



Asociația Grupul de Acțiune Locală Maramureș Vest (GALMMV)

Înființată cu scopul implementării programului **PNDR LEADER**, în zona de vest a județului Maramureș și în estul jud. Satu Mare, în localitățile: Ardusat, Ariniș, Asuajv de Sus, Băița De Sub Codru, Băsești, Cicirlău, Fărcașa, Gărdani, Mireșu Mare, Oarța De Jos, Pomi din jud. Satu Mare, Sălsig, Satulung, Tăuții Măgherauș

Sediul asociației: Oraș Tăuții Măgherauș, str. 1, nr. 194, cam. 15 (în incinta Primăriei Tăuții Măgherauș), jud. Maramureș

Telefon: 0262-293048 | **Fax:** 0262-293001 | **Cod Postal:** 437345
www.maramures-vest.ro | **email:** gal@maramures-vest.ro

Înființată prin Încheierea Civilă nr. **10983** din 21.11.2012. Înregistrată în Registrul Special al asociațiilor și fundațiilor al Judecătoriai Baia Mare la numărul 87/11.12.2012

Contract de finanțare LEADER nr. C431.2021262620822/8.03.2013 **APDRP/PNDR/MADR** | Decizie de Autorizare **MADR DGDR AM PNDR** Nr. 62208/13 dec 2012



Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)2016 Oras Tautii Magheraus

Etapa 1 . Strategica IULIE 2016

Elaborat de colectiv GALMMV si colaboratorii externi

Cuprins

| | |
|---|----|
| Partea 1 | 6 |
| 1. Introducere | 6 |
| 1.1. Scopul și rolul documentației;..... | 6 |
| Legea 350, Norme aplicare : | 9 |
| Obs. Importanta / PMUD ZMBM | 10 |
| Obs. GALMMV..... | 11 |
| PUG TM este realizat in 2007-2008 8 , actualizarea acestuia s-ar putea face in contextul unei Viziuni de Dezvoltare Integrata | 11 |
| 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;..... | 19 |
| Incadrarea in PUG Tautii Magheraus (PUG 2007!!!)..... | 19 |
| Incadrarea in Strategia De Dezv. Durabila TM2020 si 2035..... | 22 |
| 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale; | 22 |
| 1.3.1. Incadrarea in Master Plan Transport 2020 | 22 |
| Drum Expres Baia Mare –Vaya (DExBMV) | 23 |
| 1.3.2. Incadrarea in documentele de programare CJ Maramures (Strategia 2020 , PATJ) | 25 |
| 1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT | 52 |
| SDD TM 2035 , Obiective majore de infra mare | 52 |
| Somes navigabil | 52 |
| 2. Analiza situației existente | 53 |
| 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice | 53 |
| a) Firme in TM / angajatorii majori | 53 |
| b) Firme de Transport in TM | 55 |
| c) Alte firme ce infl. PMUD /auto | 57 |
| 2.2. Rețeaua majoră de circulații..... | 57 |
| 2.3. Transport public | 58 |
| 2.4. Transport de marfă..... | 58 |
| CFR..... | 59 |
| 2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicletă, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă) | 61 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 2.6. | Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)... | 61 |
| 2.7. | Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)..... | 61 |
| 3. | Evaluarea impactului actual al mobilității..... | 62 |
| 3.1. | Impactul asupra elementelor de mediu | 62 |
| 8. | Dezvoltarea și calibrarea modelului de transport urban multimodal | 63 |
| Partea 2..... | | 64 |
| 9. | Obiective și direcții de acțiune..... | 64 |
| 5.1. | La scară periurbană/metropolitană..... | 67 |
| 5.2. | la scara localitatii | 70 |
| 5.4. | La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone izolate , cu probleme majore) | 71 |
| 6. | Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic..... | 71 |
| 6.1. | Scenariu de mobilitate la scară periurbană/metropolitană..... | 71 |
| 6.2. | Scenariu de mobilitate la scara localității..... | 71 |
| 6.3. | Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor/ariilor cu nivel ridicat de complexitate | 71 |
| Partea 3..... | | 71 |
| 7. | Planul de acțiune | 71 |
| A) | Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații | 71 |
| 8. | Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă | 72 |
| Bibliografie : | | 73 |
| Legislație : | | 73 |
| Anexe : | | 74 |
| Analize probleme si intersecțiile principale | | 74 |
| P1. | Problema nr.1. Trafic E58 (Generala, factor major)..... | 74 |
| P2. | Problema nr.2. Trafic Dealul DURA (Riscuri majore)..... | 77 |
| Nod 1 Dura /ATP (Nu e pe teritoriul UAT TM)..... | | 77 |
| A3. | Nod 2 , No Name (potential acces spre Aeroport S69-67-66), Nu este pe teritoriul UAT TM | 78 |
| A4. | Nod 3 , Statiunea Pomicola – Valea Borcutului | 80 |
| A5. | Nod 4 Drurelax Apa Sarata | 81 |
| P3. | Trafic in zona Aeroport..... | 82 |
| Noduri viitoare..... | | 84 |
| Anexa Foto /Album Foto intersectii..... | | 85 |

Conținutul cadru recomandat al PMUD¹este:

6.1. **Anexa I – Structura Planului de mobilitate urbană durabilă**

(conform unei variante preliminare a Normelor ce urmează a fi aprobate pentru aplicarea Legii 350)

P.M.U.D. este structurat după cum urmează:

¹http://www.adrvest.ro/attach_files/Ghidul%20PMUD%20final%20Jasper%20RO.docx

Partea 1

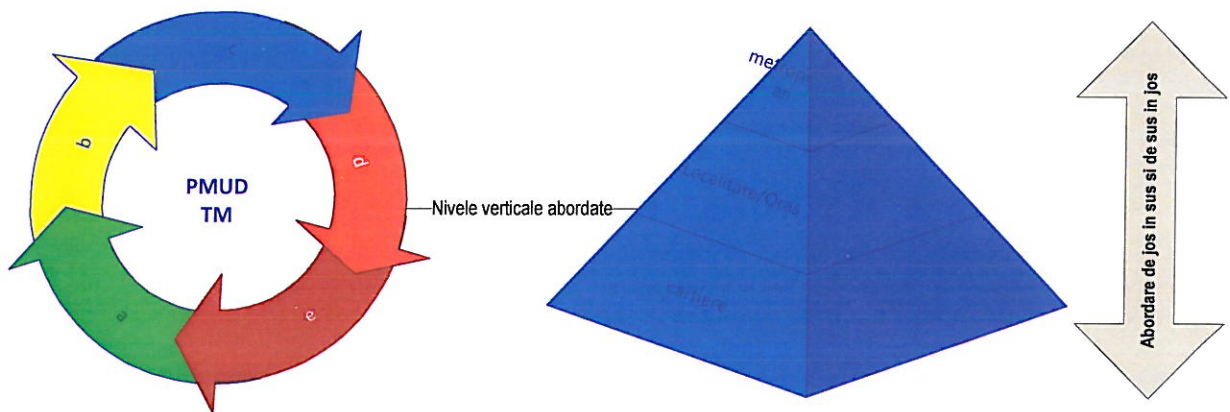
1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației;

Scopul documentației este de realizat un Plan de Mobilitate Urbana conform cu continutul cadru legislativ pentru Orasul Tautii Magheraus, Jud. Maramures

6

P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:



P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective

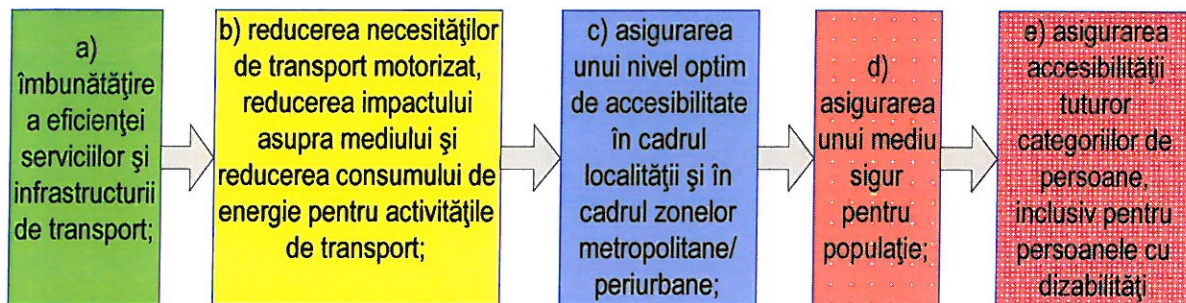


Fig. Obiectivele PMUD/ Abordari orizontale si verticale

Tabel : Obiective vs. Indicatori PMUD Tautii Magheraus

| Obiective PMU | Obiective SMART (T=2020) | | | Indicatori | Obs. |
|--|--|--|------------------------------------|-----------------------------|---|
| a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport; | a1.Eficiența marită a serviciilor de transport | a2.Eficiența marită a infrastructurii de transport | | Cantitativi ; calitativi | a2.De definit eficiența infra Transport |
| b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport; | b1.Reducerea necesitatilor de transport motorizat | b2.reducerea impactului asupra mediului | b3.reducerea consumului de energie | Cantitativi ; calitativi | b1. Alternative la Transport Motorizat |
| c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane; | c1.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității | c2.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul zonelor metropolitane/periurbane; | | Cantitativi ; calitativi | |
| d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație; | d1.asigurarea unui mediu sigur pentru populație | | | Cantitativi ; calitativi | |
| e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități | e1.asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități | | | Cantitativi ; calitativi | |

Obs.

1.Indicatorii vor fi definiti si urmariti in partea de planificare

2. In contextul apartenentei TM la ZMBM (zona metropolitana Baia Mare) , ZMBM • aprobă strategia de dezvoltare a serviciilor de utilități public inclusiv cea acoperitoare in TM , deci acesta strategie este obligatorie ca si documente de referinta ³.

1. Operatorul de Transport din ZMBM , URBIS SA , nu detaliaza pe Harta de Transport zona Tautii Magheraus⁴ , pentru putea analiza la nivel strategic datele initiale ale problemei.

²<https://dexonline.ro/definitie/accesibilitate> =***accesibilitate** f. (lat. *accessibilitas, -atis*). Ușurința de a ajunge undeva, calitatea de a fi accesibil: *accesibilitatea unui munte*.

³<http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html> , pag.5

2. Planul de administrare Urbis 2014 2019 ⁵ , conform pag. 44 prevede la modul viitor masuri greu de evaluat Ca si efecte in TM (fiind relativ confundatele cele 3 etape de realizare a PMUD , la implementare nefacindu-se faza de management strategic ci faza operationala de implementare a unui Plan clar definit ..)
3. Datele statistice 2015 indica faptul ca numarul de salariati din TM (cca.10.000) depaseste populatia orasului TM , ceea ce insemna ca locuitorii din Zona Metropolitana BM sunt principalii beneficiari ai locurilor de munca create in TM si beneficiarii sistemului de transport in comun al URBIS SA

“6.3.2.1 Implementarea Planului de Mobilitate la nivelul Municipiului Baia Mare și al Zonei Metropolitane Planul de Mobilitate Urbană (P.M.U.) este un plan strategic, care se clădește pe practicile de planificare existente, acordând atenția cuvenită principiilor de integrare, participare și evaluare pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor de azi și de mâine, pentru o mai bună calitate a vieții din Municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană Baia Mare.

Planul de mobilitate **va avea la bază o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității în Municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană Baia Mare și va cuprinde toate tipurile și formele de transport: public și privat, de persoane și mărfuri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau oprit.**

Planul va propune o viziune strategică care să ofere o descriere calitativă a viitorului urban și metropolitan dorit și să definească obiective concrete, măsurabile, ținte bine gândite, toate înglobate într-o strategie generală de dezvoltare durabilă.

Planul de mobilitate **va cuprinde măsuri** legate de următoarele componente ale sistemului de transport public:

- **Achiziționarea de vehicule ecologice** pentru unitățile administrativ teritoriale.
Dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu vehicule noi, nepoluante, cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă și sisteme de supraveghere video (pentru creșterea gradului de siguranță al pasagerilor) va oferi oportunități îmbunătățite potențialilor pasageri noi, oferind o alternativă viabilă și confortabilă utilizării autoturismelor personale;
- **Modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport electric** (incluzând calea de rulare și spațiile conexe, rețeaua de străzi pe care operează mijlocul de transport, inclusiv trotuare/refugii/stații) și infrastructura tehnică aferentă;
- **Modernizarea/reabilitarea depourilor** aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă;
- Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale, inclusiv prin sisteme de informare pentru călători în stații și mijloacele de transport în comun;
- Realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului;

⁴http://www.urbisbaiamare.ro/catalog/HARTA+BM_04-05-2015_51-54-++A3.pdf

⁵<http://www.urbisbaiamare.ro/catalog/PLAN+DE++ADMINISTRARE+CA+URBIS-final.pdf>

- Realizarea sistemului de e-ticketing pentru călători care va permite facilitarea utilizării transportului public și de către persoanele cu mobilitate redusă sau pentru grupuri țintă specifice (pensionari, elevi, studenți, turiști) precum și o creștere a veniturilor din transportul public.

Cadru și Baza Legală :

Legea 350, Norme aplicare⁶ :

Art. 15.

(1) Conform prevederilor din Lege, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., reprezintă o documentație complementară **strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.)** și constituie **instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.**

(2) Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

(3) Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(4) P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate.

(5) P.M.U. este corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente P.U.G. ale unităților administrativ-teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare ce vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului atestați conform art. 38 din Lege, precum și specialiști în domeniul mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane.

(6) Procesul de elaborare a P.M.U. va fi structurat în trei etape distincte:

(i) etapa 1 - strategică; în cazul TM iulie-august 2016

(ii) etapa 2 - operațională;

(iii) etapa 3 - de monitorizare.

⁶<http://lege5.ro/Gratuit/geydcjy4zq/norme-metodologice-de-aplicare-a-legii-nr-350-2001-privind-amenajarea-teritoriului-si-urbanismul-si-de-elaborare-si-actualizare-a-documentatiilor-de-urbanism-din-26022016>

| | Etape | Caracteristici/etapa | Intrebari avansate (FAQ) | |
|---|---------------------------------|---|--|---|
| | | | Unde suntem ? | Unde vrem sa ajungem ? |
| 1 | (i) etapa 1 - strategică | Viziune, Misiune , Obiective strategice | Starea Actuala / simptom, analiza diagnostic | Starea Ideala-dorita Mobilitate Urbana Maxima |
| 2 | (ii) etapa 2 - operațională | Plan Operational | Cum ajungem la starea Ideala ? (Optima ?) | Plan de Actiune |
| | | | Cum monitorizam/ mentinem sistemul in Parametrii ? | |
| 3 | (iii) etapa 3 - de monitorizare | | Eficienta Eficacitatea | |

(7) Pe baza referatelor elaborate de către structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de către structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform Legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale.

Obs. Importanta / PMUD ZMBM

În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut.

Obs.GALMMV :

TM face parte din ZMBM si conform Statut/ROF⁷ :

Principalele atribuții ale Adunării Generale sunt următoarele :

- A. • aprobă și modifică Statutul și Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației;
- B. • numește Consiliul Director și de Administrație; • alege și revocă Cenzorii asociației;
- C. • aprobă execuția bugetului de venituri și cheltuieli al asociației și situațiile financiare anuale;
- D. • aprobă lichidarea și dizolvarea asociației;
- E. • aprobă strategia de dezvoltare a serviciilor de utilități publice;
- F. • elaborează politica tarifară în domeniul serviciilor de utilități publice;
- G. • încheie contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice,

⁷<http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html> , pag.5

(8) Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul P.U.G. și P.M.U., se recomandă elaborarea lor concomitentă, aplicând o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat, iar în acest sens autoritățile publice locale vor organiza grupuri de lucru comune - sau succesiv atunci când există deja un P.U.G. în vigoare, fiind necesară **preluarea/aplicarea viziunii de dezvoltare propusă prin P.U.G.**

Obs. GALMMV

PUG TM este realizat in 2007-2008 8 , actualizarea acestuia s-ar putea face in contextul unei Viziuni de Dezvoltare Integrata

Extras din PUZ⁸ :

Cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la :

- Evolutia în perspectivă a localității;
- Direcțiile de dezvoltare funcțională în teritoriu;
- **Traseele coridoarelor de circulație și de echipare prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean;**
- Zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone;
- **Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare;**
- Stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară și definitivă de construire;
- Delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană.

Completarea Planului Urbanistic General al Orașului Tăuții Măgherauș urmărește, prin introducerea în cadrul documentației de urbanism existente a constrângerilor și permisivităților urbanistice generate de zonele propuse pentru extindere, crearea condițiilor de autorizare a noilor construcții, **crearea premiselor spațiale pentru desfășurarea activităților economice și sociale în acord cu obiectivele de dezvoltare județene**⁹. Se vor lua în considerare implicațiile dezvoltării

⁸ PUZ TM 2007, Memoriu General Aedilis Proiect SA , pag.3

⁹ Strategia MM 2014-2020 , Proiect Turism@maramures-vest.ro , http://www.strategiedezvoltaremm.cjmaramures.ro/descarcare/Strategia_de_dezvoltare_durabila_a_Judetului_Maramures_pentru_perioada_2014-2020_varianta_draft.pdf

urbanistice asupra sistemului de circulații și a rețelei de infrastructură edilitară, fiind conturate măsurile pentru dezvoltarea armonioasă a localităților.

Obs.GALMMV , Premizele Spatiale judetene identificate in Strategia MM 2020 sunt :

1. Aeroportul TM –reabilitare/extensie
2. Drumul Nordului (SJ, MM)
3. Drumul Expes Baia Mare –Vaja (de clarificat prioritatea)
4. Sistemul integrat d emanagemnt deseuri Farcasa/Sirbi
5. GALMMV strategia 2020¹⁰(Infra mici, dezvoltare economica si sociala)

12

(9) Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/integrarea/analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:

a) efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1% din numărul total al populației UAT sau a zonei periurbane/metropolitane care este subiectul P.M.U.);

b) realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;

c) realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.

| | Date de cules/analizat | | |
|---|--|---|-------------|
| 1 | INSEE 2011 | ultimul recensământ al populației și locuințelor | |
| | PUG 2007 | 2.5.POPULAȚIA. ELEMENTE DEMOGRAFICE ȘI SOCIALE | Actualizate |
| 2 | Inteviuri in TM , zona Metropolitana (| | |
| 3 | Recendaminte de circulatie | Intersectii si intrari in localitate | |
| 4 | Anchete locale | Originea si destinatia deplasarilor | |

Obs.GALMMV : se pot analiza si informatiile sinteza din Strategia GALMMV (Tautii M + 14 comune din zona d e influenta majora)

¹⁰ www.galmmv.ro

(10) Documentul se elaborează în format tipărit (piese scrise și desenate) și în format digital (GIS).

(11) Piesele desenate se constituie din planșe, scheme și grafice; planșele pot fi elaborate la scara 1: 20.000, 1: 10.000, 1: 5.000 sau 1: 2.000, după caz, pe suport topografic realizat în sistem de proiecție stereografică 1970.

(12) P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă. În toate etapele de elaborare a P.M.U. vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și operatori economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului.

(13) P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:

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

(14) P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerație următoarele arii de intervenție:

- a) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;
- b) crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
- c) promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- d) reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
- e) organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;
- f) organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;

g) stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.);

h) restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;

i) dezvoltarea rețelelor de transport public;

j) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;

k) dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;

l) îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;

m) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

| | Arii de interventie PMUD TM 2020 | Faza Strategie | Faza Operationala | Faza Monitorizare |
|---|--|--|---|--------------------------------------|
| 1 | a) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană; | Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 2 | b) crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale; | Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 3 | c) promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat; | Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 4 | d) reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban; | Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |

| | | | | |
|----|--|---|---|--------------------------------------|
| 5 | e) organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 6 | f) organizarea intermodalității și a poliilor de schimb intermodal; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 7 | g) stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.); | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 8 | h) restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 9 | i) dezvoltarea rețelelor de transport public; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 10 | j) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 11 | k) dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 12 | l) îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane; | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |
| 13 | m) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public. | Identificare probleme/soluii /alternative generale ; sondaje/opinii | SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc) | Indicatori Cantitativi si calitativi |

Art. 16.

Conținutul-cadru al P.M.U. este:

(1) P.M.U. - componenta de nivel strategic (corespunzătoare etapei I)

1. introducere

1.1. scopul și rolul documentației;

1.2. încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;

1.3. încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;

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

2. analiza situației existente

2.1. contextul socioeconomic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice;

2.2. rețeaua stradală;

2.3. transport public;

2.4. transport de marfă;

2.5. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);

2.6. managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);

2.7. identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

3. modelul de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I)

3.1. prezentare generală și definirea domeniului;

- 3.2. colectarea de date;
- 3.3. dezvoltarea rețelei de transport;
- 3.4. cererea de transport;
- 3.5. calibrarea și validarea datelor;
- 3.6. prognoze;
- 3.7. testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;
- 4. evaluarea impactului actual al mobilității
 - 4.1. eficiență economică;
 - 4.2. impactul asupra mediului;
 - 4.3. accesibilitate;
 - 4.4. siguranță;
 - 4.5. calitatea vieții;
- 5. viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
 - 5.1. viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale;
 - 5.2. cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;
- 6. direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
 - 6.1. direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;
 - 6.2. direcții de acțiune și proiecte operaționale;
 - 6.3. direcții de acțiune și proiecte organizaționale;
 - 6.4. direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:
 - 6.4.1. la scară periurbană/metropolitană;

6.4.2. la scara localităților de referință;

6.4.3. la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate;

Art.16

7. evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

7.1. eficiență economică;

7.2. impactul asupra mediului;

7.3. accesibilitate;

7.4. siguranță;

7.5. calitatea vieții.

(2) P.M.U. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)

1. cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

1.1. cadrul de prioritizare;

1.2. prioritățile stabilite;

2. planul de acțiune

2.1. intervenții majore asupra rețelei stradale;

2.2. transport public;

2.3. transport de marfă;

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

2.5. managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră);

2.6. zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

2.7. structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

2.8. aspecte instituționale.

(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)

1. stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.;

2. stabilire actori responsabili cu monitorizarea.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;

Incadrarea in PUG Tautii Magheraus (PUG 2007)

In PUG 2007 ¹¹ Regulament /sunt prevazute urmatoarele la pag. 34 -35-36:

T – ZONA CAILOR DE COMUNICATIE

T - ZONA CAI DE COMUNICATIE.

Zona este compusă din terenuri pentru căi de comunicație rutieră și feroviară:

T1- subzona căilor de comunicație rutiera.

T2 - subzona căilor de comunicație feroviara.

T1- SUBZONA CAILOR DE COMUNICATIE RUTIERA

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI.

Autorizarea construcțiilor din zona drumurilor publice se emite în temeiul Ordinului nr. 158/1996 al Ministrului Transporturilor. Pentru lucrări în zona drumurilor publice și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul organelor publice specializate.

În cazul autostrazii, se vor respecta propunerile din Studiul de Fezabilitate elaborat de SC Search Corporation (Proiect nr. 243-SF-D-2001). și profilele propuse.

Rezervarea nodurilor de circulație, pe o suprafață corespunzătoare unui cerc cu raza de **50,00 m**, măsurată din centrul actual al intersecției, pentru zonele marcate în planșa de reglementări.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ.

ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE.

Se admit următoarele funcțiuni:

¹¹ PUZ Tautii Magheraus 2007 actualizat

- căi de comunicație rutieră și construcțiile aferente
- unități ale întreprinderilor de transporturi, garaje
- spații alveolare carosabile pentru transportul în comun
- refugii și treceri de pietoni
- rețele tehnico-edilitare
- spații verzi amenajate
- parcaje publice
- lucrări de terasamente

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI.

- incintele unităților de transport și garajele publice vor obține avizul de mediu și se vor încadra în normele admisibile de poluare și de asigurare împotriva riscului de incendiu și explozie.

- garajele și parcajele publice vor fi plantate și înconjurate de gard viu de minim **1,20 m** înălțime.

- lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor publice trebuie:

să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țigeti, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen);

să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță);

ARTICOLUL 3 – UTILIZĂRI INTERZISE.

- se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere;

- se interzic orice construcții sau amenajări pe terenurile rezervate pentru:

lărgirea unor străzi sau realizarea străzilor propuse, realizarea autostrazii și a dotarilor aferente;

modernizarea intersecțiilor;

realizarea spațiilor de parcare;

realizarea traversarilor pietonale sub și supraterrane

- se interzic pe terenurile vizibile din circulația publică rutieră, : depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeuri etc.;

- în zona de siguranță și protecție aferentă drumurilor și autostrăzilor este interzisă autorizarea următoarelor lucrări:

construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului sau prezintă riscuri de accidente;

panouri independente de reclamă publicitară.

- se interzice:

cuplarea clădirilor de locuit cu construcții aferente circulației rutiere;

amplasarea în incinta unităților de transporturi și a garajelor publice a unor construcții care prin natura activităților desfășurate pot produce poluare peste normele admisibile și / sau prezintă risc de incendiu / explozie.

T2 - SUBZONA CAI DE COMUNICATIE FERROVIARE

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI.

Zona de căi ferate cuprinde infrastructura feroviară, construcțiile și instalațiile aferente exploatării și întreținerii liniilor de cale ferată.

Autorizarea construcțiilor din zona căilor ferate se emite în temeiul OUG nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române. Pentru lucrări în zona căilor ferate și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul S.N.C.F.R.

Zona este constituită din clădiri de interes public, platforme și căile ferate.

SECȚIUNEA I - UTILIZARE FUNCȚIONALĂ.

ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE.

În zona de protecție a infrastructurii feroviare se pot amplasa, cu avizul organelor publice specializate:

- a) construcții și instalații aferente exploatării și întreținerii liniilor de cale ferată;
- b) construcții și instalații pentru exploatarea materialului rulant și a mijloacelor de restabilire a circulației
- c) instalații fixe pentru tracțiune electrică;
- d) instalații de semnalizare, centralizare, bloc de linie automat, telecomunicații, transmisiuni de date și construcții aferente acestora;

Prin zona de protecție a infrastructurii feroviare se înțelege fâșia de teren indiferent de proprietar, cu lățimea de **100,00 m** măsurată de la limita zonei cadastrale C.F.R., situată de o parte și de alta a caili ferate. (conform RGU)

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI.

