

PLANUL DE MOBILITATE AL JUDEȚULUI MARAMUREȘ 2020-2030



CIVITTA

CUPRINS

ETAPA A: COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	10
1. INTRODUCERE	10
2. NIVEL STRATEGIC.....	11
2.1. Scopul și rolul documentației	11
2.2. Context strategic global și european	11
2.2.1. Schimbul de paradigmă și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă	19
2.3. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	23
2.3.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN).....	23
2.3.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ)	24
2.4. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	25
2.5. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor din județ.....	31
3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI SCENARIUL TENDINȚEI DE MOBILITATE – PROPUNEREA MODELULUI DE TRANSPORT	34
3.1. Accesibilitate internațională și conexiunea la rețeaua TEN-T	34
3.2. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice...	39
3.2.1. Structura demografică a populației	39
3.2.2. Structura populației pe sexe și grupe de vârstă	40
3.2.3. Mișcarea naturală și migratorie	44
3.3. Rețea de transport rutier	47
3.4. Transport public	54
3.4.1. Transport public metropolitan	55
3.4.2. Transport public județean	55
3.4.3. Intermodalitatea	59
3.5. Transport de marfă	61
3.6. Transport feroviar	64
3.7. Transport aerian	69
3.8. Transport naval	72
3.9. Mijloace alternative de mobilitate	73
3.10. Management de trafic	76
3.11. Identificare zone cu nivel ridicat de complexitate.....	78
3.12. Procesul de participare – actori relevanți.....	79
3.13. Finanțarea sectorului transport	80
3.14. Colectare date, dezvoltare rețea transport, cererea de servicii de transport, calibrare și validare date, prognoze și evoluția previzibilă a variabilelor de mobilitate	82

3.15. Evoluția preconizată a flotei de vehicule	96
3.16. Infrastructura de graniță.....	97
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	100
4.1. Accesibilitate	100
4.2. Siguranță și securitate.....	104
4.3. Impactul asupra mediului	106
4.4. Eficiență economică.....	108
4.5. Calitatea vieții	109
4.6. Mobilitate sănătoasă, durabilă, eficientă și echitabilă	110
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII LA NIVEL JUDEȚEAN – ORIZONT 2035	113
ETAPA B: COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL	116
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII – REZULTATELE PROPUNERII PLANULUI DE ACȚIUNE	116
6.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale.....	116
6.1.1. Ameliorarea conectivității rutiere în teritoriu	116
6.1.2. Optimizarea rețelei de drumuri județene	116
6.2. Transport public.....	117
6.2.1. Creșterea atractivității sistemului de transport public	117
6.3. Transport de marfă	119
6.3.1. Optimizarea fluxurilor de trafic greu.....	119
6.4. Mijloace alternative de mobilitate	119
6.4.1. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate	119
6.5. Managementul traficului	120
6.5.1. Digitalizarea sistemelor de mobilitate	120
6.5.2. Dezvoltarea noii mobilități.....	120
6.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate.....	121
6.6.1. Revitalizarea și optimizarea transportului aerian	121
6.7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	121
6.7.1. Dezvoltarea nodurilor intermodale principale (gări și autogări).....	121
6.8. Mobilitate transfrontalieră	122
6.8.1. Optimizarea legăturilor între România și Ucraina.....	122
6.9. Aspecte instituționale	122
6.9.1. Dezvoltarea parteneriatelor locale pentru furnizarea serviciilor de transport public	122
6.9.2. Creșterea capacității administrative	123
6.10. Promovarea mobilității urbane durabile – nivel local	123
7. EVALUAREA ECONOMICĂ ȘI PROGRAMAREA TEMPORARĂ A PLANULUI	124
7.1. Evaluarea economică a planului	124

7.2. Evaluarea economică a măsurilor finanțate de județul Maramureș	124
7.3. Programarea temporară	125
7.4. Participarea cetățenilor la diseminarea planului	133
7.5. Considerații legale.....	134
7.6. Ordonarea legală a intervențiilor județului în rețeaua rutieră de bază.....	135
ETAPA C: MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI	139
8.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării planului	139
8.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	140
ANEXE.....	142
7.7. A1 Planul de măsuri și acțiune	142
7.7.1. Infrastructură rutieră	142
7.7.2. Căi ferate	146
7.7.3. Transport public - rutier	147
7.7.4. Electromobilitate / combustibili nepoluanți	148
7.7.5. Transport de marfă - Naval	148
7.7.6. Transport aerian.....	149
7.7.7. De graniță	149
7.7.8. Mijloace alternative de mobilitate.....	150
7.7.9. Programe și proiecte locale.....	151
7.8. A2. Prioritizare infrastructură de mobilitate, cadru de prioritizare, priorități stabilite.....	153
7.9. A3. Documentație grafică – hărți.....	155
7.10. A4. Portofoliu de proiecte.....	160

FIGURI

Figura 1. Obiectivele de Dezvoltare Durabilă	11
Figura 2. Principalele documente de politică adoptate de Comisia Europeană	20
Figura 3. Pașii de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă	22
Figura 4. Rețeaua TEN-T în România.....	35
Figura 5. Evoluția populației după domiciliu în județul Maramureș, 2014-2021	39
Figura 6. Populația pe domiciliu și evoluția procentuală a populației în 2021, județul Maramureș	40
Figura 7. Populația pe grupe de vârstă în județul Maramureș, 2021	41
Figura 8. Piramida vârstelor pentru populația județului Maramureș, 2021.....	42
Figura 9. Raportul de dependență demografică (‰) și îmbătrânirea demografică în județul Maramureș, 2021	43
Figura 10. Rata sporului natural în județul Maramureș, ‰, 2014-2020	45
Figura 11. Profilul etnic al locuitorilor din județul Maramureș, 2011.....	46

Figura 12. Profilul confesional al locuitorilor din județul Maramureș, 2011	46
Figura 13. Rețeaua rutieră din județul Maramureș	47
Figura 14. Populația deservită de drumurile naționale din județul Maramureș	48
Figura 15. Populația deservită de principalele drumuri județene din județul Maramureș	48
Figura 16. Lungimea drumurilor din județul Maramureș, 2010-2020	49
Figura 17. Calitatea drumurilor din județul Maramureș, 2020.....	50
Figura 18. Starea de viabilitate a drumurilor județene din județul Maramureș, 2020.....	50
Figura 19. Starea de viabilitate a drumurilor județene din județul Maramureș	51
Figura 20. Proiecte în implementare / planificate pentru rețeaua rutieră în jud. Maramureș	53
Figura 21. Evoluția indicelui de motorizare în județul Maramureș, 2010-2020	54
Figura 22. Indicele de motorizare în județele din Regiunea Nord-Vest, 2020.....	54
Figura 23. Sistemul de transport public județean raportat la zonele populate din județul Maramureș	56
Figura 24. Fluxurile de transport public județean la nivelul județului Maramureș	57
Figura 25. Deservirea instituțiilor de învățământ secundar superior cu servicii de transport public județean în județul Maramureș	58
Figura 26. Suprapunerea serviciului de transport public județean Maramureș cu servicii feroviare: Baia Mare (stânga), Sighetu Marmăției (dreapta).....	59
Figura 27. Concentrarea garilor și autogarilor la nivelul județului Maramureș.....	61
Figura 28. Volumul de trafic pe rețeaua rutieră din județul Maramureș, 2015	62
Figura 29. Proiecte pentru ameliorarea presiunii asupra infrastructurii existente în implementare / planificate în jud. Maramureș.....	64
Figura 30. Rețeaua de cale ferată de pe teritoriul județului Maramureș.....	65
Figura 31. Frecvența trenurilor din județul Maramureș	67
Figura 32 Legăturile aeriene a celor două aeroporturi: Baia Mare și Satu Mare	70
Figura 33. Izocrona de Accesibilitate Rutieră a Aeroporturilor din România și vecinătăți	71
Figura 34. Harta proiectelor de investiții aferente rețelei primare și secundare - porturile fluviale și maritime	73
Figura 35. Rețeaua de piste de biciclete existentă/propusă a municipiului Baia Mare	75
Figura 36. Evoluția numărului de accidente rutiere din județul Maramureș, 2010-2020	77
Figura 37. Accidente rutiere în județul Maramureș, 2018.....	78
Figura 38 Pagina de Facebook Mobilitate Durabilă Maramureș, 2022	80
Figura 39 Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă	84
Figura 40 Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârstă	84
Figura 41 Distribuția populației intervievate pe ocupații	85
Figura 42 Distribuția populației intervievate pe clase de venit	85
Figura 43 Distribuția nivelului de venit pe ocupații	86
Figura 44 Posesia de autoturisme și biciclete.....	86
Figura 45 Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit.....	87

Figura 46 Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația	87
Figura 47 Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute.....	88
Figura 48 Distribuția desfășurării activității profesionale la domiciliu	88
Figura 49 Frecvența deplasărilor în interiorul localității în funcție de scopul acestora.....	89
Figura 50 Frecvența deplasărilor corelată cu modul de transport preferat	89
Figura 51 Durate medii de deplasare în interiorul localității în raport cu scopul acestora	90
Figura 52 Frecvența deplasărilor în afara localității în funcție de scopul acestora	90
Figura 53 Frecvența deplasărilor în afara localității corelată cu modul de transport preferat	91
Figura 54 Durate medii de deplasare în afara localității de domiciliu în raport cu scopul acestora	91
Figura 55 Preferințe în utilizarea punctelor de trecere a frontierei	92
Figura 56 Durate medii de așteptare pentru trecerea frontierei	92
Figura 57 Preferințe în alegerea modului de transport	93
Figura 58 Frecvența apariției perturbațiilor în timpul călătoriei cu trenul.....	93
Figura 59 Nivelul de satisfacție pentru utilizarea trenului.....	94
Figura 60 Frecvența apariției perturbațiilor în timpul călătoriei cu autobuzul	94
Figura 61 Nivelul de satisfacție pentru utilizarea autobuzului	95
Figura 62 Repartiția notelor acordate direcțiilor de îmbunătățire a mobilității.....	96
Figura 63. Puncte de trecere a frontierei, județul Maramureș, 2022.....	98
Figura 64. Evoluția numărului de persoane care au folosit punctul de trecere a frontierei din municipiul Sighetu Marmăției, în perioada 2010-2020	99
Figura 65. Evoluția numărului de vehicule care au folosit punctul de trecere a frontierei din municipiul Sighetu Marmăției, în perioada 2010-2020	99
Figura 66. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE microbuze CARE AU tranzitat PUNCTUL DE TRECERE A FRONTIEREI DIN MUNICIPIUL SIGHETU MARMAȚIEI, ÎN PERIOADA 2013-2020	100
Figura 67. Izocrone de accesibilitate rutieră față de orașele și municipiile din jud. Maramureș.....	101
Figura 68. Izocrone de accesibilitate rutieră față de municipiul reședință de județ Baia Mare.....	102
Figura 69. Navetism potențial în municipiul reședință de județ Baia Mare (sus) și în municipiul Sighetu Marmăției (jos).....	103
Figura 70. Efectele accidentelor rutiere, județul Maramureș, 2014-2020	105
Figura 71. Ariile naturale protejate și fluxurile de trafic rutier din jud. Maramureș.....	107
Figura 72 Autostrăzi și drumuri expres planificate la nivel național.....	109
Figura 73 ZONE URBANE ȘI RURALE MARGINALIZARE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ	111
Figura 74 DINAMICA SCHIMBĂRILOR DEMOGRAFICE	112
Figura 75 Eficiența sistemelor de transport în funcție de lungimea traseului.....	118
Figura 76 Etapele pentru elaborarea unui PMUD.....	139
Figura 77 Schema privind gestionarea implementării Planului de Mobilitate	141
Figura 78 Localizarea proiectelor de infrastructură rutieră.....	156

Figura 79 Localizarea proiectelor de infrastructură feroviară și transport public județean pe cale rutieră	157
Figura 80 Localizarea proiectelor de infrastructură pentru deplasări nemotorizate	158
Figura 81 Localizarea proiectelor de electromobilitate / combustibili alternativi	159

TABELE

Tabel 1. Alocare PNRR pentru componentele ce vizează mobilitatea și transportul	17
Tabel 2. Accesibilitate către centrele urbane importante de la nivel regional și național	35
Tabel 3. Accesibilitatea către aeroporturile din vecinătatea județului Maramureș.....	37
Tabel 4. Principalii indicatori demografici privind populația în județul Maramureș, comparativ cu alte niveluri teritoriale, 2021	44
Tabel 5. Indicatorii mișcării naturale și ai mișcării migratorii a populației în județul Maramureș, comparativ cu alte niveluri teritoriale, 2021.....	45
Tabel 6. Accesibilitatea către garile învecinate din orașele județului Maramureș.....	66
Tabel 7 Proiectul MOBI, lista întâlnirilor cu membrii consorțiului.....	79
TABEL 8 Carta integrată a finanțărilor pentru sectorul de mobilitate	80
Tabel 9 Detalierea solicitanților eligibili în funcție de sursa de finanțare, 2022	81
Tabel 10. Prognoza evoluției populației, județul Maramureș, 2020-2035	97
Tabel 11. Prognoza evoluției numărului de autoturisme, județul Maramureș, 2020-2035	97
Tabel 12. Prognoza evoluției indicelui de motorizare, județul Maramureș, 2020-2035	97
Tabel 13. Evoluția Numărului de victime din accidente rutiere, județul Maramureș, 2014 - 2020	104
Tabel 14. Valorile costurilor cu accidente rutiere.....	105
Tabel 15. Costurile cu accidente rutiere, județul Maramureș, 2019	106
Tabel 16 Evaluarea economică a planului.....	124
Tabel 17 Evaluarea economică a măsurilor în responsabilitatea consiliului județean	124
Tabel 18 Proiectele planificate pentru orizontul 2025	126
Tabel 19 PROIECTELE PLANIFICATE PENTRU ORIZONTUL 2027.....	128
Tabel 20 TABEL 19 PROIECTELE PLANIFICATE PENTRU ORIZONTUL 2035.....	132
Tabel 21 Proiecte aflate în responsabilitatea directă a consiliului județean	136
Tabel 22 PROIECTE PROPUSE - Infrastructură rutieră	142
Tabel 23 Proiecte propuse - căi ferate	146
Tabel 24 Portofoliul de proiecte	160



