centru este traversată în prezent de mai multe sectoare din autostrăzile A1, A3 și A10, având o lungime însumată de 215 km. Până la finele anului 2022 erau finalizate în Regiunea Centru următoarele sectoare de autostradă: A1 „Boița – Sibiu – Sebeș – Orăștie”, A3 între localitățile Chețani și Târgu Mureș și un scurt tronson între Cristian și Râșnov” și A10 ”Sebeș – Turda”, în totalitate. În perioada următoare este prevăzută construcția sectoarelor de autostradă: A1: ”Boița – Cornetu”, A3: ”Chețani – Câmpia Turzii” și ”Ploiești-Comarnic-Brașov”, A8: ”Târgu

Mureș – Miercurea Nirajului” și A13: ”Sibiu – Făgăraș” și ”Brașov – Bacău”, inclusiv Bypassul Brașov Nord.

Rețeaua de drumuri publice din Regiunea Centru avea, la sfârșitul anului 2022, o lungime totală de 11508 km, din care 54,4% sunt drumuri modernizate (6260 km). Densitatea drumurilor în regiune este mai scăzută la nivel regional decât la nivel național (33,8 km/100 km² față de 36,2 km/100 km² în 2022).

Rețeaua feroviară totaliza în 2021 la nivelul Regiunii Centru 1345 km, dintre care jumătate electrificată (672 km). Cu 39,5 km de cale ferată la 1000 km², Regiunea Centru se găsește sub media pe țară (45,2 km/1000 km²). Regiunea Centru este străbătută de trei magistrale feroviare din cele nouă ale României. În prezent, se află într-un stadiu avansat proiectul de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare de-a lungul axei prioritare 22 (Brașov- Sighișoara Teiuș-Simeria- frontiera româno-maghiară).

În Regiunea Centru funcționează trei aeroporturi internaționale: Sibiu, Târgu Mureș și Brașov. În ce privește traficul intern și internațional de pasageri, aeroportul din Sibiu ocupa în 2021 locul al 7-lea la nivelul României

Economia: Economia Regiunii Centru are o structura echilibrată, cu un sector terțiar în rapidă dezvoltare, proces evidențiat atât de contribuția ridicată a serviciilor la formarea produsului intern brut cât și de ponderea populației ocupate în sectorul terțiar. Prin valoarea P.I.B./locuitor (51 365 lei, în 2020, Regiunea Centru se situa pe poziția a treia la nivel național, după Regiunea București-Ilfov și Regiunea Vest.

Industria și serviciile: Domenii cheie sunt industria auto, industria prelucrărilor metalice, industria alimentară, prelucrarea lemnului, industria farmaceutică, industria ușoară, iar în ultimul deceniu, industria aeronautică concentrată în jurul Brașovului. Un domeniu în dezvoltare rapidă este sectorul IT, celelalte activități în expansiune fiind turismul, telecomunicațiile, sectorul financiar-bancar și de asigurări.

Turismul: Principalele forme de turism practicate în Regiunea Centru sunt turismul montan, turismul balnear, turismul cultural și agroturismul. Capacitatea de cazare existentă, era în 2021 la nivelul Regiunii Centru de peste 71 mii locuri, reprezentând 19,7 % din capacitatea de cazare la nivel național. Densitatea unităților de cazare la 100 km², a crescut în Regiunea Centru, ajungând la 6,8 unități / 100 km² în anul 2021, fiind, aproape dublă față de nivelul național (3,8 unități/ 100 km²). Regiunea Centru ocupă prima poziție la nivel național în ce privește numărul total de turiști cazați (2,26 milioane în 2021, reprezentând 24,1% din totalul turiștilor cazați în România). Regiunea Centru se situează pe locul 2 la nivel național, după Regiunea Sud-Est în ce privește numărul de înoptări (4,53 milioane în 2021, reprezentând 21,8%).

Infrastructura de utilități publice: Rețeaua de distribuție a apei potabile, în lungime totală de 11150,1 km, în 2021 (40,8% în mediul urban), acoperă 351 localități, din care 56 sunt orașe. Gradul de acoperire cu rețea de apă potabilă la nivelul Regiunii Centru era în 2021 de 84,8%, ponderile cele mai mari, peste 90% fiind în județele Alba (93,6%) și **Brașov (93,1%)**, la polul opus situându-se județul Sibiu (75,0%).

Lungimea totală simplă a conductelor de canalizare era în 2021 la nivelul Regiunii Centru de 6826,9 km. În Regiunea Centru erau conectate la rețeaua de canalizare publică 248 localități (59,9% din total, pondere superioară celei de la nivel național – 45,6%). Harghita și Covasna sunt județele cu mai ridicată pondere a localităților cu instalații de canalizare publică (76,1% respectiv 73,3%), la extrema cealaltă aflându-se județul Alba (50,0%).

Lungimea totală a conductelor de distribuție a gazelor din Regiunea Centru era în 2021 de 9287,4 km, reprezentând 20,4% din cea la nivelul României. Rețeaua de distribuție a gazului

metan acoperirea, la sfârșitul anului 2021, la nivelul Regiunii Centru, 247 localități (59,7% din numărul total al comunelor și orașelor din regiune). Gradul de acoperire la nivel regional este dublu față de cel la nivel național (30,5% în 2021). La nivel regional, județele cu cel mai mare grad de acoperire cu rețea de distribuție a gazului metan sunt Mureș (80,4%), Sibiu (76,6%), la polul opus fiind Covasna (28,9%)

Infrastructura educațională: Structura este bine dezvoltată la toate nivelele, cuprindea în anul 2021. Majoritatea unităților de învățământ liceal din regiune este în mediul urban (90,4%), în mediul rural fiind doar 19 unități de învățământ liceal. În ultimii ani s-a dezvoltat sistemul de învățământ profesional dual, principalul avantaj fiind pregătirea tinerilor pentru practicarea unor meserii cerute pe piața locală a muncii. Școala Profesională Germană Kronstadt (SGK) cu sediul în Brașov are în planul de școlarizare 2022-2023 la nivelul Regiunii Centru prevăzut pentru învățământul profesional dual 74,5 de clase cu un total de 1947 locuri.

Rețeaua universitară, în continuă extindere și diversificare, cuprinde 9 universități care însumează 63 de facultăți (52 în proprietate publică și 11 în proprietate privată). Rețeaua universitară din Regiunea Centru cuprinde: Universitatea Transilvania din Brașov, Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu, Universitatea de Medicină, Farmacie, Științe și Tehnologie „George Emil Palade” din Târgu Mureș, Universitatea ”1 Decembrie 1918” din Alba Iulia, Universitatea de Arte din Târgu Mureș, Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă” din Brașov, Academia Forțelor Terestre „Nicolae Bălcescu” din Sibiu, Universitatea ”Dimitrie Cantemir” din Târgu Mureș, Universitatea Româno-Germană din Sibiu.

Infrastructura sanitară: Rețeaua de unități sanitare este diversificată la nivelul Regiunii Centru, în 2021 funcționau 72 spitale, 80 ambulatorii de spital și de specialitate, 18 policlinici, 23 dispensare medicale, 66 cabinete medicale de medicină generală, 276 cabinete medicale școlare și studențești, 1341 de cabinete medicale de familie, 1928 cabinete stomatologice, 1940 cabinete medicale de specialitate,

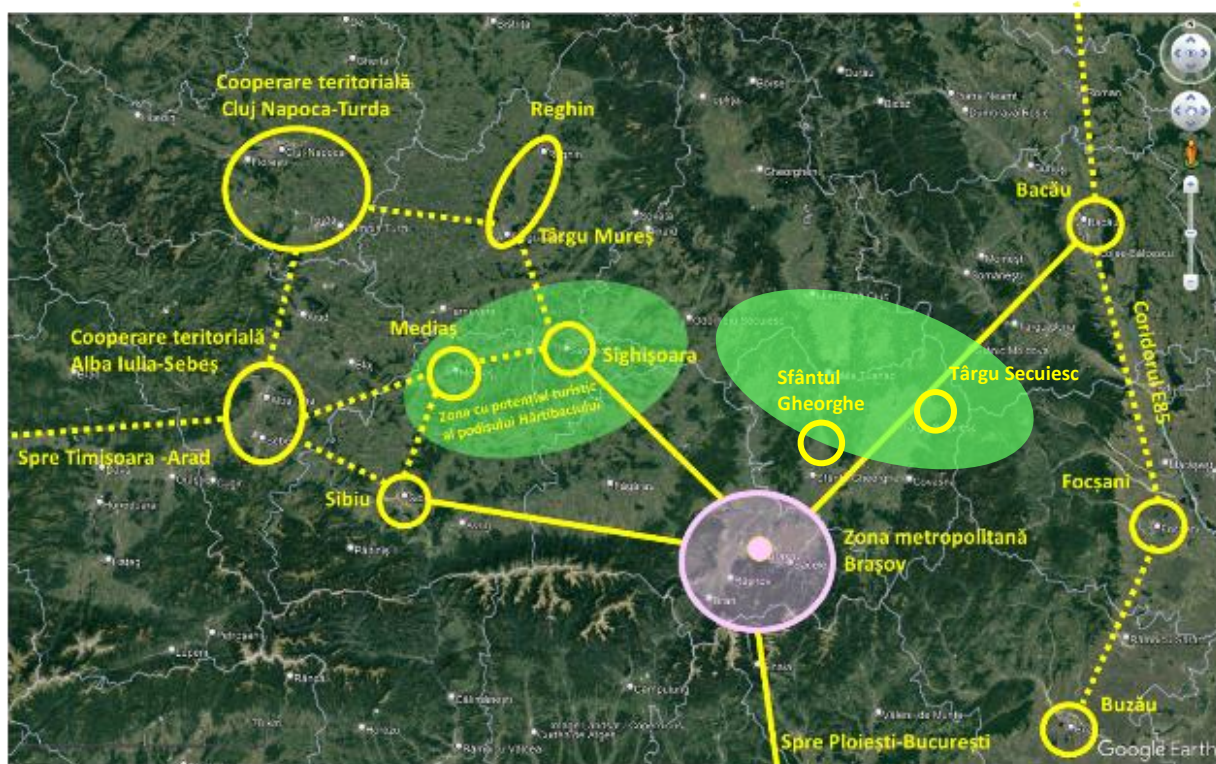
2.1.3. Rețeaua policentrică

În Regiunea Centru, rețeaua policentrică este alcătuită din polul național de dezvoltare Brașov, 5 poli regionali de dezvoltare (Târgu Mureș, Alba Iulia, Sibiu, Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc) o rețea densă de poli de dezvoltare intraregională, poli locali de dezvoltare și centre de creștere. Axele structurante naționale pornesc într-o structură radiar divergentă din municipiul Brașov unind majoritatea polilor regionali de dezvoltare, facilitându-le schimburi cu caracter material (bunuri) și de persoane (vizitatori) care ulterior în funcție de gradul de conectivitate a acestora și de influență teritorială să poată fi transmise mai departe până la nivelul centrelor de creștere. Axele regionale sunt conectate cu primele prin intermediul polilor de dezvoltare intraregională astfel încât tot teritoriul regiunii centru să beneficieze de influența acestor poli în dezvoltarea spațială echilibrată.

Rețeaua policentrică din Regiunea Centru este una dintre cele mai complexe, datorită faptului că polii regionali de dezvoltare (Alba Iulia, Sibiu, Târgu Mureș, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe) se impun aproape în mod egal la nivelul teritoriilor pe care le coordonează. Sectorul superior este, de altfel, foarte stabil, primele 7 orașe păstrând locurile pe care le dețineau în 1992.

Pe parcursul sectorului median există fluctuații foarte reduse generate doar de înlocuiri succesive pe scara ierarhică. Poate mai evident decât în alte regiuni aici rezultă clar reculul unor orașe industriale specializate, din categoria celor de peste 30000 locuitori: Făgăraș, dar mai ales Cugir și Săcele. În județul Covasna se înregistrează un proces de restructurare economică a funcțiunii de minerit din zona Baraolt.

Figura 26 – Poziția județului Covasna în dezvoltarea policentrică a Regiunii Centru



Legendă

	Conectivitate prevăzută în orizontul de timp 2030 realizată prin investiții în rețeaua rutieră spre Sibiu și Bacău și în rețeaua feroviară spre Sighișoara
	Legături existente între UAT-uri urbane și în cadrul Regiunii centru dar fără impact semnificativ asupra dezvoltării județului Covasna
	Zona cu potențial turistic rural a cărei dezvoltare este în beneficiul comun al UAT-urilor din județele regiunii

2.2. DEZVOLTAREA POLICENTRICĂ A JUDEȚULUI COVASNA

Analiza dezvoltării policentrice a județului se desfășoară pe două paliere. Primul consideră UAT-urile componente din punct de vedere administrativ conform Legii 351/2001. Compoziția urbană și rurală conform rangurilor date prin lege oferă o imagine asupra caracterului dominant al structurii UAT-urilor componente județului.

Nivelul doi de analiză privește capacitatea de polarizare a orașelor și municipiilor și implicit de a funcționa ca UAT-uri care (1). pot genera în zona lor de influență dezvoltare economică și socială în beneficiul altor UAT-uri și (2). pot constitui o rețea policentrică interjudețeană și intrajudețeană.

2.2.1. Configurarea rețelei de localități la nivel județean

Legea nr. 351/2001 cu modificările și completările ulterioare, prezintă mărimea medie a așezărilor urbane și rurale din județul Covasna comparativ cu nivelul național și regional. În detaliu structura rețelei de localități este compusă din localități urbane de rangul II și III și din localități rurale de rang IV și V:

- a. 2 localități de rang II (municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități) - Sfântu Gheorghe, Targu Secuiesc;
- b. 3 localități de rang III (orașe): Baraolt, Covasna, Întorsura Buzăului;
- c. 40 localități de rang IV (sate reședință de comună)
- d. 122 localități de rang V (sate componente ale comunelor și sate aparținând municipiilor și orașelor).

Din punctul de vedere al mărimii demografice, în cadrul regiunii, județul Covasna a ocupat ultima poziție, în toată perioada analizată, toate celelalte județe având dimensiuni mai mari. La nivel regional înregistrează cea mai mică scădere de populație în intervalul menționat, cu excepția celor două județe care au un trend ascendent al populației (Brașov și Sibiu).