Construcții care se amplasează în zona de protecție a infrastructurii feroviare situată în intravilan se autorizează cu avizul organelor publice specializate.

Lucrările de investiții ale agenților economici și ale instituțiilor publice, care afectează zona de protecție a infrastructurii feroviare, se vor autoriza numai cu avizul organelor publice specializate și anume:

- a) căi ferate industriale;
- b) lucrări hidrotehnice;
- c) traversarea căii ferate de către drumuri prin pasaje denivelate;

T1+T2- conform studiilor de specialitate cu respectarea normelor tehnice specifice.

ARTICOLUL 8 – CIRCULATII SI ACCESE

T1+T2- În conformitate cu P.U.D/ P.U.Z, cu următoarele condiții:

- pentru a fi construibile, toate parcelele trebuie să aibă acces dintr-o cale publică având o lățime de minim **4.00 metri** pentru a permite accesul mijloacelor de stingere a incendiilor și a mijloacelor de transport grele;
- se vor asigura trasee pentru transporturi agabaritice și grele.
- Accesele și pasajele carosabile nu trebuie obturate prin mobilier urban și trebuie să fie pastrate libere în permanentă.

ARTICOLUL 9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

T1+T2- Cu următoarele condiționări:

- staționarea vehiculelor atât în timpul lucrărilor de construcții-reparații, cât și în timpul funcționării clădirilor se va face în afara drumurilor publice, fiecare unitate având prevăzute în interiorul parcelei spații de circulație, încărcare și întoarcere;
- în spațiul de retragere față de aliniament se pot prevedea parcaje cu condiția

înconjurării acestora cu un gard viu având înălțimea de minimum **1,20m**, dar fara sa obtureze vizibilitatea de-a lungul liniilor ferate si a semnalelor CF.

ARTICOLUL 10 – ÎNĂLȚIMEA MAXIM ADMISA

Înălțimea maxim admisă se stabilește prin studii de specialitate, documentații de urbanism și funcție de tema beneficiarului.

Incadrarea in Strategia De Dezv. Durabila TM2020 si 2035

In SDD TM 2035 se prevede explicit necesitatea unui PMUD in contextul estimarii unei dezvoltari economico sociale majore a zonei.

Politica Publica de Dublarea numarului de Locuitori pina in anul 2020 , prin atragerea de tineri si investitori in zona , Precum si prin Politica de Coeziune Rurala implementata prin GALMMV , Tautii Magheraus va deveni un Motor de Dezvoltare Prinxipal al intregii zone Metropolitane Baia Mare , atragind populatie atit din Mun. Baia Mare cit si din toata zona Maramures Vest.

Dezvoltarea integrata QT (patro infrastructurilor : aer, rutier, cai ferate si naval , va duce la dezvoltarea unui Pol de Transport major in nord vestul Romaniei , conecarile la AutostrazileEU (prin TM respec tiv MMV) provoaca comunitatea locala la analize si gasirea de solutii de eficientizare a transportului in teritoriu .

Structura geografica speciala (zona montane , deal si lunca) a TM obliga la analize atente si la solutii inovative (aplicabile in contextul reliefului SPECIAL).

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;

1.3.1. Incadrarea in Master Plan Transport 2020 ¹²

¹²<http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>

Drum Expres Baia Mare –Vaya (DExBMV)

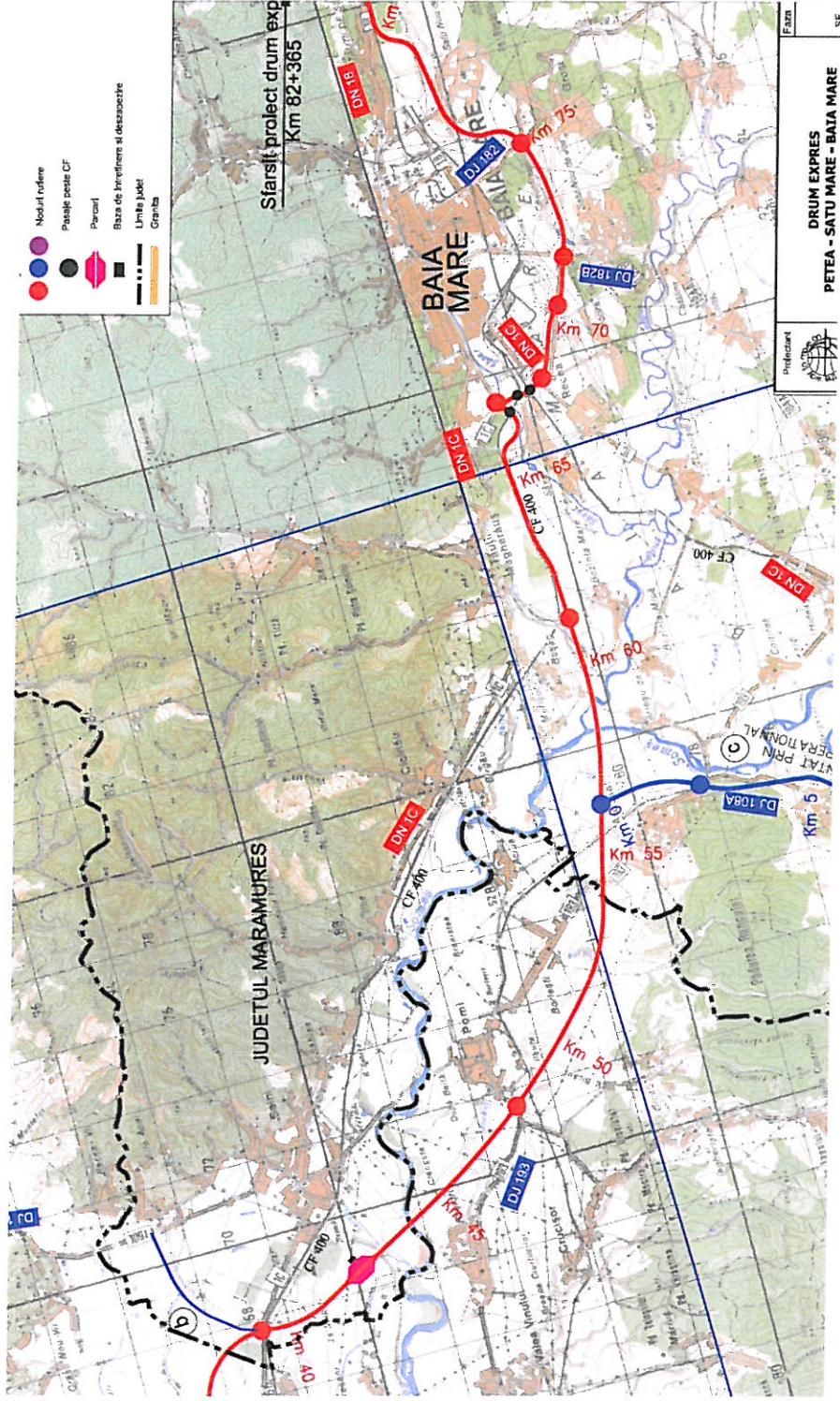


Fig. Ansamblu + Mentionare POR DJ 108A (in lista de prioritati a CJMM 2020)

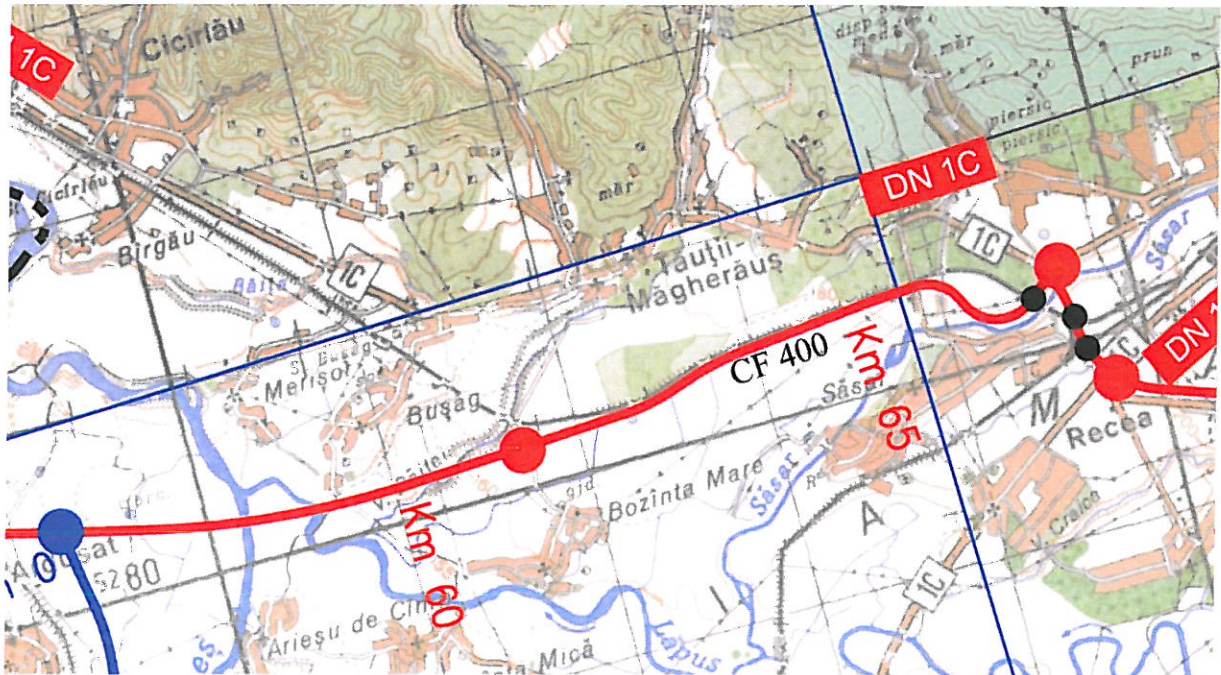


Fig. Nodul de la Busag

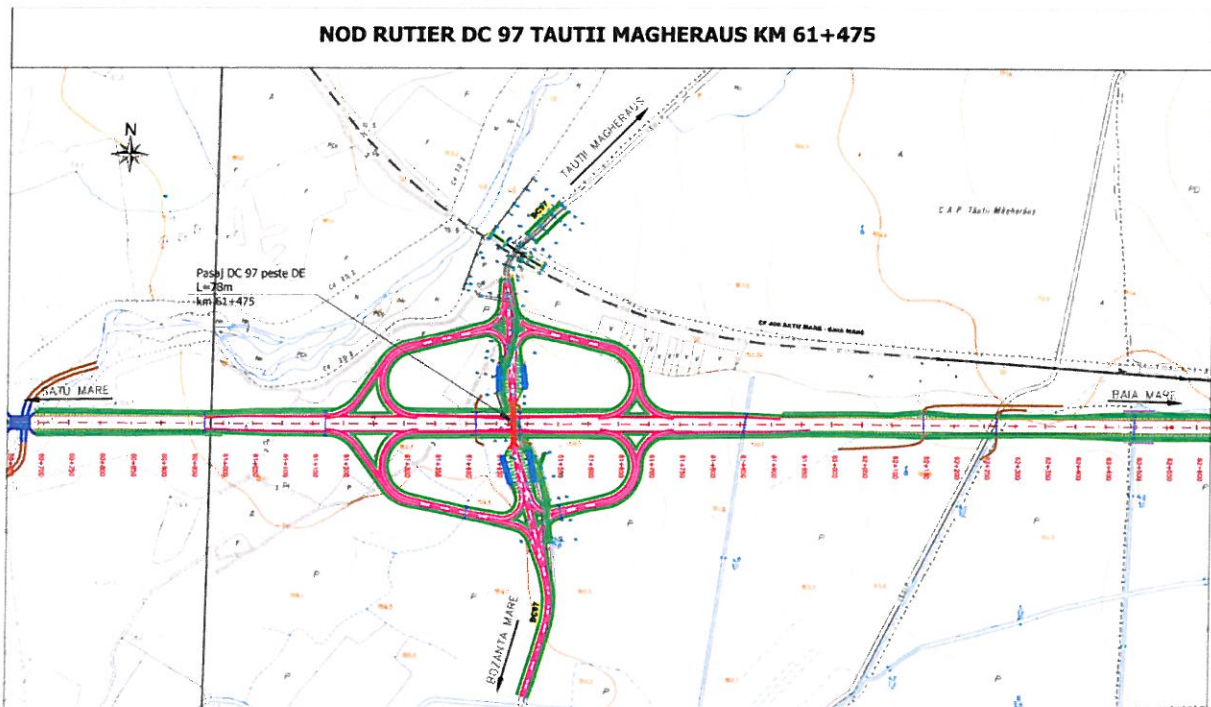


Fig. Detaliu : Tautii Magheraus

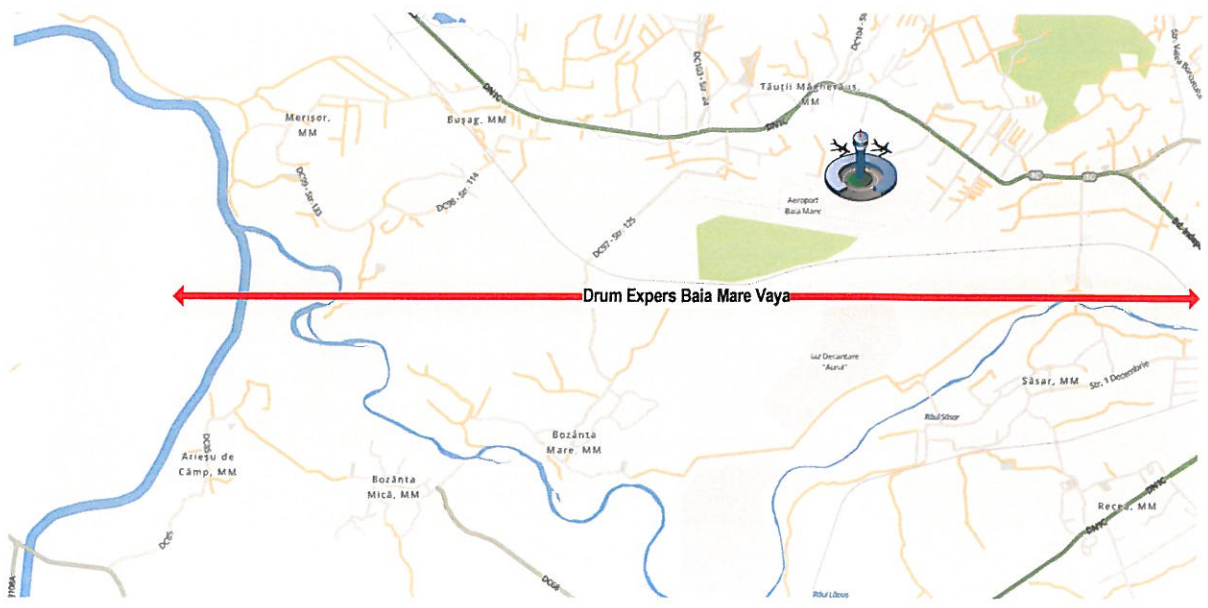


Fig. DExBMV pozitionare fata de Aeroport TM

1.3.2. Incadrarea in documentele de programare CJ Maramures (Strategia 2020¹³, PATJ)

Strategia MM 2014 2020, pag.33

“Infrastructura de transport:

- în pofida poziției sale strategice de județ de graniță a României și Uniunii Europene, județul Maramureș are o poziție excentrică față de principalele coridoare de transport rutier și feroviar, ceea ce îi afectează negativ competitivitatea; în plus, Master Plan-ul General de Transport al României nu prevede nicio investiție majoră pentru infrastructura conectivă a județului pentru următorii 7 ani;
- județul Maramureș nu dispune de căi rapide de transport rutier și feroviar care să îi asigure legătura cu granița de nord, de vest și cu principalele centre urbane din regiune și din țară, deși în ultimii 10 ani au fost vehiculate mai multe proiecte de amploare (de ex. Drumul Expres Petea-Satu Mare-Baia Mare, Baia Mare-Autostrada Transilvania), încă nematerializate;
- principalele căi de acces în județ sunt drumurile naționale (dintre care DN1C are și statut de drum european), care au beneficiat de lucrări importante de reabilitare în ultimii ani; există totuși o serie de drumuri naționale aflate în stare relativ proastă, care au beneficiat doar de lucrări de reparație și întreținere;
- municipiul Baia Mare dispune de un drum de centură, care este în prezent modernizat cu fonduri de la bugetul de stat, însă alte centre urbane din județ (Tăuții Măgherauș, Sighetu Marmăției și Borșa) se confruntă cu problemele generate de tranzitul greu; “

¹³http://www.strategiedezvoltaremm.cjmaramures.ro/download/Strategia_de_dezvoltare_durabila_a_Judetului_Maramures_pentru_perioada_2014-2020_varianta_draft.pdf

Pag.98 :

2. Industria de echipamente și componente electrice – cu o cifră de afaceri de circa 260 mil. Euro anual (21% din total) și peste 3.200 de salariați (8%), s-a dezvoltat recent, odată cu instalarea mai multor investitori străini din domeniu. Gama de produse include posturi de transformare și tablouri electrice (ELECTRO SISTEM), componente pentru sisteme de legături electrice (WEIDMULLER INTERFACE), echipamente și componente pentru sisteme de distribuție a energiei electrice (EATON). Facilitățile de producție sunt concentrate în Baia Mare, Tăuții Măgherauș și Fărcașa. Volumul exporturilor de astfel de produse este de peste 300 mil. Euro pe an, fiind în cea mai mare parte produse cu o valoare adăugată mai ridicată. Numărul de angajați din domeniu a crescut cu circa 100 față de anul 2007.

26

Pag.101

2.2.2.3. Sectorul terțiar (al serviciilor)

Sectorul terțiar (al serviciilor) are cea mai importantă contribuție la economia județului Maramureș, acesta generând, în anul 2012, 58,6% din valoarea adăugată brută, în creștere cu 1,6 puncte procentuale față de anul 2007⁷⁶. De asemenea, sectorul serviciilor asigură și cele mai multe locuri de muncă la nivelul județului, respectiv 67.000 (36,8% din total), precum și pe cele mai bine plătite, în condițiile în care valoarea adăugată este net superioară agriculturii și industriei. Cea mai mare pondere a populației ocupate în sectorul serviciilor se înregistrează în centrele urbane (Baia Mare – 59,2%, Sighetu Marmăției – 52,3%, Baia Sprie – 48,6%, Vișeu de Sus – 46,9%, Tăuții-Măgherauș - 46,5%, Cavnic – 44,7%, Seini – 43,9%)⁷⁷, cele care concentrează majoritatea unităților de profil (unități sanitare, de învățământ, comerciale, financiare, culturale etc.), inclusiv cu rol de deservire a localităților din jur.

Pag.102

Sub-sectorul comerțului și reparațiilor are cea mai importantă contribuție la sectorul terțiar, acestea reunind peste 3.100 de firme în prezent, în scădere cu 24,8% față de anul 2007⁷⁹. Cele mai multe dintre aceste firme sunt mici unități comerciale de familie și de cartier, înființate mai ales la începutul anilor '90, când comerțul era prima opțiune pentru cei care doreau să devină antreprenori. Piața de profil s-a modificat puternic în ultimii 10 ani, pe fondul intrării pe piața locală a marilor rețele comerciale cu capital străin (Auchan, Billa, Cora, Dedeman, Lidl, Metro, Praktiker, Profi, etc.), precum și a mall-ului Gold Plaza, care au acaparat cea mai mare parte a clienților, în defavoarea micilor comercianți. La nivel local, o altă categorie importantă de comercianți sunt depozitele și distribuitorii de mărfuri alimentare și industriale, inclusiv importate, care deservesc întreaga piața județeană și chiar o parte din județele învecinate (de ex. ATP EXODUS, B&K ELECTRO, CETINA, ELECTRO DISTRIBUTION, ERMOSA, EXTRUPLAST LOGISTICS, GHITTA, MARAVET, ORIZONT,

STEELCORP DISTRIBUTION, STORO, TENET, TOTAL ACORD, UNIVER PRODUCT, etc.⁸⁰). Cifra de afaceri din domeniu a crescut nominal, în perioada 2007-2013, cu 8,2% în termeni nominali, ceea ce corespunde unei scăderi în termeni reali. Cel mai probabil, relansarea economică din ultimii ani, precum și reducerea TVA din perioada 2015-2016, vor avea un efect de levier asupra activității comerciale, care se va polariza însă în jurul marilor rețele comerciale, care vor continua expansiunea agresivă, mai ales în mediul urban. Numărul persoanelor ocupate în activități comerciale era în anul 2014 de 23.800, în creștere cu 13,3% față de anul 2007. Cele mai multe persoane ocupate în domeniul comerțului se înregistrează în localitățile Baia Mare (18,5% din forța de muncă totală), Baia Sprie (14,7%), Sighetu Marmăției (13,9%), Seini (13,1%), **Tăuții-Măgherauș (12%)**, Vișeu de Sus (11,7%), Cavnic (10,3%)⁸¹ – unde există centre comerciale de mari dimensiuni, inclusiv cu rol de deservire a populației din jurul acestor orașe.

Pag.120

În ceea ce privește dinamica locurilor de muncă în perioada 2007-2014, se observă o creștere a numărului acestora în unele localități urbane (Baia Sprie +36,7%, Borșa +37,4%, Săliștea de Sus +51,2%, Seini +15,7%, **Tăuții-Măgherauș +83,1%**, Târgu Lăpuș +40,6%, Vișeu de Sus +35%), dar și rurale, cu precădere din jurul centrelor urbane, unde se manifestă fenomenul de suburbanizare (Satulung +118,8%, Recea +149%, Moisei +95,8%, Fărcașa +24,3%, Dumbrăvița +275,5%, Cicârlău +118,7%). La polul opus, numărul de locuri de muncă a scăzut semnificativ în orașele Baia Mare (-13,8%), Sighetu Marmăției (-22,2%), Cavnic (-52,4%), Șomcuta Mare (-27,4%), Poienile de sub Munte (-33%) etc

În ceea ce privește **fenomenul navetismului**, acesta antrena la nivel județean, la recensământul din anul 2011, peste 27.000 de persoane, adică 15,4% din totalul populației ocupate. Cea mai mare parte a fluxurilor de navetism sunt de tip rural-urban și se manifestă la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare și a zonei urbane funcționale a municipiului Sighetu Marmăției. **Localitățile care înregistrează o rată a navetismului de peste 40% din forța de muncă sunt: Recea, Tăuții-Măgherauș, Baia Sprie, Groși, Cicârlău, Săcălășeni, Câmpulung la Tisa, Bocicioiu Mare, Coltău, Coaș și Sărăsău.** La polul opus, regăsim, în general, în mediul urban și în comunele aflate la o distanță mare de centrele urbane, unde sunt concentrate locurile de muncă: Borșa, Ieud, Poienile de sub Munte, Oncești, Poienile Izei, Ruscova, Șieu, Rozavlea și Sighetu Marmăției (sub 5% din populația ocupată). Se poate observa o legătură directă între rata navetismului și nivelul de dezvoltare al localităților, în sensul că acele comune cu o rată scăzută a navetismului, la care se adaugă izolarea față de coridoarele de transport și centrele urbane, rămân dependente de agricultura de subzistență și se confruntă cu un declin socio-economic.

Pag.124

Din perspectiva clasificării aşezărilor din Planul Național de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea a IV-a "Rețeaua de localități", județul Maramureș cuprinde¹³⁶:

- 2 municipii de rangul II (municipii de importanță interjudețeană, județeană și cu rol de echilibru în rețeaua de localități): Baia Mare și Sighetu Marmatei;
- **11 orașe de rangul III: Borșa, Baia Sprie, Vișeu de Sus, Târgu Lăpuș, Seini, Șomcuta Mare, Ulmeni, Tăuții Măgherauș**, Cavnic, Săliștea de Sus, Dragomirești;
- 63 comune de rangul IV;
- 186 de sate de rangul V, componente ale comunelor.

Pag.125

În prezent, MDRAP lucrează la un nou sistem de clasificare a rețelei de aşezări din România, în strânsă corelație cu Strategia de Dezvoltare Teritorială a României pentru orizontul 2035, care propune o abordare policentrică în managementul teritoriului național. Conform versiunii draft a acestui document, localitățile urbane din județul Maramureș vor fi reclasificate după cum urmează¹³⁷:

- poli regionali secundari, municipii de importanță regională, cu o populație de peste 100.000 de locuitori: Baia Mare;
- poli județeni secundari, municipii cu rol de echilibru la nivelul județelor, având populație de peste 20.000 de locuitori: Sighetu Marmatei;
- centre urbane cu rol zonal, orașe cu rol de servire teritorial la nivel subjudețean, cu o populație de peste 5.000 de locuitori: Borșa, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus;
- **centre urbane cu funcții specializate¹⁴: Tăuții Măgherauș¹⁵**, Baia Sprie, Cavnic, Dragomirești, Săliștea de Sus, Seini, Șomcuta Mare, Ulmeni.

În plus, conform acestei clasificări, orașele Dragomirești, Săliștea de Sus și Târgu Lăpuș sunt orașe cu caracteristici rurale, prin prisma dinamicii populației, a structurii ocupaționale, a ponderii ridicate a populației rezidente în satele componente și a calității infrastructurii de transport.

Pag.126

Zona Metropolitană Baia Mare a fost înființată în anul 2012 (sub actuala denumire, respectiv în 2006 ca ADI „Sistemul Urban Baia Mare”), sub forma unei asociații de dezvoltare intercomunitare, și reunește în prezent 19 UAT, printre care Municipiul Baia Mare și orașele
2006 ca ADI „Sistemul Urban Baia Mare”), sub forma unei asociații de dezvoltare intercomunitare, și reunește în prezent 19 UAT, printre care Municipiul Baia Mare și orașele

¹⁴<http://www.agerpres.ro/comunicate/2015/11/27/comunicat-de-presa-mdrap-21-13-52>

¹⁵<http://www.mdrt.ro/comunicare/buletine/newsletter-mdrt?newsID=311&art=2495>

Baia Sprie, Cavnic, Seini, Șomcuta Mare și Tăuții Măgherauș, cu o suprafață totală de 1.395,4 kmp (22% din suprafața totală a județului) și 215.932 de locuitori (45%). Zona Metropolitană Baia Mare este membru fondator al Federației Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, membru al platformei internaționale Global City Indicators Facility și a fost implicată în cei aproape 10 ani de funcționare în numeroase proiecte care au vizat întărirea cooperării urban-rural, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din zona metropolitană și reducerea disparităților dintre localitățile componente, atragerea de investiții și dezvoltarea infrastructurii suport de toate tipurile. Asociația a fost implicată în pregătirea și implementarea de proiecte în domeniul formării continue (URBAN_NETWORK), al elaborării de strategii și planuri de acțiune (TRANS_URBAN, STATUS), dezvoltare sustenabilă (USE ACT, INTER_URBAN), ocupare etc.