PARTEA 1

ETAPA A: COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC

1. INTRODUCERE

Un plan de mobilitate durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice. Vizează toate modurile și formele de transport din localitate, inclusiv transportul public și privat, de pasageri, de marfă, motorizat și nemotorizat, aflat în deplasare sau staționare. Prin analiza comportamentului de deplasare la nivelul județului, se vor promova soluții alternative și inteligente (smart) care să conducă la o utilizare rațională a resurselor în transporturi, în spiritul dezvoltării durabile a zonelor urbane și rurale. Un plan de mobilitate ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Eforturile de reducere a emisiilor CO₂ și a altor gaze cu efect de seră din transporturile urbane, și nu numai, constituie o prioritate europeană. Elaborarea Planului de Mobilitate Durabilă (PMD) al județului Maramureș este oportună în vederea stabilirii direcțiilor viitoare de dezvoltare a sistemului de transport din județ, dar și din zonele metropolitane. În plus, PMD își propune nu numai să amelioreze comportamentul de deplasare în județ, dar și să asigure un nivel crescut de accesibilitate la nivel județean prin integrarea politicilor de incluziune socială și de dezvoltare economică durabilă.

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Durabilă urmărește o abordare integrată cu un nivel înalt de cooperare, coordonare și consultare între diferitele niveluri de guvernare, între autoritățile responsabile, dar și între acestea, actorii locali și publicul general. Autoritățile județene trebuie să dezvolte structurile și procedurile corespunzătoare gestionării unui astfel de plan.

Structura planului a fost realizată ținând cont de cerințele legislației naționale, a recomandărilor și liniilor directe de la nivel european și este împărțită după cum urmează:

ETAPA A: COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC, și anume:

- Definirea scopului și rolului documentației și încadrarea acesteia în documentele de planificare spațială și sectorială (capitolul 2);
- Analiza situației existente, cu prezentarea modelului de transport (capitolul 3);
- Evaluarea impactului actual al mobilității (capitolul 4) prezentată pe 6 domenii distincte: accesibilitate, siguranță și securitate, impactul asupra mediului, eficiență economică, calitatea vieții și mobilitate sănătoasă, durabilă, eficientă și echitabilă.
- Viziunea de dezvoltare a mobilității la nivel județean (capitolul 5).

ETAPA B: COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL, și anume:

- Direcțiile de acțiune și proiecte identificate pentru dezvoltarea mobilității la nivel județean (capitolul 6);
- Evaluarea economică și programarea procesului de implementare al planului de acțiune (capitolul 7).

ETAPA C: MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI, și anume:

- Descrierea procedurii de evaluare a procesului de implementare a planului de mobilitate (capitolul 8);
- Stabilirea structurilor și actorilor responsabili cu monitorizarea procesului de implementare a proiectelor de mobilitate (capitolul 9).

2. NIVEL STRATEGIC

2.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

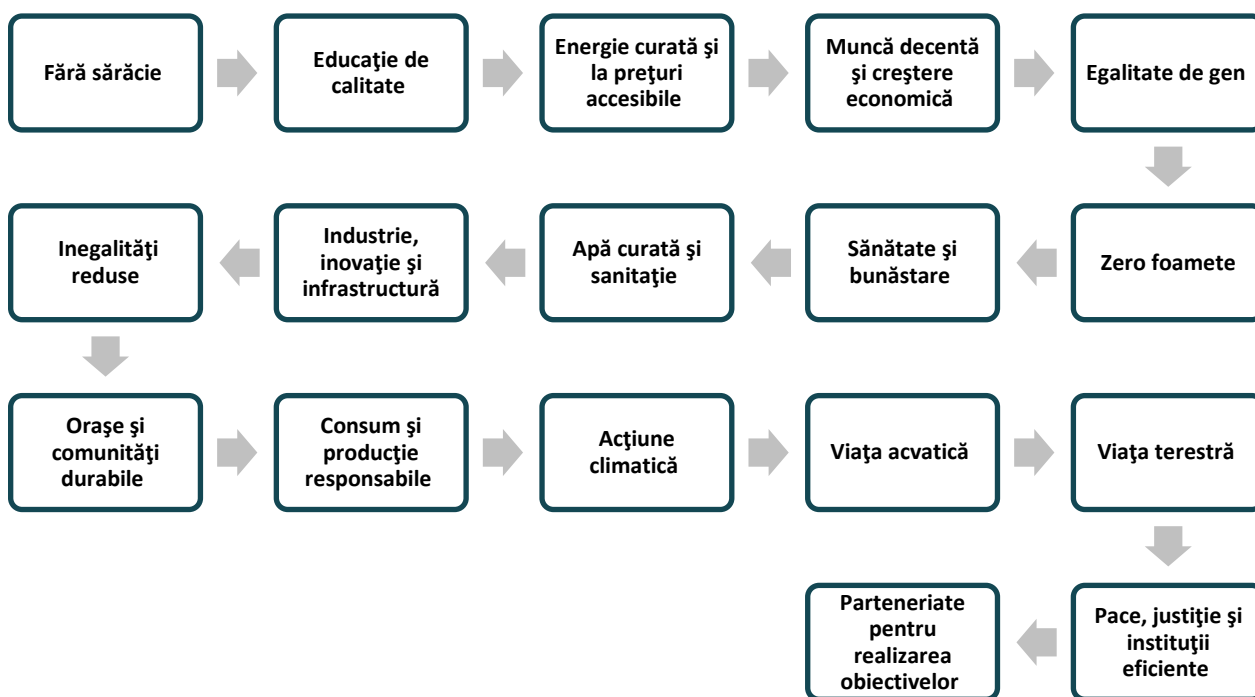
Elaborarea CBC Plan Mobilitate pentru județul Maramureș pentru perioada 2020-2030 va avea în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan internațional. Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

2.2. CONTEXT STRATEGIC GLOBAL ȘI EUROPEAN

La nivel global politicile de dezvoltare durabilă s-au concretizat într-un demers strategic mai larg al Națiunilor Unite, respectiv Obiectivele de dezvoltare durabilă ale Organizației Națiunilor Unite 2030 (UNSDG2030). Acestea au fost definite în cadrul Summitului privind dezvoltarea din septembrie 2015, în urma căruia a rezultat **AGENDA 2030 PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ**, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: economic, social și de mediu. În cadrul acestui demers au fost identificate o serie de 17 obiective de dezvoltare în toate domeniile esențiale ale societății umane.

Prin intermediul Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030 în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei. Așa cum era de așteptat, subiectele de mediu și cele privind reducerea disparităților prin îmbunătățirea infrastructurii și a accesului la servicii mai bune pentru toți cetățenii au primit un caracter strategic.

FIGURA 1. OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE DURABILĂ



Sursa: Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă

Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030 în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei. Așa cum era de așteptat, subiectele de mediu și cele privind reducerea disparităților prin îmbunătățirea infrastructurii și a accesului la servicii mai bune pentru toți cetățenii au primit un caracter strategic.

În acest sens, obiectivele de dezvoltare durabilă fac referire la mobilitate prin intermediul următoarelor obiective:

- Obiectivul DD 9 – **Industriei inovație și infrastructură** – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
- Obiectivul DD 10 – **Inegalități reduse** – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta;
- Obiectivul DD 11 – **Orașe și comunități durabile** – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Obiectivul DD 13 – **Acțiune climatică** – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă stabilite de ONU la nivel mondial, destinate politicilor de dezvoltare urbană durabilă au fost adoptate în cadrul Conferinței Habitat III a ONU sub denumirea de **NOUA AGENDĂ URBANĂ**. Aceasta conține orientările necesare pentru ca orașele din toată lumea să fie mai favorabile incluziunii, mai ecologice, mai sigure și mai prospere. Ele au fost adoptate de Comisia Europeană prin intermediul a trei angajamente:

- Punerea în aplicare a noii Agende urbane prin intermediul Agendei urbane a UE – Agenda urbană a UE a fost concepută astfel încât orașele să aibă un cuvânt de spus în procesul de elaborare a politicilor. Cu cele 14 teme prioritare, guvernarea pe mai multe niveluri și accentul pus asupra învățării reciproce, Agenda urbană a UE contribuie la punerea în aplicare a noii Agende urbane în cadrul Uniunii Europene și în parteneriat cu părțile interesate din mediul urban – nu doar orașele, ci și întreprinderile, ONG-urile și reprezentanții statelor membre și ai instituțiilor UE.
- Planurile de acțiune pentru cele 14 teme prioritare includ recomandări în materie de politici, bune practici și proiecte care urmează să fie partajate și aplicate pe scară mai largă în UE.
- Elaborarea unei definiții armonizate la nivel mondial a noțiunii de oraș – Aceasta ar facilita cadrul pe baza căruia orașele din toată lumea ar putea compara datele, stabili criterii de referință și asigura o mai bună monitorizare. Instrumentul utilizat este o bază de date online, precum și o listă mondială a orașelor care să includă principalele lor caracteristici.

Totodată, a fost adoptat și **ACORDUL DE LA PARIS** privind schimbările climatice, având ca scop limitarea încălzirii globale și susținerea țărilor care au semnat acordul în demersurile de adaptare și diminuarea a efectelor schimbărilor climatice. Scopul principal al acordului este de a menține creșterea temperaturii medii globale „bine sub 2°C” și menținerea eforturilor de a limita creșterea temperaturii la 1.5 °C, raportat la valorile pre-industriale. Totodată, acordul prezintă o serie de aspecte cheie ce trebuie adresate în vederea combaterii schimbărilor climatice, acestea fiind susținute de Uniunea Europeană prin intermediul **PACTULUI VERDE EUROPEAN**. Acesta reprezintă o nouă strategie a Uniunii Europene pentru asigurarea unei dezvoltări bazate pe tehnologii verzi și soluții durabile, pentru îndeplinirea obiectivului privind neutralitatea climatică până în anul 2050. Astfel, blocul european își propune să susțină cetățenii și companiile deopotrivă pentru a dezvolta și utiliza soluții ce susțin tranziția către o economie verde. Astfel, printre principalele provocări ale următoarei decade, transpuse în seturi de măsuri de politică în cadrul Pactului Verde European, se regăsesc o serie de elemente direct relevante pentru prezentul PMUD:

- **MOBILITATEA DURABILĂ** | Reducerea emisiilor de carbon ca urmare a transportului trebuie să fie de cel puțin 90% pentru a contribui semnificativ la atingerea obiectivelor privind neutralitatea climatică. Comisia Europeană are în plan să adopte o strategie pentru susținerea mobilității

inteligente și durabile în 2020, având în centru nevoile utilizatorilor și încurajarea mijloacelor alternative de transport, nepoluante, mai sigure și accesibile.

- **ELIMINAREA POLUĂRII** | Pentru a proteja cetățenii și ecosistemele europene, se va adopta planul de acțiune zero-poluare care vizează acțiuni de protecție a aerului, apei și solurilor împotriva poluării. Relevante pentru mobilitate și transport sunt măsurile orientate către calitatea aerului, Comisia Europeană urmărind susținerea autorităților locale în procesul de obținere a unui aer mai curat.
- **ACȚIUNI CLIMATICE** | Atingerea stării neutre din punct de vedere climatic a Uniunii Europene până în anul 2050.

Relevantă în contextul elaborării Planului de mobilitate urbană durabilă a județului Maramureș este și **AGENDA TERITORIALĂ** a Uniunii Europene, lansată în anul 2011 și revizuită ulterior în 2020. Documentul strategic revizuit vizează orizontul de timp 2030 și se bazează pe două obiective generale, respectiv „O Europă justă” și „O Europă verde”. Cele două sunt susținute de 6 priorități orientate către dezvoltarea teritoriului european, după cum urmează¹:

- Europa echilibrată – Dezvoltare teritorială mai bine echilibrată, utilizând diversitatea Europei;
- Regiuni funcționale – Dezvoltare locală și regională convergentă, mai puțină inegalitate între locuri;
- Integrare peste granițe – Locuire și muncă mai ușoare peste granițele naționale;
- Mediu sănătos – Mediu ecologic mai bun, orașe și regiuni neutre din punct de vedere climatic și reziliente;
- Economie circulară – Economii locale puternice și sustenabile într-o lume globalizată;
- Conexiuni sustenabile – Conectivitate fizică și digitală sustenabilă a locurilor.