Tabel 10 – Mărimea demografică a județului – încadrare în profil regional

UAT	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
	Număr persoane										
Regiunea CENTRU	2648936	2646270	2643673	2641067	2639990	2637372	2635135	2633559	2631247	2629615	2621529
Alba	388869	387394	385716	384135	382870	381372	379663	377854	375989	374045	371145
Brasov	627696	628388	629164	629816	630991	631835	633088	634460	636249	638757	639496
Mures	602537	601226	599984	598872	597965	596660	595388	594431	592833	590756	587793
Sibiu	461629	462262	462809	463228	464077	464746	465495	466850	468059	469568	469203
Harghita	336684	336093	335608	335058	334611	333862	333213	332470	331476	330586	328926
Covasna	231521	230907	230392	229958	229476	228897	228288	227494	226641	225903	224966

Sursa datelor: Institutul Național de Statistică (tempo_online)

În detalierea conceptului de dezvoltare policentrică (prin adoptarea principiilor dezvoltării policentrice promovate la nivelul UE cu scopul de a reechilibra rețeaua națională de localități sunt determinate cinci categorii de poli de dezvoltare. În acest context la nivel județean Municipiul Sfântu Gheorghe, municipiu reședință de județ, este clasat în categoria poli principali la nivel județean. Municipiul Târgu Secuiesc este clasat în categoria poli județean secundar, iar orașele Baraolt, Covasna și Întorsura Buzăului sunt clasate în categoria centre urbane cu rol zonal. Județul Covasna are în structura rețelei de localități un pol regional de dezvoltare și patru centre urbane cu rol zonal. Indicele capacității de polarizare a localităților identificat prin PATN (2014) este prezentat în tabelul următor.

Tabel 11 – Indicele de polarizare a localităților identificat prin PATN (2014)

Polii de dezvoltare	Indicele capacității de polarizare	Categoria
Municipiul București	63,33	Capitala
Municipiul Sfântu Gheorghe	14,85 (profil economic terțiar – rang localitate II)	Pol principal la nivel județean
Municipiul Târgu Secuiesc	10,35 (terțiar – rang localitate II))	Pol secundar la nivel județean
Oraș Covasna, Stațiune turistică de interes național ²	8,60 (multifuncțional – rang localitate III))	Centru urbane cu rol zonal
Oraș Baraolt	7, 0 (terțiar – rang localitate III)	Centru urbane cu rol zonal
Oraș Întorsura Buzăului	6,75 (multifuncțional – rang localitate III)	Centru urbane cu rol zonal

2.2.2. Factori de dezvoltare din perspectiva dezvoltării policentrice a județului

Dezvoltarea policentrică a județului Covasna este rezultatul unei creșteri susținute a economiei UAT-urilor componente, a gradului de conectivitate la rețeaua de transport și a nivelului de echipare edilitară. O influență majoră asupra dezvoltării policentrice a județului este

² Sursa: Anexa nr 5 la Hotărârea Guvernului nr 852/2008), cuprinzând lista stațiunilor turistice de interes național (care includ și stațiunile balneare) actualizată în ianuarie 2019:

dată și de caracteristica reliefului montan și depresionar. Un sumar al elementelor cheie priviți din perspectiva dezvoltării policentrice a județului sunt prezentate în continuare:

Densitatea demografică: Mărimea medie a așezărilor urbane este de 22264 locuitori, în timp ce pentru așezările rurale este de 2821 locuitori. Între orașele județului există, de asemenea, diferențe de mărime, unele considerabile. Există o disproporție dar nu foarte mare între municipiul Sfântu Gheorghe, reședința județului, și cel de-al doilea oraș în ierarhie, municipiul Târgu Secuiesc, valoarea fiind de 3,24/1, județul încadrându-se în fenomenul de hipertrofie la nivelul sistemului urban. Raportul dintre primul oraș în ierarhie Sfântu Gheorghe (62796 locuitori) și ultimul oraș Baraolt (8981 locuitori) este de 6,99/1.

Se poate observa influența exercitată de orașe în teritoriu printr-o concentrare a populației în comunele limitrofe, acestea având o mărime demografică mai mare, de peste 3000 locuitori. UAT-uri cu un număr mare de locuitori sunt situate și pe principalele axe de comunicație ale județului (rutiere sau feroviare), rezultând legătura directă dintre gradul de accesibilitate și concentrarea populației. UAT-urile cu cel mai mic număr de locuitori se află situate în partea nord estică (Estelnic și Mereni) și centrală (Malnaș, Dalnic, Moacșa și Brateș, Valea Mare) cu o mai slabă accesibilitate, relativ departe de centrele polarizatoare al județului.

Conectivitatea regională: O influență majoră asupra dezvoltării policentrice a județului este dată de caracteristica reliefului montan și depresionar și nivelului de conectivitate transport rutier și de energie din cele cinci zone, Baraolt, Sepsi, Kezdi, Orbai și Întorsura Buzăului în care există un pol principal la nivel județean, un pol secundar la nivel județean și câte un centru urban cu rol zonal.

Tabel 12 – Disparitățile teritoriale din perspectiva conectivității la rețelele de transport și a rețelelor edilitare

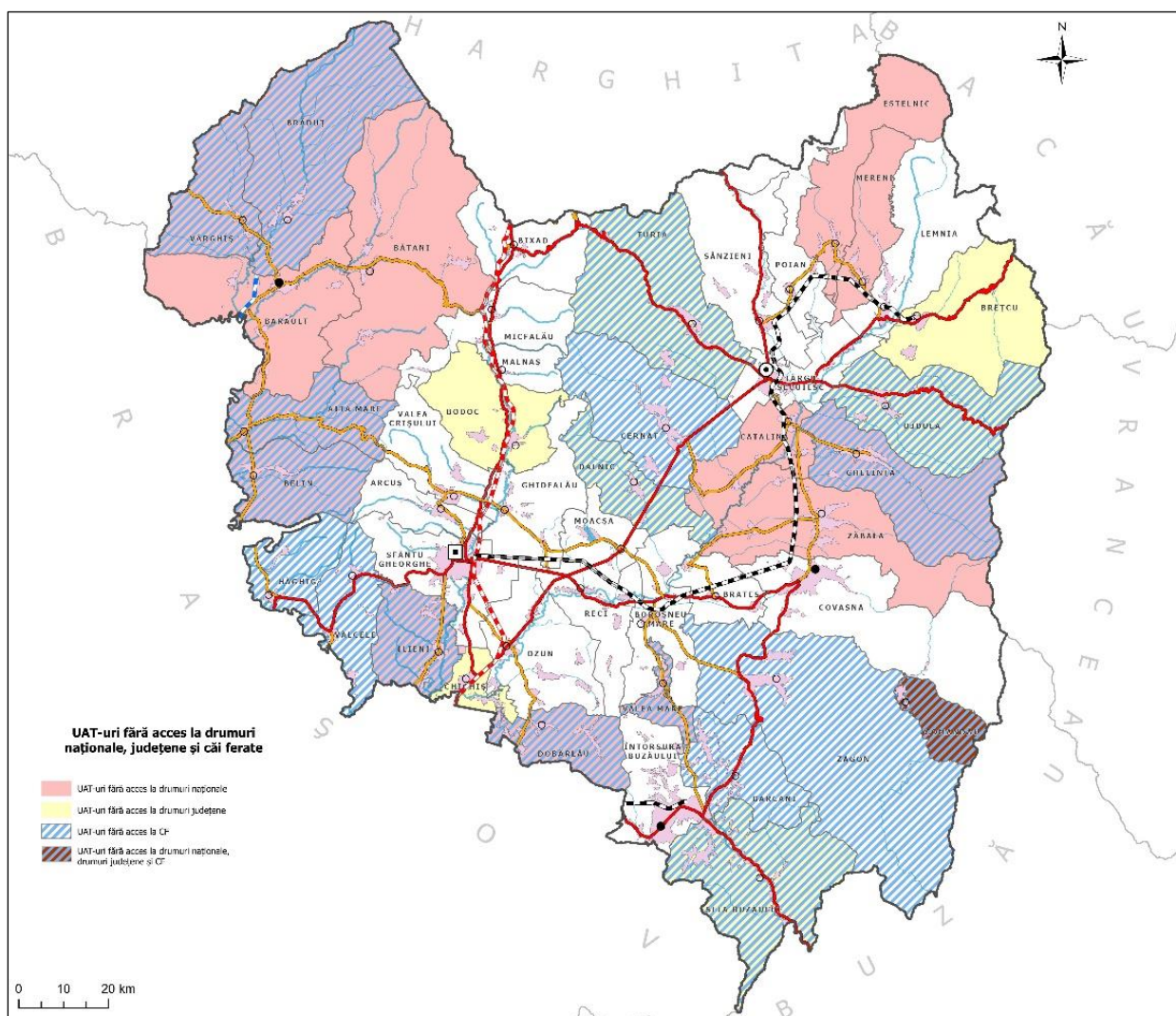
UAT	Accesibilitate DN / DJ		Accesibilitate CF		Apa potabilă		Canalizare		Electricitate		Telefonie		Gaz natural		Transport public		Apropiere de zonă urbană (sub 30 km)	
	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu	da	nu
Aita Mare																		
DJ			X	xx				X	XX		X				X	X		X
Arcus	DJ			X	xx			XX		XX		X			X	X		X
Barcani	DN/DJ			X	X			X		X		X			X	X		X
Bățani	DJ			X	XX			XX		X		X			XX	X		X
Belin	DJ		X		xx				X	X		X			X	X	X	X
Bixad	DN		X		XX			XX		X		X			X	X		X
Boboc	DN		X		X	X		X		X		X			X	X		X
Boroșneul Mare	DN/DJ		X		XX			XX		X		X		X	X		X	
Brăduț		X		X	X			X		X		X		XX	X		X	
Brates	DN				X			XX		X		X			X	X		X
Brețcu	DN		X		XX			XX		X		X		XX				
Catalina	DJ		X		X			X		X		X			X	X		X
Cernat	DN/DJ			X	X			X		X		X			X	X		X
Chichiș	DN		X		X			XX		X		X			X	X		X
Comandău	DJ				X			XX		X		X			X	X		X
Dalnic	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Dobârlău	DJ			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Estelnic	DJ			X		X		X	XX		X				X	X		X
Ghelnița		X		X	XX			XX		X		X			X	X		X
Ghidfalau	DJ			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Hâghig	DN/DJ		X		XX			XX		X		X			X	X		X
Ilieani	DJ			X	XX			X		X		X		XX	X		X	X
Lemnia	DN/DJ			X	X			X		X		X		XX	X		X	X
Malnaș	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Mereni	DJ		X		X	XX		XX		X		X			X	X		X
Micfalau	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Moacșa	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Ojdala	DN			X		X		X		X		X			X	X		X
Ozun	DN/DJ		X		XX			XX		X		X			X	X		X
Poian	DJ		X							X		X			X	X		X
Reci	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Sânzieni	DN		X			X		X		X		X		XX	X		X	X
Sita Buzăului	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Turia	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Vâlcele	DN			X		X		X		X		X			X	X		X
Valea Crișului	DJ			X		X		X		X		X			X	X		X
Valea Mare	DJ			X		X		X		X		X			X	X		X
Vârghiș	DJ			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Zăbala	DJ			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Zagon	DN			X	XX			XX		X		X			X	X		X
Sfântu Gheorghe	DN		X		X			X		X		X		X	X		X	=
Tîrgu Secuiesc	DN		X		XX			XX		X		X		XX	X		X	X
Baraolt	DJ			X	X			X		X		X			X	X		X
Covasna	DN		X		XX			XX		X		X		XX	X		X	X
Întorsura Buzăului	DN		X		XX			XX		X		X			X	X		X

Județul Covasna prezintă o densitate urbană constituită istoric de-a lungul căilor de circulație majore, zone aflate astăzi într-o dezvoltare și diversificare economică pe baza resurselor

și atractivității județului dar și prin aportului adus de creșterea gradului de accesibilitate și mobilitate realizat în principal prin accesul dinspre sud realizat prin (1). Culoarul Prahovei, prin DN 1 până în municipiul Brașov și mai departe spre nord prin DN12 și feroviar, magistrala M400, prin defileul Oltului către Băile Tușnad (2). Pasul Oituz prin DN11 spre județul Bacău și (3). Prin Sita Buzăului pe DN 10 spre județul Buzău. De remarcat lipsa conectivității directe a UAT-urilor din Depresiunea Baraolt la rețeaua drumurilor naționale, DN 13E străbătând limita sudică și a UAT Hăghig. Conectivitatea depresiunii se realizează prin drumuri județene DJ 122 și DJ 131 către județele Harghita și Brașov și către DN12.

Disparitățile teritoriale din punctul de vedere al conectivității la rețeaua de transport, dar și la rețele edilitare sunt sintetizate în tabelul de mai sus.

Figura 27 – UAT-uri fără acces la rețeaua de transport



Sursa: Date prelucrate după baza de date TopRo50, ANCP, mai 2023

Economia locală: La nivelul județului sunt vizibile numeroase diferențe între mediul urban și rural, care se manifestă în mai multe domenii, accentuând inegalitățile între localități și împiedicând dezvoltarea economică echilibrată și integrată a teritoriului. De exemplu, distribuția întreprinderilor și a oportunităților de angajare arată o concentrare evidentă în centrele urbane și în comunele din jurul acestora, fapt care limitează perspectivele economice ale zonelor rurale, contribuind la nivelul scăzut de dezvoltare al acestora.