Cel mai important proiect al acesteia este însă sistemul de transport local metropolitan, unul dintre puținele de acest tip din România. Începând cu data de 01.01.2014 operatorul regional S.C. URBIS S.A. prestează serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în următoarele unități administrativ-teritoriale, membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare (Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș, Comuna Dumbrăvița, Comuna Grosi, Comuna Recea și Comuna Săcălăseni) pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Prin proiectul STATUS a fost elaborată o strategie de dezvoltare teritorială integrate a Zonei Metropolitane Baia Mare, care va servi la orientarea și corelarea investițiilor finanțate din diferite surse, în actuala perioadă de programare

Pag.132

Cele mai mari probleme cu care se confruntă județul Maramureș din perspectiva utilizării terenurilor sunt defrișările ilegale, mai ales de la nivelul pădurilor aflate în proprietate privată fără obligativitatea de a asigura amenajamentele silvice, și degradarea solurilor, prin eroziune (37,9% din suprafețele agricole), pseudogleizare (17,8%), gleizare (4,6%), eroziune în adâncime (11,9%), exces de umiditate (5,8%), poluare (8,1%) și alunecări de teren (3,9%)¹⁴⁸.

În acest context, s-a stabilit că 44 de UAT din județul Maramureș sunt încadrate în categoria Zonelor Montane Defavorizate (ZMD), iar 3 în cea a Zonelor Defavorizate de Condiții Naturale Specifice¹⁴⁹, ambele cu impact negativ asupra productivității agricole (de ex. din cauza pantelor accentuate a terenurilor și a altitudinii ridicate), care vor beneficia de subvenții pentru susținerea fermierilor din aceste localități.

O creștere mai semnificativă a suprafețelor non-agricole, ca urmare a scoaterii unor terenuri din circuitul agricol, s-a înregistrat, în perioada 2007-2014, în localitățile: Desești (1.550 ha), Baia Mare (1.374 ha), Vișeu de Jos (628 ha), Tăuții Măgherauș (231 ha), Băița de sub Codru (587 ha), Cicârlău (333 ha), Șișești (341 ha), Băsești (96 ha), Recea (79 ha), Strâmtura (38 ha), Bârsana (30 ha), Dumbrăvița (10 ha)¹⁵⁰. Cele mai multe dintre acestea sunt amplasate în jurul municipiului Baia Mare, unde s-au realizat cele mai multe investiții în domeniul funcțiunilor industriale, comerciale, rezidențiale, de servicii etc.

Cu toate acestea, comunele din Zona Metropolitană Baia Mare se confruntă cu o creștere a terenurilor pentru realizarea de construcții rezidențiale și cu destinație economică, fenomen întâlnit mai ales în **comunele Tăuții Măgherauș, Recea, Groși, Săcălășeni, Satulung, Dumbrăvița, Baia Sprie** etc.

Principalul front de expansiune urbană rămâne însă către vest (Tăuții Măgherauș) și sud (Recea, Groși), în partea de nord și vest existând bariera naturală a lanțului carpatic, cu terenuri mai accidentate, infrastructură de transport mai slab dezvoltată etc.

Aceste UAT-uri au, prin urmare, nevoie de reglementări urbanistice solide, pentru a preîntâmpina o dezvoltare haotică, care să nu țină cont de normativele privind asigurarea accesului la infrastructură tehnico-edilitară și echipamente publice. Relevante în acest sens sunt și prevederile noului Plan Urbanistic General al Municipiului Baia Mare și ale PATJ Maramureș, ambele de dată recentă. PATZ Sistemul Urban Baia Mare, unul dintre puținele existente la nivelul unei zone metropolitane din România, necesită actualizare pentru adaptarea sa la noile realități socio-economice din zonă, în condițiile în care a fost elaborat în anul 2006.

Pag.136

Dintre locuințele nou-realizate în județ, 54,8% au fost ridicate în mediul urban și 45,2% în cel rural. **Localitățile cele mai dinamice din perspectiva dezvoltării imobiliare au fost, în perioada 2007-2014, următoarele: Baia Mare (1.452 de locuințe noi, 16,7% din totalul județean), Borșa (1.197/13,8%), Tăuții-Măgherauș (5,2%), Baia Sprie (4,5%), Sighetu Marmației (4%), Seini (3,4%), Groși (3,1%) și Recea (3,1%).** Un număr important de locuințe s-a finalizat și în localitățile Dragomirești, Budești, Vișeu de Sus, Târgu Lăpuș, Șomcuta Mare, Șieu, Satulung, Sărăsău, Săpânța, Săcălășeni, Ruscova, Rozavlea, Remeți, Moisei, Dumbrăvița¹⁵⁹.

Se observă o tendință de concentrare a dezvoltărilor imobiliare în comunele din jurul municipiului Baia Mare (Tăuții-Măgherauș, Groși, Recea, Săcălășeni, Satulung, Dumbrăvița), unde se manifestă un fenomen de suburbanizare.

Acesta constă din apariția de noi locuințe, cele mai multe moderne, ridicate de locuitori ai municipiului, care se află în căutare de terenuri mai accesibile. Din păcate, această dezvoltare s-a făcut, în general, fără o planificare urbană riguroasă, astfel că noile cartiere de acest tip sunt lipsite de rețele utilități, drumuri și echipamente publice corespunzătoare. La polul opus, găsim localități în declin, cu un fond locativ excedentar sau cu un nivel scăzut de trai, unde s-au ridicat doar sporadic locuințe noi în ultimii ani: Băsești, Boiu Mare, Desești, Giulești, Groșii Țibleșului, Oarța de Jos, Poienile Izei, Rona de Jos, Suci de Sus, Valea Chioarului și Vima Mică. Un număr mic de locuințe s-a construit și în orașele Cavnic, Săliște de Sus și Ulmeni.

Pag.137

În ceea ce privește calitatea locuirii, cele mai relevante sunt datele exhaustive ale Recensământului din anul 2011, respectiv¹⁶³:

- din cele 137.927 de clădiri de locuit din județul Maramureș, doar 10,4% au mai mult de un nivel (de tip vilă sau bloc), cea mai mare pondere a acestora din totalul clădirilor de locuit fiind

înregistrată în Tăuții-Măgherauș (26%), Baia Mare (24%), Boiu Mare (23%), Dragomirești (21%), Borșa (18%), Groși (17%), Moisei (16%),

Pag.138

Cel mai nou fond locativ (peste 25% din total fond locativ construit după 1990) se înregistrează în localitățile din zonele urbane funcționale ale celor două municipii importante din județ (Recea, Groși, Tăuții Măgherauș, Sărăsău, Remeți), dar și în unele localități cu deficit de fond locativ raportat la numărul de locuitori, unde dezvoltarea imobiliară a fost susținută și de remiterile de valută din străinătate ale localnicilor (Borșa, Ieud, Moisei, Poienile de sub Munte, Repedea, Ruscova, Coltău). Cel mai învechit fond locativ există în localitățile Baia Mare, Sighetu Marmației, Baia Sprie, Cavnic, Băiuț, Câmpulung la Tisa, Ocna Șugatag, Seini – cu multe locuințe construite înainte de 1946, când aceste localități aveau un țesut urban/rural bine definit;

Pag.184

Prin urmare, analiza fenomenului migrației intra-județene din perioada 2010-2014 indică un sold migratoriu pozitiv cu valori ridicate în localitățile din imediata apropiere a municipiului Baia Mare: Groși (+24,3%), Recea (+19,8%), Tăuții-Măgherauș (+9,8%), Săcălășeni (+12,3%), Fărcașa (+9,7%), Ardușat (+9,6%), Ariniș, Boiu-Mare, Remetea Chioarului, Satulung, Coaș, Coltău, Dumbrăvița, Bicăz, Cicârlău (peste 5%). Acestea au beneficiat în ultimii ani de un flux în creștere de migranți dinspre municipiu, care a condus chiar la creșterea populației stabile, compensând declinul natural al unor sate anterior îmbătrânite (de ex. Groși, Săcălășeni). O tendință similară s-a înregistrat și în jurul municipiului Sighetu-Marmației, chiar dacă la o scară mai mică, principalele comune beneficiare fiind: Sărăsău (+5,1%) și Câmpulung la Tisa (+5,1%)

În acest context, singurele localități care au înregistrat un bilanț demografic pozitiv în ultimii ani sunt, în general, cele din jurul centrelor urbane, mai exact a municipiului Baia Mare, unde se manifestă fenomenul de suburbanizare (Tăuții-Măgherauș, Coltău, Groși, Recea, Satulung, Fărcașa, Ardușat

Pag.222

În ceea ce privește volumul traficului, se remarcă următoarele tronsoane cu valorile cele mai ridicate și cu risc de congestie a circulației și de producere de accidente, conform recensământului CESTRIN din anul 2010¹⁶ (datele de la recensământul din 2015 nu sunt încă disponibile):

¹⁶<http://www.cestrin.ro/web2014/pdf/recensamant%202010.pdf>

- DN 1C pe tronsonul dintre Baia Mare-Tăuții Măgherauș-Seini: 12.108 vehicule/zi, respectiv Baia Mare-Recea-Satulung: 11.048 vehicule/zi;
- DN 18 pe tronsonul Baia Mare – Baia Sprie (9.400 vehicule/zi) și Moisei-Borșa (5.101 vehicule/zi)³²³.

Pag.228

La nivel de localități urbane, se pot observa diferențe majore între gradul de modernizare al străzilor din municipiul Baia Mare (85,2% din total), precum și din orașele Ulmeni (89,5%), Târgu Lăpuș (84,6%), care fie au tradiție urbană mai îndelungată și au beneficiat de lucrări de sistematizare inclusiv în perioada comunistă, fie au o tramă stradală mai puțin extinsă, fiind amplasate de-a lungul unor drumuri naționale și județene și orașe Săliștea de Sus (17,4%), Dragomirești (23,8%), Borșa (23%) și Vișeu de Sus (23,6%). Cauzele sunt diverse: astfel, orașele nou intrate în categoria localităților urbane păstrează încă, în mare parte, un aspect și o infrastructură tipică pentru localitățile rurale, în timp ce orașele din zona montană au o rețea de drumuri (foste) forestiere și turistice foarte extinse, pentru unele dintre acestea nefiind necesare lucrări de modernizare urgente. În perioada 2007-2013, lungimea străzilor modernizate a crescut în toate orașele din județ (exceptând Dragomirești și Seini), pe fondul investițiilor realizate din diferite surse în trama stradală. Cele mai mari creșteri ale lungimii străzilor modernizate s-au înregistrat în orașele Baia Sprie (40 km), Baia Mare (24 km), **Tăuții-Măgherauș (50 km)** și Borșa (16 km)³³¹.

Pag.232

2.8.3. Infrastructura de transport aerian

La nivelul județului Maramureș, funcționează Aeroportul Internațional Baia Mare (situat în orașul Tăuții Măgherauș și legat de DN 1C printr-un drum asfaltat de 1,2 km), parte a rețelei TEN-T globale. Acesta a fost înființat în anul 1964 și a devenit aeroport internațional în anul 2008. Aeroportul este administrat de o regie autonomă aflată în subordinea Consiliului Județean.

Aeroportul dispune de o pistă de 1800 x 30 m din beton, de două căi de rulare 164 x 30 m, cu acostamente de 7,5 m, precum și de o platformă de îmbarcare-debarcare de 285 x 60 m, cu 8 poziții de staționare pentru aeronave. De asemenea, aeroportul dispune de o aerogară și un bloc tehnic. Capacitatea actuală a aeroportului este de 100 de pasageri/oră pentru curse interne și 50 pentru curse externe.

Compania Națională TAROM, singurul operator aerian existent la nivel local, oferă în prezent zboruri zilnice exclusiv către Aeroportul Internațional "Henri Coandă" București-Otopeni (cu mențiunea că acestea vor fi suspendate pe durata lucrărilor de reabilitare și modernizare a aeroportului). Astfel, numărul de pasageri s-a menținut în ultimii ani în jurul cifrei de 20.000, marcând totuși o creștere de 22% în anul 2014 față de anul 2013 (de la 16.800 la 20.500). De asemenea, numărul decolărilor a crescut cu 13%, până la 1.126. Totuși, traficul înregistrat rămâne

mult sub potențial, în condițiile în care singura cursă regulată este cea către București, iar cele externe sunt doar de tip charter și business³⁴⁰.

În prezent, cu fonduri europene din POS TRANS 2007-2013, se realizează lucrări de extindere și modernizare a suprafeței de mișcare, în valoare de circa 9 mil. euro, care vor conduce la mărirea lungimii pistei de aterizare/decolare de la 1790 la 2150 m, respectiv a lățimii de la 30 la 45 m. Aceasta va permite operarea unor aeronave de tip mediu curier (de tip Airbus A320-200, Boeing B737-800) și cargo. Totodată, vor fi extinse și modernizate căile de rulare A și B la dimensiunea 167x18, se va reabilita platforma de îmbarcare-debarcare cu dimensiunile 284 x 61 m, se va extinde sistemul de balizaj luminos de tip CAT II, se va extinde instalația de canalizare pluvială, se vor reconfigura marcajele și inscripționările etc³⁴¹.

În Master Planul General de Transport al României sunt prevăzute pentru Aeroportul din Baia Mare lucrări de dotare cu echipamente de urgență în valoare de 1,7 mil. Euro, pentru orizontul 2014-2020, respectiv de reabilitare a terminalului extins și extindere a capacității sale la 300 de pasageri/oră, pentru orizontul 2020-2030, investiție estimată la circa 5 mil. Euro. Alte proiecte de dezvoltare elaborate anterior de Consiliul Județean vizează și investiții pentru realizarea unei zone cargo, cu facilități intermodale sau extinderea pistei la 2.500 m, însă realizarea acestora nu se justifică pe termen scurt și mediu, dat fiind volumul actual de trafic³⁴².

Pag.234

Transportul în comun

Serviciile de transport public local sunt furnizate, la nivelul județului Maramureș, doar în municipiile Baia Mare și Sighetu Marmației, de către doi operatori publici, respectiv S.C. URBIS S.A. și S.C. TRANSPORT MARA NORD S.A. În alte centre urbane (de ex. Borșa și Târgu Lăpuș), acest serviciu a fost concesionat de municipalități unor operatori privați³⁴³.

S.C. URBIS S.A. Baia Mare este operator regional de transport persoane pentru Zona Metropolitană Baia Mare (în baza unui contract de delegare de gestiune a serviciilor de transport public local încheiat cu ADI Zona Metropolitană Baia Mare, unul dintre puținele de acest tip semnate în România), respectiv pentru orașele Baia Sprie (Tăuții de Sus, Chiuzbaia, Satu Nou de Sus), Tăuții Măgherau (Băița, Nistru, Merisor, Busag, Bozânta Mare) și comunele Recea (Mocira, Săsar, Bozânta Mică), Gro i (Ocoli , Satu Nou de Jos), Săcălă eni (Coruia, Culcea), Dumbrăvița (Chechi , Rus, Ungura și Șindre ti). SC URBIS SA Baia Mare este o societate cu capital de stat având ca acționari Consiliul Local al Municipiului Baia Mare – 97,06%, Consiliul Local Tăuții Măgherau – 0,98%, Consiliul Local Dumbrăvița – 0,49%, Consiliul Local Recea – 0,49%, Consiliul Local Gro i – 0,49%, Consiliul Local Săcălă eni – 0,49%. Societatea are o tradiție în domeniu de peste 60 de ani³⁴⁴.

Societatea operează în prezent un număr de 19 trasee de autobuz (dintre care 11 speciale), unul de troleibuz și unul de microbuz în interiorul municipiului Baia Mare, respectiv 14 trasee de autobuz în Zona Metropolitană. Acestea totalizează 319 km de trasee de autobuz, cu 502 stații, 7,5 km de trasee de troleibuz și 6,6 km de trasee de microbuz. La acestea se vor adăuga încă 5,6 km de cale dublă de troleibuz, inclusiv o stație de redresare, care va asigura conexiunea Cartierului „Vasile Alecsandri”, realizate în cadrul unui proiect cu finanțare din POR 2007-2013³⁴⁵. În anul 2007, rețeaua de troleibuz a fost extinsă de-a lungul liniei nr. 51, unde s-a amenajat și o stație de redresare. Zilnic, vehiculele din parcul societății operează peste 600 de curse, parcurg peste 13.000 km și transportă circa 80.000 de pasageri.

Parcul S.C. URBIS S.A. cuprinde un număr de peste 75 de vehicule, dintre care 8 troleibuze și 20 de autobuze fabricate în ultimii 2 ani, iar restul cu o vechime de peste 10 ani (autobuzele Mercedes Conecto, Naw și arosa, respectiv troleibuzele Saurer și Volvo), unele dintre acestea

Pag.264

34

La nivelul județului Maramureș au fost inventariate peste 30 de situri contaminate și 100 de situri potențial contaminate, ceea ce îl plasează pe locul III la nivel național. Dintre acestea, cea mai mare parte sunt iazuri de decantare și halde de steril, care au fost doar într-o mică parte ecologizate, în condițiile în care sunt poluate cu metale grele și care ocupă suprafețe extinse. Dintre iazurile închise și ecologizate le putem menționa pe cele din zona Borșa (D1, D3, Novăț, Colbu 1 și 2) - cu o suprafață de 26,6 ha) și Bloaja-Băiuț (15,3 ha), iar lucrări în curs se desfășoară la Plopiș-Răchițele (13 ha), Tăuții de Sus (48,6 ha), Mălăini-Cavnic (2,4 ha), Borșa (D2 – 7,8 ha), Vrâncioara - Șișești (6,5 ha). **Printre iazurile pentru care nu au fost încă finalizate lucrările de ecologizare sunt Bozânta-Tăuții Măgherăuș (105 ha), Tăuții de Sus (Central – 49 ha), Recea (Aurul – 93 ha), Bloaja-Băiuț (5,2 ha), Leorda-Băiuț (12,7 ha), Săsar (Vechi – 36,5 ha) etc.** Fondurile reduse alocate CONVERSMIN fac ca lucrările de ecologizare să se deruleze lent, iar unele dintre acestea necesită chiar refacere. La acestea se adaugă alte situri problematice, precum depozitele de steril din Tăuții de Sus (circa 12 ha) ale REMIN, cele de zgură din Baia Mare (6,7 ha) ale ROMPLUMB, platforma CUPROM din Baia Mare (58 ha), depozitele de steril de la Flotația Centrală (2,8 ha) și uzina de retratare a sterilelor ROMALTYB Baia Mare (1,1 ha).

Lista siturilor arheologice din județul Maramureș - B conține toate siturile arheologice din județul Maramureș înscrise în Repertoriul Arheologic Național (RAN) și aflate în localități al căror nume începe cu litera B. RAN este administrat de Ministerul Culturii și Patrimoniului Național și cuprinde date științifice, cartografice, topografice, imagini și planuri, precum și orice alte informații privitoare la zonele cu potențial arheologic, studiate sau nu, încă existente sau dispărute.

| | | | | |
|-----------------------------------|--|---|------------------|------------|
| 1 | Așezarea paleolitică de la Bușag - Coasta Bușagului /ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare) | localitate componentă Bușag, oraș Tăuții-Măgherăuș | Coasta Bușagului | Musterian |
| 106504.01.02 (Cod LMI: MM-I-m- | Așezarea paleolitică de la | localitate componentă Bușag, | Coasta Bușagului | gravettian |

| | | | | |
|---|--|---|-------------|--------------|
| B-04378.01) | Buşag - Coasta Buşagului /ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare) | oraș Tăuții-Măgherăuș | | |
| 106504.02.01 (Cod LMI: MM-I-s-B-04379) | Așezarea Suciu de Sus de la Buşag - "Pe toag" /ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare) | localitate componentă Buşag, oraș Tăuții-Măgherăuș | Pe toag | Suciu de Sus |
| 106489.01.01 | Mina de epocă medievală de la Băița - Mina Neagră /ansamblu anonim (Categorie: exploatare/carieră) (Tip: Mină) | localitate componentă Băița, oraș Tăuții-Măgherăuș | Mina Neagră | sec. XVII |
| | | | | |
| | | | | |

Pag.284¹⁷

UAT-urile care au dispus de cele mai mari bugete în 2014, au fost cele care fie au realizat venituri proprii importante (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Vișeu de Sus, Borșa, Târgu Lăpuș,

¹⁷Sursa: <http://data.gov.ro/dataset/situatia-venituri-si-cheltuieli-uat-uri-1999-2014>

Tăuții Măgherauș, Seini, Șomcuta Mare, Fărcașa și Recea), fie au atras fonduri europene substanțiale (Baia Mare, Cupșeni, Leordina, Poienile de sub Munte, Săcălășeni, Valea Chioarului, Remeți și Dumbrăvița). Totuși, exceptând centrele urbane, acest clasament variază substanțial de la un an la altul, în funcție de veniturile atrase din alte surse decât cele proprii. Municipiul Baia Mare a atras o pătrime din veniturile de la nivel județean și a realizat 37% din veniturile proprii, sumele primite de la UE reprezentând în 2014, 21% din totalul pe județ. Singurele UAT-uri în care ponderea veniturilor proprii în totalul veniturilor de la bugetul local au fost aproximativ jumătate sau peste erau: Recea, Groși, Baia Sprie, Tăuții Măgherauși și Baia Mare, restul asigurându-și cheltuielile curente și investițiile cu precădere din alte surse.

Pag.307 SWOT

| Infrastructura de transport | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - poziție strategică de județ de graniță a României și Uniunii Europene - municipiul Baia Mare dispune de un drum de centură - la nivelul municipiului Baia Mare se află în curs de elaborare un <u>Plan de Mobilitate Urbană Durabilă</u> - Aeroportul Internațional Baia Mare face parte din rețeaua TEN-T globală - există mai multe aerodromuri publice și private, care deservesc zboruri ultrașoare, preponderent de agrement | <ul style="list-style-type: none"> - poziție excentrică față de principalele coridoare de transport rutier și feroviar - nu dispune de căi rapide de transport rutier și feroviar care să îi asigure legătura cu granița de nord, de vest și cu principalele centre urbane din regiune și din țară - există o serie de drumuri naționale aflate în stare relativ proastă, care au beneficiat doar de lucrări de reparație și întreținere - centrele urbane din județ (Tăuții Măgherauș, Sighetu Marmăției și Borșa) se confruntă cu problemele generate de tranzitul greu |

| | | |
|--|----|---|
| Amenajarea zonei turistice și de agrement Maramureș-Vest | 20 | Județul Maramureș dispune, prin bogăția resurselor turistice naturale, de un potențial deosebit pentru dezvoltarea turismului montan, riveran și ecologic. Acest potențial este însă subutilizat în prezent, pe fondul lipsei investițiilor publice și private în facilități turistice și de agrement în zonele respective. Proiectul își propune un set de măsuri integrate și etapizate pe o perioadă mai lungă de timp pentru dezvoltarea unei zone turistice complexe în zona Tăuții Măgheraș-Cicârlău-Valea Someșului-Baia Mare-Chiușbaia-Săpânța-Sighetu Marmației, cu legături interjudețene (Luna Șes, Valea Someșului, Țara Codrului) și transfrontaliere (Ucraina). Aceste măsuri cuprind amenajarea drumurilor turistice, agricole, forestiere, a rețelei de transport pe cablu, pe apă (inclusiv rafting), realizarea de activități economice durabile etc., urmând să fie implementate printr-un mix de finanțări publice (bugetele județean și locale, POR, PNDR) și private. |
|--|----|---|