În ceea ce privește noul ciclu de programare 2021-2027, pe plan european, cel mai important document strategic pentru următorul exercițiu financiar este **PROPUNEREA DE REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI DE STABILIRE A UNOR DISPOZIȚII COMUNE PRIVIND FONDUL EUROPEAN DE DEZVOLTARE REGIONALĂ, FONDUL SOCIAL EUROPEAN PLUS, FONDUL DE COEZIUNE ȘI FONDUL EUROPEAN PENTRU PESCUIT ȘI AFACERI MARITIME, ȘI DE INSTITUIRE A UNOR NORME FINANCIARE APLICABILE ACESTOR FONDURI, PRECUM ȘI FONDULUI PENTRU AZIL ȘI MIGRAȚIE, FONDULUI PENTRU SECURITATE INTERNĂ ȘI INSTRUMENTULUI PENTRU MANAGEMENTUL FRONTIERELOR ȘI VIZE**, din mai 2018, prin care Comisia Europeană propune o nouă abordare strategică pentru Politica de Coeziune. În cadrul regulamentului sunt evidențiate noile obiective de politică, acestea fiind rezultatul corelării și simplificării celor 11 obiective tematice utilizate în perioada 2014-2020. Astfel, aceasta va fi ghidată de următoarele cinci obiective principale:

- **O Europă mai inteligentă** – o transformare economică inovatoare și inteligentă;
- **O Europă mai ecologică** – cu emisii scăzute de carbon;
- **O Europă mai conectată** – mobilitate și conectivitate TIC regională;
- **O Europă mai socială** – implementarea Pilonului european al drepturilor sociale;
- **O Europă mai aproape de cetățeni** – dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonelor urbane, rurale și de coastă.

Celor 5 obiective de politică le sunt asociate un set de obiective specifice, fiecare cu realizări și rezultate aferente. Lista completă a acestora este prezentată în tabelul următor.

¹ Agenda Teritorială 2030. Disponibilă online la: <https://www.territorialagenda.eu/home.html>

OBIECTIVE POLITICĂ	DE	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
1. O Europă mai inteligentă		(i) Dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate	CCO 01 – Întreprinderi care beneficiază de sprijin pentru inovare CCO 02 – Cercetători care lucrează în centre de cercetare care beneficiază de sprijin	CCR 01 – IMARAMUREȘ-uri care introduc inovații în materie de produse, procese, comercializare sau organizare
		(ii) Fructificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor	CCO 03 – Întreprinderi și instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta produse, servicii și aplicații digitale	CCR 02 – Utilizatori suplimentari de noi produse, servicii și aplicații digitale dezvoltate de întreprinderi și instituții publice
		(iii) Impulsionarea creșterii și competitivității IMARAMUREȘ-urilor	CCO 04 – IMARAMUREȘ-uri care beneficiază de sprijin pentru a crea locuri de muncă și creștere economică	CCR 03 – Locuri de muncă create în IMARAMUREȘ-urile care beneficiază de sprijin
		(iv) Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenariat	CCO 05 – IMARAMUREȘ-uri care investesc în dezvoltarea competențelor	CCR 04 – Angajați ai IMARAMUREȘ-urilor care beneficiază de formare în vederea dezvoltării competențelor
2. O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon		(i) Promovarea măsurilor de eficiență energetică	CCO 06 – Investiții în măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice	CCR 05 – Beneficiari cu o clasificare energetică îmbunătățită
		(ii) Promovarea energiei din surse regenerabile	CCO 07 – Capacitate suplimentară de producție a energiei din surse regenerabile	CCR 06 – Volum de energie din surse regenerabile suplimentară produsă
		(iii) Dezvoltarea la nivel local a unor sisteme energetice, rețele și sisteme de stocare inteligente	CCO 08 – Sisteme digitale de gestionare dezvoltate pentru rețele inteligente	CCR 07 – Utilizatori suplimentari conectați la rețele inteligente
		(iv) Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor	CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre	CCR 08 – Populația suplimentară care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor, incendiilor forestiere și a altor dezastre naturale legate de climă
		(v) Promovarea gestionării durabile a apelor	CCO 10 – Capacități noi sau modernizate pentru tratarea apelor uzate	CCR 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre
		(vi) Promovarea tranziției la o economie circulară	CCO 11 – Capacități noi sau modernizate pentru reciclarea deșeurilor	CCR 10 – Deșeuri suplimentare reciclate
		(vii) Dezvoltarea biodiversității, a infrastructurii ecologice în mediul urban și reducerea poluării	CCO 12 – Suprafața infrastructurii verzi în zonele urbane	CCR 11 – Populația care beneficiază de măsuri privind calitatea aerului

OBIECTIVE POLITICĂ	DE	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
3. O Europă mai conectată		(i) Îmbunătățirea conectivității digitale	CCO 13 – Gospodării și întreprinderi suplimentare care beneficiază de acoperire prin rețele în bandă largă de foarte mare capacitate	CCR 12 – Gospodării și întreprinderi suplimentare cu abonamente la servicii de bandă largă prin rețele de foarte mare capacitate
		(ii) Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală	CCO 14 – Rețeaua TEN-T rutieră: Drumuri noi și modernizate	CCR 13 – Timp câștigat datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere
		(iii) Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	CCO 15 – Rețeaua TEN-T feroviară: Căi ferate noi și modernizate	CCR 14 – Numărul anual de pasageri deserviți de transporturi feroviare îmbunătățite
		(iv) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile	CCO 16 – Extinderea și modernizarea liniilor de tramvai și de metrou	CCR 15 – Numărul anual de utilizatorii deserviți de linii de tramvai și de metrou noi și modernizate
4. O Europă mai socială		(i) Sporirea eficienței piețelor forței de muncă și facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate prin dezvoltarea inovării și a infrastructurii sociale	CCO 17 – Numărul anual de șomeri care beneficiază de servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă	CCR 16 – Persoane aflate în căutarea unui loc de muncă care utilizează anual servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă
		(ii) Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii	CCO 18 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului	CCR 17 – Numărul anual de utilizatorii care beneficiază de infrastructuri noi sau modernizate de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului
		(iii) Îmbunătățirea integrării socio-economice a comunităților marginalizate, a migraților și a grupurilor dezavantajate prin măsuri integrate care să includă asigurarea de locuințe și servicii sociale	CCO 19 – Capacități suplimentare ale infrastructurilor de primire înființate sau modernizate	CCR 18 – Numărul anual de utilizatori care beneficiază de infrastructuri de primire noi și îmbunătățite și de locuințe
		(iv) Asigurarea egalității de acces la asistență medicală prin dezvoltarea infrastructurii, inclusiv la asistență primară	CCO 20 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile din domeniul sănătății	CCR 19 – Populația cu acces la servicii de sănătate îmbunătățite
5. O Europă mai aproape de cetățeni		(i) Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a dezvoltării patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane	CCO 21 – Populația care beneficiază de strategii de dezvoltare urbană integrată	

Din punct de vedere financiar, perioada post-2020 marchează o creștere substanțială a resurselor alocate pentru domeniile cercetare-inovare și tehnologii digitale (+160%), dar și pentru domeniul dedicat atenuării schimbărilor climatice și mediu înconjurător.

La nivel național, propunerea Comisiei Europene pentru bugetul 2021-2027 alocă 27 miliarde de euro prin Politica de Coeziune pentru România, ceea ce înseamnă cu 8% în plus față de perioada de programare 2014-2020. Creșterea va fi de aproximativ 65% pentru primele 2 obiective de politică, cu o creștere de 35% alocată *Obiectivului Prioritar 1 - O Europă mai inteligentă* și 30% pentru realizarea intervențiilor aferente *Obiectivului Prioritar 2 - O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon*. Complementar, se vor mai susține intervenții prin *Obiectivul Prioritar 5 – O Europă mai aproape de cetățeni*, cu o alocare minimă din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) de 8%. Toate aceste dezvoltări strategice la nivelul UE avantajează și stimulează demersul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Economică și Socială a Județului Timiș.

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile, pe baza a trei categorii: mai puțin dezvoltate, în tranziție, mai dezvoltate. Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii – șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice, primirea și integrarea migraților –, pentru a ilustra mai bine realitatea de pe teren. Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare inițiate și coordonate la nivel local. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 8% din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane. Cooperarea interregională și transfrontalieră va fi facilitată de noua posibilitate ca o regiune să utilizeze părți din propria alocare pentru a finanța proiecte în altă parte a Europei, împreună cu alte regiuni. Noua generație a programelor de cooperare interregională și transfrontalieră – „Interreg”, va ajuta statele membre să depășească obstacolele transfrontaliere și să dezvolte servicii comune.

Implementarea politicii de coeziune 2021-2027 la nivel național se va realiza prin intermediul a 9 programe operaționale, respectiv:

- Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD);
- Programul Operațional Transport (POT);
- Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (POCIDIF);
- Programul Operațional Sănătate (POS);
- Programul Operațional Educație și Ocupare (POEO);
- Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS);
- Programele Operaționale Regionale (POR);
- Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT);
- Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ).

Dintre acestea, **PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL NORD-VEST** reprezintă principalul document de orientare a investițiilor din Regiunea Nord-Vest și, implicit, a celor din județul Maramureș în perioada 2021-2027, având o alocare financiară de 1,44 miliarde de euro. Prioritățile POR Nord-Vest 2021-2027 sunt următoarele:

- Prioritatea 1: O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice (327,904 mil. euro);
- Prioritatea 2: O regiune cu localități smart (40,33 mil. euro);
- Prioritatea 3: O regiune cu orașe prietenoase cu mediul (230,666 mil. euro);
- Prioritatea 4: O regiune cu mobilitate urbană multimodală sustenabilă (305,155 mil. euro);
- Prioritatea 5: O regiune accesibilă (184,979 mil. euro);
- Prioritatea 6: O regiune educată (75,680 mil. euro);
- Prioritatea 7: O regiune atractivă (210,363 mil. euro).

Se remarcă astfel faptul că există două priorități dedicate mobilității urbane și transportului, respectiv prioritățile 4 și 5. În cadrul priorității 4 sunt vizate intervenții în dezvoltarea transportului public, încurajarea traficului nemotorizat și reducerea transportului auto individual, pe când în cadrul priorității 5 sunt vizate construirea / reabilitarea legăturilor secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-t, creșterea siguranței în trafic, precum și îmbunătățirea transportului public județean².

Dezvoltarea în perioada post 2020 va fi susținută și de instrumentul temporar de redresare **NEXTGENERATIONEU**, menit să ajute statele membre în procesul de redresare după pandemia de COVID-19. Elementul central al acestui instrument este Mecanismul de redresare și reziliență, având un buget de 672,5 miliarde EUR pentru împrumuturi și granturi disponibile pentru sprijinirea reformelor și investițiilor realizate de către statele membre. Pentru accesarea împrumuturilor și granturilor, fiecare state membru trebuie să elaboreze un plan național de redresare și de reziliență care să prezinte principalele reforme și intervenții prevăzute pentru perioada post-pandemie.

Scopul principal al mecanismului este de a atenua impactul socio-economic al pandemiei și de a orienta eforturile post-pandemie către o dezvoltare durabilă, rezilientă, pregătită pentru oportunitățile oferite de tranzițiile către o economie verde și către digitalizare. Astfel, mecanismul se bazează pe 6 piloni principali, respectiv:

- Tranziția verde;
- Transformarea digitală;
- Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii;
- Coeziune socială și teritorială;
- Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională;
- Politici pentru generația următoare, copii și tineret.

Mecanismul este bazat, totodată, pe direcțiile și prioritățile promovate prin Pactul verde european ca strategie de dezvoltare sustenabilă a teritoriului european. Astfel, mecanismul este menit să contribuie semnificativ la integrarea acțiunilor climatice și a sustenabilității mediului, statele membre trebuind să asigure cel puțin 37% din alocarea totală a planului de redresare și reziliență către acțiuni care să contribuie la tranziția verde. Totodată, mecanismul vizează digitalizarea la nivel european, cu cel puțin 20% din alocarea planurilor de redresare și reziliență fiind destinate cheltuielilor digitale. **PLANUL NAȚIONAL DE REDRESARE ȘI REZILIENȚĂ (PNRR) AL ROMÂNIEI**, un document strategic extrem de important pentru perioada de programare 2021-2027, acesta stabilind domeniile și prioritățile de investiții de la nivel național, precum și a direcțiilor de reformă în contextul crizei pandemice existente. Documentul se bazează pe cei 6 piloni principali ai Mecanismului de redresare și reziliență european și propune alocarea a 29.2 miliarde EUR pentru reformele naționale.

De asemenea, PNRR este structurat pe 15 componente ce acoperă cei 6 piloni principali. Tabelul următor centralizează propunerile PNRR pentru componentele ce vizează domeniul mobilității, precum și bugetul alocat acestora.

TABEL 1. ALOCARE PNRR PENTRU COMPONENTELE CE VIZEAZĂ MOBILITATEA ȘI TRANSPORTUL

PILON	COMPONENTĂ	ALOCARE (MILIOANE EURO)
I. Tranziția verde	C4. Transport sustenabil	7.620
IV. Coeziune socială și teritorială	C10. Fondul local	2.100

Sursa: PNRR

Planul Național de Redresare și Reziliență al României a fost aprobat de către Comisia Europeană la data de 27 Septembrie 2021.

² ADR Nord-Vest, Programul Operațional Regional Nord-Vest 2021-2027, 2021.