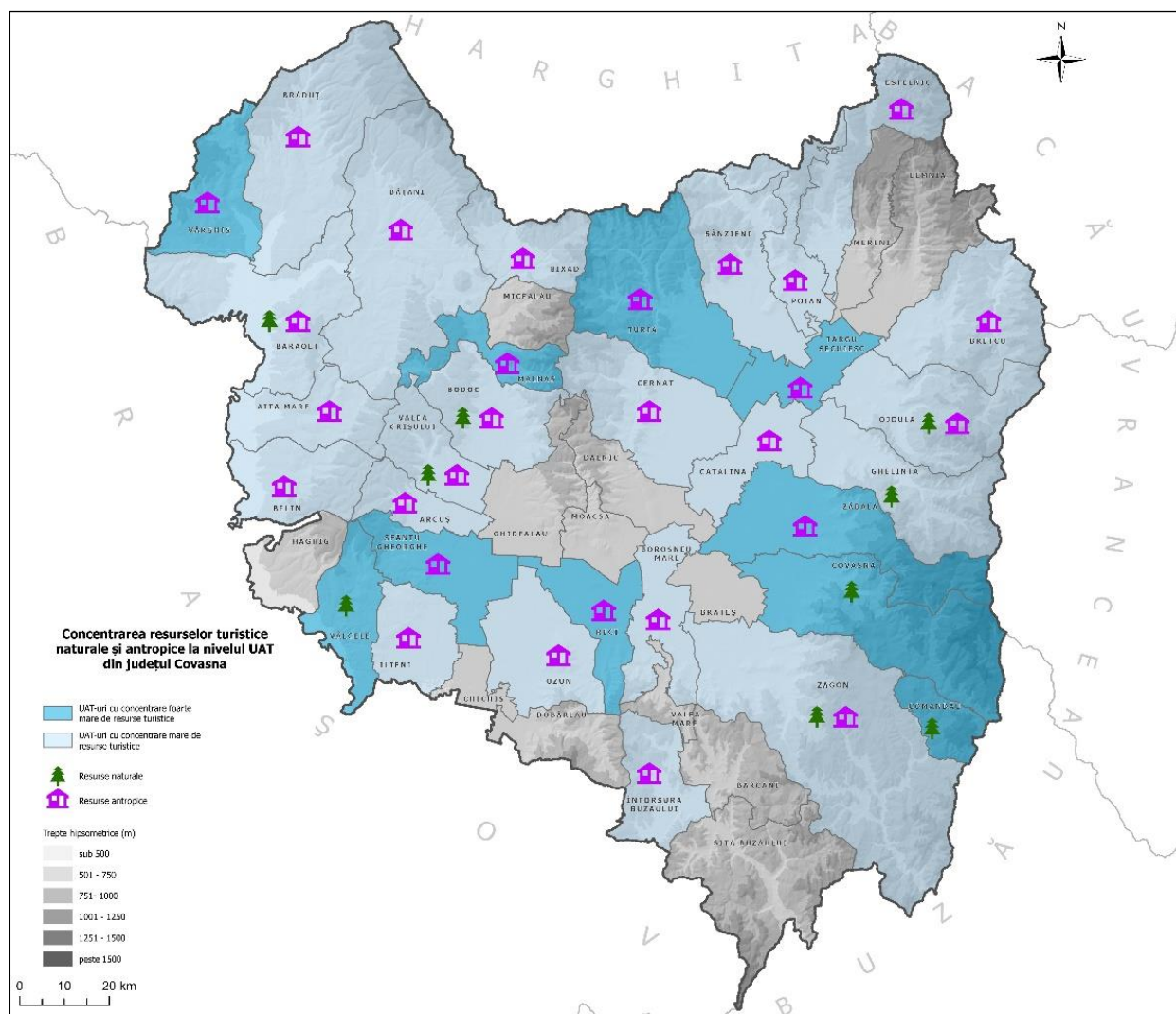
Pe de altă parte, potențialul turistic dat de resursele naturale și antropice mari și foarte mari, într-un număr de 32 de UAT-uri (conform Legii nr. 190 din 2009 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 142/2008 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național (PATN), Secțiunea a VIII-a - zone cu resurse turistice) creează oportunități de dezvoltare la acest nivel.

Forța economică a polilor de dezvoltare, definitiv prin valoarea indicelui capacității de polarizare, este diferită și implicit și contribuția acestora în dezvoltarea teritorială a județului.

Municipiul Sfântu Gheorghe, prin amplasare în context regional și în rețeaua de transport, contribuie la formarea unei zone metropolitane în partea sudică a județului. UAT-urile din zona Kezdi se află sub influența municipiului Târgu Secuiesc. Centrele urbane zonele în Baraolt, Orbai și Întorsura Buzăului au rol zonal și care exercită o influență limitată pentru UAT-uri din zonele amintite.

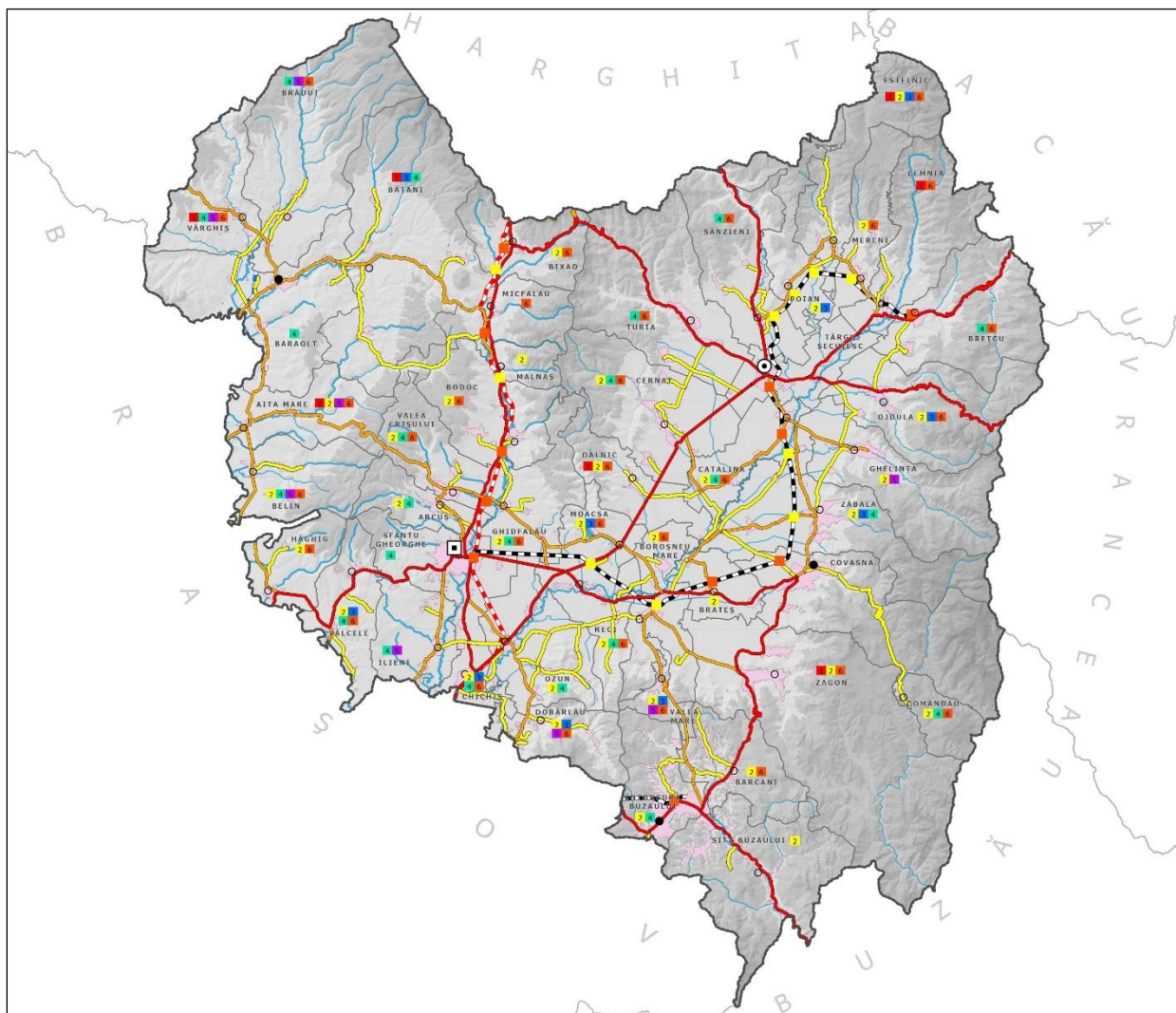
Prin investițiile în rețeaua de transport județean și în reabilitarea patrimoniului construit și a unor localități cu potențial turistic (ex. Malnaș) Consiliul Județean Covasna contribuie treptat la construcția unei rețele policentrice în interiorul județului.

Figura 28 – UAT-uri cu concentrare mare și medie a resurselor turistice



Sursa: OU nr 142 din 28 oct. 2008 privind aprobarea PATN, s. VII – zone cu resurse turistice

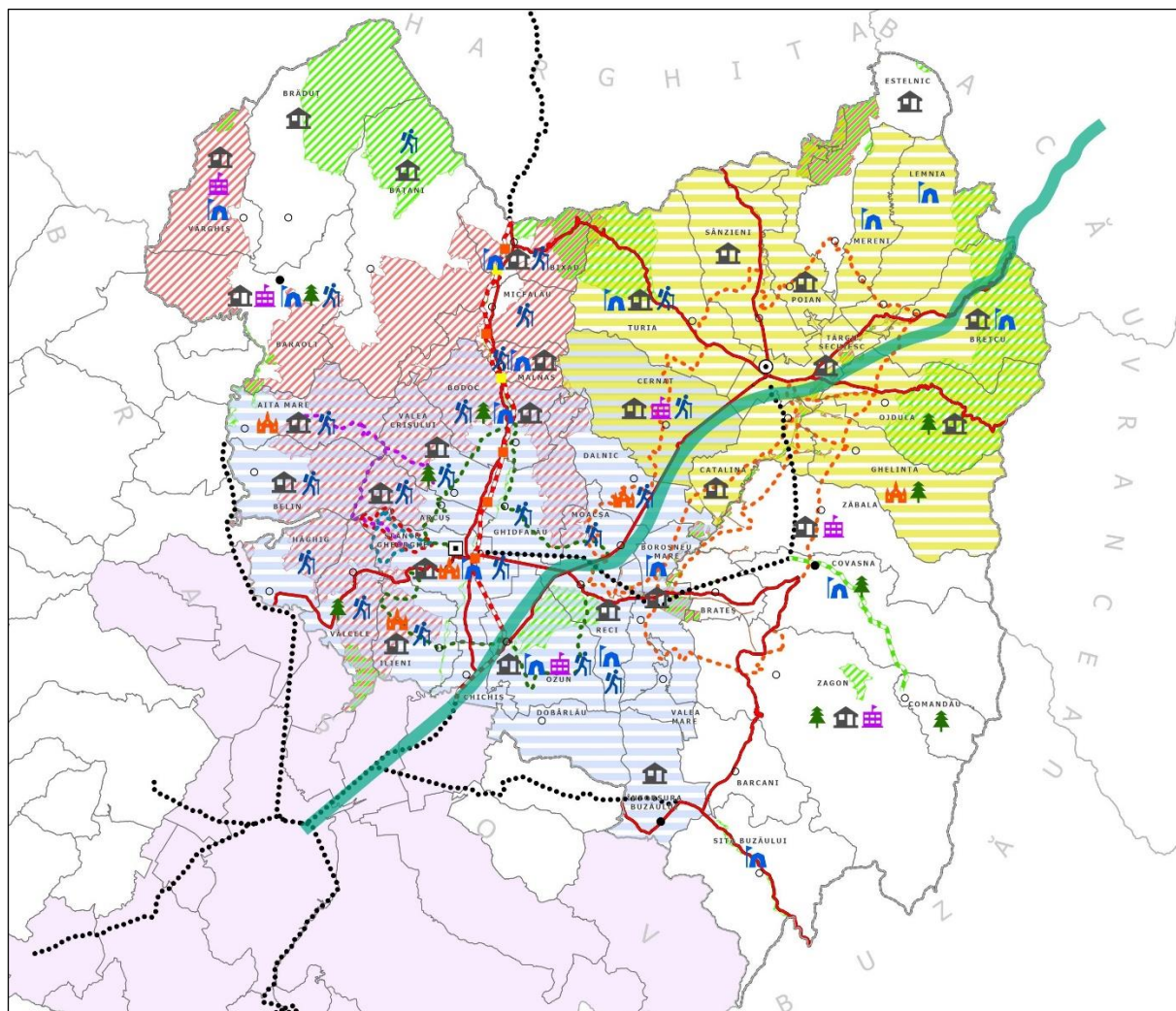
Figura 29 – Factori cheie cu caracter spațial care împiedică dezvoltarea județului



Elemente cheie care împiedică dezvoltarea

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ UAT-uri cu densitate demografică redusă (sub 25 loc / kmp) ■ UAT-uri fără acces la rețeaua de gaze naturale ■ UAT-uri fără acces la rețeaua de apă potabilă ■ UAT-uri cu patrimoniul cultural în stare de colaps/precară ■ UAT-uri neconectate la rețeaua de drumuri naționale / CF ■ UAT-uri cu număr redus de firme active (sub 50 de firme active) | <p>Căi de circulație rutieră</p> <ul style="list-style-type: none"> — Drum național — Drum județean — Drum comunal <p>Căi de circulație feroviară</p> <ul style="list-style-type: none"> — Linie simplă electricată — Linie simplă neelectricată — Linie nefuncțională ■ Gară ■ Stație | <p>Alte elemente</p> <ul style="list-style-type: none"> Limită județ Limită unitate administrativ teritorială Intravilan □ Municipiu reședință de județ ○ Municipiu ● Oraș ○ Sat reședință de comună <p>Rețeaua hidrografică</p> <ul style="list-style-type: none"> — Curs de apă Lacuri |
|--|---|---|

Figura 30 – Elemente cheie care susțin dezvoltarea



Elemente cheie care susțin dezvoltarea

1. Conectivitate și mobilitate

- Autostrada A13 (Brașov-Bacău)
- Drum național
- Tren metropolitan
- Linie simplă electrificată
- Gară
- Stație
- Trasee de biciclete
- Drumul Nemirei
- Drumul Verde Sepsi
- Traseul Easy Ride
- Traseul Ride
- Traseul Zero

2. Patrimoniul natural

- UAT-uri cu resurse naturale
- Arie de protecție specială avifaunistică
- Sit de importanță comunitară
- Trasee în zone cu arii naturale
 - Ciomad - Balványos (arie naturală protejată)
 - Dealul Crocaș - Dealul Vițelului (arie naturală protejată)
 - Dealul Pivnițele Mari
 - Mesteacănișul de la Reci
 - Munții Bodoc - Baraolt (arie naturală protejată Natura 2000)
 - Rezervația naturală Cheile Vârghișului
 - Tinovul Apa Roșie
 - Vârful Lăcăuți
 - Muntele Puturos sau Puciosu (parte a masivului Ciomad - Balványos)