II. Portofoliul de proiecte ale tuturor UAT-urilor și ale celorlalți actori locali importanți din județul Maramureș pentru perioada 2014-2020:

| Titlul acțiunii | Buget estimativ (mil. Euro) | Justificarea prioritizării |
|--|-----------------------------|---|
| Modernizare și reabilitare drumuri comunale și străzi rurale (ulițe, drumuri de ocolire), inclusiv trotuare, poduri și podete, parcuri și piste de biciclete | 100 | Peste 50% din drumurile comunale din județ sunt de pământ sau pietruite, acestea necesitând urgent măsuri de modernizare pentru sporirea accesibilității și mobilității în zonele rurale, creșterea siguranței rutiere și promovarea transportului nemotorizat. Investițiile au fost prioritizate de Banca Mondială împreună cu MDRAP. Proiectele sunt eligibile spre finanțare din PNLD, PNDR și cu fonduri de la bugetele locale. |
| Modernizarea drumurilor de exploatare agricolă și forestiere | 30 | Județul Maramureș are o lungă tradiție în domeniul silviculturii și agriculturii, mai ales în zonele rurale. Modernizarea drumurilor de exploatare agricolă este vitală pentru creșterea competitivității agriculturii și zonelor rurale din județ. Investiții eligibile spre finanțare din PNDR. |
| Reabilitare și modernizare străzi orășenești, inclusiv intersecții, trotuare, parcuri laterale, stații de transport în comun, piste de biciclete și zone pietonale | 50 | În municipiile și orașele din județ există străzi nemodernizate sau aflate în stare proastă, cu impact negativ asupra mediului înconjurător, mobilității și siguranței rutiere. Transportul în comun și cel nemotorizat sunt insuficient dezvoltate, în lipsa pistelor de biciclete, a locurilor pentru închiriere, transfer și parcare a acestora, a zonelor exclusiv pietonale sau a trotuarelor modernizate. Proiectele de investiții sunt eligibile spre finanțare prin POR, RO-UA ENPI, PNLD și bugetele locale. Investiții prioritizate prin PMUD, în cazul municipiului Baia Mare. |
| Construcția de variante de ocolire ale centrelor urbane din județ | 25 | Majoritatea centrelor urbane din județ nu dispun de drumuri ocolitoare care să permită eliminarea traficului greu din zonele intens locuite, cu impact pozitiv asupra poluării sau stării drumurilor și clădirilor din acele zone. Proiectele de investiții sunt eligibile spre finanțare prin POR, RO-UA ENPI, PNLD și bugetele locale. Sunt vizate de astfel de intervenții centre urbane precum: Sighetu Marmației, Borșa, Tăuții Măgheraș, Seini, Baia Sprie, Dragomirești. |
| Modernizarea sistemului de parcuri din municipiul Baia Mare | 10 | Municipiul Baia Mare se confruntă cu un deficit foarte mare de locuri de parcare, iar cele existente generează un nivel relativ redus de încasări. Proiectul are în vedere realizarea de parcuri multietajate în zonele cele mai aglomerate și dens populate din municipiu, concomitent cu desființarea bateriilor de garaje și transformarea acestora în spații publice sau chiar locuri de |

| | | |
|--|----|---|
| | | parcare. Acesta implică inclusiv amenajarea de facilități park&ride în principalele puncte de acces în oraș, conform datelor din PMUD. Proiectul se poate realiza cu fonduri de la bugetul local sau în PPP. |
| Extinderea și modernizarea sistemelor de management al traficului auto, pietonal și velo din municipiul Baia Mare | 10 | Municipiul Baia Mare se confruntă cu o creștere a traficului, dar și cu o reconfigurare a fluxurilor auto, pe fondul extinderii continue a parcului auto și a modificărilor în modul de ocupare a terenurilor, ceea ce implică necesitatea de extindere și modernizare a sistemelor de management al traficului, conform cu prevederile PMUD. Proiectul poate fi finanțat cu fonduri POR. |
| Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport în comun sustenabil pentru Zona Metropolitană Baia Mare | 20 | Investiții testate și prioritizate prin PMUD, cu scopul de promovare a transportului în comun sustenabil. Acestea vin în continuarea investițiilor realizate prin POR 2007-2013 și sunt eligibile pentru finanțare din POR 2014-2020. Achiziționarea de mijloace de transport, amenajarea stațiilor, implementarea sistemelor de e-ticketing sunt eligibile pentru finanțare din POR, dar și dintr-un potențial credit BERD, venind în completarea investițiilor deja realizate cu fonduri de la bugetul local și din fonduri europene în infrastructura de transport. Cel mai târziu la orizontul anului 2019, o dată cu expirarea actualului Program de Transport Județean, se va avea în vedere extinderea ariei de acoperire a operatorului metropolitan de transport în comun. |
| Dezvoltarea unui centru de transport intermodal cu facilitate de acces la transportul rutier, feroviar și aerian în Baia Mare | 5 | Proiectul își propune să contribuie la dezvoltarea transportului intermodal în municipiul Baia Mare, prin integrarea transportului în comun inter-județean, județean, metropolitan/urban, feroviar și non-motorizat, care să faciliteze fluidizarea traficului și reducerea emisiilor de CO2. Proiectul poate fi finanțat din POR 2014-2020 și este cuprins în PMUD. |
| Modernizarea infrastructurii de transport în comun de la nivelul localităților din județ | 2 | Proiectul prevede modernizarea stațiilor de transport în comun din localitățile județului, în vederea asigurării confortului și siguranței pasagerilor și se va realiza cu fonduri de la bugetele locale. |
| Rețea de transport alternativ în Zona Metropolitană Baia Mare | 3 | Drumurile de legătură dintre localitățile din zona metropolitană Baia Mare se află într-o stare relativ bună, însă majoritatea sunt lipsite de trotuare și piste de biciclete, care să faciliteze deplasarea nemotorizată, cu multiple beneficii pentru mediu și sănătate. Sunt vizate cu prioritate localitățile alipite de municipiu, precum Recea, Dumbrăvița, <u>Tăuții-Măgheraș</u> , Baia Sprie. |
| Extinderea infrastructurii de acces la internet în bandă largă (brand) în | 1 | Intervenții propuse a fi realizate în așa-numite zone de eșec al pieței, cu fonduri PNDR sau POC. |

Pag.354 355

| | | |
|--|----|---|
| | | de la bugetele locale. |
| Înființarea de parcuri și zone industriale și logistice în centrele | 15 | Județul Maramureș este singurul din regiune care nu dispune de parcuri industriale publice, ceea ce constituie un dezavantaj în procesul de atragere a investițiilor și de creare de noi locuri de muncă. |

| | | |
|-----------------------------|--|--|
| urbane ale județului | | Sunt vizate intervenții de amenajare a unor astfel de zone în locații din municipiul Sighetu Marmăției, <u>Tăuții Măgheraș</u> - zona Aeroport, Borșa, Baia Sprie – cu fonduri de la bugetele locale, în PPP, dar și cu fonduri POR, cu condiția reconversiei unor zone abandonate. Unele dintre aceste zone industriale pot fi prevăzute și cu facilități complementare pentru incubarea și accelerarea afacerilor, formare profesională continuă, CDI etc. |
|-----------------------------|--|--|

1.3.3. Incadrarea în Strategiile mun. Baia Mare 2020 plus , SIDU Baia Mare¹⁸

¹⁸<http://www.baiamare.ro/Baiamare/Strategia%20Integrata%20de%20Dezvoltare%20Urbana/SIDU-draft-septembrie.pdf>

Zona Metropolitană Baia Mare cuprinde următoarele UAT:

- Municipiul Baia Mare; • Orașul Baia Sprie; • Orașul Cavnic; • Orașul Seini; • Orașul Șomcuta Mare;
- **Orașul Tăuții Măgherauș;**
- Comuna Cernești; • Comuna Cicârlău; • Comuna Coaș; • Comuna Coltău; • Comuna Copalnic Mănăștur; • Comuna Dumbrăvița; • Comuna Groși; • Comuna Mireșu Mare; • Comuna Recea; • Comuna Remetea Chioarului; • Comuna Satulung; • Comuna Săcălășeni; • Comuna Valea Chioarului.

Pag.51-52-53

Accesibilitatea aeriană față de capitală este una redusă, fiind asigurată printr-o singură cursă zilnică, cu o capacitate mică de transport (55 persoane- operator TAROM), iar cea europeană, inexistentă. **Aeroportul Baia Mare (Tăuții Măgherauș)** este sub-dimensionat (nu permite decât utilizarea de către aeronave de mici dimensiuni) și inactiv în ceea ce privește zborurile externe, municipiul fiind conectat de marile capitale europene prin nodul aerian Cluj (la o distanță rutieră de 150 km).

Conectivitatea rutieră cu municipiile reședință de județ ale regiunii Nord-Vest (Satu Mare, Zalău, Bistrița, Cluj-Napoca, Oradea) demonstrează, de asemenea, un nivel moderat al accesibilității, cu distanțe-timp medii, care atenuează relațiile de polarizare și interschimb. Clujul și Bistrița sunt accesibile în cca. 2 ore și 10 minute, necesari pentru a parcurge 150 km, respectiv 152 km, Zalăul în 1 oră și 30 de minute (85km), Oradea în 3 ore (192 km) și Satu Mare într-o oră (59 km).

Existența unui grad ridicat de accesibilitate a municipiului în context național și regional, cu distanțe-timp cu valori mici, are o pondere relevantă în atractivitatea economică a acestuia, influențând într-un mod pregnant performanța și competitivitatea orașului. Având în vedere izolarea relativă a municipiului Baia Mare, în contradicție cu vocația turistică a acestuia, **este cu atât mai evidentă necesitatea investițiilor în infrastructuri de transport de mare viteză.**

Nu numai turismul însă este afectat de o accesibilitate moderată, ci întreaga activitate economică a orașului, contribuind la diminuarea sau stagnarea investițiilor și la lipsa dinamismului pieței de muncă, cu atât mai mult cu cât Baia Mare se află într-un proces încă nefinalizat de tranziție către o economie care se bazează pe sectorul terțiar.

Noul Master Plan General de Transport al României propune transformarea Aeroportului dintr-unul regional mic, într-unul regional, prognozând un trafic estimat de 224770 pasageri în 2025 (49402 din trafic intern și 175368 din trafic internațional) față de 1759527 în 2014 (trafic intern).

De asemenea, se propune modernizarea tronsonului de cale ferată Cluj Napoca- Satu Mare via Baia Mare, cu intervenții asupra căii de rulare, pentru a permite viteze mai mari, alături de creșterea frecvenței curselor: „este de așteptat ca proiectul să determine o creștere semnificativă a traficului de

pasageri pentru secțiunea modernizată Baia Mare-Satu Mare, cererea fiind mai mult decât triplă după implementare”

În ceea ce privește accesibilitatea rutieră, documentul de planificare menționat propune realizarea drumului expres Turda- Halmeu între 2021 și 2030, via ClujNapoca, Gherla, Deja, Baia Mare și Livada (cu o ramificație și către Satu Mare).

Accesibilitatea între aceste puncte va fi sporită, prin creșterea vitezei de utilizare la 109 km/h, diminuând distanțele timp la orele de vârf cu 45%

Alături de proiectele incluse în Master Planul General de Transport al României, Consiliul Județean Maramureș și-a manifestat dorința de a sprijini realizarea drumului expres Baia Mare- Vaja via Satu Mare, spre o accesibilizare mai bună la capitalele și orașele europene prin rețelele de autostrăzi (vezi Priorități de Dezvoltare Durabilă- Strategia județului Maramureș)

Pentru conectarea municipiului de capitală printr-o rețea de mare viteză, este necesară și realizarea „Drumului Nordului”, drumul expres Baia Mare - Zalău, care va asigura racordul cu viitoarea Autostradă Transilvania. Realizarea proiectelor descrise mai sus și cuprinse în diferitele documentele programatice ale autorităților locale sau centrale, este de o importanță deosebit de mare pentru creșterea accesibilității către și dinspre municipiul Baia Mare. O accesibilitate sporită potențează dinamizarea mediului economic și încurajează dezvoltarea turistică, nu numai în cazul reședinței de județ, cât și în cazul întregului județ, polarizat de acesta.

Pag.58 plus

I.2.3.d. Transportul în comun

Transportul în comun pe raza municipiului Baia Mare este asigurat de SC URBIS SA, având capital majoritar de stat și principal acționar Consiliul Municipiului Baia Mare.

De asemenea, URBIS deservește și ZMBM (Zona Metropolitană Baia Mare), conectând orașele Baia Sprie (Chiuzbaia, Satu Nou de Sus, Tăuții de Sus,), Tăuții Măgherauș (Băița, Bușag, Bozânta Mare, Nistru, Merișor, Ulmoasa) și comunele Recea (Bozânta Mică, Lăpușel, Mocira, Săsar), Groși(Ocoliş,SatuNoudeJos),Săcălășeni(Coruia, Culcea), Dumbrăvița (Chechiș, Rus, Șindrești, Unguraș)

Transportul public în municipiul Baia Mare asigurat de URBIS SA este compus din 25 linii operate de autobuze și troleibuze (1, 3/11, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 16/26, 17/23, 18, 22, 24, 27, 28, 29, 31, 32, 40-Metro, 51, 54), dintre care 13 asigură rute periurbane (6- Bușag, 7- Băița, 12-Recea, Lăpușel, 13-Nistru, 14 – Satu Nou de Sus, 16/26 - Groși, Chechiș, 17/23-Săcălășeni, Culcea, Coruia, Ocoliş, 21- Baia Sprie – Chiuzbaia, 22 - Ungurași, Șingrești, Rus, Dumbrăvița, 24 - Mocira, 27-Bozânta Mică, 28 - Săsar, 29 - Bozânta Mare) și două linii de troleibuz (51,54).

Linia 9 turistică a fost inaugurată în septembrie 2014, asigurând un parcurs care conectează reperatele și monumentele turistice din Baia Mare.

În anul 2013, compania a transportat un număr de 17899000 de călători, în interiorul municipiului și pe ruta Baia Mare -Baia Sprie, o valoare cu 13% mai mare față de anul 2012

Comparativ, Compania de Transport Public Arad, care dispune de o autobază formată din 159 autobuze și 148 tramvaie, a înregistrat cca. 19 milioane de călătorii în anul 2013

41

Numărul total de kilometri parcurși și totalul orelor de funcționare al autovehiculelor a fost cu 0,8% mai mic în 2013 față de 2012, în condițiile în care numărul de autovehicule a fost de 64 în 2013 și 74 în 2012. În aceste condiții se poate concluziona că regimul de funcționare a fost mai intens și mai eficient. Parcul auto al companiei Urbis însuma în anul 2014 **54 de autobuze** (dintre care 20 au fost achiziționate în același an), 18 troleibuze și 4 microbuze, aceste valori urmând să fie completate în 2015 cu încă 10 troleibuze, 5 autobuze și încă 5-6 autobuze pentru transportul metropolitan

Suplimentarea menționată are rolul de a asigura deservirea unor noi trasee, dar și înlocuirea unor autovehicule care au durata de funcționare depășită. Activitatea transportului public este coordonată de un dispecerat localizat în zona Gării (strada Depozitelor) și de un dispecerat pe strada 8 Martie. În interiorul municipiului, rețeaua este deservită de un număr de 175 de stații care asigură o acoperire bună a teritoriului, cu o concentrare mai mare în zona centrală a orașului și ajungând până în zona de nord a cartierului Firiza (au fost reprezentate izocrone de 5 minute, care acoperă 350 m parcurși pietonal, pentru fiecare dintre stațiile de transport în comun). Ferneziu și Firiza sunt singurele cartiere care nu dispun de același grad mare de accesibilitate intra-municipală. Lungimea totală a traseelor tuturor liniilor de transport public (12 trasee) în municipiul Baia Mare este de aproximativ 208,8 kilometri. Dintre aceștia, aproximativ 31,8 kilometri dispun de infrastructură de cabluri electrice pentru alimentarea troleibuzelor (liniile 51 și 54). Indicatorii specifici pentru determinarea gradului de conformare a infrastructurii transportului public sunt densitatea rețelei, stufozitatea rețelei, gradul de acoperire și coeficientul de deservire directă. Pentru calculul indicatorilor mai sus numiți au fost luate în considerare suprafața intravilanului de 35,6 kmp⁴⁷ și populația de 135855 locuitori⁴⁸.

Densitatea rețelei este definită ca raportul între lungimea traseelor de transport public însumate (km) și suprafața intravilanului (kmp).

Valorile recomandate ale acestui indicator sunt de 3-5 în Zona Centrală și 1,5-2,5 în restul orașului.

În ianuarie 2015, valoarea acestui indicator la nivelul orașului era de 5,96 ceea ce indică o bună deservire a transportului în comun. Stufozitatea rețelei calculată ca raportul între lungimea tuturor traseelor însumate (km) și lungimea tuturor străzilor pe care există trasee (km), se recomandă a avea valori între 1,5 și 4.

Pentru Baia Mare, acest coeficient are valoare de 3,49. Lungimea străzilor cu trasee este de aproximativ 59,5 km. Gradul de acoperire este un raport care ilustrează deservirea cu transport public a diverselor

zone din oraș, alături de identificarea încadrării în interiorul unor izocrone de 5 minute de mers pe jos în zona centrală și de 10 minute de mers pe jos în resul orașului. Valoarea acestuia se poate determina înmulțind lungimea cumulată a traseelor de transport public cu un coeficient standard de 0,475 (kmp) și raportând rezultatul la suprafața intravilanului (kmp). Rezultatul recomandabil trebuie să aibă o valoare între 1,75 și 3.

În Baia Mare, gradul de acoperire al rețelei de transport public are o valoare de 0,79. Valoarea rezultată este mult sub minimul recomandat. Fenomenul este explicabil în virtutea faptului că intravilanul include suprafețemari industriale. De asemenea, cartierele Ferneziu și Firiza, din N orașului, sunt configurate din locuințe individuale cu procent de ocupare redus și regim de înălțime mic, utilizând moderat teritoriului. Localizarea traseelor pe hartă indică o deservire foarte bună a zonei centrale, 10 linii având traseul configurat pe străzi din zona centrală băimăreană, în vreme ce linia 40-Metro traversează zona Izvoarele.

Zona centrală este conectată direct la toate celelalte zone din oraș, exceptând Firiza, fiind bine deservită de transportul public. Totuși, restul orașului este deservit în mod inegal. Bulevardul București, cea mai importantă arteră a orașului, între Bulevardul Decebal și Bulevardul Republicii, este străbătut doar de linia 9, care face legătura cu zona centrală și strada Colonia Topitorilor. Distanța între cele mai apropiate două stații de pe Bulevardul București, deservite de liniile 1 și 51, care fac legătura cu zona Auchan și cu zona centrală (via strada Traian) este de aproximativ 1,3 kilometri. Având în vedere frecvența autobuzelor liniei 9 (linia turistică- unul pe oră), se poate constata o subdeservire a bulevardului București.

Analiză și așa, schema de localizare a stațiilor de transport public indică o acoperire acceptabilă a zonei bulevardului prin amplasamentele de pe Bulevardele Decebal, Gării și Republicii. Strada Progresului, în sensul activităților de educație amplasate de-a lungul său, generează fluxuri considerabile de deplasări pentru mobilitate școlară, însă nu beneficiază de nicio stație de transport public. Strada 22 Decembrie (cu o lungime de aproximativ 800 de metri) este tranzitată de 8 linii de transport public, însă stațiile sunt localizate în capetele acesteia, în Piața Izvoarele și Piața Revoluției. În acest context și conform schemei de reprezentare a traseelor transportului public, arealul cuprins între străzile Gheorghe Șincai (nord), bulevardul Unirii (vest), strada Vasile Alecsandri (sud și est) este deservit doar perimetral. În acest areal, sunt localizate licee, clădiri ale administrației publice, spații de birouri, locuințe și alte activități economice care atrag zilnic fluxuri importante de oameni. În zona Pieței Izvoarele, au stație 11 dintre cele 12 linii de transport public. Acestea li se adaugă și liniile de transport public periurban, contribuind astfel la crearea unui context în care zona Pieței Izvoarele devine un pol de transbordare al transportului în comun, similar zonei intermodale a Gării. În aceste condiții, o serie de elemente nu conlucrează pentru a asigura un transfer rapid și eficient al călătorilor între mijloacele de transport. Stațiile de pe liniile care traversează zona Pieței nu sunt concentrate, distanța pentru transbordare fiind de aproximativ 100-150 metri, cu obstacole de tipul intersecțiilor aglomerate. Stația de pe strada Piața Izvoarele (breteaua nordică) nu este prevăzută cu alveolă și nici cu mobilier urban pentru așteptare (scaune, bănci). O analiză comparativă a situației actuale cu cea propusă în Studiul de

Optimizare Transport în Comun pentru Municipiul Baia Mare în anul 2007 (denumit în continuare "studiul") relevă o modelare diferită a traseelor din prezent față de cele propuse în anul 2007.

Studiul propune evitarea totală a zonei centrale, deservirea acesteia realizându-se perimetral (str. Victoriei, bdul Unirii, str. 22 Decembrie, str. Cloșca, str. Crișan, podul Viilor). În prezent, liniile 3/11 și 31 au traseu comun pe str. Gheorghe Șincai. Mai mult, studiul propune două trasee care se desfășoară pe străzile Hortensiei și Progresului, deservind partea centrală a municipiului, care, însă, în prezent nu este străbătută de nicio linie de transport public.

Zona cartierului Săsar (cu o populație între 20000 și 25000 locuitori) este relativ slab deservită astăzi, autobuzele liniei 3/11 având o frecvență la 30 de minute în zilele lucrătoare și la 60 de minute, în zilele de sâmbătă și duminică. Studiul din 2007 propunea realizarea a două linii, una cu o frecvență la 6-12 minute și alta cu o frecvență la 8-18 minute. Orarul de funcționare propus în studiu arăta necesitatea unei frecvențe medii (media frecvențelor de pe toate traseele între orele 6:00 – 9:00) la aproximativ 7 minute, în timp ce situația din prezent măsoară o frecvență medie la cca. 50 de minute. Principala concluzie care reiese în urma acestei analize este aceea că serviciul de transport public în cadrul municipiului s-a dezvoltat, iar structura actuală a traseelor formează o densitate nepotrivită conform indicatorilor de performanță.

Întrucât Baia Mare polarizează puternic localitățile învecinate datorită dotărilor administrative, de educație, sănătate, comerț, la care se adaugă și piața forței de muncă, volumul de persoane care utilizează zilnic orașele este mult mai mare decât cel al rezidenților municipiului.

Localitățile aflate în proximitatea orașului Baia Mare sunt deservite de transportul în comun municipal asigurat de compania S.C. Urbis S.A.. Liniile de transport fac legătura între aceste localități și Baia Mare, până la intrarea în oraș, unde există legături de transfer către cele 12 linii municipale.

Compania Urbis este și operator regional de transport pentru Zona Metropolitană Baia Mare deservind orașele Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, comunele Recea, Groși, Săcălășeni și Dumbrăvița.

În funcție de punctul terminus din Baia Mare aceste linii și localitățile deservite sunt: • Piața Izvoare în Baia Mare Linia 17/23 Baia Mare - Săcălășeni/Culcea – Coruia – Ocoliș; • Piața Izvoare cu sosire în Autogară Linia 16/26 Baia Mare – Groși - Chechiș; • Autogară/ stația Urbis Linia 6 Baia Mare - Bușag – Merișor; Linia 7 Baia Mare - Băița; Linia 12 Baia Mare – Recea – Lăpușel; Linia 13 Baia Mare – Nistru; Linia 22 Baia Mare–Unguraș–Șindrești – Rus – Dumbrăvița; Linia 24 Baia Mare – Mocira; Linia 27 Baia Mare – Bozânta Mică; Linia 28 Baia Mare – Săsar; Linia 29 Baia Mare - Bozânta Mare; • IMMUM Linia 14 IMMUM – Satu Nou de Sus.

Arterele pe care mijloacele de transport în comun de pe aceste rute intră în municipiu sunt: Bulevardul Independenței, strada Victoriei, Bulevardul București, strada Mihai Eminescu și Bulevardul Unirii. Frecvența transportului public diferă în funcție de rută și de momentul zilei (cu frecvență mai mare la orele de vârf), însă programul de funcționare se desfășoară de la orele 5 dimineața până la orele 23,

astfel că oferta de transport către și dinspre Baia Mare este suficient de generoasă în ceea ce privește timpul de serviciu. Punctele de descărcare ale liniilor periurbane în oraș sunt bine relaționate cu transportul public municipal, astfel că transbordarea pasagerilor se poate realiza într-un timp convenabil, permițându-le acestora să ajungă la destinația dorită din oraș. La stația Izvoare au stație liniile 3 și 51 care realizează legătura cu estul (dispeccerat Urbis) și vestul (zona Gold Plaza și zona comercială Auchan).

În zona autogării se intersectează și traseele 1, 8, 18, 40, 51, care permit deplasări către cartierul Ferneziu în nord-est, zona Gold Plaza și zona comercială Metro și Praktiker în vestul orașului și Baia Sprie în est, toate liniile trecând tangent pe lângă zona centrală a orașului. Toate rutele municipale menționate mai sus deserveșc și zonele care generează fluxuri sporite de mobilitate în scopuri de muncă, astfel încât liniile periurbane sunt bine relaționate (direct sau prin transbordare) la zonele purtătoare de activități economice ale orașului.

Analizând traseul celor 13 linii periurbane ale companiei Urbis, **se constată o deservire neeficientă a localităților din proximitate, luând în considerare rutele și numărul de autovehicule implicate.**

Câteva dintre linii (12, 24, 27 și 28) parcurg trasee comune până în diverse puncte de ramificare, pentru a deservi fiecare câte o localitate în plus (ca diferență față de traseul celorlalte linii). Rutele celor 4 linii pot fi reconfigurate și comasate în două linii: una care să deservească un traseu de tip circuit Baia Mare – Săsar – Recea – Mocira – Baia Mare (aproximativ 14 kilometri) și a doua, Baia Mare – Recea – Lăpușel – Bozânta Mică (aproximativ 12,5 kilometri) și retur. În acest mod, traseul cumulat s-ar reduce cu aproximativ 7,5 kilometri pe sens. Datorită numărului mare și a relevanței întreprinderilor localizate în municipiul Baia Mare (firmele cu obiect de activitate prelucrarea lemnului/centrele comerciale mari), dar și în virtutea dotărilor specifice unui oraș mare, cum sunt de exemplu unitățile de sănătate, administrativ-financiare, educaționale ș.a., Baia Mare reprezintă un puternic polarizator al localităților învecinate.

Astfel, zilnic sunt efectuate deplasări în diferite scopuri între localitățile din ZMBM și municipiu. Serviciul de transport județean de persoane prin curse regulate s-a desfășurat pe cca. 75 de trasee județene în perioada 2008-2013 (conform Programului de transport județean de persoane prin curse regulate 2008-2011 aprobat prin H CJ Maramureș nr. 60/31.03.2008, actualizat și modificat de mai multe ori, a cărui valabilitate a fost prelungită până în anul 2013; a se vedea și Studiul de oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de persoane în ZMBM).

În februarie 2013, CJ Maramureș (prin Hotărârea 51.

Localizarea traseelor Urbis în zona periurbană a Municipiului Baia Mare.

Analiză transport județean de persoane prin curse regulate 2014-2019, care prevede 65 de trasee, din competența acestuia fiind eliminate toate traseele aferente UAT-urilor care au intrat în sistemul de transport public metropolitan din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș

și comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni, și respectiv Municipiul Baia Mare). Astfel, traseele din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (Zona Funcțională Urbană) au intrat în competența ZMBM.

În decembrie 2013, ADI ZMBM (prin Hotărârea nr. 3/23.12.2013), ca autoritate competentă, a aprobat Programul de transport metropolitan de persoane prin curse regulate 2014-2019 și a atribuit licențele de traseu aferente celor 7 UAT-uri din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM, către operatorul regional de transport public S.C. URBIS S.A.

Studiul de Oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public local aferent ZMBM elaborat în anul 2013 furnizează informații referitoare la distribuția deplasărilor, în funcție de modul și scopul deplasării, obținute prin sondaje realizate în toate UATB-urile aparținătoare ZMBM. Aceste informații sunt esențiale pentru stabilirea capacității de preluare a fluxurilor de oameni și autovehicule de către infrastructura existentă la intrările în municipiul Baia Mare, dar și pentru stabilirea necesarului de capacitate a sistemului de transport public exterior, în vederea eficientizării transportului metropolitan.

În urma studiului, s-a estimat faptul că, zilnic, **o treime din populația din Zona Metropolitană (exceptând locuitorii băimăreni) se deplasează spre Baia Mare.**

Cele aproximativ 27 500 persoane se deplasează conform următorului split modal: 46,65% utilizează autoturismul personal, 49,55% frecventează transportul public și doar 3,8% obișnuiesc să meargă cu trenul. Structurarea deplasărilor în funcție de scop relevă o majoritate a deplasărilor, așa cum este de așteptat, în scop profesional. Mobilitatea școlară și cea în scopuri lucrative reprezintă 62,61% din totalul deplasărilor, alte 14,59% sunt deplasări care se realizează pentru cumpărături, 7,35% sunt fluxuri în scopuri administrative sau de sănătate și 15,45% sunt deplasări care au alt mobil. Deplasările în scop comercial vizează în primul rând vizite în Baia Mare pentru aprovizionarea de la marile centre comerciale.