Din decembrie 2020, statele membre ale Uniunii Europene au la dispoziție un nou document strategic care ghidează modul în care mobilitatea trebuie să fie dezvoltată la nivel european, acesta luând în considerare contextul pandemiei de Covid-19 și noile necesități în materie de mobilitate conturate o dată cu apariția acesteia. Comisia Europeană a lansat **STRATEGIA DE MOBILITATE DURABILĂ ȘI INTELIGENTĂ**, împreună cu un Plan de Acțiune compus din 82 de inițiative care să ghideze planificarea pentru mobilitate în următorii patru ani. Strategia se bazează pe 3 obiective cheie, respectiv **sustenabilitate, inteligență și reziliență**, urmărind prevederile Pactului Verde European de a reduce cu 90% emisiile cu efect de seră rezultate din transport până în anul 2050. Pentru transformarea sistemului de transport și mobilitate în unul sustenabil, strategia propune următorii 3 piloni pentru conturarea acțiunilor viitoare:

- Toate mijloacele de transport să fie mai sustenabile;
- Alternativele sustenabile să fie disponibile la scară largă într-un sistem de transport multimodal;
- Să fie instaurate stimulentele potrivite care să conducă la tranziția urmărită.

În ceea ce privește mobilitatea inteligentă, strategia propune atingerea unei conectivități fără probleme, sigură și eficientă. Astfel, se urmărește introducerea mobilității multimodale conectate și automatizate, concentrarea pe inovație și utilizarea datelor și inteligenței artificiale pentru mobilitate. Din punct de vedere al mobilității reziliente, este vizată crearea unei zone unice europene de transport care să permită sistemelor actuale să își revină în urma impactului pandemiei într-un mod sustenabil și inteligent, precum și să se poată adapta viitoarelor situații de criză. Acest lucru va fi posibil prin asigurarea unei mobilități echitabile și egale pentru toți, prin încurajarea economiilor locale, dar și prin sporirea siguranței și securității sistemului de transport.

Principalele ținte ale strategiei sunt următoarele:

- Până în 2030:
 - Cel puțin 30 mil. de mașini cu zero emisii vor fi în operare pe drumurile europene;
 - 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
 - Traficul feroviar cu viteză sporită se va dubla de-a lungul Europei;
 - Transportul colectiv planificat pentru călătorii sub 500 km trebuie să aibă emisii neutre de carbon;
 - Mobilitatea automatizată se va desfășura pe scară largă;
 - Navele maritime cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2035:
 - Aeronavele de mari dimensiuni cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2050:
 - Aproape toate mașinile, camioanele, autobuzele și vehiculele grele vor fi cu zero emisii;
 - Traficul feroviar de marfă se va dubla;
 - Rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) multimodală, complet operațională pentru transport sustenabil și inteligent, cu o conectivitate de mare viteză.

Astfel, cele trei obiective ale strategiei lucrează și se susțin reciproc în vederea conturării unei mobilități verzi, conectate și accesibile, utilizând totodată criza creată de pandemia de Covid-19 ca un mijloc de accelerare a proceselor de modernizare și decarbonizare a întregului sistem de transport și mobilitate, până în anul 2050.

În decembrie 2021, Comisia Europeană a lansat și un nou **CADRU PENTRU MOBILITATE URBANĂ** (The New European Urban Mobility Framework), corelat direct cu Planul de Acțiune al Strategiei de Mobilitate Durabilă și Inteligentă. Cadrul pentru Mobilitate Urbană face parte din Pachetul Mobilitate Eficientă și

Verde care, pe lângă noul cadru conține și o actualizare a Regulamentului privind Rețeaua de Transport Trans-Europeană (TEN-T), o revizuire a Directivei privind Sistemele de Transport Inteligent, precum și un plan de acțiune pentru creșterea transportului feroviar pe distanțe lungi, la nivel transfrontalier.

Comisia Europeană a adoptat, astfel, 4 propuneri, ce urmează să conducă la modernizarea sistemului de transport al Uniunii Europene, acestea fiind orientate către *O rețea TEN-T inteligentă și sustenabilă, Creșterea traficului feroviar pe distanțe lungi și transfrontalier, Servicii inteligente de transport pentru șoferi și Mobilitate urbană mai curată, verde, mai ușoară.*

De asemenea, Noul Cadru pentru Mobilitate Urbană oferă orașelor europene îndrumare și o serie de instrumente pentru mobilitate durabilă, care să conducă la:

- O rețea de transport public mai puternică;
- Opțiuni mai ușoare și mai atractive pentru mobilitatea activă, precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta;
- Logistică urbană și livrări "last-mile" eficiente, cu 0 emisii;
- Un management mai bun al fluxurilor de mobilitate, prin hub-uri multimodale și soluții digitale;
- Stații moderne care conectează transportul feroviar cu transportul public și care oferă servicii de mobilitate partajate;
- Facilități de tip „park and ride” mai mari și mai bune, echipate cu stații de încărcare pentru vehicule cu 0 emisii;
- Mai multe terminale multimodale și centre de consolidare a mărfii;
- Servicii de transport la cerere pentru pasageri mai sustenabile și care funcționează bine, precum taxiuri sau PHVs (private hire vehicles = vehicule private de închiriat).

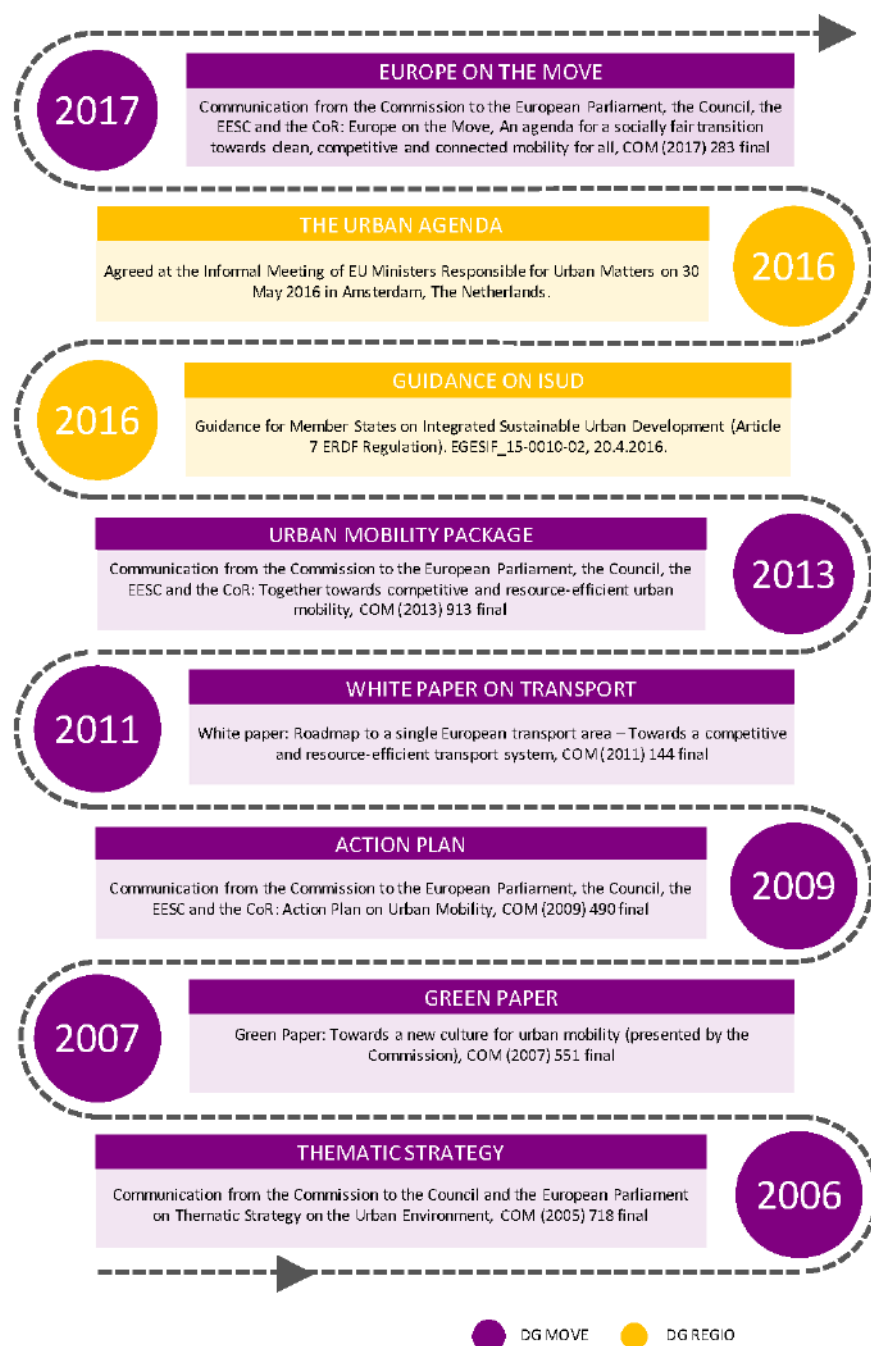
2.2.1. SCHIMBUL DE PARADIGMĂ ȘI PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

Planificarea modului de deplasare a populației în teritoriu a cunoscut o schimbare de paradigmă, urmărind trecerea de la planificarea tradițională a transportului la planificarea mobilității urbane durabile și, ulterior către conceptul de mobilitate ca un serviciu, cel din urmă implicând aspecte tehnologice menite să îmbunătățească procesul de planificare al mobilității. În acest context, noua paradigmă promovează o abordare centrată pe oameni și pe nevoile lor specifice, având drept obiective principale accesibilitatea, eficiența în utilizarea resurselor, echitatea socială și calitatea mediului. Noua abordare se concentrează pe intermodalitate și mijloace nepoluante de deplasare, precum și pe prioritizarea măsurilor de gestiune / monitorizare în fața celor de infrastructură. Teritoriul vizat se extinde de la nivel de UAT la nivel regional. Planificarea se face pe termen mediu utilizând baze de date integrate ca instrument. Datele și monitorizarea continuă stau la baza noii paradigme, fiind vizate măsuri bazate pe date actuale, în timp real. În acest sens, echipele de planificare sunt interdisciplinare, ele fiind completate și de experți din domeniile IT, drept etc. Planificarea și generarea datelor se face în mod ghidat, de către experți, cu ajutorul administrației publice și a comunității vizate, fiind urmărită o abordare participativă și transparentă.

La nivel european, această schimbare a început în anul 2006, o dată cu publicarea **STRATEGIEI TEMATICE ASUPRA MEDIULUI URBAN** de către Comisia Europeană, aceasta fiind urmată de alte politici europene adoptate de către Comisie (Figura 2). Aceasta a prins contur ulterior în anul 2009, odată cu publicarea **PLANULUI DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE URBANĂ** de către Comisia Europeană, plan ce propunea accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane. Acest demers a fost susținut puternic de **CARTEA ALBĂ A TRANSPORTURILOR** - "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011)0144 final), emisă de Comisia Europeană în martie 2011. Prin intermediul acestui document, mobilitatea urbană durabilă a devenit relevantă la nivel european, acesta propunând spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE.

În anul 2013, Comisia Europeană a pus la dispoziție **PACHETUL MOBILITĂȚII URBANE** (Urban Mobility Package) conținând măsuri-suport în domeniul mobilității urbane prin împărtășirea experiențelor și a bunelor practici, încurajând cooperarea, oferirea suport financiar, orientarea cercetării și a inovării în domeniile necesare conturării soluțiilor de mobilitate urbană pentru provocările existente, dar și prin implicarea statelor membre UE³.

FIGURA 2. PRINCIPALELE DOCUMENTE DE POLITICĂ ADOPTATE DE COMISIA EUROPEANĂ



Sursa: ECA, preluat din Raportul special al Curții Europene de Conturi cu privire la mobilitatea urbană sustenabilă în Uniunea Europeană

Relevante în procesul de susținere a planificării mobilității urbane au fost și **AGENDA URBANĂ PENTRU UE** prezentată anterior, precum și documentul **EUROPE ON THE MOVE** lansat în 2017, ce vizează un set de

³ Comisia Europeană, Urban Mobility Package, 2013. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en

inițiative pentru obținerea la nivel european a unor sisteme de mobilitate conectate, prietenoase cu mediul și competitive.

Tot în anul 2013 a fost eliberat și primul document metodologic ce viza mobilitatea urbană, elaborat de ELTIS sub forma unui ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă. La nivelul anului 2019, acesta a fost actualizat bazându-se pe experiența acumulată din realizarea planurilor de mobilitate sustenabilă din ultimii 7 ani și pe expertiza specialiștilor consultați în cadrul evenimentelor de implicare a părților interesate în procesul de elaborare a ghidului. Noul ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană sustenabilă se bazează pe un set actualizat de 8 principii generale, respectiv:

1. Planificare pentru mobilitate urbană durabilă la nivelul zonei urbane funcționale;
2. Cooperare între diferitele niveluri instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate (stakeholderi);
4. Evaluarea performanței actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
6. Dezvoltarea tuturor mijloacelor de transport într-o manieră integrată;
7. Organizarea aranjamentelor necesare pentru monitorizare și evaluare;
8. Asigurarea calității.

O altă adădire importantă a noului ghid este recunoașterea nevoii de adaptare a procesului de planificare la contextul local, fără a pierde din vedere cele opt principii generale menționate anterior. Totodată, este încurajată tratarea mobilității bazându-se pe caracterul local al orașului sau al zonei urbane funcționale, aspect extrem de important pentru orașele cu un caracter puternic (orașe port, orașe turistice etc.).