3. Patrimoniul cultural semnificativ

- UAT-uri cu resurse antropice
 - Conace și castele
 - UAT Vârghiș: Loc. Vârghiș, Castel Daniel
 - UAT Baraolt: Loc. Micșoara, Castelul Kálnoky
 - UAT Zagon: Loc. Zagon, Castelul Mikesszentkereszty
 - UAT Ozun: Loc. Bigfalău, Conacul Kórhé-Dénes
 - UAT Zăbala: Loc. Zăbala, Castelul Mikesszentkereszty
 - UAT Cernat: Loc. Cernat, Conacul Domokos Gyula și Muzeul Haszmann Pál
- Cetăți
 - UAT Baraolt: Loc. Biborțeni, "Cetatea Tiborc"
 - UAT Bixad: Loc. Bixad, Cetatea Piatra Șoimilor, Cetatea Văpa
 - UAT Bodoc: Loc. Bodoc, Fortificație „Vârful Comorilor”, Loc. Olteni, Cetatea Fetei
 - UAT Borosneue Mare: Loc. Let, Cetatea Székelybánya, Fortificație "Várhegy", Loc. Borosneue Mic, Cetatea Viezurei
 - UAT Brețcu: Loc. Brețcu, Cetatea "Veneturné", Cetatea Lupului, Loc. Oltuz, Șanțuri de apărare 1854-1855, Cetatea Rákoczy
 - UAT Cernat: Loc. Cernat, Fortificație, "Vârful Ascuțit", Loc. Cernatul de Sus, Cetatea Ika
 - UAT Covasna: Loc. Covasna, "Cetatea Zănelor"
 - UAT Lemnia: Loc. Lemnia, Cetatea Haiducilor,
 - UAT Malnaș: Loc. Malnaș, Cetatea Heret
 - UAT Mereni: Loc. Mereni, Cetatea Mereni, Loc. Lutoasa, Cetatea Csuklyán
 - UAT Ozun: Loc. Bicalău, Cetatea Csigavar, Loc. Lisnău, Cetatea Turcilor
 - UAT Reci: Loc. Saclova, Cetate sec. 12
 - UAT Sfântu Gheorghe: Loc. Sfântu Gheorghe, Cetatea Cocostârcului, Cetatea Sfântu Gheorghe
 - UAT Sita Buzăului: Loc. Crasna, Șanțuri de apărare 1878
 - UAT Turia: Loc. Turia, Cetatea Bálványos, "Cetatea Turia"
 - UAT Vârghiș: Loc. Vârghiș, Cetatea Rika „Turnul de est”, „Turnul de vest"



- Biserici fortificate
 - UAT Ghelnița, Loc. Ghelnița (Biserica fortificată romano-catolică „Sfântul Emeric”)
 - UAT Alta Mare, Loc. Alta Mare (Biserica fortificată)
 - UAT Dálnic, Loc. Dálnic (Biserica reformată)
 - UAT Ilieni, Loc. Ilieni, (Biserica reformată fortificată)
 - UAT Sfântu Gheorghe, Loc. Sfântu Gheorghe, (Biserica reformată fortificată)
- Cale ferată turistică - cu ecartament îngust (Covasna - Comandău)

4. Parteneriate teritoriale

- ZM Târgu Secuiesc
- ZM Sfântu Gheorghe
- ZM Brașov
- Alte elemente
 - Limită județ
 - Limită unitate administrativ teritorială
 - Intravilan
 - Municipiu reședință de județ
 - Municipiu
 - Oraș
 - Sat reședință de comună

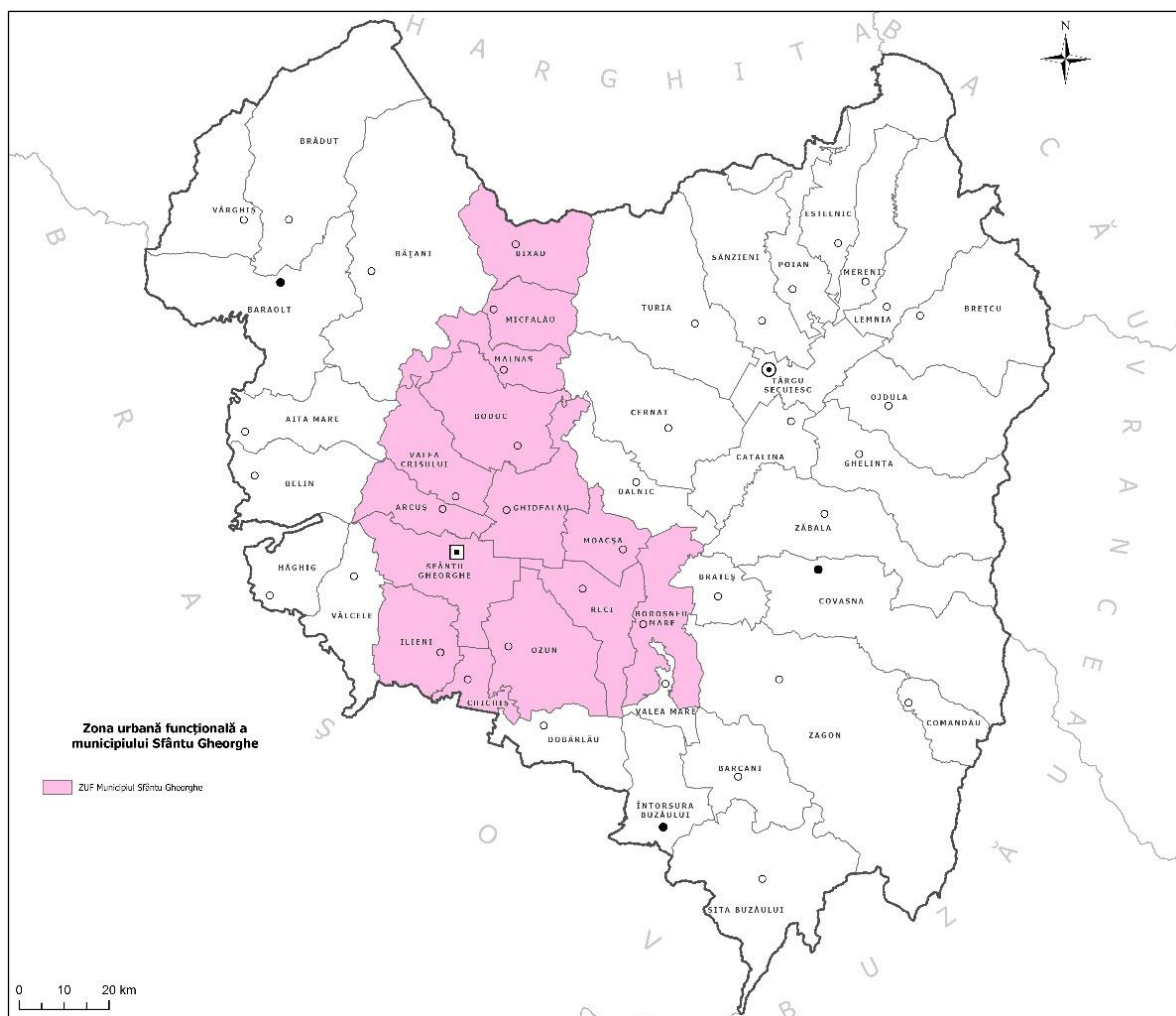
3. ZONE METROPOLITANE, PERIURBANE, ZONE URBANE FUNCȚIONALE

3.1. ZONELE URBANE FUNCȚIONALE (PERIURBANE) ȘI ZONELE METROPOLITANE

Metodologia adoptată de OECD și de Comisia Europeană³ pentru delimitarea zonelor urbane funcționale indică faptul că în componența acestora intră acele unități administrativ-teritoriale din care minim 15% din populația ocupată totală face naveta către nucleul urban al respectivului areal. Pentru a asigura congruența teritorială a respectivelor zone funcționale, se includ enclavele (unitățile care nu îndeplinesc respectivul criteriu, dar sunt înconjurate de altele care o fac), respectiv se exclud exclavele (unități care îndeplinesc criteriu de 15%, dar care sunt înconjurate de altele care nu se află în aceeași situație).

Aplicând această metodologie, se poate observa că zona urbană funcțională a municipiului Sfântu Gheorghe cuprinde un număr de 13 comune, respectiv: Arcuș, Valea Crișului, Ghidfalău, Moacșa, Ilieni, Reci, Bodoc, Micfalău, Malnaș, Ozun, Boroșneu Mare, Bixad și Chichiș.

Figura 31 – Zona urbană funcțională a municipiului Sfântu Gheorghe

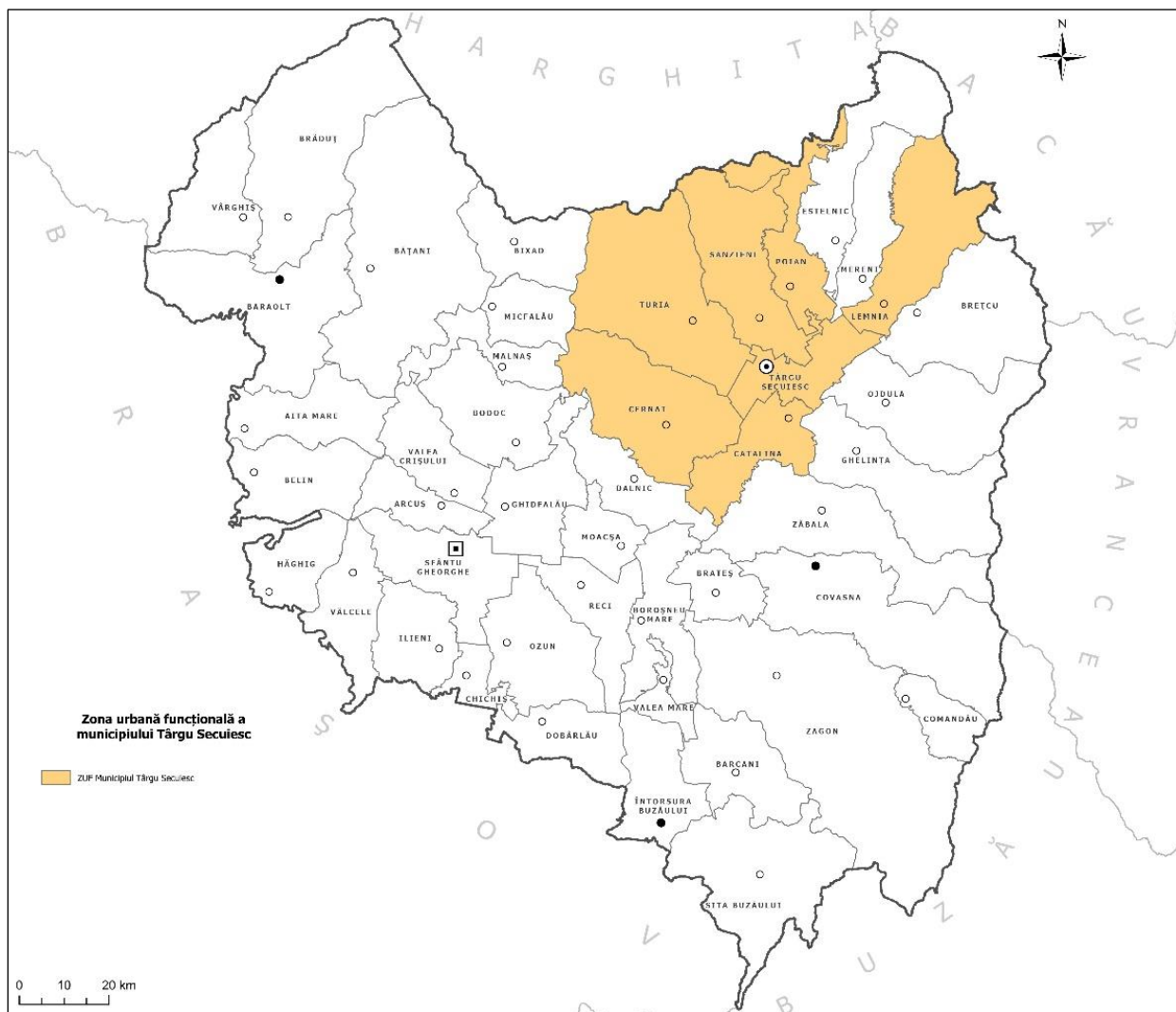


Sursa: Planșă proprie pe baza rezultatelor finale ale RPL 2011

³ <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>

Municipiul Târgu Secuiesc are, la rândul său, o zonă urbană funcțională relativ restrânsă, care include doar comunele Sânzieni, Poian, Lemnia, Catalina, Turia și Cernat.

Figura 32 – Zona urbană funcțională a municipiului Târgu Secuiesc

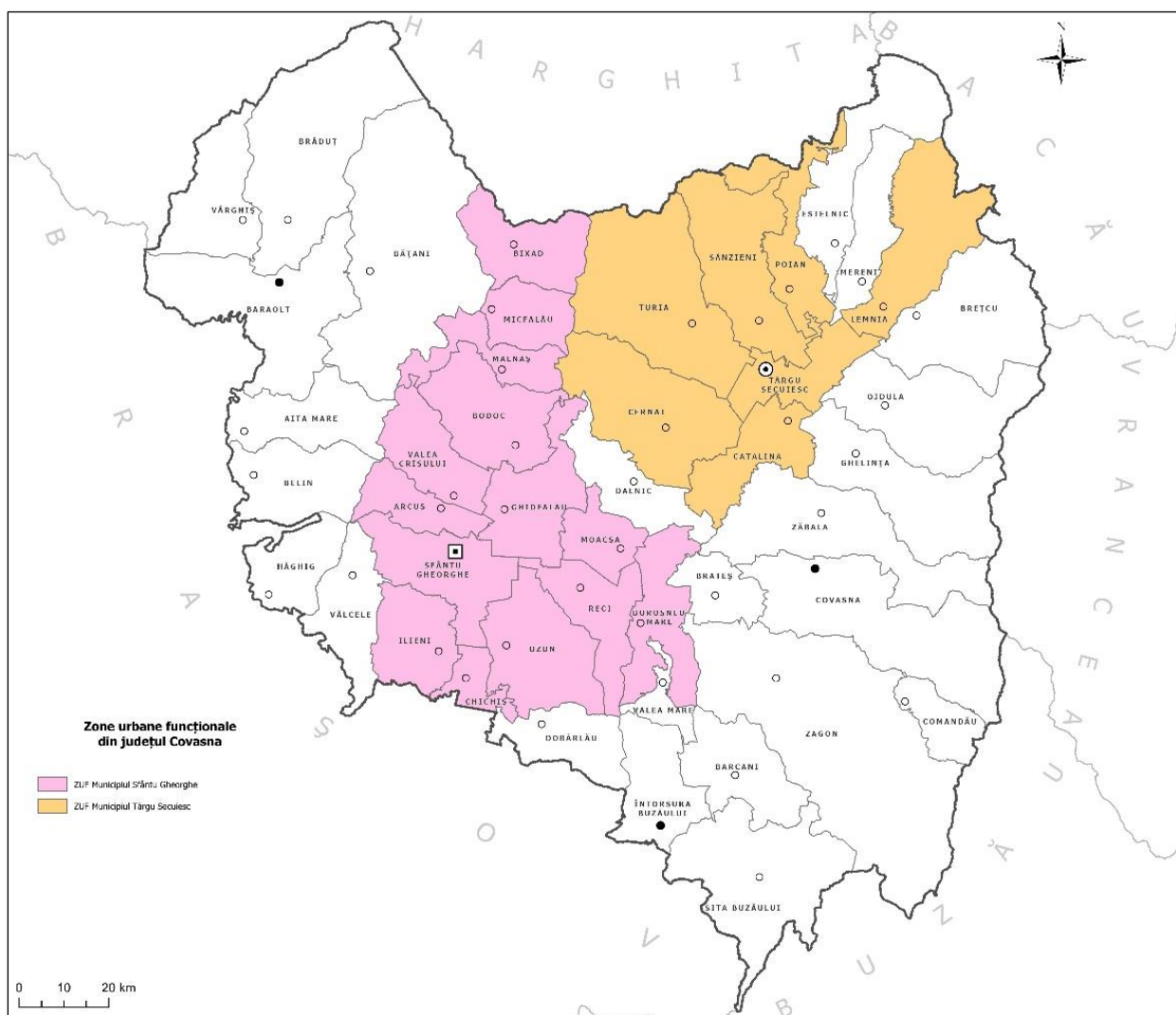


Sursa: Planșă proprie pe baza rezultatelor finale ale RPL 2011

În schimb, orașele mici din județ nu au o zonă urbană funcțională, în contextul în care niciuna dintre comunele învecinate nu îndeplinește criteriul legat de intensitatea navetismului (15% din populația ocupată totală). Comunele Dobârlău, Hăghig și Vâlcele sunt parte integrantă din zona urbană funcțională a Brașovului.