Se constată astfel că aproximativ 60% dintre deplasările în scop comercial au ca origine localitățile din imediata vecinătate (la maxim 10 km distanță) a municipiului Baia Mare: Baia Sprie, Senini, Tăuții Magherăuși, Groși, Recea, Satulung, Dumbrăvița.

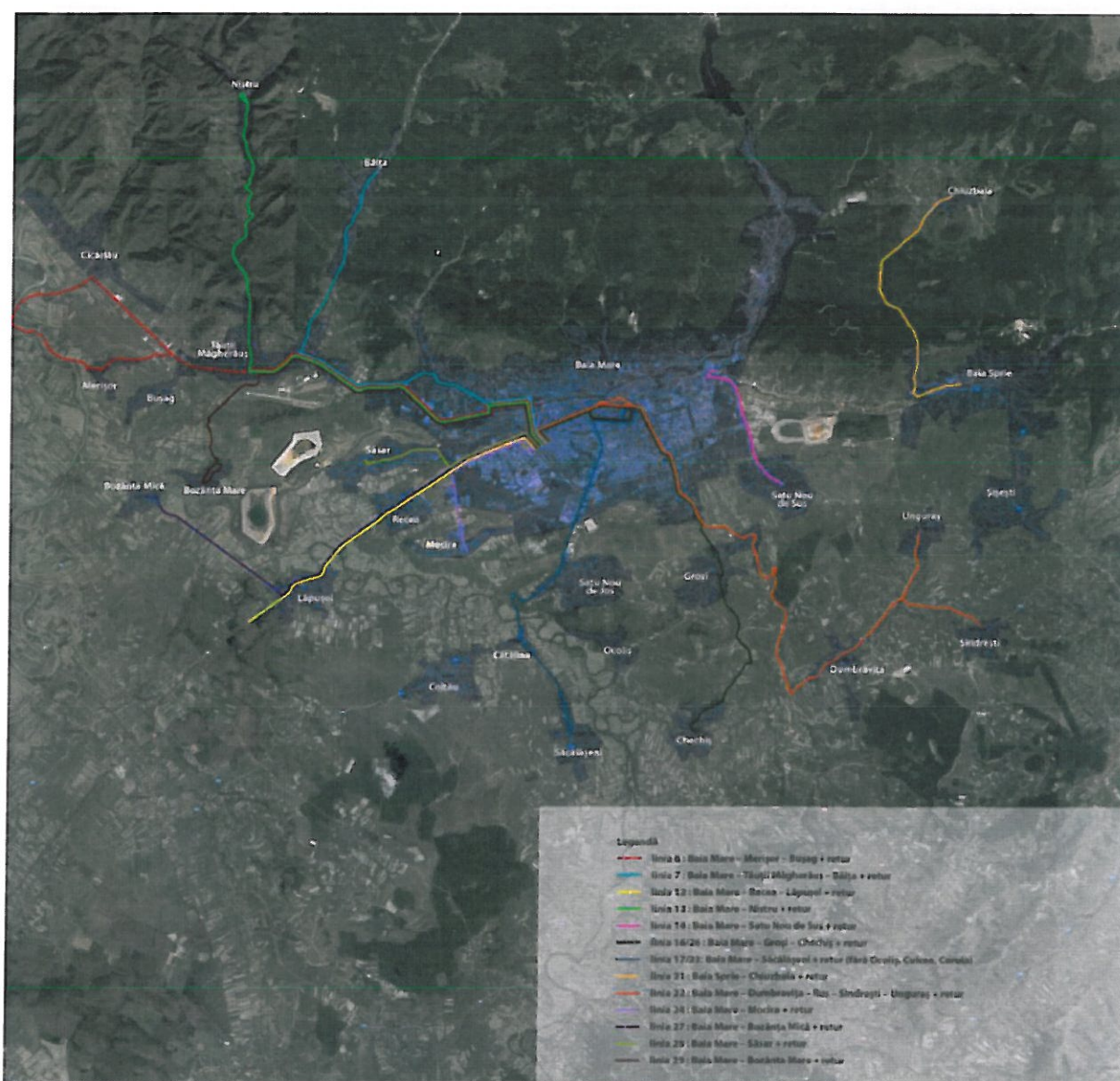
De altfel, peste 64% din totalul deplasărilor zilnice înregistrează ca localități de plecare aceleași localități. Principalul bazin demografic care generează deplasările cu destinație Baia Mare îl reprezintă localitățile Baia Sprie, Seini, Tăuții Magherăuși, Groși, Recea și Satulung.

Dacă luăm în considerare și Șomcuta Mare, localizată la aproximativ 20 kilometri de Baia Mare, cu o populație de cca. 8000 de locuitori, ponderea deplasărilor pornite din aceste 7 UAT-uri ajunge la 72%. Populația înregistrată în aceste localități număra aproximativ 53000 locuitori reprezentând cca. 63% din totalul ZMBM, fără a lua în considerare municipiul Baia Mare.

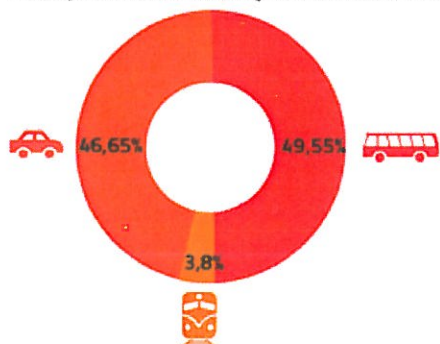
În ceea ce privește serviciul de transport public, structura traseelor între Baia Mare și celelalte localități din ZMBM utilizează toate cele 5 artere majore care penetrează municipiul. Astfel, tranzitul se defășoară

în vest, pe DN 1C – Baia Mare – Livada, cu 60 de curse pe zi, în sud-vest pe DN1C Baia Mare – Cluj-Napoca cu 61 de curse pe zi, în sud pe DJ182B Baia Mare – Șomcuta Mare cu 19 curse pe zi și pe DN18B Baia Mare - Cășeiu cu 31 de curse zilnice.

Pag. Datorită polarizării economice a Municipiului Baia Mare în urma creșterii atractivității economice, pe direcția Est-Vest se dezvoltă **conurbația Baia Mare, având ca orașe satelit Baia Sprie la Est și Tăuții Măgherauș în Vest**, dar și alte așezări mai mici localizate în zona sudică. De altfel, întreaga zonă metropolitană este caracterizată de relații de dezvoltare Strategia de dezvoltare de cooperare și creștere economică constantă.

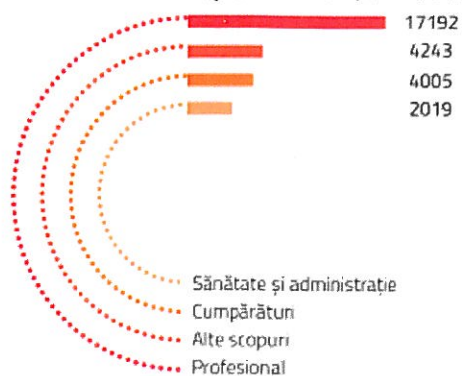


Repartiția modală a deplasărilor din Zona Metropolitană către Municipiul Baia Mare, 2013

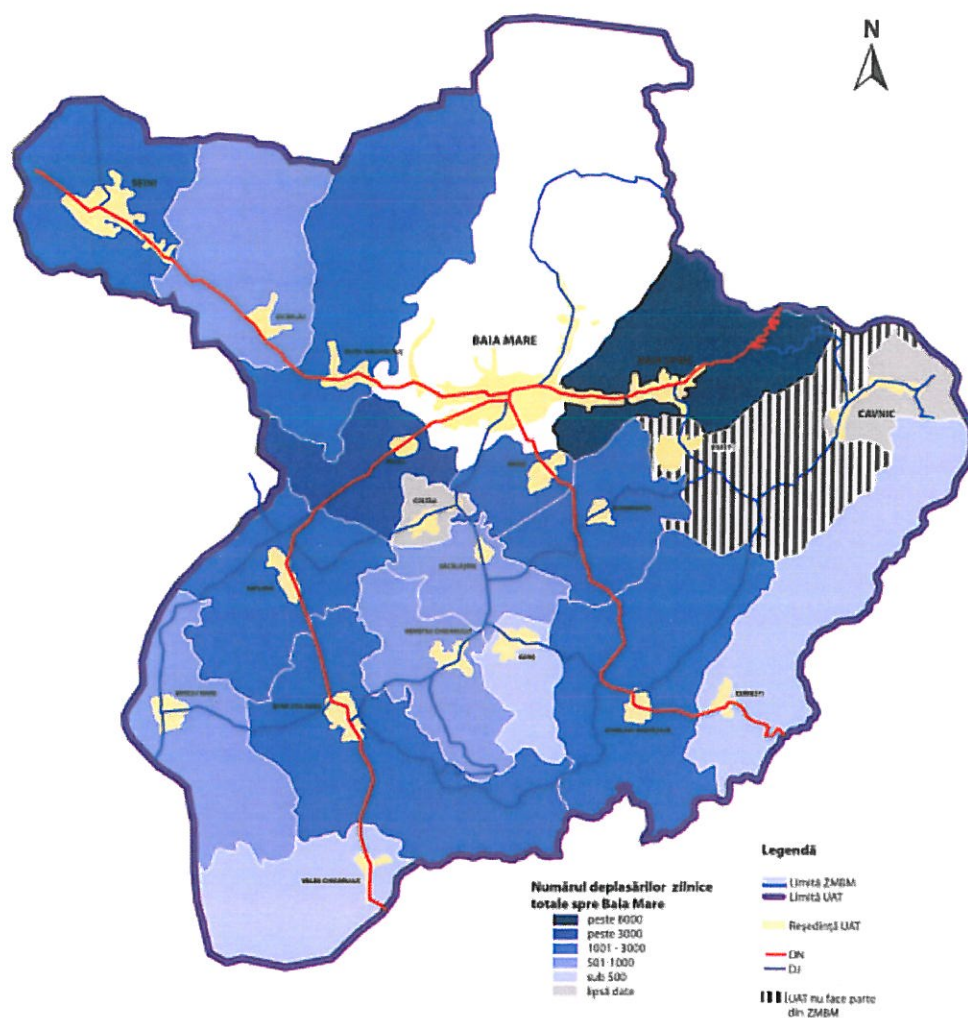


Repartiția modală a deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013

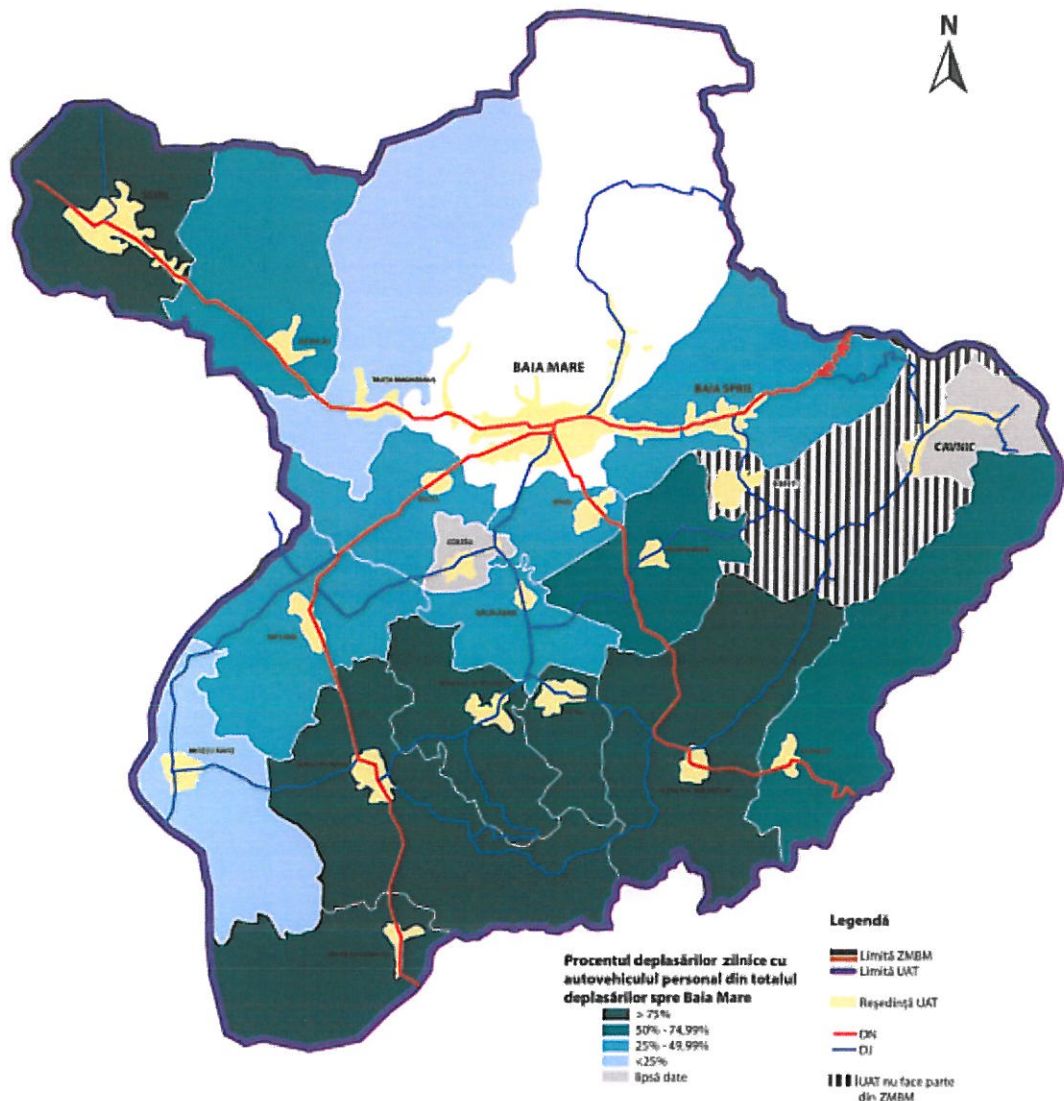
Scopul deplasărilor din localitățile ZMBM spre Baia Mare, anul 2013



Numărul deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013



Gruparea LUA-urilor după numărul deplasărilor totale zilnice spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013



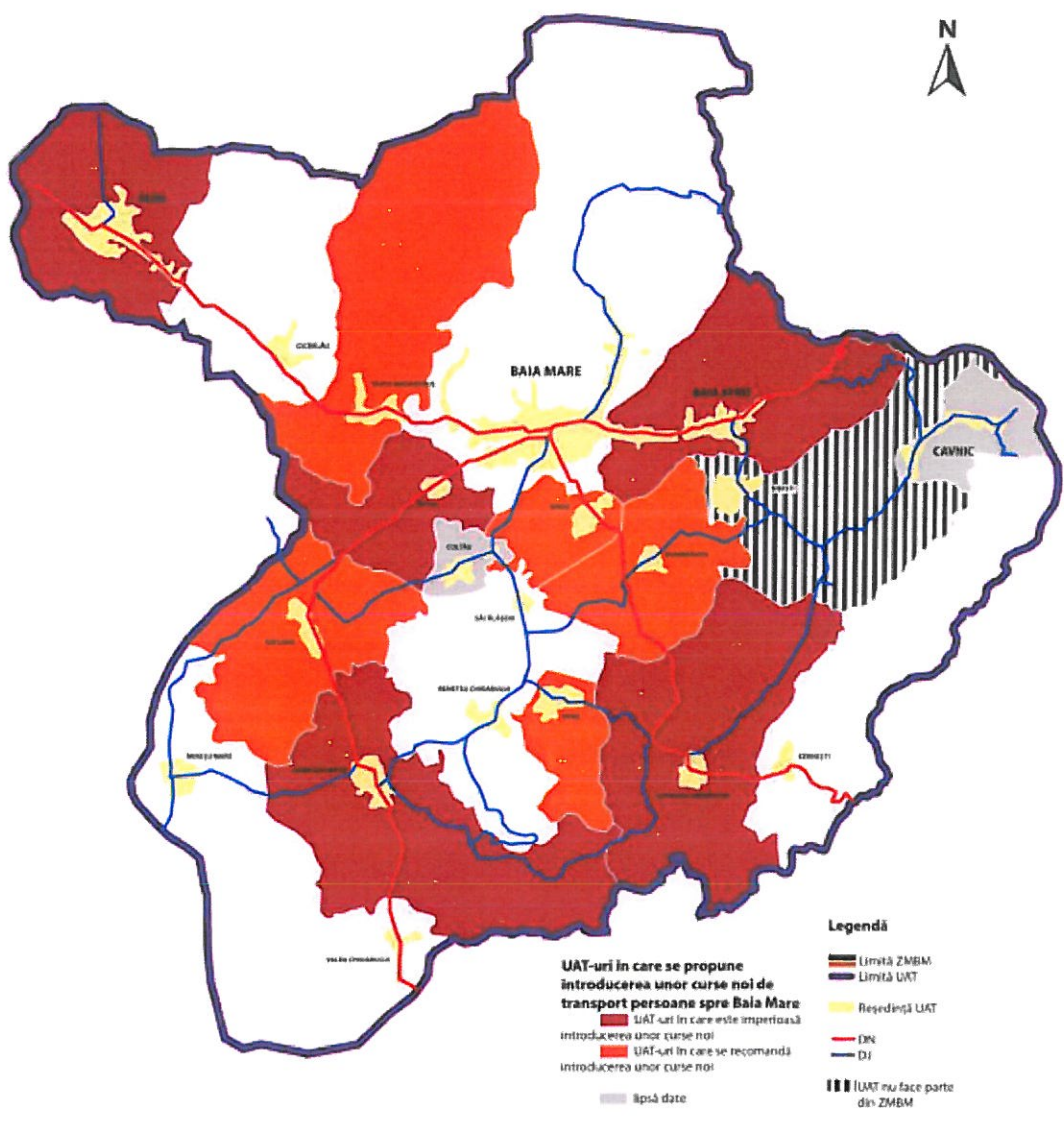
Gruparea UAT-urilor după procentul călătorilor cu autoturismul personal din totalul deplasărilor spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013

| UAT | Numărul deplasărilor spre Baia Mare | | | Total | % deplasărilor cu automobilul personal |
|-------------------------|-------------------------------------|--------------|-------------|--------------|--|
| | Automobil personal | Autobuz | Tren | | |
| Baia Sprie | 1918 | 4525 | 6 | 6449 | 29,74% |
| Seini | 1600 | 172 | 1 | 1773 | 90,24% |
| Șomcuta Mare | 2076 | 112 | 0 | 2188 | 73,13% |
| <u>Tăuții Magherăus</u> | <u>287</u> | <u>2264</u> | <u>0</u> | <u>2551</u> | <u>11,25%</u> |
| Cernești | 367 | 205 | 0 | 572 | 64,16% |
| Cicârlău | 281 | 612 | 15 | 908 | 30,95% |
| Coaș | 388 | 19 | 0 | 407 | 95,33% |
| Copălnic Mănăștur | 1056 | 302 | 0 | 1358 | 77,76% |
| Dumbrăvița | 726 | 676 | 2 | 1404 | 51,71% |
| Groși | 592 | 1142 | 9 | 1743 | 33,96% |
| Mireșu Mare | 219 | 412 | 256 | 887 | 24,69% |
| Recea | 1238 | 1929 | 0 | 3167 | 39,09% |
| Remetea Chioarului | 717 | 108 | 0 | 825 | 86,91% |
| Satulung | 676 | 773 | 482 | 1931 | 35,01% |
| Săcălășeni | 305 | 293 | 272 | 870 | 35,06% |
| Valea Chioarului | 363 | 63 | 0 | 426 | 85,21% |
| Cavnic | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 12809 | 13607 | 1043 | 27459 | 46,64% |

Gruparea UAT-urilor după numărul persoanelor care utilizează autoturismul personal pentru deplasările spre Baia Mare. sursa: prelucrare date, Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare, 2013

| UAT | Numărul deplasărilor spre Baia Mare | | | | % deplasări automobil personal | Deplasări în scop profesional | | |
|--------------------|-------------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------------|
| | Automobil personal | Autobuz | Tren | Total | | Automobil personal | % din depl. automobile | % din total deplasări |
| Baia Sprie | 1918 | 4525 | 6 | 6449 | 29,74% | 1027 | 53,55% | 15,92% |
| Seini | 1600 | 172 | 1 | 1773 | 90,24% | 582 | 36,38% | 32,83% |
| Șomcuta Mare | 2076 | 112 | 0 | 2188 | 73,13% | 1074 | 51,73% | 49,09% |
| Tăuții Magherăuș | 287 | 2264 | 0 | 2551 | 11,25% | 145 | 50,52% | 5,68% |
| Cernești | 367 | 205 | 0 | 572 | 64,16% | 158 | 43,05% | 27,62% |
| Cicărlău | 281 | 612 | 15 | 908 | 30,95% | 117 | 41,64% | 12,89% |
| Coaș | 388 | 19 | 0 | 407 | 95,33% | 310 | 79,90% | 76,17% |
| Copâlnic Mănăstur | 1056 | 302 | 0 | 1358 | 77,76% | 758 | 71,78% | 55,82% |
| Dumbrăvița | 726 | 676 | 2 | 1404 | 51,71% | 486 | 66,94% | 34,62% |
| Groși | 592 | 1142 | 9 | 1743 | 33,96% | 377 | 63,68% | 21,63% |
| Mireșu Mare | 219 | 412 | 256 | 887 | 24,69% | 97 | 44,29% | 10,94% |
| Recea | 1238 | 1929 | 0 | 3167 | 39,09% | 793 | 64,05% | 25,04% |
| Remetea Chioarului | 717 | 108 | 0 | 825 | 86,91% | 266 | 37,10% | 32,24% |
| Satulung | 676 | 773 | 482 | 1931 | 35,01% | 442 | 65,38% | 22,89% |
| Săcălășeni | 305 | 293 | 272 | 870 | 35,06% | 111 | 36,39% | 12,76% |
| Valea Chioarului | 363 | 63 | 0 | 426 | 85,21% | 173 | 47,66% | 40,61% |
| Cavnic | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 12809 | 13607 | 1043 | 27459 | 46,64% | 6916 | - | - |

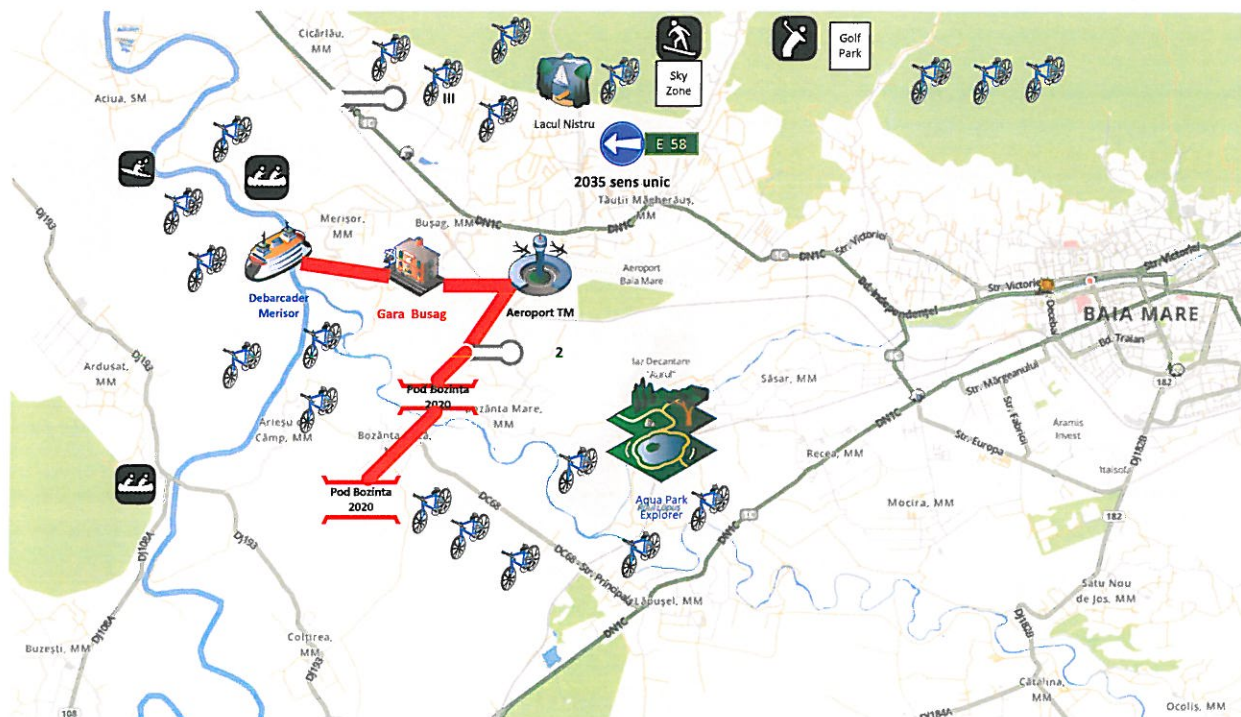
Repartiția modală a deplasărilor spre Baia Mare. Sursa: prelucrare date, Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare, 2013



UAT-uri unde există necesitatea introducerii unor curse noi de transport persoane

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

Incadrarea in SDD TM 2020 , prevederea realizarii PMUD , cu identificare problemele majore specifice SDD TM 2035 , Obiective majore de infra mare



TM 2020-2035 , Obiective Strategice de Transport/ Infrastructura Mare

1. Aeroport International (RO Ucraina Ungaria) , 2020
2. Parc Logistic/ Industrial I si II, 2020-2035 + Parc III Criogenia (2023)
3. Gara Busag , preia trafic CFR major de la Baia Mare, 2020
4. Pod Bozinta , pe traseu drum rapid Baia Mare Vaya ,2020
5. Debarcader Merisor (Somes Navigabil partial : in Maramures Vest, rafting/Canoe), 2020-2035
6. Retea de piste de biciclete (GALMMV BikeNET), 2020
7. Zona Turistica Maramures Vest , 2020-2035

Somes navigabil ¹⁹

Obiective turistice:

- biserici și alte construcții cu funcție ecleziastică

II Biserica reformată, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 295, sec. XIV-XV, cu Muzeul memorial Misztótfalusi Kis István (1650-1702)

Muzeul Satului din Tăuții-Măgherauș- ACASA

- așezări cu valoare arheologică

I Așezare, sat Bușag, punct „Coasta Bușagului”, Paleolitic superior

I Așezare, sat Bușag, „Coasta Bușagului”, Paleolitic inferior

- clădiri cu destinație culturală sau pentru învățământ

II Școala Românească, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 802A, 1885-1890

¹⁹<http://www.greenborder.ro/obiective.html>

- biserici și alte construcții cu funcție ecleziastică

II Biserica ortodoxă „Sf. Apostoli Petru și Pavel”, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 95, 1560-1830

II Biserica romano-catolică „Sf. Lorinc”, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 292, 1875

II Biserica „Sf. Arhangheli Mihail și Gavril”, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 802, 1815

- case cu valoare arhitecturală

II Casa Man, farmacie și locuință, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 344, 1920-1930

- case de lemn

IV Casa de lemn a poetului erou Ion Șugariu, sat Băița, Str. Șugariu Ion, 64, 1913-1925

- case parohiale

II Vechea casă parohială a bisericii reformate, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 845, sec. XVIII

II Noua casă parohială reformată, oraș Tăuții Măgherauș, Str. Principală, 845A, 1930-1940

Zone Turistice :

Lacul Nistru

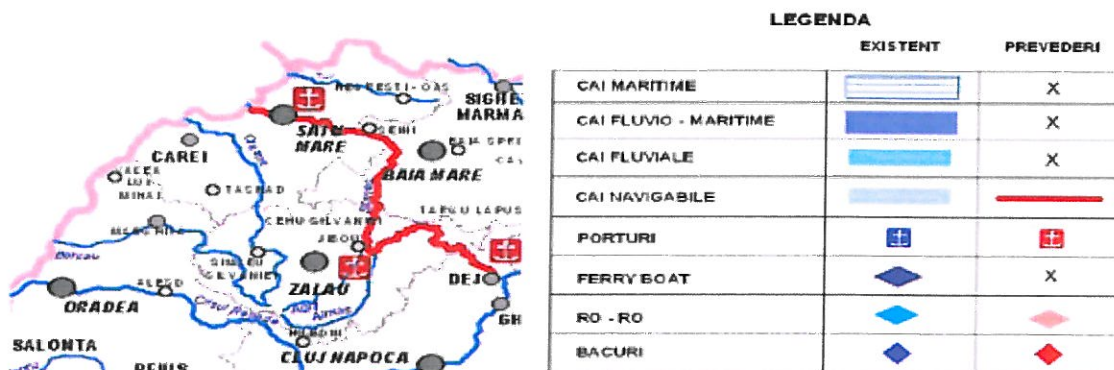
Lacul Nistru se găsește la vreo 14-15 km din Baia Mare către vest, traversând Tăuții-Măgherauș în care, fără prea mult efort, mai poți descoperi printre noile și impozantele case și vile câte o gospodărie tradițională, cu prispa îngustă, sprijinită pe stâlpi din lemn de stejar, umbrită de răcoroasele perdele de viță de vie hibridă.