În comparație cu versiunea anterioară a ghidului, ediția a doua prezintă o nouă abordare, bazată tot pe 4 faze de elaborare, dar având o structură diferită. Astfel, noul ciclu de planificare prezintă un pas în plus, regăsit în faza a doua, ce vizează elaborarea și evaluarea scenariilor de mobilitate care să ilustreze modul în care poate arăta orașul / zona urbană funcțională în viitor, plecând de la problemele și oportunitățile identificate, fiind astfel un instrument ce ajută la conturarea unei viziuni și a unor obiective cât mai realiste. Totodată, ordinea de realizare a pașilor este schimbată, noul parcurs putând fi identificat în figura următoare.

FIGURA 3. PAȘII DE ELABORARE A PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



Sursa: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Noul ghid se orientează și către noile provocări identificate la nivel global, luând în considerare posibile noi soluții și abordări pentru mobilitatea urbană, precum și dezvoltarea tehnologică rapidă din ultima perioadă. Astfel, se promovează măsuri de dezvoltare precum utilizarea modurilor de transport electrice, automatizarea sistemelor de transport sau colectarea și utilizarea datelor pentru gestionarea și planificarea eficientă a intervențiilor în oraș. Totodată sunt vizate și schemele de partajare a transportului precum cele de car-sharing și bike-sharing, dar și promovarea mobilității active, respectiv deplasările pietonale, deplasările cu bicicleta și micromobilitatea. Pe lângă acestea, noi concepte pentru transportul de pasageri și de mărfuri, concentrate pe utilizarea unor platforme integrate de oferire a serviciilor de mobilitate (de exemplu Mobility as a Service – Mobilitate ca un Serviciu), orientarea către schimbarea gândirii și a tiparelor de mobilitate, în special în rândul tinerilor și utilizarea și gestionarea eficientă a spațiului prin diverse instrumente (regulamente de acces, utilizarea dronelor, co-crearea spațiilor publice etc.) sunt considerate esențiale pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane.

La nivel național, reorientarea orașelor românești către conceptul de mobilitate urbană (planificare pentru oameni) renunțând la modul tradițional de planificare pentru trafic s-a realizat începând cu anul 2014 odată cu apariția ghidului ELTIS pentru planurile de mobilitate urbană durabilă⁴. În cazul României, metodologia generală propusă sub egida CE a fost detaliată printr-un ghid orientativ dedicat orașelor și municipiilor. Planul de mobilitate urbană a fost introdus și în cadrul legal, mai precis, în normele de aplicare din 2016 a legii 350/2001.

(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.

⁴ Ghidul publicat pentru prima dată în 2014 a fost revizuit și republicat în 2019. Pe baza acestor aspecte este posibil ca ghidurile dezvoltate la nivel național să fie adaptate.

(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.⁵

Totodată, planurile de mobilitate urbană la nivel național sunt elaborate și pe baza **GHIDULUI JASPERS PENTRU PREGĂTIREA PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ** elaborat în februarie 2015. Acesta prezintă principalii pași de urmat în pregătirea unui PMUD. Printre aspectele prezentate de Ghidul Jaspers se numără: componentele cheie ale unui PMUD, probleme administrative, evaluarea riscurilor și cea de mediu, precum și un Ghid de achiziții publice al PMUD-urilor.

În acest context, elaborarea Planului de mobilitate durabilă pentru județul Maramureș va pleca de la noua paradigmă de mobilitate identificată, urmărindu-se atingerea pașilor propuși în ghidurile ELTIS și JASPERS, precum și a prevederilor legale exemplificate în cadrul Legii 350/2001, luând în considerare contextul întregului județ (rural și urban), precum și aspecte ce țin de contextul transfrontalier. Astfel, din punct de vedere al mobilității durabile, județul Maramureș va trebui să se axeze pe reducerea emisiilor de carbon, promovarea mijloacelor de transport prietenoase cu mediul, cât și pe îmbunătățirea calității vieții.

2.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

2.3.1. PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI NAȚIONAL (PATN)

Un alt document relevant pentru elaborarea Planului de mobilitate al județului Maramureș este **PLANUL DE AMENAJAREA TERITORIULUI NAȚIONAL (PATN). Secțiunea I – Rețele de transport**⁶ a PATN propune următoarele intervenții de modernizare/extindere a infrastructurii locale pentru o conectivitate ridicată a teritoriului:

- Autostrada Petea – Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava;
- Drum expres/cu 4 benzi Baia Mare – Cavnic – Budești – Borșa – Iacobeni – Vatra Dornei – Piatra Neamț – Bacău;
- Drum expres/cu 4 benzi Sighetu Marmăției – Budești;
- Pod nou pe râul Tisa la Sighetu Marmăției;
- Linie de cale ferată convențională, cu viteza până la 160 km/h pe traseu existent reabilitat Satu Mare – Baia Mare – Dej – Apahida;
- Linii de cale ferată de interes local pe trasee noi Dej – Târgu Lăpuș și Baia Mare – Sighetu Marmăției;
- Lucrări de modernizare la Aeroportul Internațional Maramureș Baia Mare;

⁵ Extras din normele de aplicare a Legii 350/2001

⁶ Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I Rețele de transport

- Lucrări de modernizare ale terminalului de transport combinat existent Baia Mare.

Secțiunea a III-a – Zone protejate⁷ a PATN, aprobată prin Legea nr. 5/2000, evidențiază principalele zone protejate de la nivelul județului Maramureș, precum și localizarea acestora în teritoriu. Județul dispune de o zonă protejată de interes național (Rodna) și de 33 de monumente ale naturii, concentrate atât în centrele urbane din județ (Baia Mare, Borșa, Baia Sprie, Târgu Lăpuș, Seini, Sighetu Marmăției), cât și în zonele rurale (comunele Moisei, Șomcuța Mare, Băiuț, Ocna Șugatag, Săpânța, Rona de Sus, Satulung, Mireșu Mare, Desești, Coroieni, Săcel, Suciu de Sus, Repedea, Boiu Mare, Cicârlău). Totodată, județul dispune și de valorile de patrimoniu cultural de interes național, respectiv o cetate (Cetatea Chioarului), 14 biserici din lemn, 2 muzee etnografice în aer liber, 2 monumente de arhitectură populară (casele de lemn Deac Vasile Moșu și Iurca), 2 așezări și necropole din epoca bronzului și un monument medieval (fundațiile bisericii cneziale a lui Dragoș Vodă). De asemenea, sunt identificate municipiile Baia Mare și Sighetu Marmăției, orașele Baia Sprie, Borșa, Cavnic, Târgu Lăpuș și Vișeu de Sus, precum și comunele Bârsana, Bogdan Vodă, Botiza, Budești, Călinești, Cernești, Copalnic-Mănăstur, Cupșeni, Desești, Dumbrăvița, Giulești, Groși, Ieud, Lăpuș, Mireșu Mare, Ocna Șugatag, Poienile Izei, Remetea Chioarului, Rozavlea, Săcălășeni, Săcel, Strâmtura, Suciu de Sus, Șișești, Șomcuta Mare, Ulmeni, Vadu Izei și Vișeu de Jos drept unități administrativ teritoriale cu o concentrare foarte mare a patrimoniului construit cu valoare culturală de interes național.

Secțiunea a V-a – Zone de risc natural⁸ identifică municipiile și orașele din județul Maramureș în zona cu intensitate seismică VII (intensitatea seismică exprimată în grade MSK), cu o perioadă de revenire de cca 100 ani. Totodată, o parte dintre localitățile din județ sunt predispușe la risc de inundații pe cursurile de apă, evidențiindu-se numai orașul Vișeu de Sus și comuna Repedea ca fiind predispușe la riscul de inundații pe torenți. În ceea ce privește alunecările de teren, localitățile din județ sunt încadrate ca având în mare parte un risc de producere a alunecărilor de teren de tip primar, cel mai ridicat risc fiind evidențiat în comunele Băsești, Bicăz, Dumbrăvița, Groși și Mireșu Mare.

2.3.2. PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN (PATJ)

La nivel județean, documentul de planificare spațială cel mai relevant este **PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI (PATJ) MARAMUREȘ**, ce conturează strategia de dezvoltare spațială a județului. PATJ propune o serie de obiective strategice generale și sectoriale, dintre care relevante pentru domeniul mobilității sunt următoarele:

- O2. Fluidizarea relațiilor de cooperare intrajudețene cu regiunile învecinate naționale și transfrontaliere;
- O5. Planificarea riguroasă a dezvoltării așezărilor în vederea optimizării funcțiilor și esteticii lor;
- O6. Asigurarea infrastructurii de bază și conexe și a condițiilor necesare pentru dezvoltarea durabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții;
- O8. Dezvoltarea durabilă, pornind, în primul rând, de la resursele locale, a tuturor ramurilor economice în vederea asigurării cerințelor de consum și îmbunătățirii nivelului de trai al populației locale și de crearea a excedentului de produse pentru piața extrajudețeană.

În cadrul obiectivelor sunt propuse măsuri și proiecte menite să îmbunătățească conectivitatea și accesibilitatea la nivelul județului, inclusiv în ceea ce privește relația acestuia cu teritoriul național și cel transfrontalier. În prezent, Consiliul Județean Maramureș are în vedere actualizarea PATJ-ului în vigoare, fiind lansată licitația pentru achiziția acestor servicii. Actualizarea PATJ-ului va permite

⁷ Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a III-a – zone protejate

⁸ Legea nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a Zone de risc natural

identificarea unor priorități actualizate, bazate pe provocările cu care se confruntă județul la momentul actual.

2.4. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE

La nivel național și regional există o serie de documente relevante, acestea conturând direcții de dezvoltare pentru teritoriile de studiu aferente, inclusiv în domeniul mobilității durabile. Un prim astfel de document este **STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR)**⁹, ce vizează dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035, prezentând viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel național, regional și interregional, precum și aspecte ce privesc dezvoltarea la nivel transfrontalier și transnațional.

Astfel, SDTR prevede că „România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”. Această viziune se bazează pe 5 obiective generale, după cum urmează:

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

Pentru concretizarea viziunii, Strategia propune un scenariu de dezvoltare pentru anul 2035, concentrat pe dezvoltarea unei României policentrice. Scenariul urmărește dezvoltarea unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri, fiind vizate orașele mari și medii. Scopul unei astfel de dezvoltări este de a conecta eficient zonele de dezvoltare de la nivel național cu teritoriile europene, în vederea integrării mai bune a României în cadrul Uniunii Europene atât din punct de vedere economic, cât și regional.

Conform prevederilor SDTR, județul Maramureș face parte din Euroregiunea „Carpatica”, ce cuprinde zonele de frontieră ale statelor Polonia, Slovacia, Ungaria, Ucraina și România, concentrând o populație de 14,7 milioane de locuitori. Totodată, Strategia prevede și următoarele măsuri ce vizează în mod direct dezvoltarea județului Maramureș și a localităților componente:

- Îmbunătățirea conectivității la nivelul teritoriului național (îmbunătățirea legăturilor transcarpatice – traseul Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava)
- Consolidarea sistemelor urbane cu potențial de creștere și realizarea unei conectivități crescute a acestora cu localitățile din aria funcțională urbană (Baia Mare);
- Dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de transport între orașele mari (cu o populație peste 100.000 de locuitori) și zona urbană funcțională – realizarea de variante de ocolire (Baia Mare), extinderea pistelor de biciclete (Baia Mare);
- Extinderea și dezvoltarea infrastructurii de utilități publice în vederea conectării și asigurării accesului populației din zonele urbane și zonele urbane funcționale la servicii de calitate;
- Reabilitarea patrimoniului urban construit și punerea în valoare a identității arhitecturale;
- Realizarea unei politici în domeniul locuirii;

⁹ MDRAP, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, 2016.

- Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane;
- Sprijinirea dezvoltării aglomerărilor economice de tip cluster;
- Crearea unei politici funciare adaptate la dinamica urbane actuale;
- Dezvoltarea rețelei de localități prin concentrarea eforturilor pe axe de dezvoltare și comunicații (Axa Timișoara – Arad – Satu Mare – Baia Mare).

MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT (MPGT) este un document strategic care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport la nivel național, urmărind nevoile de dezvoltare ale României, precum și direcțiile și obiectivele trasate de Uniunea Europeană în ceea ce privește transportul. MPGT se încadrează în orizontul de timp 2014-2030, conturând intervenții cu orizont 2020, cât și baza pentru intervențiile post 2020 și se concentrează pe următoarele teme generale și obiective strategice¹⁰:

- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** | sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile;
- **SUSTENABILITATE** | acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modulurile de transport așa numite durabile – feroviar, transport cu autobuzul și transport naval – care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar;
- **SIGURANȚA** | investițiile în transporturi ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur;
- **IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI** | sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului;
- **DEZVOLTAREA ECONOMICĂ** | sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național, cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea față de cetățenii României;
- **FINANȚAREA** | există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF) și PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora dar și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

Conform MPGT, județul Maramureș este traversat parțial de rețeaua TEN-T Globală (Comprehensive) atât pe cale feroviară, aceasta traversând zona de vest a județului și deservind municipiul Baia Mare. De asemenea, master planul prevede și o serie de intervenții a căror implementare vor contribui la dezvoltarea județului Maramureș, acestea fiind orientate către realizarea drumului Someș Expres (DX4), a drumurilor Trans Regio Maramureș (TR43) și Rodna (TR45), realizarea podului peste Tisa la Sighetu Marmăției, modernizarea stației CF Baia Mare, modernizarea căilor ferate pe tronsoanele Satu Mare – Baia Mare și Baia Mare – Dej Călători, precum și modernizarea Aeroportului Internațional Maramureș Baia Mare.