Rata navetismului înregistrează cele mai mici valori (sub 15%) în comunele izolate față de cele două municipii și de coridoarele mari de transport: Comandău, Estelnic, Dalnic și Belin. Cele două zone urbane funcționale din jurul celor două municipii reunesc în prezent aproape 58% din populația județului. Cu toate acestea, zona urbană funcțională a municipiului Sfântu Gheorghe a scăzut cu 6,7% între recensămintele din 2011 și 2022, iar cea a municipiului Târgu Secuiesc cu 8,9%.

Figura 33 – Zonele urbane funcționale din județul Covasna



Sursa: Planșă proprie pe baza rezultatelor finale ale RPL 2011

Tabel 13 – Configurația zonelor urbane funcționale ale orașelor din județul Covasna

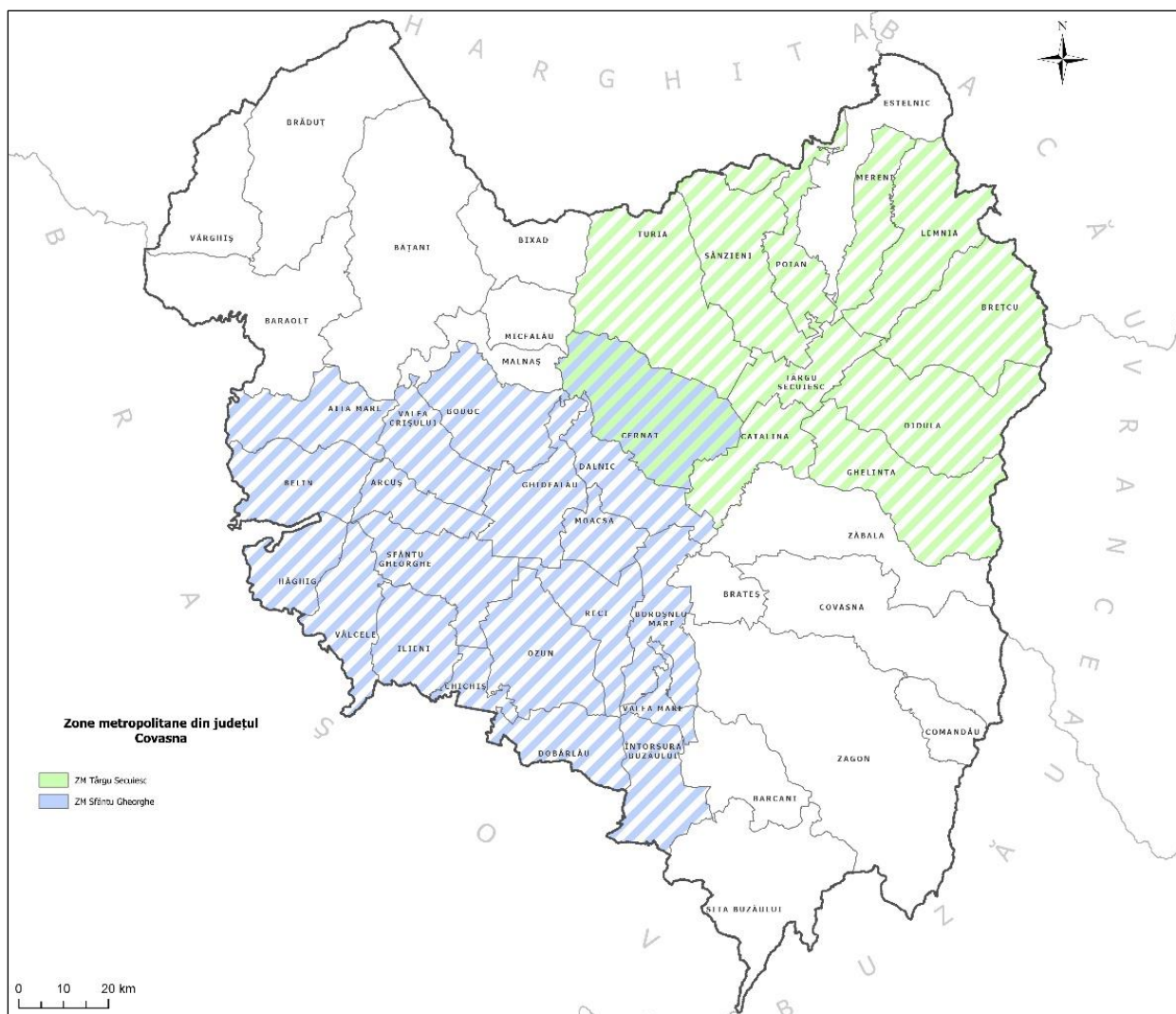
Zona urbană funcțională	UAT componente	Populație stabilă (RGPL 2011)	Populație stabilă (RGPL 2021)	Populația cu domiciliul la 1 ianuarie 2023
Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	56006	50080	61807
	Arcuș	1722	1519	1727
	Bixad	1585	1799	1708
	Bodoc	2481	2531	2563
	Boroșneu Mare	3186	3097	3291
	Chichiș	1540	1537	1497
	Ghidfalău	2614	2660	2654
	Ilieni	2181	2036	2072
	Malnaș	1024	1087	1004
	Micfalău	1635	1805	1728

	Moacșa	1239	1201	1249
	Ozun	4213	4430	4567
	Reci	2259	2304	2287
	Valea Crișului	2354	2307	2459
	TOTAL	84039	78393	90613
Târgu Secuiesc	Târgu Secuiesc	18491	16243	19016
	Sânzieni	4582	4408	4554
	Poian	1768	1647	1711
	Lemnia	1936	1708	1783
	Catalina	3378	3200	3255
	Turia	4027	3622	3815
	Cernat	3978	3936	3959
	TOTAL	38160	34764	38093
TOTAL ZUF-uri COVASNA		122199	113157	128706

Sursa: Calcule proprii pe baza datelor INS. Rezultatele definitive ale RGPL 2011

În anul 2022 s-a constituit Asociația Dezvoltare Intercomunitară ”Zona Metropolitană Sepsi” care include municipiul Sfântu Gheorghe și comunele Ilieni, Recu, Ozun, Chichiș, Arcuș, Valea Crișului, Ghidfalău, Micfalău, Bodoc, Malnaș, Bixad și Moacșa. Scopul asocierii este de a facilita cooperarea între UAT-uri și de a crea un instrument de dezvoltare durabilă a întregii zone. Printre obiectivele vizate se mai numără și identificarea căilor și mijloacelor de îmbunătățire a infrastructurii, inițierea și derularea proiectelor comune care să contribuie la atenuarea discrepanțelor de dezvoltare dintre localități, elaborarea și implementarea strategiilor și programelor de dezvoltare integrată a zonei metropolitane, elaborarea unui plan de mobilitate urbană durabilă, valorificarea potențialului economic local, sprijinirea dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, stimularea și atragerea de investiții private din țară și străinătate, promovarea patrimoniului cultural și a potențialului zonei.

Figura 34 – Componenta asociațiilor de dezvoltare intercomunitară metropolitană din jurul municipiilor Sfântu Gheorghe și Târgu Secuiesc



Sursa: Planșă proprie pe baza datelor transmise de autoritățile locale

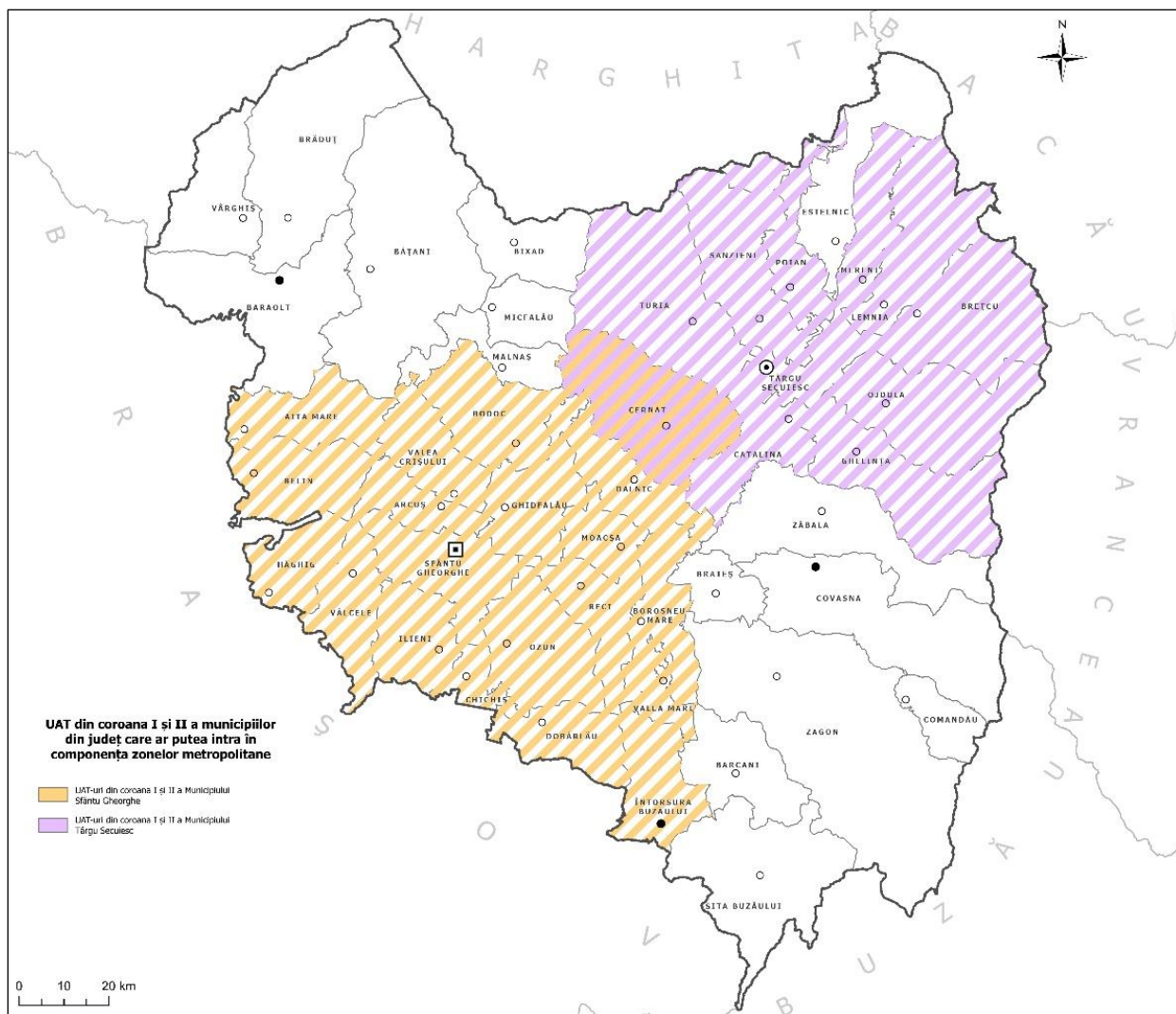
În anul 2021 a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ”Zona Metropolitană Târgu Secuiesc – Covasna”, formată din municipiul Târgu Secuiesc, orașul Covasna și comunele Brateș, Brețcu, Boroșneu Mare, Catalina, Cernat, Comandău, Dalnic, Estelnic, Ghelinta, Lemnia, Mereni, Ojdula, Poian, Sânzieni, Turia, Zagon și Zăbala. Asociația are ca scop dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale care alcătuiesc asociația, din perspectiva relațiilor economice, administrative, educaționale, de sănătate, sociale, culturale, turistice și sportive, existente între autoritățile administrației publice locale componente ale zonei, prin facilitarea negocierii la nivel guvernamental și la nivel european a proiectelor de dezvoltare. Printre obiectivele asumate prin Statut, se numără: dezvoltarea infrastructurii de transport de importanță regională și națională, îmbunătățirea mediului economic de importanță regională și locală, promovarea ocupării și sprijinirea mobilității forței de muncă sau reducerea sărăciei, prin dezvoltarea infrastructurii în vederea promovării incluziunii sociale.

Guvernul României a aprobat Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane care definesc teritoriul metropolitan ca fiind format din primele două coroane urbane din jurul municipiilor reședință de județ, respectiv din prima coroană urbană pentru restul municipiilor. În cazul municipiului Sfântu Gheorghe acest lucru ar conduce la o zonă metropolitană formată din 19 UAT-uri, respectiv: Întorsura Buzăului, Aita Mare, Arcuș, Belin, Bodoc, Boroșneu Mare,

Cernat, Chichiș, Dalnic, Dobârlău, Ghidfalău, Hăghig, Ilieni, Moacșa, Ozun, Reci, Valea Crișului, Valea Mare și Vâlcele

În cazul Municipiului Târgu Secuiesc, în accepțiunea noii legi, zona metropolitană ar cuprinde comunele Brețcu, Catalina, Cernat, Ghelinta, Lemnia, Mereni, Ojdula, Poian, Sânzieni și Turia.