După podul peste valea Nistru abandonăm șoseaua Baia Mare-Satu Mare și continuăm pe un drum asfaltat îngust dar bineșor întreținut și curat, în amonteale văii. Codrii dominați de fagi și goruni și cu liziere de castani comestibili, acum aflați la finele înfloririi, constituie farmecul și atracția acestei zone. La asta se adaugă casele/gospodăriile ordonate, balcoanele/terasele cu jardiniere debordând de flori splendide. În stânga sus, pe jumătatea est-nord-estică defrișat, orizontul e dominat de vârful Sindilițu ale cărui poale est-sud-estice coboară până la oglinda lacului Nistru.

E imposibil să nu remarci de-o parte și alta a drumului spre fosta localitate minieră Nistru, preponderent în locațiile cu mici poienițe/luminișuri tentând (auto)turiștii, amplasarea europubelelor estetice dar și lipsa oricăror deșeuri menajere poluante, în jur.

Valea Băița Ulmoasa

Legea 363 din 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport prevede realizarea unei căi navigabile pe cursul Someșului între Dej și frontieră, precum și amenajarea unor p[orturi pe traseu .



Sursa: PATN

In judetele Cluj si Satu Mare exista initiative civice privind acest proiect , pentru Tautii Magheraus (amplasat la ½ din traseul navigabil) acest proiect ar putea fi unul MAJOR avind in vedere contextul local si international .

Daca marile proiecte de transport Rutier (Drum Expres + Drumul Nordului) , Aeroportuar , CFR (si nod rutier) Busag orasul Tautii Magheraus ar fi primul pol concentrator de infrastructuri din Nod Vestul Romaniei (avind in acelasi loc) acces la toate cele 3 infrastructuri majore de transport .

2. Analiza situației existente

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

Contextul socio economic / descriere INSEE

a) Firme in TM / angajatorii majori

| Nr | Nume Firma | Jud | Localitate | CAEN | Obiect activitate | Numar de salariați 2014 |
|----|--|-----|---------------------|------|--|-------------------------|
| 1 | WEIDMULLER INTERFACE ROMANIA SRL | MM | Tautii Magheraus | 2790 | Fabricarea altor echipamente electrice | 535 |
| 2 | OPTIBELT POWER TRANSMISSION SRL | MM | Tautii Magheraus | 2219 | Fabricarea altor produse din cauciuc | 268 |
| 3 | ADISS SA | MM | Tautii Magheraus | 2829 | Fabricarea altor masini si utilaje de utilizare generala n.c.a. | 119 |
| 4 | AEROPORTUL INTERNATIONAL BAIA MARE RA / Firma Mare cf. Legilstaie | MM | Tautii Magheraus | 5223 | Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene | 60 |
| 5 | EGO WAY SRL | MM | Tautii Magheraus | 4778 | Comert cu amanuntul al altor bunuri noi, in magazine specializate | 52 |
| 6 | BO & RA TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 37 |
| 7 | ALTIMEX SRL | MM | Tautii Magheraus | 5610 | Restaurante | 28 |
| 8 | TRENCADIS DEVELOPMENT SRL | MM | Tautii Magheraus | 6201 | Activitati de realizare a soft- ului la comanda (software orientat client) | 24 |

| | | | | | | |
|----|-------------------------|----|------------------|------|---|----|
| 9 | TAUTII IUGA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4711 | Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun | 18 |
| 10 | MECANOPLAST SRL | MM | Tautii Magheraus | 1623 | Fabricarea altor elemente de dulgherie si tamplarie, pentru constructii | 14 |
| 11 | BILLA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4711 | Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun | 14 |
| 12 | MFC INTER JOB SRL | MM | Tautii Magheraus | 7820 | Activitati de contractare, pe baze temporare, a personalului | 12 |
| 13 | RO STRUCTURI TDI SRL | MM | Tautii Magheraus | 4120 | Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale | 11 |
| 14 | MOPED SRL | MM | Tautii Magheraus | 1089 | Fabricarea altor produse alimentare n.c.a. | 10 |
| 15 | AUTO AGREMAR G.T.S. SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 10 |

Obs.

1.S-au luat in analiza angajorii marti si tip IMM , microintreprinderile avind in general zero salariati . (numar de 1212 angajati in sectorul privat in TM 2014 din care **982 in zona Aeroport**).

2.Majoritatea marilor angajatorilor sunt concentrati in zona Aeroport TM , zona cea mai dificila dpdv. Analiza PMUD , avind un acces unic , fara variante de ocolire , deservind si marii angajatori si Aeroportul TM.

3. In perspectiva extinderii investitiilor in zona Aeroport numarul de angajati in zona va depasi 1000 de angajati i la sf. 2016) , ceea ce insemna ca cca. 10 % din populatia TM se deplaseaza in fiecare dim. In zona Aeroport

4. Este f. probabil ca dintre angajati o buna parte sa vina dinspre Baia Mare , motiv pentru care a doua Problema Majora de transport in TM o reprezinta DE 58, de la Intrerea in TM dinspre Baia Mare , pina la zona Industriala Aeroport .

b) Firme de Transport în TM

| | | | | | |
|---|----|------------------|------|--|----|
| AEROPORTUL INTERNATIONAL BAIA MARE RA / Firma Mare cf. LegiIstaie | MM | Tautii Magheraus | 5223 | Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene | 60 |
| TEINCOM SPRINT CONSTRUCT SRL | MM | Tautii Magheraus | 5110 | Transporturi aeriene de pasageri | 2 |
| BO & RA TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 37 |
| AUTO AGREMAR G.T.S. SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 10 |
| INTER A Z JOB SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 7 |
| TOTAL OIL SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 4 |
| TRANS LENUTA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 3 |
| FLAV.TU.MI.SA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 3 |
| METRATIR TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 2 |
| IOAN DRAGOS TRANSPORT SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 2 |
| GLOBAL LOGISTIC SERVICES SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 2 |
| ZANESIMO TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 1 |
| SERVICE EMISAR SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 1 |
| TRANS ALEX SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| SPEED MAX TEX SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| SELIA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| RANDIL MIXT SRL | MM | | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |

| | | | | | |
|--------------------------|----|--------------------------|------|--|---|
| R.B. RICH ROAD CARGO SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| R.B. LO 07 SRL | MM | Tautii Magheraus _Nistru | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| NELMI TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| MIHAELA TRANSPORTES SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| INTERTRANS TRUCK NET SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| GHISA SUPER TRANS SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| TIR TRANS BOTA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4941 | Transporturi rutiere de marfuri | 0 |
| DACA IMPEX SRL | MM | Tautii Magheraus | 4939 | Alte transporturi terestre de calatori n.c.a | 0 |

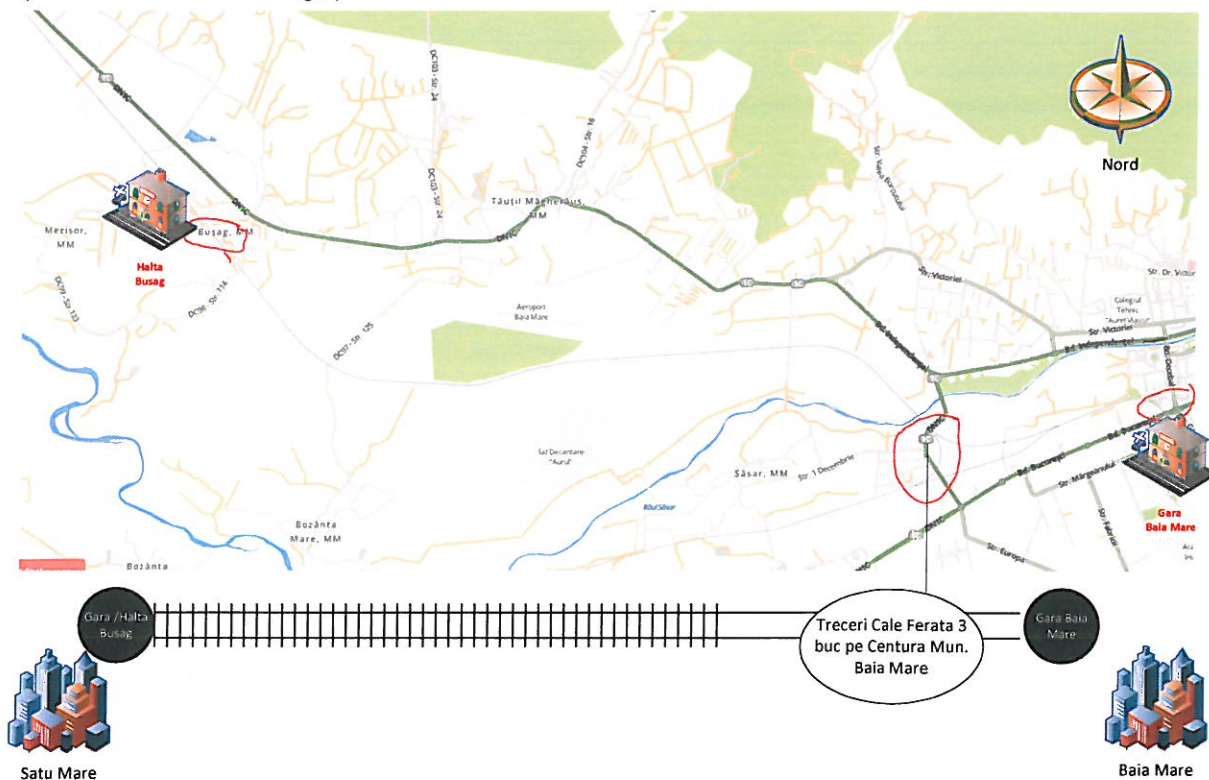
c) Alte firme ce infl. PMUD /auto

| | | | | | |
|------------------------|----|------------------------|------|--|---|
| HI Q SRL | MM | Tautii Magheraus | 4531 | Comert cu ridicata de piese si accesorii pentru autovehicule | 1 |
| VANCRAFTER LKW SRL | MM | Tautii Magheraus | 4531 | Comert cu ridicata de piese si accesorii pentru autovehicule | 0 |
| AUTO STRADA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4531 | Comert cu ridicata de piese si accesorii pentru autovehicule | 0 |
| KOSA BEBE AUTO SRL | MM | Tautii Magheraus | 4520 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 8 |
| TRAK TERA SRL | MM | Tautii Magheraus | 4520 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 7 |
| CAR AUTOEXIT SRL | MM | Tautii Magheraus | 4520 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 4 |
| SHINE CRISTAL SRL | MM | Tautii Magheraus | 4520 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 0 |
| LA GARAJUL FRANCEZ SRL | MM | Tautii Magheraus Baita | 4520 | Intretinerea si repararea autovehiculelor | 0 |

2.2. Rețeaua majoră de circulații

- a) Descriere drumuri DN , DJ , DC
- b) Descriere CF / Gara Busag , posibil factor Cheie !!!
- c) Descriere Aeroport
- d) Descriere Somes Navigabil, proiecte Satu Mare , Cluj + proiect vechi Comunism

b) Descriere CF / Gara Busag , posibil factor Cheie !!!



2.3. Transport public

Transport Public asigurat prin ZMBM , Urbis SA

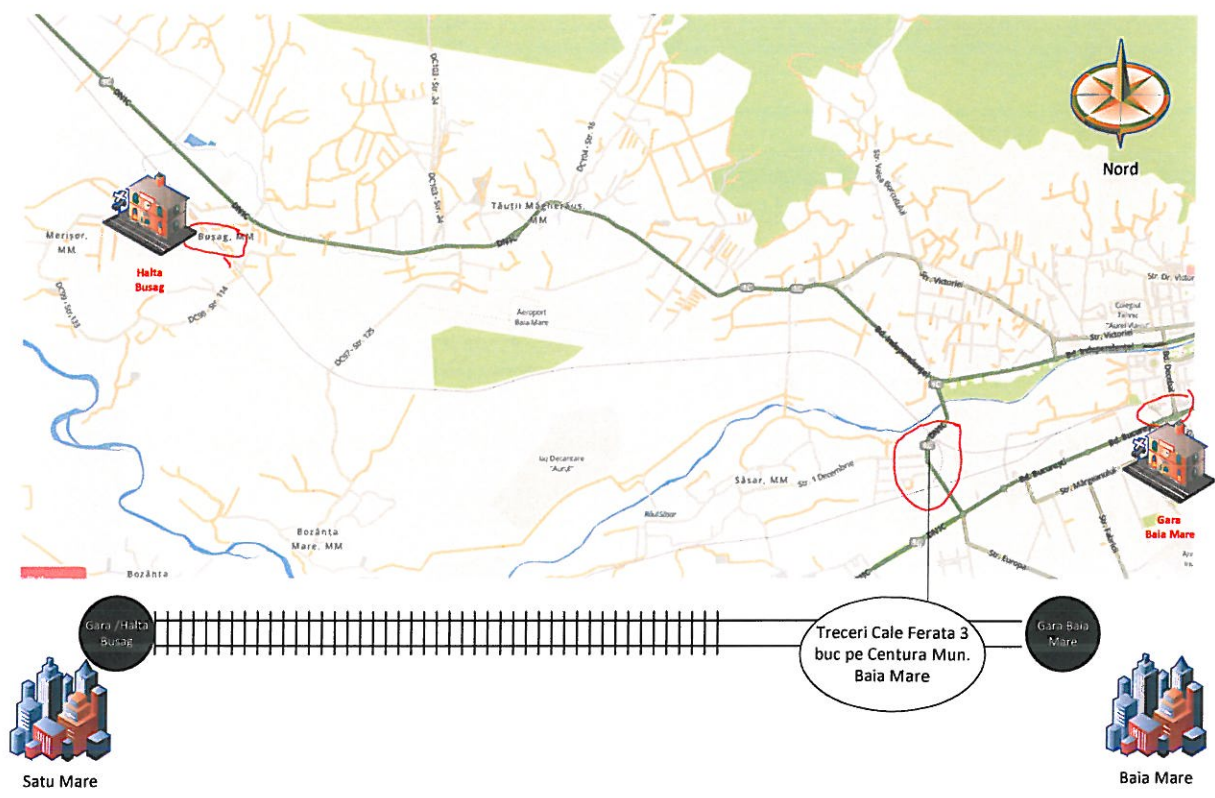
Riscuri ²⁰:

<http://ziarimm.ro/angajatii-urbis-de-pregatesc-de-proteste-primaria-baia-mare-nu-poate-achita-doua-facturi-pentru-ca-nu-sunt-bani/>

2.4. Transport de marfă

Auto/ Multe Firme Private cu Obiect CAEN

²⁰<http://ziarimm.ro/angajatii-urbis-de-pregatesc-de-proteste-primaria-baia-mare-nu-poate-achita-doua-facturi-pentru-ca-nu-sunt-bani/>



2.3. Transport public

Transport Public asigurat prin ZMBM , Urbis SA

Riscuri ²⁰:

<http://ziarmm.ro/angajatii-urbis-de-pregatesc-de-proteste-primaria-baia-mare-nu-poate-achita-doua-facturi-pentru-ca-nu-sunt-bani/>

2.4. Transport de marfă

Auto/ Multe Firme Private cu Obiect CAEN

²⁰<http://ziarmm.ro/angajatii-urbis-de-pregatesc-de-proteste-primaria-baia-mare-nu-poate-achita-doua-facturi-pentru-ca-nu-sunt-bani/>

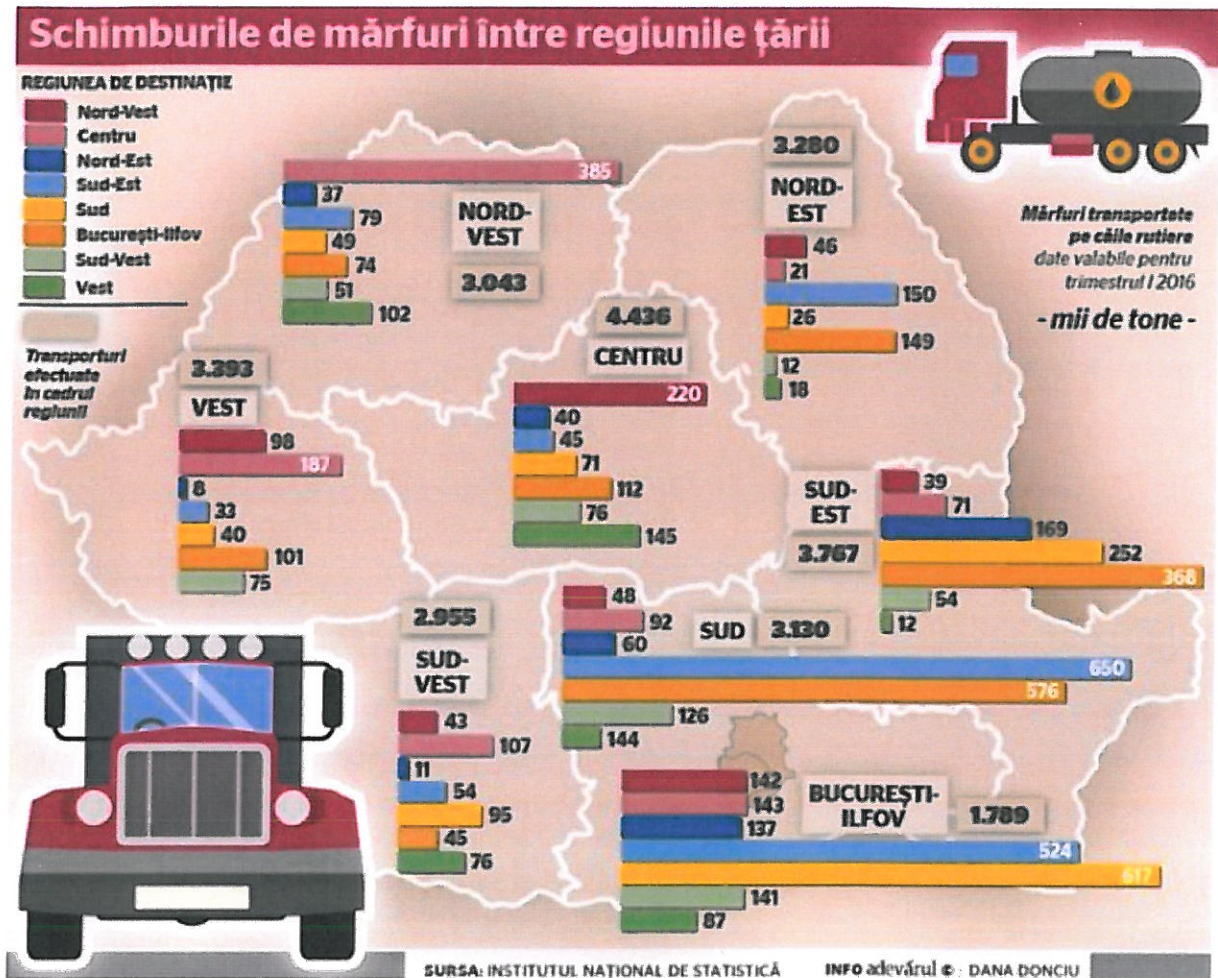


Fig. Vezi Bibliografie/Presa

CFR

CFR Halta Busag



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

Pietonale/ Trotuare

Biciclete nu e cazul.....

Persoena cu mobilitate redusa , rampe handicapati etc

2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)

Stationarea Parcari , doar la Primarie
si restaurantsi Muzeul Satului

Siguranta in trafic :

- Zone cu risc major in trafic :
 - Dealul DURA
 - Intersectii cu DC uri spre satele/cartierele apartinatoare , in ordinea de la Baia Marer
 - Apa Sarata /Virf panta Dura
 - Baita-Ulmoasa , 2 iesirei , max. risc pe Valea Baitei cu Pod fara Vizibilitate
 - Nistru , respectiv
 - Busag, Merisor , Bozinta Mare

Sisteme inteligente de transport – nu e cazul (Semaforizare simpla)

Signalistica – teoretic de buna calitate , practic cu probleme la :

- Semnalizare Aeroport cu deficiente
- Semnalizare Intersectii/curbe periculoase (Valea Baitei, Valea Nistrului, Busag, Merisor, Bozanta Mare)

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)

Vezi anexele ...