În decembrie 2021, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a lansat **PLANUL INVESTIȚIONAL PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT PENTRU PERIOADA 2020-2030**. Conform acestui document, următoarele proiecte majore sunt planificate pentru județul Maramureș:

- Drum expres Dej – Baia Mare – Halmeu;
- Drum expres Baia Mare – Satu Mare;
- Modernizare Iacobeni – Borșa – Negrești Oaș;
- VO Baia Mare;
- VO Sighetu Marmăției;

¹⁰ Ministerul Transporturilor, Master Plan General de Transport al României, 2015.

- VO Tăuții – Măgherăuș;
- Lucrări de reînnoire linie de CF Oradea – Satu Mare – Baia Mare – Dej;
- Quick wins linie de CF Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (finanțat prin PNRR);
- Centralizări electronice și electro-dinamice stațiile Bușag și Vișeu de Jos (finanțat prin PNRR);
- Proiecte de dezvoltare, siguranță, securitate aeroportuară și neutralitate climatică – Baia Mare.

De asemenea, Planul prevede o metodologie de prioritizare a implementării proiectelor de tren metropolitan la nivel național. În cadrul prioritizării realizate, municipiul reședință de județ Baia Mare se află pe locul 17 din 41. Proiectul de tren metropolitan pentru Baia Mare ar cuprinde 2 linii, respectiv Baia Mare – Tăuții Măgherăuș – Apa și Baia Mare – Ulmeni.

Un alt document strategic relevant pentru actualizarea PMUD este **STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE 2021-2025**. Documentul se bazează pe două obiective strategice generale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, respectiv *Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă și Integrarea în spațiul feroviar unic european*. Pentru atingerea acestor obiective și a viziunii propuse, în cadrul strategiei sunt prezentate o suită de acțiuni și măsuri relevante care să ghideze implementarea strategiei. Totodată, Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare prevede și implementarea tuturor proiectelor prezentate în cadrul Masterplanului General de Transport al României ce vizează infrastructura feroviară.

La nivel regional, unul dintre documentele strategice relevante este **PLANUL DE DEZVOLTARE REGIONALĂ (PDR) NORD-VEST 2021-2027**, principalul document de planificare și programare al Regiunii Nord-Vest pentru următoarea perioadă de programare. Acesta propune o viziune de dezvoltare pe termen lung, având orizontul de timp 2034, urmărind ca la nivelul acestui an „Comunitățile din Regiunea Nord-Vest (Transilvania de Nord) înțeleg să valorifice împreună, respectând principiile dezvoltării durabile, resursele naturale, materiale, umane, tradițiile istorice și interculturale în scopul unei dezvoltări susținute, constante care face din Transilvania de Nord una dintre cele mai dinamice regiuni europene.”¹¹. Obiectivul general al planului face referire la „creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei regionale, valorificând diversitatea locală și simulând inovarea, în vederea disparităților intra- și inter-regionale și creșterea standardului de viață”¹², susținut la rândul lui de 5 obiective specifice, după cum urmează¹³:

- Economie competitivă, bazată pe inovare și digitalizare;
- Capital uman și social dezvoltat;
- Cadru de viață sustenabil, autentic și atractiv;
- Mediu natural valorificat responsabil;
- Conectivitate fizică și digitală ridicată.

Un alt document strategic important de la nivel regional este **STRATEGIA REGIONALĂ DE SPECIALIZARE INTELIGENTĂ 2021-2027** care propune următoarea viziune: „Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest va intra până în 2034 în topul celor mai inovative regiuni din Europa Centrală și de Est, prin îmbunătățirea performanței activităților de cercetare-inovare și valorificarea rezultatelor în scopul creșterii veniturilor, a numărului locurilor de muncă și a standardului de viață, luând în considerare principiile unei economii verzi și sustenabile”¹⁴. Aceasta este susținută de 4 obiective strategice care vizează transformarea structurală a economiei, dezvoltarea ecosistemului regional de inovare, dezvoltarea capacității de cercetare și de valorificare a rezultatelor cercetării și valorificarea avantajelor digitalizării.

Scopul documentului este de a ghida dezvoltarea regiunii din punct de vedere a specializării inteligente în perioada următoare de programare, ținând cont de sursele de finanțare existente și de maximizarea potențialului existent la nivelul regiunii. Astfel, strategia propune 6 sectoare prioritare de specializare

11 ADR Nord-Vest, Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027.

12 Ibidem.

13 Ibidem.

14 ADR Nord-Vest, Strategia de Specializare Inteligentă 2021-2027.

inteligentă, respectiv: domeniul agroalimentar, domeniul cosmeticelor și suplimentelor alimentare, sănătate, materiale noi, tehnologii de producție avansate și tehnologia informației și comunicațiilor.

Relevantă în contextul elaborării Planului de mobilitate pentru județul Maramureș este și **STRATEGIA REGIONALĂ DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI ORAȘE INTELIGENTE A REGIUNII NORD-VEST 2021-2027**, un document strategic care conturează viziunea și obiectivele de dezvoltare a orașelor și municipiilor din Regiunea Nord-Vest din punct de vedere al mobilității și al conceptului „smart city”. Strategia se bazează pe două obiective strategice, respectiv:

- Regiune inteligentă, susținută de o rețea de orașe ce utilizează TIC pentru a asigura o dezvoltare durabilă și a răspunde provocărilor și tendințelor actuale;
- Acces facil la oportunități și servicii susținut de o infrastructură de comunicații și transport performantă și rezilientă.

Acestora li se subordonează obiective specifice, direcții de acțiune și proiecte (la nivel local și regional), orientate pe cele 6 paliere smart city identificate în cadrul strategiei. Relevant pentru actualul demers de planificare este palierul de mobilitate, proiectele aferente acestuia fiind prezentate în tabelul următor. Proiectele regionale vizează continuarea lucrărilor începute ce generează un culoare de mobilitate puternic pe direcția est-vest, respectiv Cluj-Napoca – Oradea și realizarea unor proiecte suplimentare de conectare a municipiilor și orașelor din partea de nord a regiunii cu acest coridor. O parte dintre proiectele regionale prezentate în planul de acțiune al Strategiei sunt preluate din Masterplanul General de Transport al României. În ceea ce privește proiectele locale, acestea au fost conturate în urma identificării problemelor existente pe baza analizei situației existente și a procesului participativ de consultare a părților interesate.

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
OS6 Sistem de transport optimizat continuu care susține deplasările cu emisii reduse	DA 6.1. Dezvoltarea Sistemelor de management al mobilității	Locale Sisteme de management al mobilității – prioritizare transport public și velo, monitorizare în timp real a fluxurilor auto, velo și pietonale. Dezvoltarea aplicațiilor de tip mobilitate ca serviciu. Dezvoltarea rețelelor de parcuri de transfer și a politicilor de parcare.
	DA 6.2. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate	Regionale Aplicație pentru încurajarea mersului pe jos sau pe bicicletă. Dezvoltarea coridoarelor metropolitane / interurbane de mobilitate urbană durabilă (coridoare verzi – albastre). Locale Parcuri smart pentru biciclete (rastel / parcuri rezidențiale). Dezvoltarea rețelelor de piste pentru biciclete. Dezvoltarea dotărilor dedicate mersului cu biciclete (rastel, parcuri sau stații de tip self-care).

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
		Dezvoltarea zonelor pietonale în cadrul zonelor centrale. Dezvoltarea zonelor pietonale, cu prioritate pentru pietoni sau cu traficul calmat în cadrul zonelor rezidențiale și în jurul unităților de învățământ. Regenerarea urbană (reconfigurarea circulațiilor) în a zonelor de locuințe colective / zonelor centrale.
	DA 6.3. Creșterea atractivității și dezvoltarea serviciilor de transport public	Regionale Aplicație regională pentru transportul public interurban. Locale Aplicații de transport public local (corelat cu aplicația regională) care să permită plata călătoriilor, vizualizarea rutelor, stațiilor și localizarea mijloacelor de transport public echipate cu GPS. Dezvoltarea sistemelor IT care susțin transportul public la comandă (pentru zone mai puțin dense) – Demand Responsive Transit. Amenajarea stațiilor de transport public „smart”. Amenajarea de puncte sau noduri intermodale. Modernizarea flotei și extinderea serviciilor de transport public către zona metropolitană / periurbană.
	DA 6.4. Susținerea mijloacelor	Locale Dezvoltarea rețelei de parcuri electrice în punctele de interes Implementare de măsuri care să susțină electrificarea flotelor de taxi (ex. autorizații noi doar pentru vehicule electrice) Dezvoltarea facilităților de încărcare vehicule electrice în zonele de locuințe colective
OS7 Infrastructură de transport performantă care asigură condiții optime pentru mijloace de	DA 7.1 Dezvoltarea infrastructurii de transport de mare capacitate în lungul coridoarelor TEN-T	Regionale Finalizare A3 Cluj-Napoca – Zalău – Oradea.

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
transport eficiente și cu impact redus asupra mediului		Realizare Drum Express 4 Cluj-Napoca – Dej – Baia Mare – Satu Mare / 4A Dej – Bistrița. Conturarea rețelei de drumuri de tip Trans Regio (drumuri naționale cu o capacitate sporită de transport). Locale Completarea centurilor din jurul municipiilor reședință de județ.
	DA 7.2 Ameliorarea legăturilor feroviare și rutiere la rețeaua TEN-T	Regionale Continuarea procesului de modernizare a drumurilor județene. Locale Realizarea centurilor și variantelor ocolitoare pentru municipii și orașe (mai ales cele în lungul rutelor de trafic greu).
	DA 7.3 Asigurarea conectivității în cadrul zonelor urbane funcționale	Regionale Dezvoltarea unor coridoare verzi – albastre care să asigure legături între mai multe orașe / orașe și zonele periurbane din regiune (Florești – Cluj-Napoca). Locale Dezvoltare de noi legături între municipiile reședință de județ și zonele periurbane / metropolitane / urbane funcționale.

La nivel județean există o serie de documente strategice ce conțin direcții de dezvoltare importante pentru județului Maramureș, acestea fiind conturate în perioada de programare 2014-2020. Cel mai important astfel de document este **STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A JUDEȚULUI MARAMUREȘ PENTRU PERIOADA 2014-2020**. Aceasta prevede că la nivelul anului 2035 „județul Maramureș va fi o comunitate durabilă, ușor accesibilă și conectată la rețelele majore de comunicații din Europa Centrală și de Est, o destinație turistică și de afaceri de importanță europeană, cu servicii publice de calitate și o administrație proactivă, orientată către cetățean”¹⁵. Obiectivul strategic 1. *Creșterea conectivității și atractivității județului Maramureș pentru investitori care să realizeze activități inovative și cu valoare adăugată ridicată și pentru turiști* cuprinde intervențiile orientate către mobilitate, dispunând de o prioritate specifică pentru acest domeniu, respectiv *Asigurarea accesibilității județului Maramureș și a mobilității persoanelor și mărfurilor*. În ceea ce privește proiecte propuse în cadrul strategiei pentru îmbunătățirea mobilității județului, acestea vizează reabilitarea/modernizarea drumurilor județene, construcția unor noi poduri, extinderea și modernizarea aeroportului, reabilitarea/modernizarea infrastructurii feroviare, precum și înființarea unor noi puncte de trecere a frontierei.

¹⁵ CJ Maramureș, Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Maramureș pentru perioada 2014-2020.

În prezent, se află în implementare proiectul de actualizare a strategiei pentru perioada 2021-2027, urmând ca o dată cu elaborarea noii strategii de dezvoltare durabilă pentru teritoriul județean să fie actualizate și prioritățile județului în raport cu noua perioadă de programare și să fie conturat un nou portofoliu de proiecte relevante.

2.5. PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE UAT-URILOR DIN JUDEȚ

La nivelul UAT-urilor din județul Maramureș, se remarcă prezența unor documente strategice și de planificare, ce dispun de măsuri și intervenții specifice orientate către dezvoltarea mobilității la nivel local. Astfel, la nivelul așezărilor urbane din județ sunt identificate 7 UAT-uri ce dispun de un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, după cum urmează:

- Municipiul Baia Mare – PMUD actualizat pentru perioada 2021-2030, aflat în consultare publică

PMUD Baia Mare 2021 prevede o viziune pe cele 3 niveluri teritoriale, susținută de un set de 5 obiective strategice orientate către Accesibilitate, Siguranță și securitate, Mediu, Eficiență economică și Calitatea mediului urban. Totodată, PMUD-ul prevede și 6 obiective operaționale orientate către dezvoltarea municipiului utilizând principiile smart city, crearea alternativelor de transport și a unui sistem solid de transport public, orientarea către tendințele viitorului și așteptărilor utilizatorilor, dezvoltarea sistemelor de transport într-un mod accesibil și a mediului de afaceri, precum și îmbunătățirea condițiilor de mediu, crearea de valoare adăugată pentru utilizatori și, nu în ultimul rând, reducerea numărului de accidente și a numărului de victime aferente¹⁶.