Figura 35 – UAT din coroana I și II a municipiilor din județ care ar putea intra în componența zonelor metropolitane



Sursa: Planșă proprie pe baza textului Legii nr. 246/2022

În toate cazurile de mai sus, asocierea între UAT-uri rămâne voluntară, iar zonele metropolitane nu devin unități teritorial-administrative. Zonele metropolitane se pot constitui pentru următoarele obiective:

- asigurarea unei planificări teritoriale integrate și durabile
- dezvoltarea infrastructurilor și a obiectivelor de dezvoltare de interes comun care să asigure mobilitatea în cadrul zonei metropolitane
- îmbunătățirea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare
- dezvoltarea infrastructurii educaționale și de sănătate
- modernizarea, dezvoltarea, interconectarea și creșterea eficienței serviciilor publice
- furnizarea în comun a unor servicii publice de interes local

- dezvoltarea integrată și durabilă a teritoriului tuturor unităților administrativ-teritoriale care compun zona metropolitană
- dezvoltarea economică integrată și creșterea competitivității economice
- dezvoltarea resurselor umane și a capitalului uman, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii și a dezechilibrelor sociale pentru toate categoriile sociale
- gestionarea domeniului locuirii și abordarea integrată a problematicii specifice grupurilor vulnerabile și comunităților marginalizate, inclusiv a așezărilor informale
- diminuarea dezechilibrelor socio-economice în dezvoltarea teritorială, la nivelul unităților administrativ-teritoriale aferente coroanei 1 și coroanei 2 ale teritoriilor metropolitane
- alte obiective care se circumscriu obiectivelor generale ale politicii de dezvoltare metropolitană.

În ceea ce privește atribuțiile zonelor metropolitane, Legea nr. 246/2022 prevede următoarele:

- a) elaborează, adoptă, monitorizează și evaluează periodic strategia integrată de dezvoltare durabilă a zonei metropolitane, planul de mobilitate urbană durabilă al zonei metropolitane și planul de amenajare a teritoriului intercomunitar a zonei metropolitane
- b) elaborează politici fiscale comune care să favorizeze atragerea de investiții de capital străin sau autohton
- c) asigură corelarea diverselor intervenții din cuprinsul planurilor de acțiune aferente strategiei integrate de dezvoltare metropolitană și a planului de mobilitate urbană durabilă al zonei metropolitane
- d) elaborează și adoptă documente de strategie și planificare, politici publice, planuri de acțiune și programe de dezvoltare aferente întregului teritoriu metropolitan sau a unei părți a acestuia
- e) pentru unitățile administrativ-teritoriale care nu au aprobat mandat pentru îndeplinirea atribuției de la lit. d) zona metropolitană emite un aviz consultativ pentru documentele de strategie și planificare, precum și politicile publice implementate la nivelul teritoriului metropolitan
- f) elaborează documentații tehnico-economice pentru proiectele de interes metropolitan
- g) oferă suport și asistență tehnică de specialitate autorităților publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, inclusiv efectuarea de achiziții comune pentru furnizarea de bunuri și prestarea de servicii la nivelul zonei metropolitane
- h) gestionează serviciile publice stabilite conform statutului
- i) promovează, depune și implementează proiecte finanțate din fonduri naționale, europene sau internaționale, de interes pentru dezvoltarea la nivelul zonei metropolitane.

De asemenea, zona metropolitană poate face recomandări cu privire la PUG-urile UAT-urilor care compun respectiva zonă, respectiv cu privire la proiectele de investiții publice, ale furnizorilor de utilități și ale prestatorilor de servicii publice de interes local care sunt implementate pe teritoriul a două sau mai multe UAT din zona metropolitană.

În ceea ce privește finanțarea zonelor metropolitane, Legea nr. 246/2022 stipulează faptul că zonele metropolitane se finanțează prin cotizații și contribuții din bugetele locale ale UAT componente, precum și din alte surse. Acestea pot fi:

- taxe locale speciale instituite de UAT-urile componente în vederea finanțării unor servicii publice locale furnizate de zona metropolitană
- tarife în vederea finanțării serviciilor publice furnizate prin intermediul acestora

- sprijin acordat de Guvern, prin programe naționale de dezvoltare, finanțate anual prin bugetul de stat sau din alte surse și prevăzute distinct în cadrul bugetelor ministerelor de resort, în baza unor criterii de performanță prestabilite.
- sprijin acordat de județe, prin programe de dezvoltare județene sau locale, finanțate anual din bugetul județului sau din alte surse, inclusiv prin asigurarea finanțării acestora din bugetul local al unității administrativ-teritoriale
- contribuții ale UAT componente pentru finanțarea unor proiecte/obiective de investiții propuse și aprobate la nivelul zonei metropolitane, care se realizează doar la nivelul unuia sau mai multor UAT membre
- programe de finanțare pentru care zonele metropolitane sunt solicitanți sau parteneri eligibili.

O noutate absolută adusă de lege este cota de 5% din impozitul pe venit colectat de la contribuabilii care își au domiciliul pe raza zonei metropolitane și care ar trebui virat de Ministerul Finanțelor, prin direcțiile generale regionale ale finanțelor publice județene, către zona metropolitană constituită. Aceste sume vor putea fi folosite exclusiv pentru realizarea unor investiții la nivelul municipiului în jurul căruia a fost constituită zona metropolitană (în procent de maximum 70%), respectiv la nivelul UAT din coroana 1 și 2 (minimum 30%). Totuși, această prevedere legală nu a fost pusă în aplicare în cursul anului 2023.

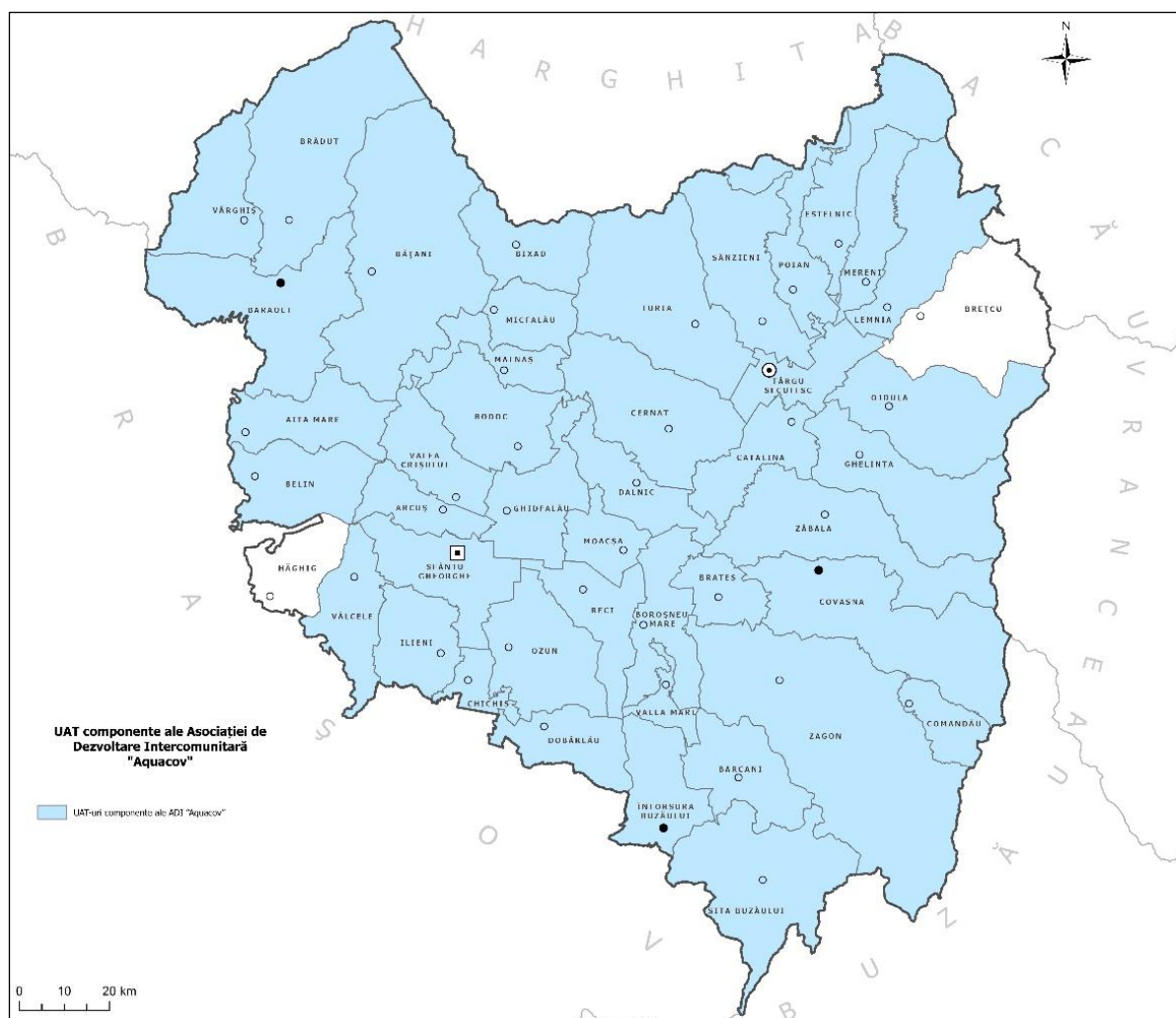
3.2 ASOCIAȚIILE DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ (ADI)

Legea nr. 215 din 2001 a administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare, definește la art. 1 alin. 2. lit. c. asociațiile de dezvoltare intercomunitară ca fiind "structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrative-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional, ori furnizarea în comun a unor servicii publice". Această definiție identifică două scopuri distincte pentru care autoritățile administrației publice locale pot înființa o asociație de dezvoltare intercomunitară. Primul scop vizează organizarea și furnizarea de servicii în interesul tuturor cetățenilor din spațiul unităților administrative teritoriale care se asociază. Al doilea scop privește scrierea și implementarea de proiecte.

La nivelul județului Covasna au fost înființate, conform informațiile transmise de către Consiliul Județean, următoarele asociații de dezvoltare intercomunitară:

- **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Sistem Integrat de Management al Deșeurilor în județul Covasna"** – a fost înființată în anul 2009, prin asocierea tuturor UAT-urilor din județ, în vederea sprijinirii implementării noului Sistem Integrat de Management al Deșeurilor (SMID). Cu ajutorul acestei asociații, au fost accesate fonduri europene prin POS Mediu și POIM pentru înființarea Centrului Integrat de Management al Deșeurilor, cu o stație de sortare și compostare, pentru închiderea și ecologizarea celor patru depozite urbane neconforme de deșeuri. După finalizarea investiției, Asociația a delegat unui operator economic administrarea depozitului ecologic, același lucru fiind realizat și în cazul operatorilor care se ocupă cu colectarea și transportul deșeurilor.

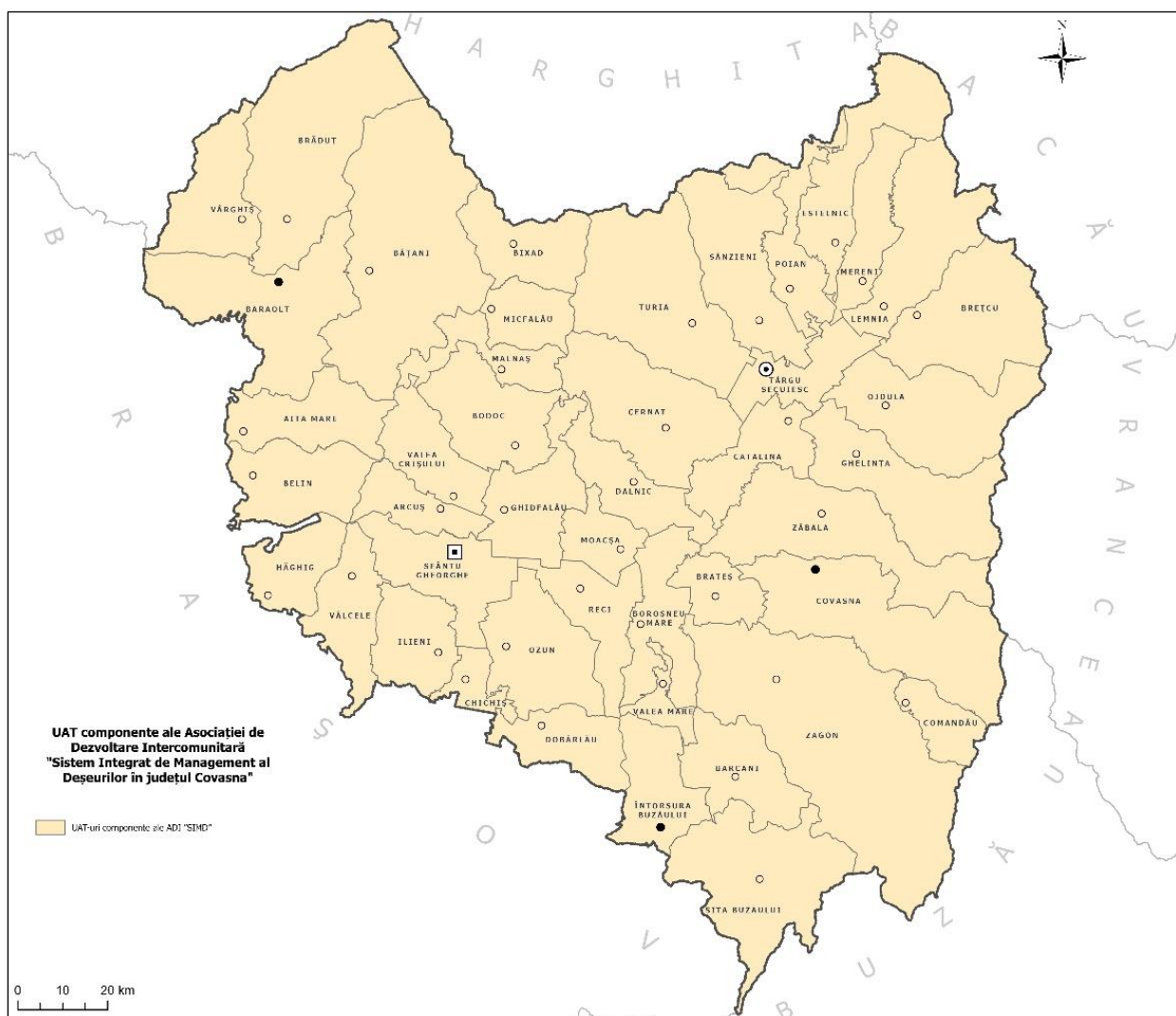
Figura 36 – UAT componente ale ADI „Aquacov”



Sursa: Planșă proprie pe baza datelor puse la dispoziție de ADI Aquacov

- **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ”Aquacov”** – a fost înființată în ”scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatarei, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de alimentare cu apă și de canalizare pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului. Din Asociație fac parte CJ Covasna, municipiile Sfântu Gheorghe și Târgu Secuiesc, orașele Covasna, Baraolt și Întorsura Buzăului, comunele Aita Mare, Arcuș, Barcăni, Bățani, Belin, Bixad, Bodoc, Boroșneu Mare, Brăduț, Brateș, Catalina, Cernat, Chichiș, Comandău, Dobârlău, Estelnic, Ghelinta, Ghidfalău, Ilieni, Lemnia, Malnaș, Mereni, Micfalău, Moacșa, Ojdula, Ozun, Poian, Reci, Sânzieni, Sita Buzăului, Turia, Valea Crișului, Valea Mare, Vama Buzăului, Vâlcele, Vârghiș, Zăbala, Dalnic și Zagon. Înființarea Asociației a facilitat atragerea unor investiții substanțiale în infrastructura de apă și uzată din POS Mediu 2007-2013 și POIM 2014-2021. Asociația joacă un rol esențial în monitorizarea activității operatorului regional de servicii de apă-canal (Gospodărie Comunală S.A.) și în asigurarea respectării obligațiilor asumate de acesta prin contractul de delegare, precum și în stabilirea politicii de tarifare a serviciilor furnizate. De asemenea, operatorul urmărește accesarea de noi finanțări nerambursabile (de ex. PNRR) pentru investiții.