3. Evaluarea impactului actual al mobilității

3.1. Impactul asupra elementelor de mediu

Zone Natura 2000 sau arii protejate Locale (Castane)

Arborete de castan comestibil (legea 5/2000)

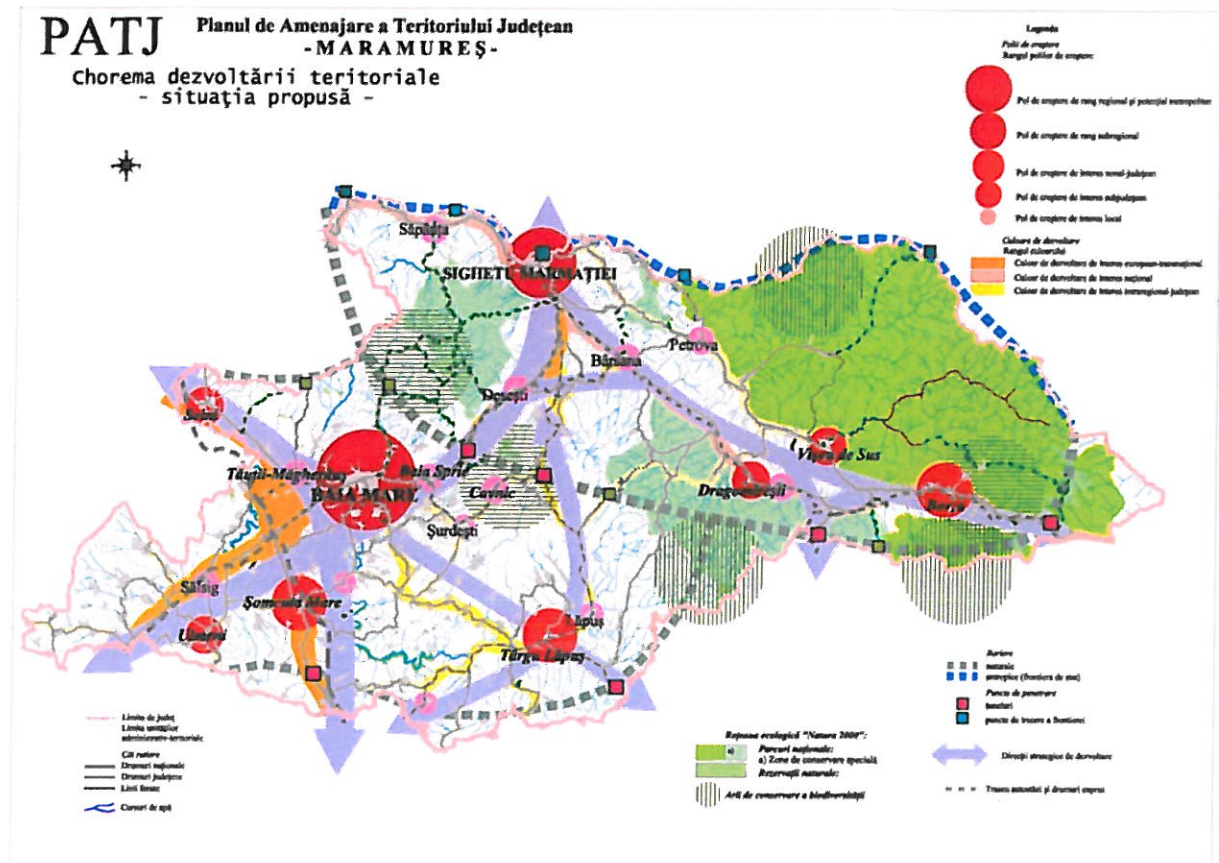
62

3.2. Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social

3.3. Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare

b) Tendințe de dezvoltare

La Nivel Judetean , PATJ ul confirma perspectiva dezvoltarii zonei Tautii Magheraus / Sud / Somes Codru-Chioar



http://www.cjmaramures.ro/Document_Files/Amenajarea%20teritoriului%20si%20urbanism/00002323/hk4i1_06_Cor_ema.jpg

3.4. Capacitate de transport

5. Dezvoltarea și calibrarea modelului de transport urban multimodal

4.1 Generare și atragere deplasări

4.2 Distribuție între zone

4.3 Distribuție între modurile de transport

4.4 Afectare pe rețea

Partea 2

6. Obiective și direcții de acțiune

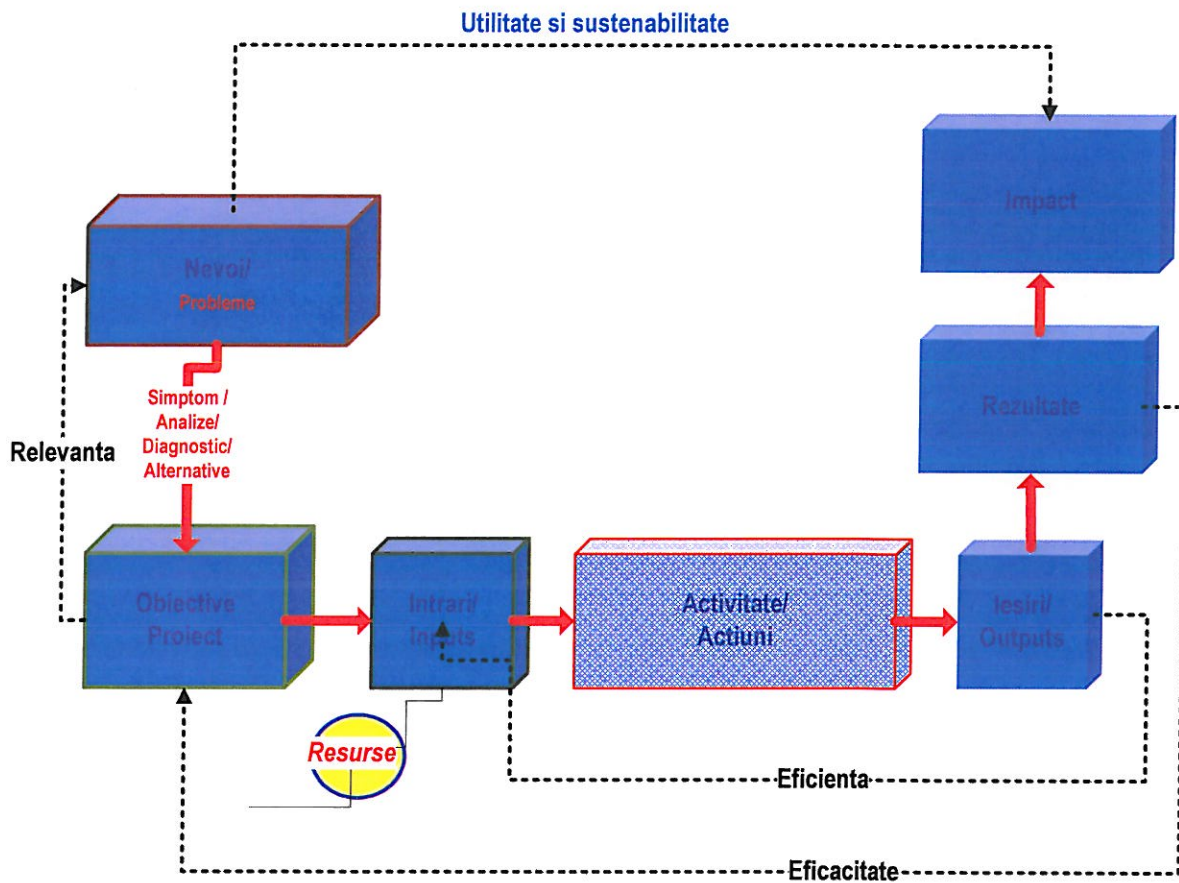
| Obiective PMU | Obiective SMART (T=2020) | | | Indicatori | Obs. |
|--|--|--|------------------------------------|--------------------------|---|
| a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și de infrastructurii de transport; | a1.Eficiența marita a serviciilor de transport | a2.Eficiența marita a infrastructurii de transport | | Cantitativi ; calitativi | a2.De definit eficiența infra Transport |
| b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport; | b1.Reducerea necesitatilor de transport motorizat | b2.reducerea impactului asupra mediului | b3.reducerea consumului de energie | Cantitativi ; calitativi | b1. Alternative la Transport Motorizat |
| c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate ²¹ în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane; | c1.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității | c2.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul zonelor metropolitane/periurbane; | | Cantitativi ; calitativi | |
| d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație; | d1.asigurarea unui mediu sigur pentru populație | | | Cantitativi ; calitativi | |

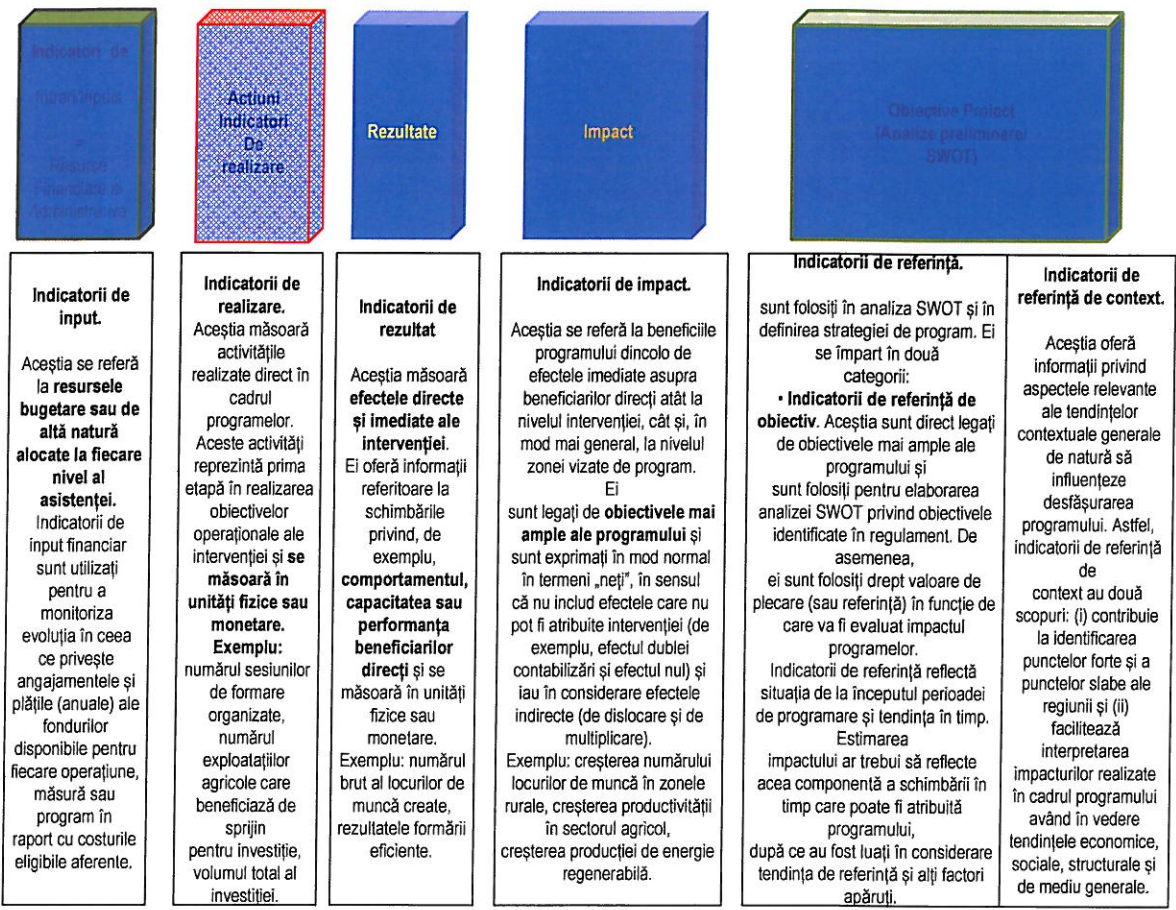
²¹<https://dexonline.ro/definitie/accesibilitate> =***accesibilitate** f. (lat. *accessibilitas*, -*atis*). Ușurința de a ajunge undeva, calitatea de a fi accesibil: *accesibilitatea unui munte*.

| | | | |
|---|--|--|--------------------------|
| e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv persoanele cu dizabilități | e1.asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități | | Cantitativi ; calitativi |
|---|--|--|--------------------------|

A1. Eficienta marita a serviciilor de transport

Definitie Eficienta in context PMUD TM:=





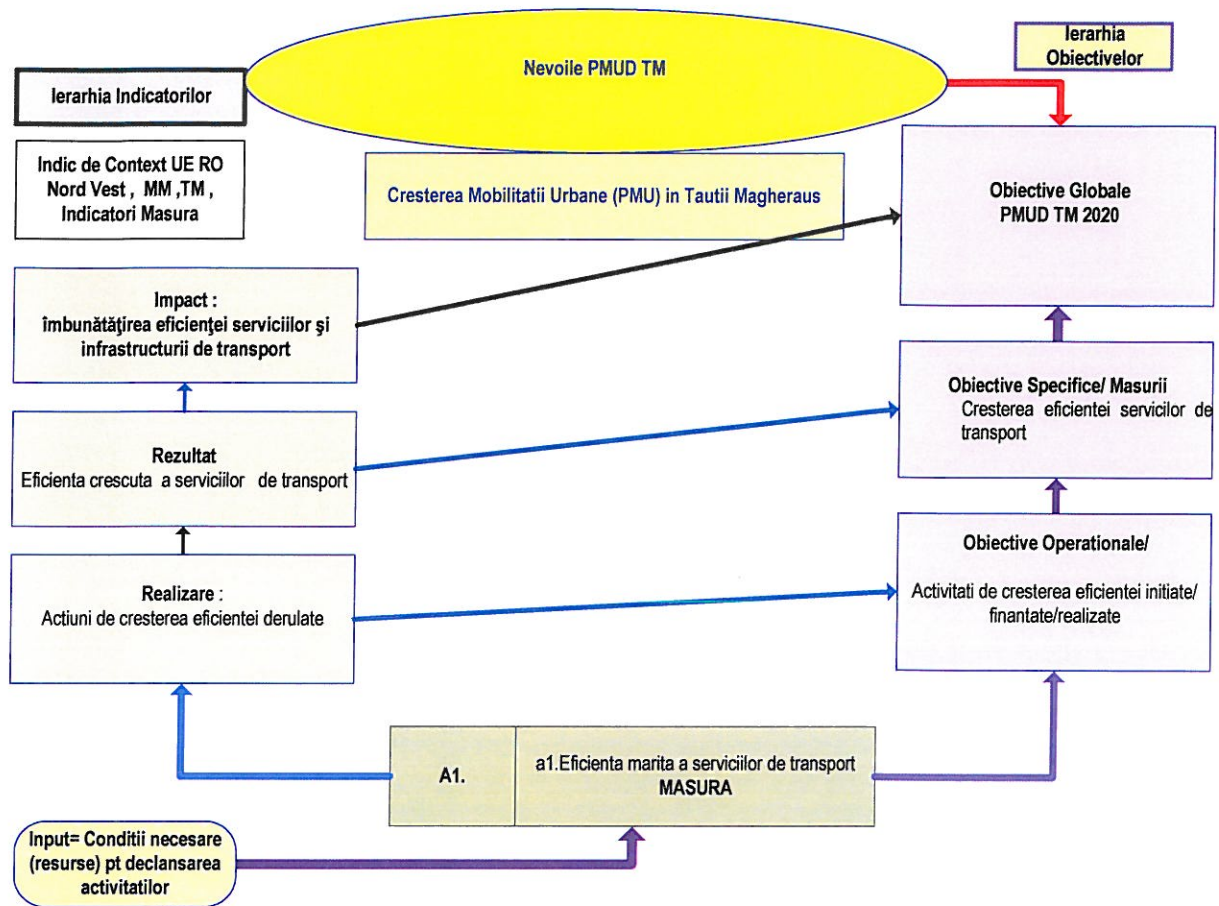


Fig. Matricea cadru Logic PMU_TM_a1

5.1. La scară periurbană/metropolitană

Etape :

| Etapa | Elemente | Indicatori cantit. Si calit |
|----------------------------------|---|-----------------------------|
| (i) etapa 1 - strategică; | Unde suntem ? Unde Vrem sa ajungem ? | |
| | Starea actuala ? Starea Vizata ? | |
| (ii) etapa 2 - operațională; | Cum ajungem acolo ? | |
| | | |
| (iii) etapa 3 - de monitorizare. | Cum verificam cantitativ si calitativ ? | |
| | | |

Starea actuala :

Serviciile de transport in comun sunt asigurate in acest moment de operatorul metropolitan ²² Urbis SA

In cadrul ZMBM exista compartimentul specializat , Compartimentul Transport Local²³:

“Constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Baia Mare, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară. Este un compartiment din cadrul aparatului tehnic și executiv al ADI Zona Metropolitană Baia Mare, aflat în subordinea Administratorului delegat și cuprinde următoarele posturi:

1. Expert inginer COR 214434, studii superioare tehnice
2. Consilier juridic COR 261103, studii superioare juridice

Atribuțiile personalului din cadrul compartimentului sunt detaliate în fișa postului. Compartimentul are următoarele atribuții specifice:

1. să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o perioadă de minimum 5 ani;
2. să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. să stabilească și să supună aprobării AGA prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local ;
5. să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de 9 deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian;
6. să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. să supună aprobării AGA, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;
8. Colaborează cu toate compartimentele Aparatului tehnic și executiv; Îndeplinește alte atribuții prevăzute de normele în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Conform cu specificatiile pag.10 , informatiile privind transportul local in Tautii Magheraus sunt publice si pot fi solicitate in mod direct , pentru a se evalua eficienta acestora. (Cit de Mult ? Cit de Bine ?)

²² www.zmbm.ro

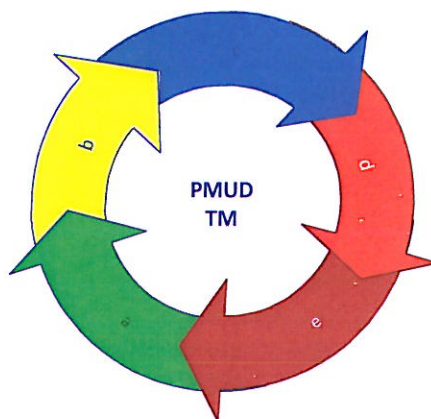
²³ <http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html> , pag.9

Alte atribuții: • Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii

| | Activitati propuse pt . Masura a1 | | | |
|---|---|--|--|--|
| | Unde suntem ? | | | |
| 1 | Informare de la ZMBM , date actuale de eficienta | | | |
| 2 | Informare planificari orizont 5 ani , ZMBM cf. ROF ²⁴ ZMBM | | | |
| 3 | Analiza-chestionar Opinii Cetateni / TM (plus Cartiere) | | | |
| 4 | Simptomatologia / Analiza Diagnostic | | | |
| | Unde vrem sa ajungem ? | | | |
| 5 | Alternative imbunatatiri | | | |
| 6 | Implementare actiuni de imbunatatire eficienta | | | |
| 7 | Monitorizare parametrii/indicatori | | | |
| | | | | |

²⁴<http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html>

5.2. la scara localitatii



P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective

a) îmbunătățire a eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;

b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;

c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;

d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;

e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități

5.3. La scară localităților/satelor/cartierelor

| Etapa | Elemente | Indicatori cantit. Si calit |
|----------------------------------|---|------------------------------------|
| (i) etapa 1 - strategică; | Unde suntem ? Unde Vrem sa ajungem ? | |
| | Starea actuala ? Starea Vizata ? | |
| (ii) etapa 2 - operațională; | Cum ajungem acolo ? | |
| | | |
| (iii) etapa 3 - de monitorizare. | Cum verificam cantitativ si calitativ ? | |
| | | |

5.4. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone izolate , cu probleme majore)

Ulmoasa

6. Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic

6.1. Scenariu de mobilitate la scară periurbană/metropolitană

6.2. Scenariu de mobilitate la scara localității

6.3. Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor/ariilor cu nivel ridicat de complexitate

Partea 3

7. Planul de acțiune

A) Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații

- B) Transport public
- C) Transport de marfă
- D) Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicletă, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)
- E) Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)
- F) Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)
- G) Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

8. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Anexă.2. Pag 10 Strategia TM 2020, Plan de Mobilitate Urbană, necesitate și idei preliminariei/pct.8

10. **Incurajarea implicării cetățenilor și comunităților în elaborarea strategiilor de dezvoltare și obligativitatea consultării publicității asupra fiecărei etape ale acestora.**
 #99. Scopul urmărit este transparentizarea procesului de dezvoltare teritorială și urbană, pentru asigurarea controlului democratic asupra dezvoltării României. Buna funcționare și dezvoltare a teritoriului nu se poate face decât prin colaborarea tuturor actorilor implicați în procesul de elaborare a strategiilor de dezvoltare și implicarea publicului larg

Concluzie la SDTR România 2015

Obiectivele Strategice ale Strategiei de Dezvoltare Teritorială România 2015 (SDTR 2015):
 Asupra ultimelor 2 se vor face referințe la nivelul Strategiei Tautii Magheraus 2020, OS1 și OS 2 fiind abordabile la nivelul administrației superioare, nivel la care trebuie transmise de jos în sus în formă necesare acoperim teritoriului țării.

OS3 și OS4 fac obiectul documentului și formularea lor va trebui regăsită în elementele de strategie locale (vizuine, muniune, obiective strategice locale)

Potentialul de polarizare a dezvoltării orașului Tautii Magheraus va fi evidențiat prin analizele următoare, iar valorificarea acestora și poziționarea orașului ca și Centru de Excelență Montană (rurală) va fi accentuat prin elementele strategice, misiune, vizuine și obiectivele strategice.
 Poziționarea în teritoriu decalată a orașului (în drum spre granița cu Ucraina/Ungaria, poarta de intrare în Ana Protejată Rezervată Castanerie - Resursele naturale montane - Hamaia Localitorilor), ca și avantaj competitiv competitiv controlat este efectul de periferie, dar excelentă în dezvoltare montană se va obține cu un efort concentrat și de lungă durată, bine planificat și bine executat astfel încât să se realizeze potențialele și să fie valorificate la maximum

SDTR instituie 10 linii directoare de planificare
 Aplicabilitate UAT/Tautii Magheraus/Planificarea 2015 se va continua la Planificarea 10 în directoare

| SDTR instituie 10 linii directoare de planificare | UAT Tautii Magheraus | Verificare |
|---|---|--|
| 1. Incurajarea concentrării locuitorilor în interiorul intravilanului localităților | De verificat în PUG/PUZ 2014 | |
| 2. Incurajarea concentrării activităților industriale în parcuri tehnologice | Croșenița, par. Industrial pentru agro alimentară | Polici proiecte economice |
| 3. Incurajarea construirii în zone industriale deja utilizate (brownfields) | Zone miniere, zone procesare miniere (Haide) etc | Exista brownfields |
| 4. Incurajarea locuirii sustenabile în centrele istorice ale localităților orașelor | De analizat zona ceramicii TM Center | PUG/PUZ/PUO |
| 5. Dezvoltarea complementarității între zonele urbane și zonele rurale | De analizat influențele urbane externe - BAIAMARE, Senu, Satu Mare - dar și influențele majore a TM asupra satelor (cartierelor din componența și mai ales asupra Comunelor din Zona Codru, Chioar și Somes, membre ale GALMMV) | Corelare proiecte TM cu Zona Metropolitană Baza Mares și cu zona Rurală Maramureș Vest |

<http://www.mdma.ro/ dezvoltare-teritoriala-2015>

www.maramures.ro

| | | |
|---|---|--|
| 6. Incurajarea dezvoltării care utilizează energie verde și interzicerea construirii de imobile care utilizează în exploatare exclusiv combustibili fosili. | Studiu GALMMV/Potential energetic; Aplicabilitate autorizare combustibili multipli | Corelare proiecte economice/potential energetic, GALMMV2020_Energy |
| 7. Luarea măsurilor necesare pentru diminuarea efectelor negative ale riscurilor naturale și industriale | Riscuri / Inundată, Deseșan, Alunecări de teren / Zona Montană - Riscuri Somes și afluenți | Plan riscuri / incl. Zone de Risc Industrial (fostele mine și Haide Steni / Decantare) |
| 8. Incurajarea transparenței sistemului și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate | Transport rural / Trasee alternative transport agro, piste biciclete alternative eco transport Somes navigabil | Analiza propunerii GALMMV 2020 / Trasee biciclete în teritoriul MIM și Pod peste Somes - backup la Pod Ardușat |
| 9. Incurajarea planificării și proiectării de calitate și limitarea derogării de la planurile de dezvoltare urbană și teritorială în vigoare | PUG/PUZ / Cadastrelor Validaarea de către Ordinul Arhitecților MM | Corelarea Investițiilor Strategice cu PUG (Parc Industrial, Trafic Greu și Ușor) , deșeu Aeroport, Delimitare Site și Natura 2000, HNV, Anș protejate locale |
| 10. Incurajarea implicării cetățenilor și comunităților în elaborarea strategiilor de dezvoltare și obligativitatea consultării publicității asupra fiecărei etape ale acestora | De aplicat / Publicare pe site www.primariaTautiiMagheraus.ro | Verificare pe site www.zmbm.ro și www.ostm.ro |

În acord cu obiectivele stabilite, pentru zonele rurale au fost stabilite următoarele măsuri teritoriale și proiecte strategice:

- a) Măsură - Conectarea localităților rurale greu accesibile sau izolate la rețeaua principală de așezări și infrastructura majoră de transport.
- #136. Implicație rețelei de transport asupra dezvoltării teritoriale sunt multiple. Astfel, la nivel interregional, rețeaua de transport inadecvată condiționează dezvoltarea orașelor mici și mijlocii, a comunităților și satelor. Multe zone nu dispun de rețea rutieră de transport suficientă între localități foarte slab dezvoltate (de exemplu, în Delta Dunării, Munș Apuzeni, Câmpul Turcului, podul Mehedinț), determinând chiar izolarea unor localități. Forța de muncă din zona rurală, care are o pondere de 45,2% în România, este dificil de valorificat din cauza mobilității reduse care nu se poate îmbunătăți din cauza infrastructurii de transport deficiente.
- #137. Infrastructura precară nu împiedică doar accesul pe piață a produselor autohtone, ci descurajează și investițiile în agricultură. Anghoștii de legume, fructe, lapte și alte produse alimentare preferențiale să aducă marfă din străinătate, în loc să coleceze aceste produse de la fermierii români, întrucât costul transportului (inclusiv colectarea) și timpul de livrare sunt mai mari. Tot din cauza unei infrastructuri necorespunzătoare, zonele deosebit de atractive nu pot fi introduse în circuitul agroeconomic sau de turism cultural. Prin realizarea unei infrastructuri de transport adecvate, regiunile rurale ar putea deveni zone economice dinamice, prin utilizarea de forță de muncă și terenuri la prețuri acceptabile. Astfel, se evidențiază necesitatea adoptării următoarelor acțiuni strategice:
 - Reabilitarea și modernizarea drumurilor principale de acces către centrele urbane din apropiere;
 - Modernizarea drumurilor care fac legătura între localitățile rurale și rețeaua de transport de categorie superioară (DN, DJ);
 - Modernizarea drumurilor care fac legătura între reședințele de comună și localitățile componente;
 - Stimularea transportatorilor de a asigura conexiunile centrelor urbane cu zonele rurale polarizate;

b) Măsură: Extinderea accesului la Internet în bandă largă

- 1) www.mimind.ro/domeniul_sectorului_energetic/studiu_potential_energetic.pdf
- 2) http://www.ahp.ro/sites/default/files/BSDIP_Guidelines_RO.pdf

Bibliografie :

Legislație :

Legea 350²⁵

http://www.mdrap.ro/documente/dezvoltare_teritoriala/amenajarea_teritoriului/legi/lege_350_actua_l.pdf

73

Norme aplicare Legea 350²⁶

Art. 3.

(1) Elaborarea strategiilor de dezvoltare (prin direcționarea globală pe termen lung sau sectorială a acțiunilor), a politicilor de dezvoltare (ca mijloace politico-administrative, organizatorice și financiare utilizate în scopul realizării strategiei), a programelor de dezvoltare (ca ansamblu de obiective concrete propuse pentru realizarea politicilor), precum și a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism (ca instrumente de aplicare și control al dezvoltării) impune constituirea, întreținerea, extinderea și dezvoltarea bazei de date urbane și teritoriale în domeniul specific.

(2) La elaborarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism se utilizează limitele unităților administrativ-teritoriale disponibile în geoportalul Infrastructurii naționale pentru informații spațiale (INIS), gestionat de către Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară, care poate fi accesat la adresa²⁷http://geoportal.gov.ro/Geoportal_INIS/catalog/main/home.page.

(3) În situația existenței unor litigii cu privire la limitele administrativ-teritoriale, zonele aflate în litigiu se evidențiază explicit în planșele componente ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism și vor fi prevăzute cu interdicție de construire până la reglementarea situației juridice. În cadrul documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, pentru asigurarea coerenței dezvoltării spațiale vor fi cuprinse prevederi cu caracter indicativ cu privire la modul de ocupare și utilizare a terenurilor și prioritățile de dezvoltare și pentru zonele aflate în litigiu.