Principalele proiecte prevăzute în cadrul PMUD Baia Mare, ce sunt relevante și pentru buna funcționare a sistemului de transport județean, sunt următoarele¹⁷:

- Realizare drum expres Petea – Satu Mare – Baia Mare;
- Management de trafic periurban adecvat prin realizarea Pasajelor Europa și Unirii;
- Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie;
- Extindere tronson DN18 la 3 benzi și pistă velo;
- Coridor de legătură Comuna Recea (DN1C) – Municipiul Baia Mare – Oraș Tăuții Măgherauș (DN1C);
- Coridoare de legătură Comuna Recea – Municipiul Baia Mare și Comuna Recea – Comuna Groși; Amplasate stații de încărcare a vehiculelor electrice în orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Recea, Groși, Dumbrăvița, Satulung, Șomcuta Mare și Seini;
- Realizarea unui sistem de piste de biciclete la nivelul zonei metropolitane (spre Tăuții Măgherauș, Recea, Colțău, Groși, Pădurea Groși, Satu Nou de Sus, Baia Sprie);
- Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Centură velo;
- Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Râul Săsar; Coridor de mobilitate urbană durabilă în zona periurbană prin prelungirea Bd. Republicii;
- Coridor de mobilitate urbană Bd. Unirii (tronson Bd. Traian – Bd. Dumbravei);
- Coridor de mobilitate urbană str. Culturii – Bd. Independenței;
- Coridor de mobilitate urbană Bd. Republicii (tronson Bd. Traian – str. Grănicerilor);
- Coridor de mobilitate urbană str. Gării – str. Grănicerilor;
- Coridor de mobilitate urbană str. Vasile Alecsandri – str. Pășunii;
- Coridor de mobilitate urbană str. Mihai Eminescu – str. Oborului – str. Electrolizei;

¹⁶ Primăria Municipiului Baia Mare, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare, 2021.

¹⁷ Primăria Municipiului Baia Mare, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă Baia Mare, 2021.

- Reorganizarea circulației în sensuri unice și instituire bandă dedicată bus str. 22 Decembrie – Gh. Șincai – Andrei Mureșanu – Horia – Universității;
- Reorganizare infrastructură pentru mobilitate nemotorizată – str. Oituz și str. Hortensiei;
- Coridor de mobilitate urbană durabilă în zona periurbană str. Brazilor;
- Coridor de mobilitate urbană durabilă prin prelungirea str. Luminișului;
- Creșterea accesibilității urbane durabile a cartierului Ferneziu și Firiza din Municipiul Baia Mare;
- Pasaje subterane în lungul Bd. București, Bd. George Coșbuc, Parc Regina Maria;
- Acces direct zona centrală către Drumul Express Baia Mare- Satu Mare prin str. Pășunii;
- Realizarea de străzi noi în zone de dezvoltare urbană (conform P.U.G. – în aprobare) – nord, sud;
- Piste ciclabile la nivelul Municipiului;
- Modernizarea Pieța Revoluției, Piașa Biblioteca Națională și Teatrul Baia Mare;
- Creșterea accesibilității pietonale și velo ăn zona centrală;
- Regenerare urbanp Piața Izboare, terminal intermodal și reorganizarea infrastructurii de mobilitate;
- Parking subteran – Mineralogie, Traian, București;
- Regenerare urbană a zonelor de blocuri;
- Modernizarea stațiilor de transport public, achiziția autobuzelor electrice și implementarea sistemelor de tip smart city;

- Municipiul Sighetu Marmației – PMUD pentru perioada 2017-2027

Conform PMUD 2017, în anul 2027 Sighetu Marmației este „un municipiu cu un sistem de transport durabil, în acord cu cerințele cetățenilor, accesibil pentru toți, ce permite o dezvoltare economică dinamică, condiții de viață de calitate, cu un impact redus asupra mediului. Orașul se va prezenta ca un oraș al oamenilor, inovativ și prietenos. La nivel regional, municipiul Sighetu Marmației va avea un rol important ca nod de transport pe cale rutieră cu Ucraina, înlesnind astfel schimburile României cu Ucraina. La nivel zonei urbane funcționale, municipiul Sighetu Marmației va fi atractiv pentru cei din zonă, care vor să învețe și să muncească, iar prin crearea unei accesibilități crescut, cu economii de timp, prin oferirea unor alternative de deplasare și un sistem de transport accesibil și nepoluant, va genera dezvoltare a zonei”¹⁸. PMUD-ul se bazează tot pe 5 obiective strategice orientate către Accesibilitate, Siguranță și securitate, Mediu, Eficiență economică și Calitatea mediului urban și 4 obiective operaționale orientate către o cotă modală crescută pentru transport public și deplasări nemotorizate, mobilitate eficientă, calitate îmbunătățită a aerului și mediului, precum și la o mai bună accesibilitate pentru toți¹⁹.

- Orașul Baia Sprie – PMUD pentru perioada 2016-2030

PMUD 2016 prevede ca în anul 2030 Baia Sprie să dețină „un sistem de transport intraurban, periurban și extraurban eficient, inclusiv și sigur, interconectat zonei metropolitane, pentru a răspunde nevoilor de mobilitate a locuitorilor și de a susține acțiunile de trecere de la regenerare la creștere economico-socială în perioada 2016-2035”²⁰. Această viziune este susținută de un obiectiv general, orientat către creșterea calității vieții în oraș și zona periurbană prin îmbunătățirea accesibilității pentru bunuri și persoane, precum și prin asigurarea conexiunilor prin intermediul unui mod de transport durabil, inclusiv sigur și prietenos cu mediul. Totodată, PMUD-ul prevede și 7 obiective specifice orientate către accesibilitatea persoanelor către servicii și facilități, optimizarea transportului și creșterea conectivității la nivelul zonei metropolitane, dezvoltarea transportului nemotorizat, îmbunătățirea siguranței în trafic, asigurarea nevoilor de transport,

¹⁸ Primăria Municipiului Sighetu Marmației, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiul Sighetu Marmației 2017-2027, 2017.

¹⁹ Primăria Municipiului Sighetu Marmației, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiul Sighetu Marmației 2017-2027, 2017.

²⁰ Primăria Orașului Baia Sprie, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2016.

îmbunătățirea amenajării spațiilor urbane, precum și prin dezvoltarea gradului de implicare, informare și educare a populației²¹.

Proiectele relevante regăsite la nivelul PMUD Baia Sprie sunt următoarele²²:

- Drum de centură/rută ocolitoare conexiune Str. Oborului cu zona de pornire pas Gutai (Flotatie Baia Sprie);
- Dezvoltarea mobilității durabile, inclusiv a infrastructurii velo – pistă de biciclete de 7,2 km, conectată la sistemul de circuite velo a zonei metropolitane.

- Orașul Seini – PMUD pentru perioada 2017-2030

Viziunea prezentată în cadrul variantei din 2018 a PMUD-ului Orașului Seini urmărește „dezvoltarea integrată și durabilă a unui sistem de transport eficient, inclusiv și sigur în aria orașului Seini pentru a răspunde nevoilor de mobilitate a locuitorilor și a susținere creșterea economico-socială în perioada 2017-2030”²³. În cadrul PMUD sunt vizate proiecte de construire a unui drum expres și a unor drumuri de ocolire care să permită redirecționarea traficului greu în afara zonelor urbanizate, precum și amenajarea unui nod intermodal la Gara Seini²⁴. Implementarea acestor proiecte va avea un impact pozitiv asupra întregului sistem de transport județean, contribuind la accesibilizarea teritoriului și la creșterea infrastructurii majore a județului.

- Orașul Târgu Lăpuș – Strategie de Mobilitate Urbană Durabilă 2014-2020, aflată în curs de actualizare sub formă de PMUD pentru perioada 2021-2027

Strategia de Mobilitate a orașului Târgu Lăpuș prezintă următoarea viziune: „Orașul Târgu Lăpuș – centru polarizator al Țării Lăpușului, model de dezvoltare urbană durabilă, pol de dezvoltare economică, cu un sistem de transport competitiv, accesibil tuturor”²⁵. Aceasta se află în prezent în curs de actualizare, pentru a contura prioritățile orașului din punct de vedere al mobilității pentru perioada 2021-2027.

- Orașul Tăuții Măgherauș – PMUD pentru perioada 2016-2020

PMUD-ul orașului Tăuții Măgherauș este orientat pe trei orizonturi de timp, respectiv un termen scurt (2020), unul mediu (2030) și unul lung (2035). Pe termen scurt, planul de mobilitate urmărește îmbunătățirea eficienței și eficacității serviciilor de transport local și metropolitan, pe când pe termen mediu este urmărită reducerea impactului asupra mediului, creșterea accesibilității, a siguranței și a calității vieții. Pe termen lung este vizată transformarea orașului în cel mai important centru modal de transport din nord-vestul României, fiind vizate aeroportul, calea ferată, drumul european și Someșul navigabil²⁶.

- Orașul Vișeu de Sus – PMUD pentru perioada 2018-2030

Conform PMUD, „în anul 2030, orașul Vișeu de Sus va fi o importantă poartă spre Maramureșul istoric, un centru economic, logistic și turistic la nivelul microregiunii de referință, beneficiind de o conectivitate optimă la nivel județean și interjudețean. [...] orașul să devină un pol turistic și un spațiu economic în care

²¹ Primăria Orașului Baia Sprie, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2016.

²² Primăria Orașului Baia Sprie, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2016.

²³ Primăria Orașului Seini, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2018.

²⁴ Primăria Orașului Seini, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2018.

²⁵ Primăria Orașului Târgu Lăpuș, Strategia de Mobilitate Urbană Durabilă, 2014.

²⁶ Primăria Orașului Tăuții Măgherauș, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2018.

afacerile se vor dezvolta în perfectă armonie cu cadrul natural, într-o manieră modernă, cu obiectivul creșterii calității vieții cetățenilor”²⁷.

Pe lângă documentele strategice de tip plan de mobilitate urbană durabilă regăsite la nivelul orașelor și municipiilor din județul Maramureș, se remarcă și Planurile Urbanistice Generale ale acestora, existând 9 orașe și municipii ce dispun de un PUG valabil, respectiv municipiile Baia Mare și Sighetu Marmăției și orașele Baia Sprie, Borșa, Săliștea de Sus, Seini, Tăuții Măgherauș, Târgu Lăpuș și Vișeu de Sus. Prevederile aferente acestor PUG-uri vizează inclusiv intervenții asupra sistemelor de transport locale, cu o parte dintre acestea urmărind dezvoltarea infrastructurii majore, aceste intervenții având un impact direct asupra teritoriului județean. Printre acestea se numără următoarele:

- Drum de ocolire Sighetu Marmăției – zona de nord;
- Drum ocolitor Tăuții de Sus și Baia Sprie – zona de sud;
- Tunel rutier pe sub muntele Gutin;
- Reabilitarea traseelor și redeschiderea traficului feroviar;
- Drum expres Baia Mare – Satu Mare;
- Modernizare Aeroport Internațional Maramureș, Baia Mare;
- Amenajare variante ocolitoare Târgu Lăpuș.

3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI SCENARIUL TENDINȚEI DE MOBILITATE – PROPUNEREA MODELULUI DE TRANSPORT

3.1. ACCESIBILITATE INTERNAȚIONALĂ ȘI CONEXIUNEA LA REȚEAUA TEN-T

Județul Maramureș este slab conectat la principalele coridoare de transport europene

Județul Maramureș este situat în Regiunea Nord-Vest, aceasta fiind una dintre regiunile de la nivel național slab deservite de rețeaua TEN-T. Principalele elemente de infrastructură ce străbat teritoriul regiunii aparțin cu precădere rețelei TEN-T Globale, cele aferente rețelei TEN-T Centrale²⁸ fiind reduse. Județul Maramureș este cel mai slab deservit de la nivelul Regiunii Nord-Vest, acesta fiind traversat exclusiv de elemente de infrastructură, aparținând rețelei TEN-T Globale, respectiv calea ferată Satu-Mare – Dej, ce traversează și municipiul Baia Mare și Aeroportul Internațional Maramureș.

Conectivitatea redusă a județului la rețeaua europeană majoră de transport face ca județul să fie unul izolat față de Europa Centrală și de Vest, fiind îngreunate legăturile cu marile centre urbane de la nivel european. Acest lucru are un impact atât asupra facilitării transportului de pasageri, cât și asupra fluxurilor de trafic de marfă.

²⁷ Primăria Orașului Vișeu de Sus, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, 2018.

²⁸ Rețeaua TEN-T Centrală (Core) face referire la principalele coridoare de transport între statele membre UE ce urmează a fi finalizate până în anul 2030. Rețeaua TEN-T Globală (Comprehensive) face referire la rețeaua de transport secundară a statelor membre UE, finalizarea acesteia fiind estimată pentru anul 2050.

FIGURA 4. REȚEAUA TEN-T ÎN ROMÂNIA



Sursa: Adaptare după <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/mobile.html> (accesat Ianuarie 2021)

Județul dispune de conexiuni rutiere și feroviare bune la nivel regional, însă legăturile cu centrele urbane importante de la nivel național rămân deficitare

În ceea ce privește accesibilitatea la nivel național și regional, județul este deservit de drumurile naționale DN1C, DN17C, DN18, DN18B și DN19 și de rețeaua de drumuri județene, ce asigură legătura cu județele învecinate și cu principalele centre urbane de la nivel regional: Satu Mare, Bistrița, Cluj-Napoca, Zalău sau Oradea. Totodată, județul este străbătut de rețeaua feroviară națională prin intermediul liniilor de cale ferată 400, 409, 412, 422 și 423, acestea asigurând conexiunea cu orașe precum Satu Mare, Dej, Cluj-Napoca, Timișoara, Jibou sau București.