Figura 37 – UAT componente ale ADI SMID Covasna



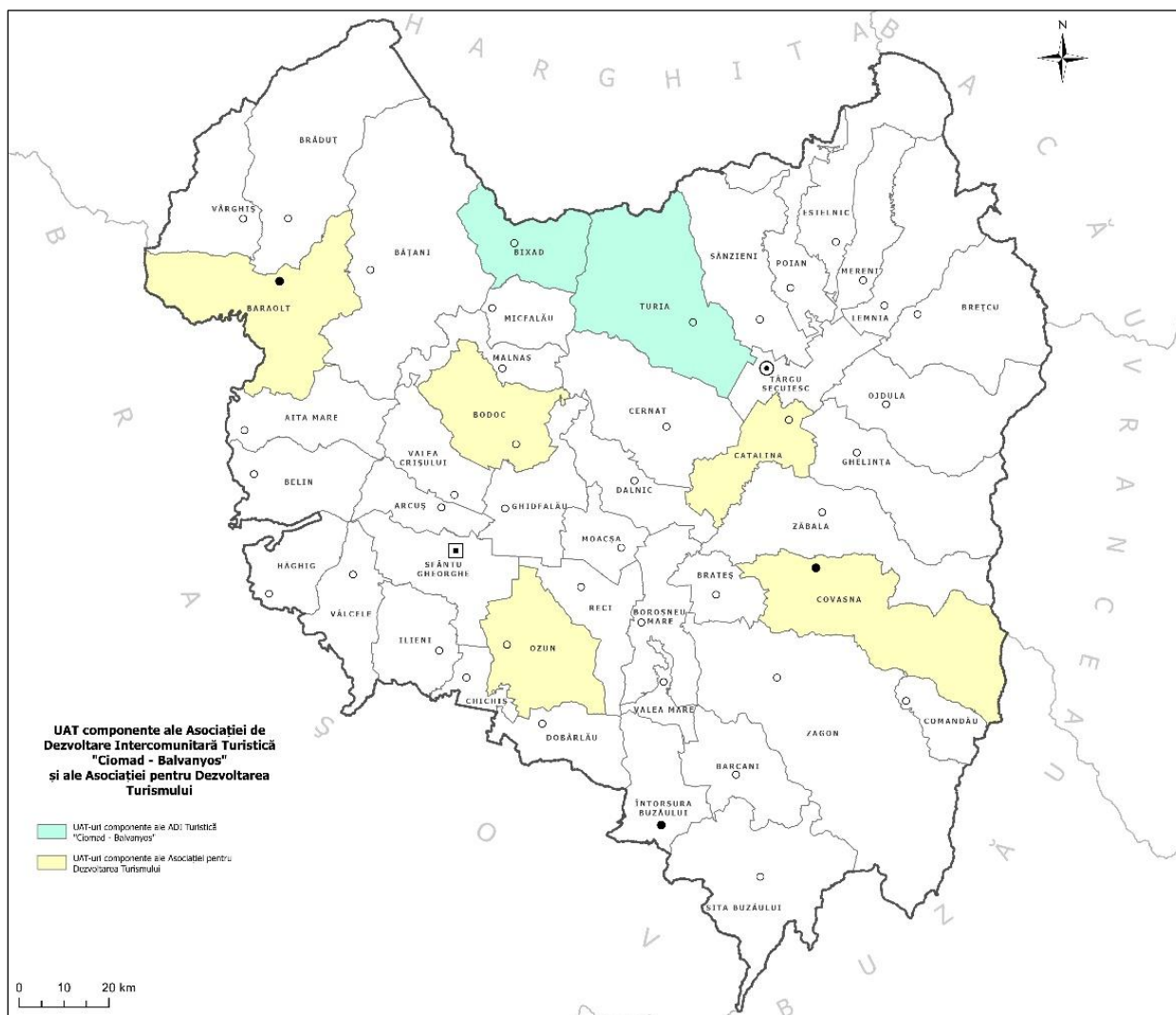
Sursa: Planșă proprie pe baza datelor puse la dispoziție de ADI SMID Covasna

- **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Centrul Transilvaniei"** – cuprinde toate cele 6 județe din regiunea de dezvoltare Centru și a fost constituită în vederea atragerii de fonduri POR 2007-2013 pentru dotarea ISU "Mihai Viteazul" Covasna cu echipamente specifice de intervenție (autospeciale, autoambulanțe) distribuite la subunitățile din județ.
- **Asociația pentru Dezvoltarea Turismului în județul Covasna** – înființată în anul 2020, asociația este formată din UAT-urile Covasna, Bodoc, Catalina, Ozun și Baraolt, la care se adaugă CJ Covasna. Scopul acestei structuri asociative îl constituie dezvoltarea turismului județului prin implementarea politicii din domeniu și prin promovarea acestuia. Asociația e una foarte activă în domeniul informării și promovării turistice, transferului de know-how și bune practici, sprijinirii autorităților locale, amenajării turistice, organizării de evenimente, administrării Centrului Băi Hătuica etc.
- **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Turistică "Ciomad-Balványos"** – înființată în anul 2010, prin asocierea dintre CJ Harghita, CJ Covasna, comunele Cozmeni, Bixad, Turia, Tușnad și orașul Băile Tușnad. Scopul acesteia este de a realiza în comun proiecte de dezvoltare regionale, a serviciilor publice pe baza strategiei de dezvoltare la nivelul celor două județe. Această asociație are, printre altele, și scopul

de a administra investiții teritoriale integrate, în domenii precum servicii publice, sănătatea, educația, patrimoniul construit, (eco)turismul, patrimoniul natural etc.

- **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Agrisic"** – a fost înființată în scopul sprijinirii sectorului agricol și a micilor crescători sau ferme în scopul promovării produselor și a organizațiilor locale, dar și pentru a oferi consultanță și sfaturi privind atragerea fondurilor destinate acestui sector. Recent, Asociația s-a implicat în extinderea programului "Gastro Local" la nivelul județului, în organizarea de evenimente pentru promovarea produselor locale, a echitației etc.

Figura 38 – UAT componente ale ADI Turistică Ciomad-Balványos și ale Asociației pentru Dezvoltarea Turismului



Sursa: Planșă proprie pe baza datelor puse la dispoziție de ADI Turistică Ciomad-Balványos și ale Asociației pentru Dezvoltarea Turismului

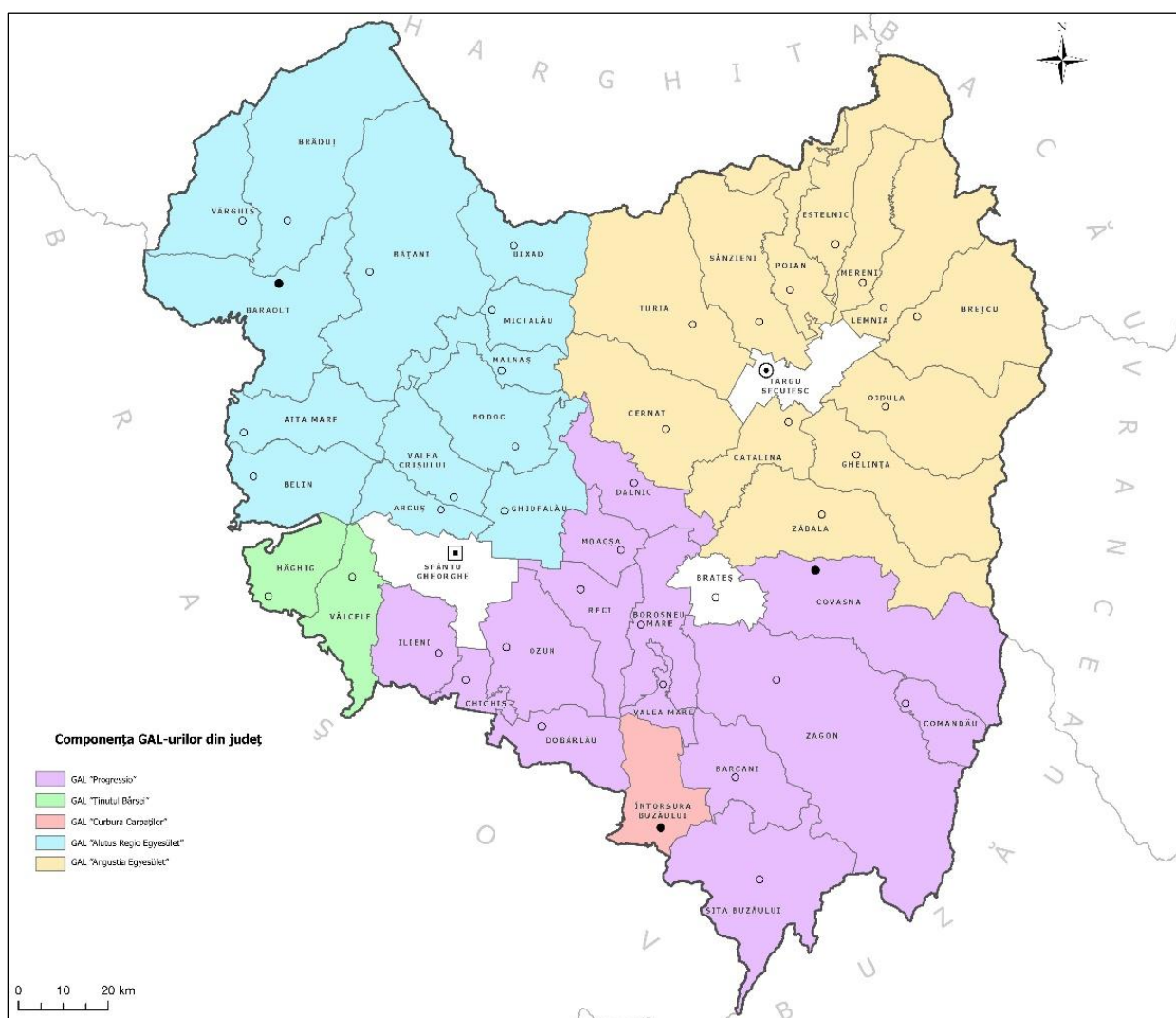
3.3. GRUPURILE DE ACȚIUNE LOCALĂ (GAL)

Grupurile de Acțiune Locală reprezintă parteneriate constituite din diverși reprezentanți ai sectorului socio-economic din zona rurală (care poate include și orașe de mici dimensiuni respectivă). Respectivetele parteneriate cuprind administrații locale, operatori economici și ONG-uri.

Grupurile de Acțiune Locală ce cuprind unități administrativ teritoriale din județul Covasna sunt:

- **GAL "Progressio"** – cuprinde orașul Covasna și comunele Barcani, Borosneu Mare, Brateș, Chichiș, Comandău, Dalnic, Dobârlău, Ilieni, Moacșa, Ozun, Reci, Sita Buzăului, Valea Mare și Zagon.
- **GAL "Ținutul Bârsei"** – cuprinde comunele Hăghig și Vâlcele, la care se adaugă UAT-uri din județul Brașov.
- **GAL "Curbura Carpaților"** – cuprinde orașul Întorsura Buzăului și mai multe UAT-uri din județul Brașov
- **GAL "Alutus Regio Egyesulet"** – cuprinde orașul Baraolt și comunele Aita Mare, Arcuș, Bățani, Belin, Bixad, Bodoc, Brăduț, Ghidfalău, Malnaș, Micfalău, Valea Crișului și Vârghiș
- **GAL "Angustia Egyesulet"** – cuprinde comunele Brețcu, Catalina, Cernat, Estelnic, Ghelinta, Lemnia, Mereni, Ojdula, Poian, Sânzieni, Turia, Zăbala.

Figura 39 – UAT componente ale GAL-urilor din județul Covasna



Sursa: Planșă proprie pe baza datelor disponibile pe site-urile Web ale GAL-urilor

Fiecare grup de acțiune locală dispune de o strategie de dezvoltare locală și de un plan de finanțare, în baza căruia aceste structuri asociative au accesat fonduri europene prin Programul Național de Dezvoltare Durabilă.. Bugetul fiecărui GAL a variat între 1 și 3 mil. Euro per perioadă

de programare, acesta fiind destinate atât finanțării proiectelor publice (dotări cu utilaje pentru lucrări publice, amenajare piețe agroalimentare, dotare cămine culturale, centre sociale etc.), cât și private (modernizarea fermelor agricole, sprijinirea tinerilor fermieri, încurajarea activităților non-agricole în mediul rural, dezvoltarea unor lanțuri scurte de furnizare, dezvoltarea de mărci locale etc.). Deși sumele alocate fiecărei UAT au fost reduse în comparație cu alte programe de finanțare, acestea au răspuns la unele nevoi locale imediate de investiții. În prezent, Grupurile de Acțiune Locală lucrează la pregătirea strategiilor de dezvoltare pentru perioada post 2023.