²⁵http://www.mdrap.ro/documente/dezvoltare_teritoriala/amenajarea_teritoriului/legi/lege_350_actua_l.pdf

²⁶<http://lege5.ro/Gratuit/geydcojyg4zq/norme-metodologice-de-aplicare-a-legii-nr-350-2001-privind-amenajarea-teritoriului-si-urbanismul-si-de-elaborare-si-actualizare-a-documentatiilor-de-urbanism-din-26022016>

²⁷http://geoportal.gov.ro/Geoportal_INIS/catalog/main/home.page

Anexe :

Analize probleme si intersectiile principale

P1. Problema nr.1. Trafic E58 (Generala, factor major)

Traversarea intregului oras de catre un Drum National/European , cu trafic greu etc

- Viteza redusa
- Acces Locuri de munca (Mobilitate redusa) , fara alternative
- Dopuri /Blocaje efective , cu posibile consecinte locale dar si Blocaj Acces Aeroport (fara rute alternative !!)
- Probleme pietoni, traversari
- Acces Scolii , institutii publice
- Zgomot
-



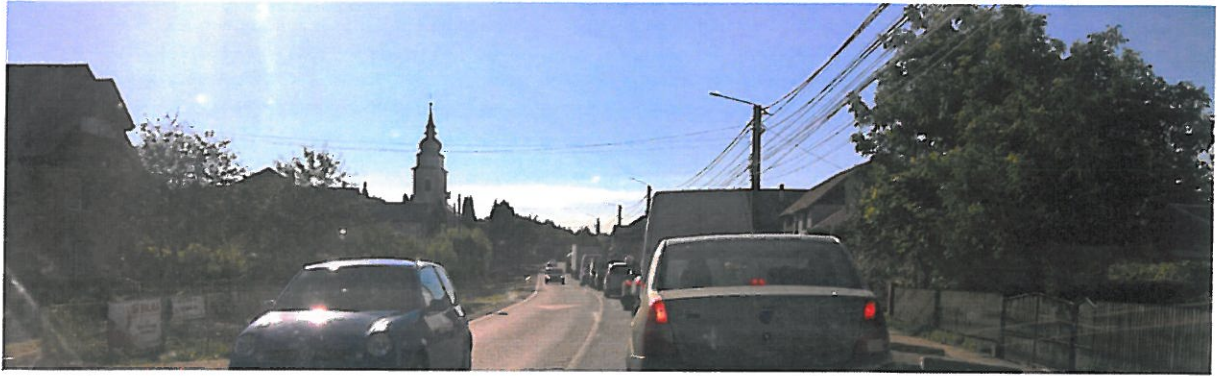
Alternative

1. Drum Expres Baia Mare Vaja²⁸ SF 2007
2. Centura ocolitoare (cuprinsa in Drum Expres Baia Mare – Vaja)

²⁸ http://www.dgaspccsm.ro/hotarari/hcj8_2007.htm

3. Sens Unic cu vers . Pod Bozinta (Solutie Partiala)
4. Interzicere transport greu in localitate cu variante ocolitoare (tot vers. Drum Expres pe portiuni)
5. Varianta Industriala / laz Bozinta –drum acces , cu parteneriat Public Privat ...





P2. Problema nr.2. Trafic Dealul DURA (Riscuri majore)

Zona cu cel mai mare numar de accidente de circulatie

Nod 1 Dura /ATP (Nu e pe teritoriul UAT TM)



Fig. Nod 1 Dura ATP

Desi nu pare un Nod important **este esential pentru perspectivele de dezvoltare TM 2020 -2035 si a comunitatilor invecinate** :

- **Acces alternativ la Aeroportul TM** (in cazuri de blocaj-accidente pe Deal Dura , foarte probabil conform statistica circulatie /accidente , respectiv de incetinire trafic sub 50 KM/h (frecvent inregistrate din multiple cauze)

- **Pregătire proiect sens giratoriu** pentru reglare trafic și viteză , plus alternativă retur în cazuri dificile pe Deal Dura (de detaliat avantajele unui sens giratoriu în acest Nod și de făcut demersuri la Municipiul Baia Mare și Comuna Recea prin ZMBM pentru realizare giratoriu ...)
- **Variante circulației ușoare biciclete** , acces expl. Agricole, Forestiere, Piscicole, Navigație ușoară , pt. auto agricole –atelaje etc degrevare E58
- Pregătire viitor Drum rapid Baia Mare Vaja , Traseu și Nod Bozinta & Gara Busag
- Finanțare posibile pentru DC , trotuare , piste biciclete etc prin Program PNDR 2020 (direct GALMMV și/sau parteneriate cu comuna Recea)



A3. Nod 2 , No Name (potential acces spre Aeroport S69-67-66), Nu este pe teritoriul UAT TM



Nod 2 fara nume/ strada , actual f. ingusta!!! (Nu este pe teritoriul UAT TM)
Poate fi importanta daca se realizeaza legaturile cu str 69 si 67 in ideea legaturii directe cu Strc66 Aeroport (micro baypass)
Necesita analiza sens unic in ideea realizarii unui traseu accesibil din ambele sensuri



Tronson Critic , Intrare TM -Aeroport
Orice incident pe acest tronson duce la Blocarea accesului catre Aeroport!!! (dinspre Baia Mare)
Si catre Zonele Industriale I si II



Nod 1 , Dura ATP



A4.Nod 3 , Statiunea Pomicola – Valea Borcutului



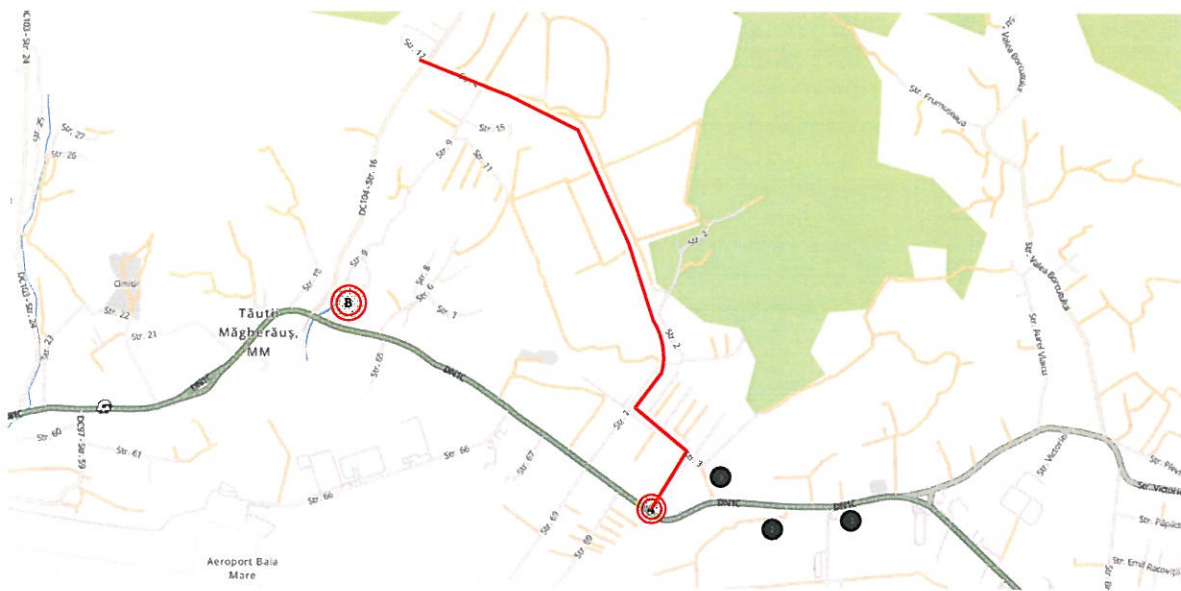
3 N3_S3 Statiunea Pomicola

Poate fi o varianta de ocolire a tronsonului periculos N3 -N2- N1, cu conditia reabilitarii in parteneriat cu mun. Baia Mare (cart. Valea Borcutului)





A5.Nod 4 DruRelax Apa Sarata



N4_53 DruRelax , Apa Sarata
Foarte important pentru creerea unei variante de i/o pentru Cartierul Baita Ulmoasa
In contextul blocajelor la Pod Baita

P3. Trafic in zona Aeroport

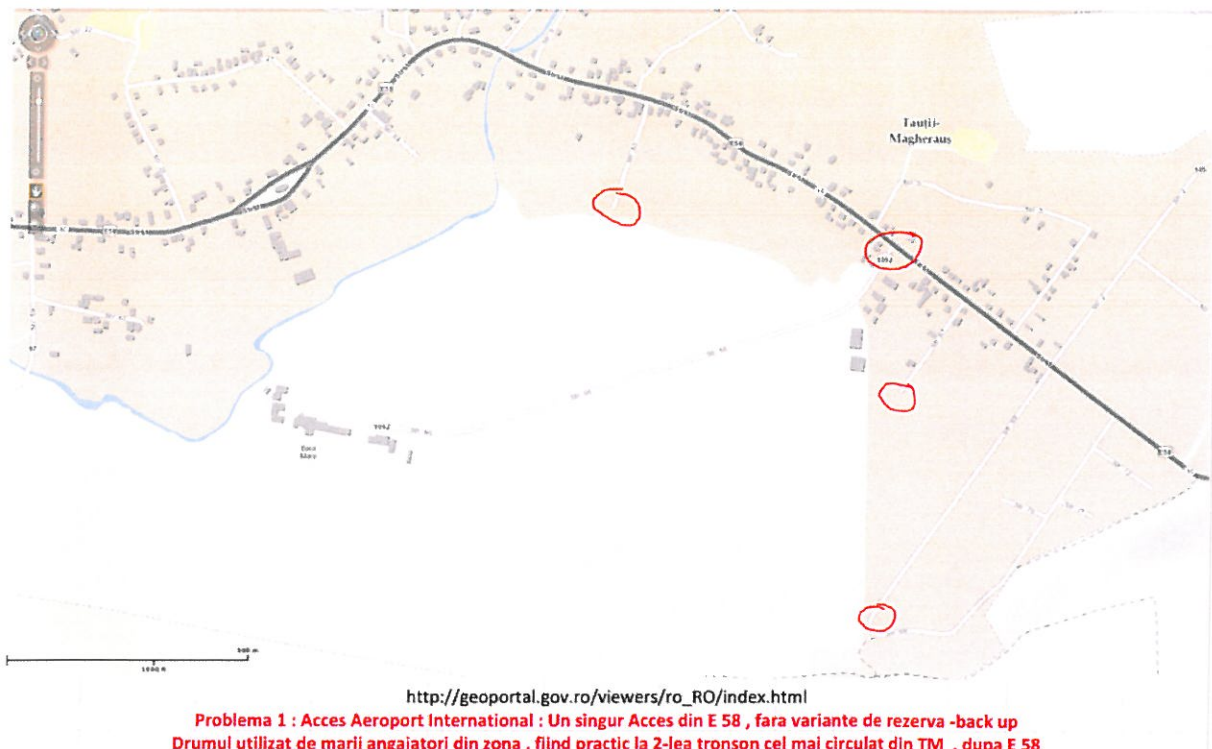
Nord

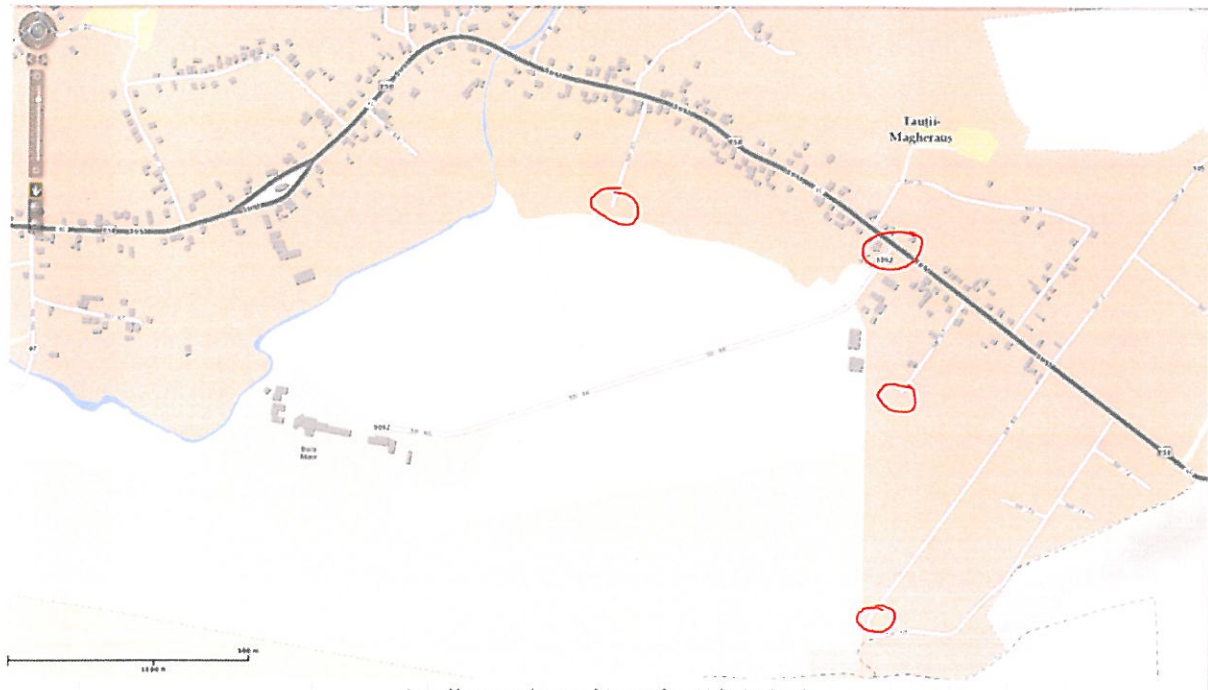
Din si insre Nord accesul locuitorilor la /de la locurile de munca sunt ingreunate de traversarea dificila a DN/E58 , pentru acces in special la platformele industriale din zona Aeroport (traversarea flux de circulatie major)

82

Sud

Est





http://geoportal.gov.ro/viewers/ro_RO/index.html

**Problema 1 : Acces Aeroport International : Un singur Acces din E 58 , fara variante de rezerva -back up
Drumul utilizat de marii angajatori din zona , fiind practic la 2-lea tronson cel mai circulat din TM , dupa E 58**

Vest

P4. Trafic pod Baita



Noduri viitoare

Busag , Nod pe drum expres Baia Mare Vaya , Obiectiv Maxim pt. TM 2020

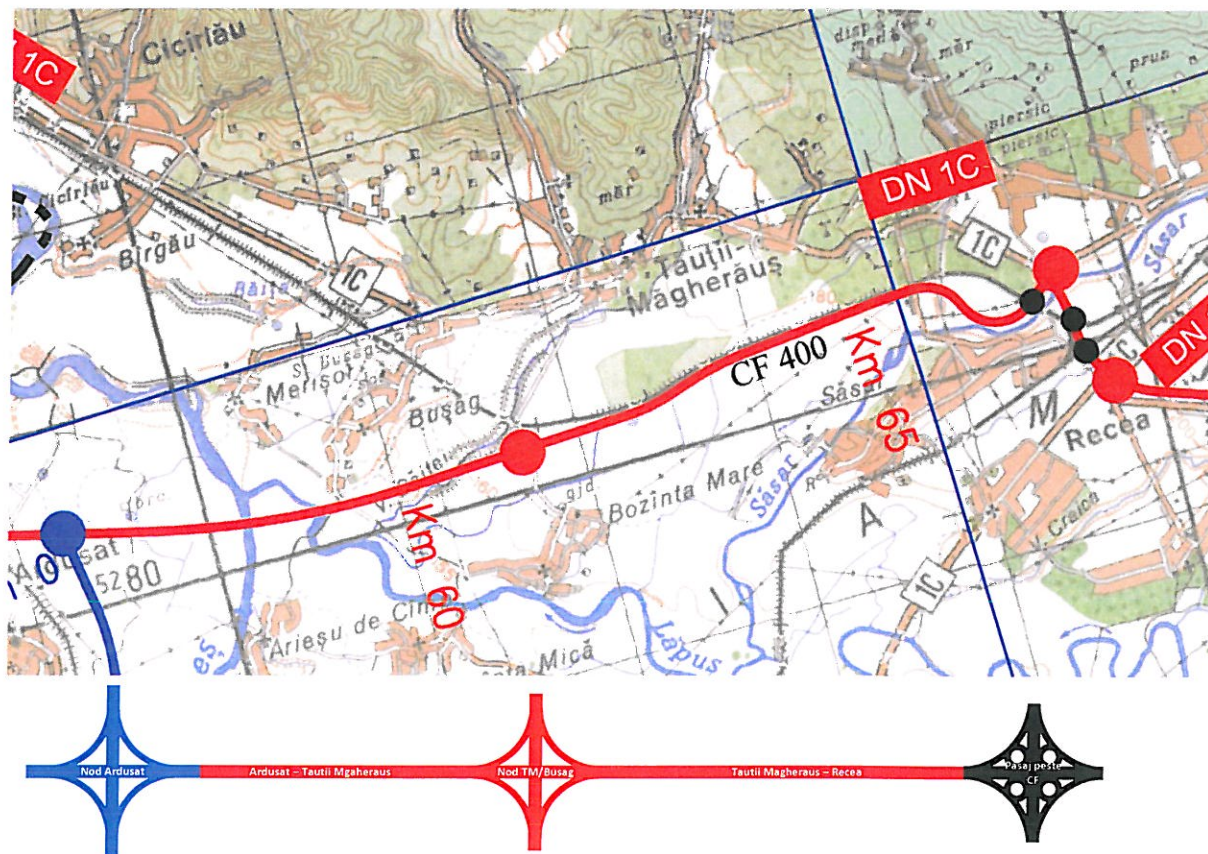


Fig. Nod Buzăg cel mai important nod de circulație viitor din TM

Anexa Foto /Album Foto intersecții

Bibliografie

A.Publica

CJMM , PATJ ,
http://www.cjmaramures.ro/Document_Files//Amenajarea%20teritoriului%20si%20urbanism/00002323/hk4i1_06_Corema.jpg

CJMM Proiect SF Drum Expres Baia Mare Vaja

CJMM Strategie , Proiecte Prioritare 2020 , TranRegio –Drumul Nordului)

CJ Satu Mare , Drum Expres , Acord Mediu²⁹ , Exproprieri ³⁰

URBIS SA , Plan Administrare 2015_2019³¹

Mun. Baia Mare , Plan Mobilitate Urbana ³² , publicat date generale , fara nimic concret

S.I.D.U Baia Mare ³³

²⁹<http://www.satu-mare.ro/stiri/anunt-drum-expres-nyiregyhaza-satu-mare-baia-mare>

³⁰[http://www.ecomunitate.ro/Incep_exproprierea_pentru_drumul_expres_Baia_Mare_-_Nyiregyhaza_\(Ungaria\)\(18752\).html](http://www.ecomunitate.ro/Incep_exproprierea_pentru_drumul_expres_Baia_Mare_-_Nyiregyhaza_(Ungaria)(18752).html)

³¹<http://www.urbisbiamare.ro/catalog/PLAN+DE++ADMINISTRARE+CA+URBIS-final.pdf>

³²<http://www.biamare.ro/ro/Proiecte/Dezvoltare-urbana/Planul-de-mobilitate-urbana/>

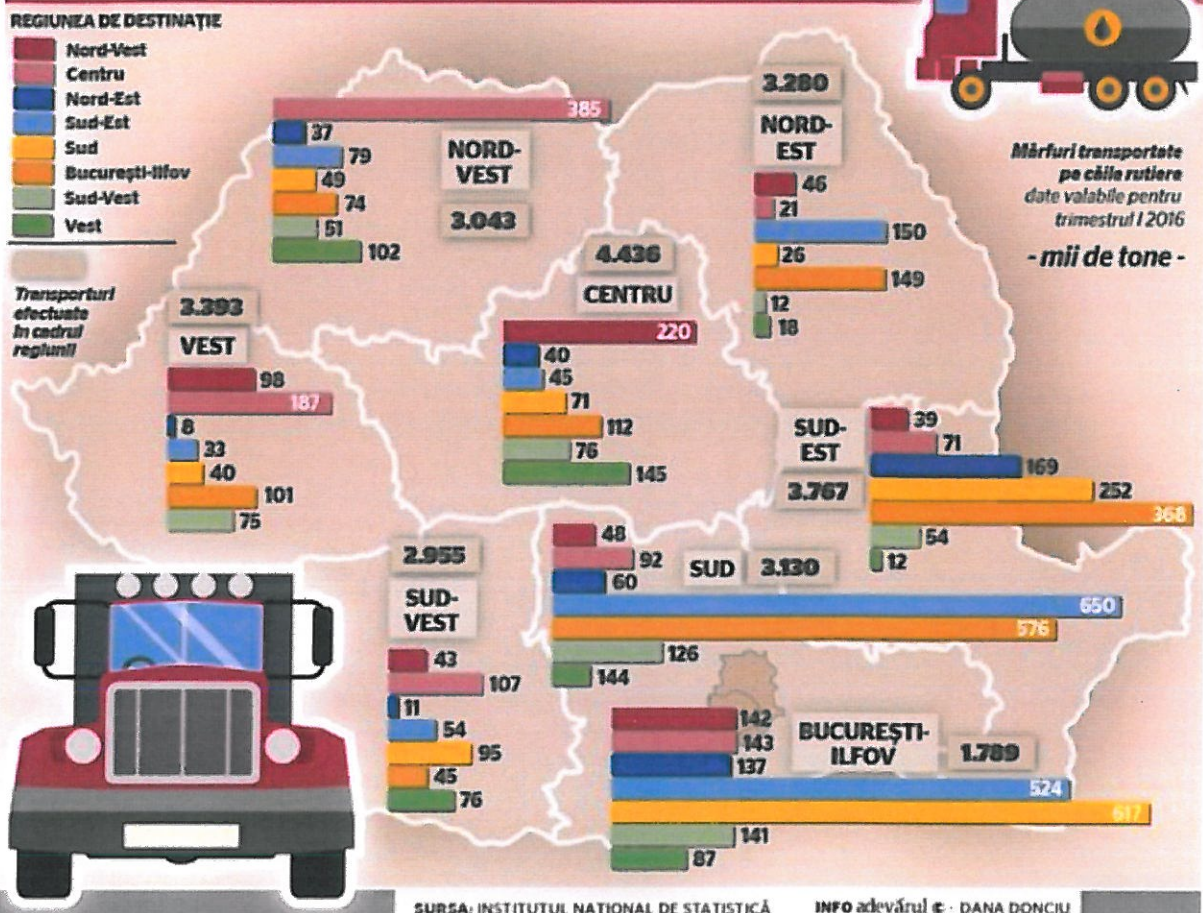
³³<http://www.biamare.ro/Biamare/Strategia%20Integrata%20de%20Dezvoltare%20Urbana/SIDU-draft-septembrie.pdf>

Presa

[http://adevarul.ro/economie/stiri-economice/infografie-harta-transporturilor-rutiere-circula-marfurile-
soselele-romaniei-](http://adevarul.ro/economie/stiri-economice/infografie-harta-transporturilor-rutiere-circula-marfurile-
soselele-romaniei-)

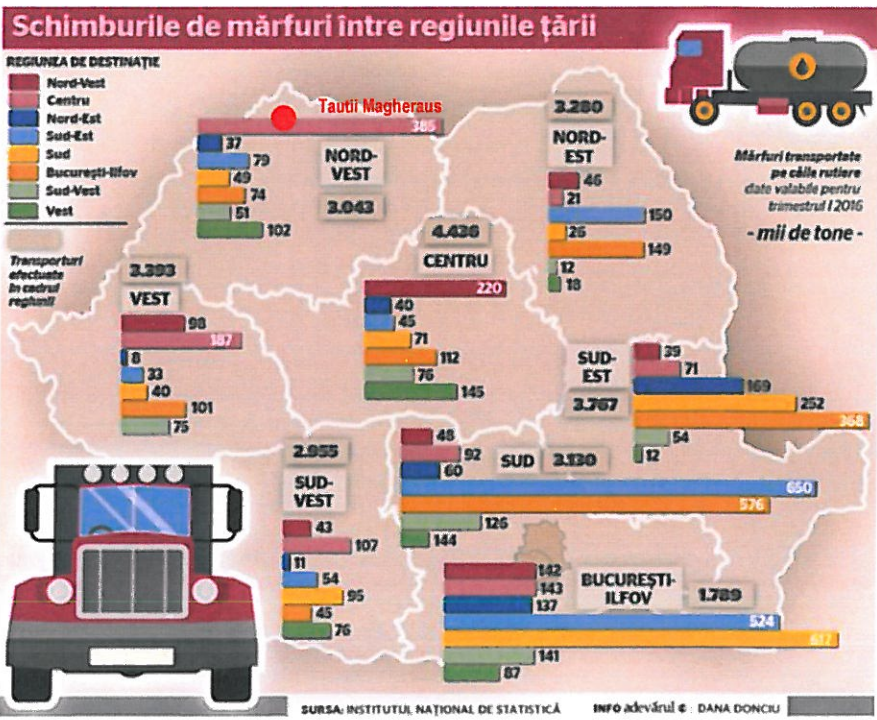
[1_5786609f5ab6550cb8d33bf1/index.html?utm_source=newsletter&utm_campaign=Curtea+Suprem%
C4%83%2C+despre+%C5%9Fpaga+lui+Adrian+Severin%3A+%E2%80%9EExprim%C4%83+o+grav%C4%83
+degradare+moral%C4%83%E2%80%9D+%2F+Interviu+cu+liderul+comuni%C8%99tilor+din+Republica+
Moldova%2C+Vladimir+Voronin+%2F+Cine+este+so%C8%9Bul+noului+premier+al+Marii+Britanii&utm
content=Newsletter-364320-20160714&utm_medium=email](http://1_5786609f5ab6550cb8d33bf1/index.html?utm_source=newsletter&utm_campaign=Curtea+Suprem%
C4%83%2C+despre+%C5%9Fpaga+lui+Adrian+Severin%3A+%E2%80%9EExprim%C4%83+o+grav%C4%83
+degradare+moral%C4%83%E2%80%9D+%2F+Interviu+cu+liderul+comuni%C8%99tilor+din+Republica+
Moldova%2C+Vladimir+Voronin+%2F+Cine+este+so%C8%9Bul+noului+premier+al+Marii+Britanii&utm
content=Newsletter-364320-20160714&utm_medium=email)

Schimburile de mărfuri între regiunile țării



SURSA: INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ

INFO adevărul ©: DANA DONCIU



Sursa Grafica : www.adevarul.ro, Mărfuri Transportate pe Căile Rutiere România InterRegiuni

Obs. Nord Vest cu Centru are 385 mii tone ,
 pe loc 2 regiunea Vest (102) , loc 3 Sud Est (Constanta !!!), 102
Pe relatia Reg.Sud Est de analizat variantele Transport Aerian (Cargo)
Pe relatia Reg.Centru de analizat potential conectare la Autostrada Transilvania (via Maramures Vest ...)