Municipiul Sfântu Gheorghe a beneficiat în perioada de programare 2014-2020 de fonduri suplimentare din POR și POCU în cadrul GAL-ului urban SEPSI, aprobat spre finanțare în cadrul mecanismului Dezvoltare Locală plasată sub Responsabilitatea Comunității (CLLD/DLRC). Acest GAL are la bază un parteneriat similar cu cel din cazul GAL-urilor rurale și o strategie de dezvoltare locală, însă se distinge prin concentrarea intervențiilor pe trei zone urbane marginalizate (Örkő, Cartierul Ciucului, zona Câmpu Frumos). Bugetul alocat pentru implementarea strategiei a fost, în perioada de programare 2014-2020, de circa 7 mil. Euro, fiind amenajate o grădiniță, un centru comunitar integrat, locuințe sociale. La acestea s-au adăugat și măsuri de incluziune (sociale, educaționale, sanitare etc.).

4. CONCLUZII, PROBLEME, DISFUNCTIONALITĂȚI ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE

4.1. PROBLEMATICA GENERALĂ A CONTEXTULUI TERITORIAL ȘI IDENTIFICAREA ELEMENTELOR CARE CONDIȚIONEAZĂ DEZVOLTAREA

Analiza situației actuale din județul Covasna, efectuată în cadrul studiilor de fundamentare și prezentată sintetic în capitolul de față, a dus la identificarea unei serii de aspecte cheie și probleme ce condiționează dezvoltarea, după cum urmează:

- Configurația reliefului a influențat modul de alcătuire și dezvoltare a rețelei de transport în județul Covasna justificând alegerea traseelor dar și a repartiției densității rețelelor de căi de comunicații prin care se realizează legături cu județele Brașov, Harghita, Bacău și Buzău, iar în interiorul județului asigură legătura între localități indiferent de categorie (municipii, orașe, comune). Urmărind configurația rețelei de Drumuri Naționale, se observa poziția de platformă de conectivitate a județului cu județele învecinate prin DN 10 (județele Buzău și Brașov), DN 11 (Județe Brașov și Bacău) și DN 12 (județele Brașov și Harghita) și cu punct terminus Municipiul Brașov. DN 13E pe lângă conectivitatea cu județele Brașov și Buzău străbate circular zona depresionară legând arealele urbane principale, respectiv Municipiile Sfântul Gheorghe, Târgu Secuiesc și Covasna. Rețeaua de Drumuri Naționale de pe teritoriul județului Covasna s-a configurat după direcțiile majore de legătura și anume:
 - DN 2D – se desfășoară de la limita județului Vrancea până în punctul de întâlnire cu DN11 (Ojdula);
 - DN 10 – asigură legătura între limita județului Buzău, trece prin localitatea Întorsura Buzăului și continuă până la limita cu județul Brașov;
 - DN 11 – ca punct de plecare, limita județului Brașov și se încheie la limita județului Bacău, legând localitățile: Chichiș, Ozun, Târgu Secuiesc, Lemnia, Brețcu, limita județului Bacău.
 - DN 11B – are ca punct de plecare intersecția cu DN 11, localitatea Târgu Secuiesc, trece prin Sânzieni și se încheie la limita cu județul Harghita;
 - DN 11C – se desprinde din DN 11 unde formează o intersecție în cruce, cu orientare spre vest urmând traseul Târgu Secuiesc – Turia – Băile Balványos – Bixad (DN 12);
 - DN 12 – din DN 11 (localitatea Chichiș, cu orientare spre nord, până la limita județului Harghita legând localitățile Sfântul Gheorghe, Bodoc, Micfalău, Bixad.
 - DN 13E – pornește de la limita județului Brașov și ajunge în DN 10 (Întorsura Buzăului) trecând prin Hăghig, Araci, Vâlcele, Municipiul Sfântul Gheorghe, intersectează DN11- Reci, Țufalău, Brateș, Pachiș, Covasna, Chiuruș, Păpăuți, Zagon, Bărcani.
- Drumurile naționale care au traseele în județul Covasna au câte o singură bandă pe fiecare sens de circulație și implicit o capacitate de circulație redusă, iar intersecțiile fie între drumuri naționale sau cu alte categorii (județene, străzi în localități, sau comunale) au amenajări minime, de unde și raportul flux - capacitate (nivel de serviciu) se situează la nivel D sau E, cu efect negativ asupra fluenței și siguranței modului de desfășurare a circulației. Menționăm faptul că pe teritoriul județului Covasna nu există în prezent trasee de autostrăzi.

- În localitățile traversate de drumurile naționale, trotuarele pentru circulația pietonilor sunt subdimensionate, lipsesc, sau sunt doar pe o singură latură, iar în intersecții, pentru continuitatea traseului, s-au marcat pe carosabil treceri și în plus sunt semnalizate cu indicatoare de circulație, mărind astfel gradul de siguranță. În același timp se constată disparități în ceea ce privește accesibilitatea din rețeaua de transport terestră (DN și CF).
- În ceea ce privește starea de fiabilitate a rețelei de drumuri naționale, aceasta este bună, însă trebuie acordată o atenție mai mare drumurilor județene și comunale, care asigură relația localităților mai mici și amplasate în zone mai greu accesibile cu centrele de interes de pe teritoriul județului Covasna.
- Calea ferată are puține trasee pe teritoriul județului, întreaga rețea este cale simplă și ceva mai mult de jumătate din rețea este electrificată. Calea ferată, pe traseele din județ are foarte multe treceri la nivel la intersecția cu rețeaua de drumuri, iar suprafața de teren aferentă infrastructurii feroviare publice este de 311,4 ha.
- În Regiunea Centru, rețeaua policentrică este alcătuită din polul național de dezvoltare Brașov, 5 poli regionali de dezvoltare (Târgu Mureș, Alba Iulia, Sibiu, Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc), o rețea densă de poli de dezvoltare intraregională, poli locali de dezvoltare și centre de creștere. Axele structurante naționale pornesc într-o schemă radier divergentă din municipiul Brașov, unind majoritatea polilor regionali de dezvoltare, facilitându-le schimburi de bunuri, servicii și informație, care să poată fi transmise mai departe până la nivelul centrelor de creștere. Axele structurante regionale sunt conectate cu cele naționale prin intermediul polilor de dezvoltare intraregională, astfel încât tot teritoriul Regiunii Centru să beneficieze de o dezvoltare echilibrată.
- Dezvoltarea policentrică a județului Covasna este rezultatul unei creșteri susținute a economiei UAT-urilor componente, a gradului de conectivitate la rețeaua de transport și a nivelului de echipare edilitară, fiind influențată de mărimea demografică mică, atât a județului, ultima poziție în cadrul regiunii, cât și a UAT-urilor componente (51% au o populație de sub 3000 de locuitori). Doar municipiul Sfântu Gheorghe are o populație mai mare de 20000 de locuitori. Orașele Baraolt și Întorsura Buzăului au o populație de sub 10000 de locuitori. Mărimea medie a așezărilor rurale este de sub 2821 de locuitori.
- Densitatea este relativ scăzută (60,43 loc/kmp). Se situează sub media națională și regională. Peste 68% dintre UAT-uri au o densitate a populației de sub 50 loc/kmp. Cele mai mici densități se înregistrează zona nord vestică a județului (sub 25 loc/kmp), zonă cu o accesibilitate și o polarizare mai slabă. O zonă cu densități relativ mici este și colțul nord estic al județului.
- La nivelul județului sunt vizibile numeroase diferențe între mediul urban și rural, care se manifestă în mai multe domenii, accentuând inegalitățile între localități și împiedicând dezvoltarea economică echilibrată și integrată a teritoriului. De exemplu, distribuția întreprinderilor și a oportunităților de angajare arată o concentrare evidentă în centrele urbane și în comunele din jurul acestora, fapt care limitează perspectivele economice ale zonelor rurale, contribuind la nivelul scăzut de dezvoltare al acestora.
- Deși sunt alipite și tot mai evident interconectate (inclusiv prin proiectul Autostrăzii Brașov-Bacău, al Aeroportului Internațional de la Brașov-Ghimbav), zonele urbane funcționale (metropolitane) ale municipiilor Brașov și Sfântu Gheorghe nu beneficiază încă de un concept integrat de dezvoltare care să exploreze potențialul de valorificare a complementarității lor dintre acestea.

- La nivelul județului putem deja discuta despre conturarea unor zone rurale funcționale formate în jurul GAL-urilor, care au experiența implementării, la scară mică, a unor strategii integrate de dezvoltare locală în două perioade de programare succesive. Totuși, resursele alocate prin acest instrument (circa 1-3 mil. Euro/GAL) pentru colaborarea dintre UAT-uri sunt infime în raport cu nevoile comunităților locale. Situația este și mai problematică în cazul ADI-urilor sectoriale (de ex. produse locale, turism), care nu dispun de o alocare bugetară permanentă din fonduri europene. Instrumentul de tip CLLD/DLRC ("Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității) a fost implementat doar la nivelul comunităților urbane marginalizate din municipiul Sfântu Gheorghe (GAL Sepsi), în timp ce fel de Investiții Teritoriale Integrate (ITI) nu a fost deloc utilizat până în prezent

4.2. EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI A PRIORITĂȚILOR DE INTERVENȚIE

Principalele disfuncționalități identificate în analiză și potențialele priorități de intervenție pentru eliminarea / diminuarea acestora sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos:

Tabel 14 – Centralizator disfuncționalități și priorități de intervenție

NR. CRT	DESCRIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR	PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE
1	Existența unor UAT-uri care nu au acces la rețeaua de drumuri naționale și județene, în totalitate sau parțial	Asigurarea prin măsuri de intervenție a reducerii disparităților teritoriale prin creșterea accesibilității și conectarea rețelei de localități a județului la rețeaua de transport națională și europeană Implementarea proiectelor cuprinse în MPGT pentru infrastructura feroviară și rutieră
2	Calitatea și viabilitatea necorespunzătoare a rețelei de comunicații terestre: <ul style="list-style-type: none"> • Drumurile naționale care au traseele pe teritoriul județului și chiar în localități au câte o bandă de circulație pe fiecare sens, iar intersecțiile au amenajări minime, ceea ce este puțin pentru ca circulația să se desfășoare fluent și în siguranță. • În unele localități traversate de drumurile naționale sau județene, trotuarele pentru circulația pietonilor, fie că lipsesc, fie că au trecerile de pietoni marcate pe carosabil, ca și indicatoarele de circulație. 	Modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri naționale și județene (inclusiv poduri și podete, acces la proprietăți - aflate în domeniul public), construirea unor noi segmente de drum județean pentru conectarea la autostrăzi sau drumuri expres Construirea/ modernizarea/ reabilitarea de pasaje/noduri rutiere, amenajarea intersecțiilor, trotuarelor și trecerilor de pietoni Reabilitarea drumurilor comunale aflate în stare proastă
3	Lipsa infrastructurii pentru transport nemotorizat	Susținerea și promovarea transportului nemotorizat și a celui nepoluant

		Realizarea de piste pentru bicicliști, de investiții destinate siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști (trasee pietonale și piste pentru bicicliști, inclusiv pe trasee turistice)
4	Lipsa unui concept clar de dezvoltare teritorială la nivelul zonelor urbane funcționale alipite ale municipiilor Brașov și Sfântu Gheorghe	Realizarea unor planuri de amenajare a teritoriului zonal metropolitan inter-județean Brașov-Covasna
5	Coordonarea insuficientă a politicilor județene și locale de dezvoltare teritorială la nivelul zonelor rurale funcționale formate în jurul GAL-urilor și altor structuri asociative	Întărirea capacității administrative a GAL-urilor rurale (Leader) și urbane (CLLD) Încurajarea și sprijinirea structurilor asociative ale UAT-urilor din județ
6	Lipsa unor politici / programe de dezvoltare teritorială care să vină în întâmpinarea provocărilor cu care se confruntă zonele urbane funcționale din jurul celor două municipii din județ	Elaborarea și aprobarea unor planuri de amenajare a teritoriului zonal (PUG metropolitan, în măsura în care va fi legiferat) la nivelul zonelor urbane funcționale ale celor două municipii Operaționalizarea și creșterea capacității administrative a ADI-urilor formate la nivelul zonelor urbane funcționale din jurul celor două municipii Extinderea infrastructurii și a serviciilor de transport public ecologic la nivelul celor două zone urbane funcționale
7	Disparități urban-rural și capacitatea redusă de polarizare a unor zone urbane cu masă demografică și economică mică	Consolidarea zonelor urbane prin investiții prioritare în dotări, echipamente, utilități publice și servicii de calitate și care acoperă nevoile locuitorilor și în vederea îndeplinirii indicatorilor pt. zonele urbane conform legii 351/2001 Creșterea accesibilității zonelor rurale la servicii și utilități publice Organizarea Zonei metropolitane Sfântu Gheorghe și constituirea unei zone de cooperare economică între Sfântu Gheorghe și Z.M. Brașov

BIBLIOGRAFIE

- (2014), Strategia de Dezvoltare Teritorială a României – Studiul de Fundamentare nr. 15 (Rețeaua de Localități după rang și importanță)
- http://sdr.ro/upload/STUDII/15.%20Raport_Rețeaua%20de%20localitati%20dupa%20rang%20si%20importanta.pdf;
- (2014), Strategia de Dezvoltare Teritorială a României – Studiul de Fundamentare nr. 16 (Formarea și dezvoltarea sistemelor de localități)
- http://sdr.ro/upload/STUDII/16.%20Raport_Formarea%20si%20dezvoltarea%20sistemelor%20de%20localitati.pdf;
- (2013), Studiu de fundamentare în vederea actualizării Planului de Amenajarea a Teritoriului Național – Secțiunea IV (Rețeaua de Localități) – Etapa I;
- (2013), Studiu de fundamentare în vederea actualizării Planului de Amenajarea a Teritoriului Național – Secțiunea IV (Rețeaua de Localități) – Etapa II;
- (2013), Studiu de fundamentare în vederea actualizării Planului de Amenajarea a Teritoriului Național – Secțiunea IV (Rețeaua de Localități) – Etapa III, https://www.mlpda.ro/userfiles/PATN_etapaIII.pdf;
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național (Etapa II, Etapa III);
- Institutul Național de Statistică, tempo_online, <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/>;
- <http://www.adrcentru.ro/wp-content/uploads/2020/12/9.-Portofoliul-de-proiecte.pdf>
- Legea 363/2006 PATN – Secțiunea 1-Rețele de Transport ;
- HG 666/2016/ anexa-Masterplanul General de Transport al României ;
- Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 ;
- HG. 28/ ianuarie 2008, aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico – economice aferente investițiilor publice ;
- Legea nr 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții republicată, cu modificările și completările ulterioare ;
- Regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții, aprobat prin HG nr. 273/1994 ;
- Ordinul M.T. nr. 45/1998 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor
- Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice – indicativ AND 600/2010.
- <http://www.adrcentru.ro/wp-content/uploads/2020/12/9.-Portofoliul-de-proiecte.pdf>