TABEL 2. ACCESIBILITATE CĂTRE CENTRELE URBANE IMPORTANTE DE LA NIVEL REGIONAL ȘI NAȚIONAL²⁹

CENTRU URBAN	DURATA PE CALE RUTIERĂ	DURATA PE CALE FEROVIARĂ	DIFERENȚĂ RUTIER/FEROVIAR
Zalău	1h 46 min. (85,5 km)	2h 27 min. (nu există trenuri directe, traseul presupune	Rutier – de aprox. 1,25 ori mai rapid decât feroviar

²⁹ Valorile sunt măsurate având drept punct de plecare municipiul Baia Mare.

CENTRU URBAN	DURATA PE CALE RUTIERĂ	DURATA PE CALE FERROVIARĂ	DIFERENȚĂ RUTIER/FERROVIAR
		schimbarea trenului în gara Jibou)	
Bistrița	2h 32 min. (143 km)	5h (nu există trenuri directe, traseul presupune schimbarea trenului în gările Dej Călători sau Sărățel)	Rutier – de aprox. 2 ori mai rapid decât feroviar
Cluj-Napoca	2h 29 min. (133 km)	4h 7 min.	Rutier – de aprox. 1,65 ori mai rapid decât feroviar
Satu Mare	1h 11 min. (62 km)	1h 24 min.	Valori comparabile, diferența dintre rutier și feroviar este de numai 13 minute.
Oradea	3h 15 min. (195 km)	3h 22 min.	Valori comparabile, diferența dintre rutier și feroviar este de numai 7 minute.
Timișoara	5h 51 min. (366 km)	6h 46 min.	Rutier – de aprox. 1,15 ori mai rapid decât feroviar
Iași	6h 59 min. (409 km)	12h 45 min. (nu există trenuri directe, traseul presupune schimbarea trenului în gara Dej Călători)	Rutier – de aprox. 1,8 ori mai rapid decât feroviar
București	8h 10 min. (601 km)	12h 39 min.	Rutier – de aprox. 1,5 ori mai rapid decât feroviar
Brașov	6h 8 min. (377 km)	9h 56 min.	Rutier – de aprox. 1,65 ori mai rapid decât feroviar
Sibiu	4h 24 min. (324 km)	8h 29 min. (nu există trenuri directe, traseul presupune schimbarea trenului în gara Copșa Mică)	Rutier – de aprox. 1,9 ori mai rapid decât feroviar

Sursa: Google Maps și mersultrenurilor.infofer.ro

Analizând duratele de deplasare pe cale rutieră și feroviară către principalele centre urbane din regiune, se remarcă faptul că cele mai rapide legături se înregistrează cu municipiile Satu Mare și Zalău. În cazul municipiului Satu Mare, durata pe cale feroviară și cea pe cale rutieră sunt similare, astfel că trenul poate deveni o opțiune competitivă pentru autovehiculul personal. O situație similară se regăsește și în cazul conexiunii cu municipiul Oradea, duratele rutiere și feroviare fiind similare. În mare parte, legăturile către centrele urbane din regiune sunt unele rapide, în special pe cale rutieră, evidențiindu-se astfel o bună accesibilitate a județului Maramureș la nivel regional.

În ceea ce privește contextul național, situația este una mai puțin favorabilă, cu majoritatea centrelor urbane aflându-se la distanțe considerabile față de localitățile din județul Maramureș. Astfel, județul este slab conectat la nivel național, rezultând în timpi de deplasare ridicați atât pe cale rutieră, cât și pe cale feroviară. Acest lucru este cauzat cu precădere de lipsa infrastructurii de mare viteză (autostrăzi, drumuri expres, tren de mare viteză etc.) care să permită eficientizarea deplasărilor atât pe cale rutieră, cât și pe cale feroviară. Este necesară optimizarea și extinderea legăturilor, pentru a permite accesul facil spre și dinspre județul Maramureș, asigurând astfel o mai bună conexiune a județului cu centre urbane importante de la nivel național.

Aeroportul Internațional Maramureș este slab dezvoltat din punct de vedere al ofertei de transport

În ceea ce privește transportul aerian, în județul Maramureș există un singur aeroport – Aeroportul Internațional Maramureș. Acesta este situat în orașul Tăuții-Măgherăuș, la aproximativ 10 km de centrul municipiului Baia Mare. Acesta dispune de un număr redus de rute, asigurând zboruri numai către 4 destinații, respectiv București, Londra, Milano și Paris³⁰.

Ca urmare a numărului scăzut de curse, precum și a varietății scăzute a destinațiilor, aeroportul din județul Maramureș nu este cea mai atractivă opțiune pentru cetățeni. Aceștia au la dispoziție și alte două aeroporturi aflate în vecinătatea județului, respectiv Aeroportul Internațional Satu Mare și Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj. Aeroportul Internațional Satu Mare se află la aproximativ 72 de km de municipiul Baia Mare și este clasificat drept aeroport regional de mici dimensiuni. Acesta asigură curse către București, Frankfurt, Londra și Paris. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj este un aeroport regional de mari dimensiuni și al doilea cel mai mare aeroport din țară, asigurând atât rute interne către București, Iași, Timișoara și Bacău, cât și rute europene și internaționale către 39 de destinații³¹. Acesta se află la 142 de km de municipiul Baia Mare.

TABEL 3. ACCESIBILITATEA CĂTRE AEROPORTURILE DIN VECINĂTATEA JUDEȚULUI MARAMUREȘ

AEROPORT	DURATA PE CALE RUTIERĂ	DURATA PE CALE FERVIARĂ ³²
Aeroportul Internațional Satu Mare	1h 24 min.	1h 13 min.
Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj	2h 24 min.	4h 3 min.

Sursa: prelucrare proprie pe baza datelor Google Maps și mersultrenurilor.infofer.ro

Luând în considerare accesibilitatea către cele două aeroporturi se remarcă faptul că Aeroportul Internațional Satu Mare este varianta optimă atât din punct de vedere al deplasării rutiere, cât și a celei feroviare. În cazul aeroportului din Cluj, durata pe cale ferată este mult mai ridicată chiar și față de cea rutieră, nefiind astfel o opțiune atractivă. Cu toate acestea, Aeroportul Internațional Avram Iancu oferă o varietate mai largă de destinații și o frecvență mai mare a curselor zilnice, aspect ce face ca acesta să fie opțiunea cea mai atractivă pentru locuitorii județului Maramureș.

Efficientizarea și extinderea infrastructurii rutiere și feroviare se numără printre prioritățile de planificare pentru județul Maramureș

Principalele proiecte de infrastructură de transport de interes național sunt prezentate în cadrul Masterplanului General de Transport (MPGT) al României. Dintre acestea, cele care vizează teritoriul județului Maramureș sunt următoarele:

- Drum expres Someș Expres (DX4) Turda – Halmeu, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2028-2032;
- Drum expres Someș Expres (DX4B) traseu Nod Baia Mare (DX4) – Baia Mare, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2027-2030;
- Trans Regio Maramureș (TR43) Iacobenii – Negrești Oaș, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2022-2025;
- Trans Regio Rodna (TR45) Bistrița – Salva, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2022-2025;

³⁰ Aeroportul Internațional Maramureș. Disponibil la: <https://aimm.eu/#>

³¹ Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj, Destinații. Disponibil la: <https://it.aiaic.ro/destinatii/>

³² Durata este calculată pe direcția Gara Baia Mare – Gara Satu Mare, respectiv Gara Baia Mare – Gara Cluj-Napoca. La aceasta se adaugă și durata cu transport public / autovehicul către aeroport.

- Pod peste Tisa la Sighetul Marmăției, proiect propus spre finanțare din FEDR;
- Modernizare stație CF Baia Mare;
- Modernizare CF Baia Mare – Dej Călători, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2031-2035 – proiect în așteptare;
- Modernizare CF Satu Mare – Baia Mare, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2031-2035 – proiect în așteptare;
- Modernizare Aeroportul Internațional Maramureș, Baia Mare, proiect propus spre finanțare din FEDR, implementare în perioada 2022-2024.

Acestora li se adaugă și proiectele evidențiate în cadrul noului Plan Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, ce reprezintă o actualizare a MPGT și care cuprinde următoarele proiecte pentru județul Maramureș:

- Drum expres Dej – Baia Mare – Halmeu, cu o valoare estimată de 724,6 mil. EUR;
- Drum expres Baia Mare – Satu Mare, cu o valoare estimată de 308,2 mil. EUR;
- Modernizare Iacobenii – Borșa – Negrești Oaș, cu o valoare estimată de 153,6 mil. EUR;
- VO Baia Mare, cu o valoare estimată de 35,6 mil. EUR;
- VO Sighetul Marmăției, cu o valoare estimată de 48,9 mil. EUR;
- VO Tăuții – Măgherauș, cu o valoare estimată de 40,8 mil. EUR;
- Lucrări de reînnoire linie de CF Oradea – Satu Mare – Baia Mare – Dej, cu o valoare estimată de 675,7 mil. EUR;
- Quick wins linie de CF Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (finanțat prin PNRR), cu o valoare estimată de 106,7 mil. EUR;
- Centralizări electronice și electro-dinamice stațiile Bușag și Vișeu de Jos (finanțat prin PNRR), cu o valoare estimată de 0,6 mil. EUR pentru stația Bușag, respectiv 1,3 mil. EUR pentru stația Vișeu de Jos³³;
- Proiecte de dezvoltare, siguranță, securitate aeroportuară și neutralitate climatică – Baia Mare, cu o valoare estimată de 100 mil. EUR.

Finalizarea proiectelor de infrastructură prevăzute în cadrul MPGT, respectiv a Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, va conduce la îmbunătățirea infrastructurii în județul Maramureș, conducând la o infrastructură de transport modernă și eficientizată, întărind legăturile între județ și teritoriile învecinate, inclusiv la nivel transfrontalier.

Conform datelor furnizate de CESTRIN, stadiul lucrărilor asupra infrastructurii rutiere din județul Maramureș este următorul:

- Drum de mare viteză Baia Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava, drum de mare viteză în pregătire faza proiectare (SF, PT); pentru Lotul 1: Baia Mare – Dej – Bistrița se află în curs de realizare procedura de atribuire, valoare proiectului aferentă acestui tronson fiind de 6.681,19 mil. lei, fără TVA.

³³ Stația Vișeu de Jos este prinsă în bugetare împreună cu stația Acâș (jud. Satul Mare), astfel că valoare evidențiată este pentru ambele stații.

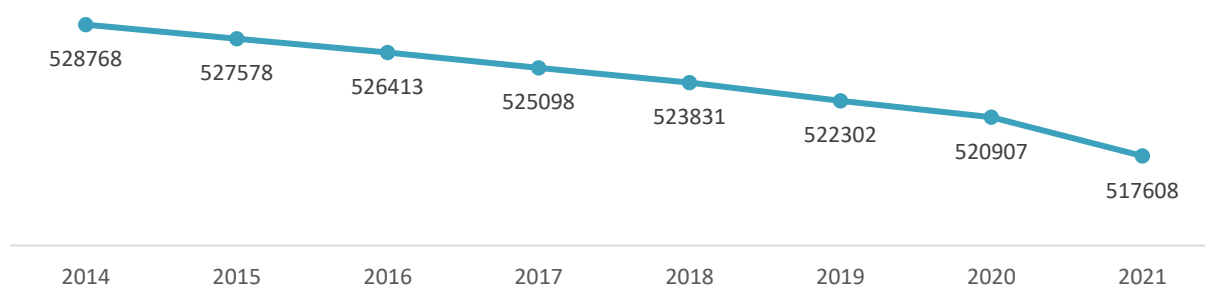
3.2. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Componenta ce privește situația socială se concentrează pe identificarea principalelor tendințe și provocări în ceea ce privește dezvoltarea cunoscută de județul Maramureș în ultima decadă, cu implicații asupra mobilității persoanelor și a bunurilor. Analiza are ca scop să studieze modul în care principalele elemente de potențial uman și interacțiunile dintre actorii locali și regionali pe aceste paliere se află în interdependență cu dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea locală.

3.2.1. STRUCTURA DEMOGRAFICĂ A POPULAȚIEI

În anul 2021, județul Maramureș marca un număr total de 517.608 locuitori. Se observă o evoluție demografică negativă în perioada 2014-2021, marcată de o scădere accentuată din anul 2020 până în anul 2021. Această tendință este marcată de o scădere medie anuală de 0,25% în perioada 2014-2019, transpusă într-un număr de locuitori mai scăzut cu 11.100 în 2021 comparativ cu 2014 (-2,11%). Tendințele demografice de scădere a populației regăsite la nivelul județului se remarcă la în întreg teritoriul național. Astfel, este indicată o tendință de migrație a locuitorilor către alte centre urbane din țară ce oferă mai multe oportunități de locuri de muncă.

FIGURA 5. EVOLUȚIA POPULAȚIEI DUPĂ DOMICILIU ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2014-2021



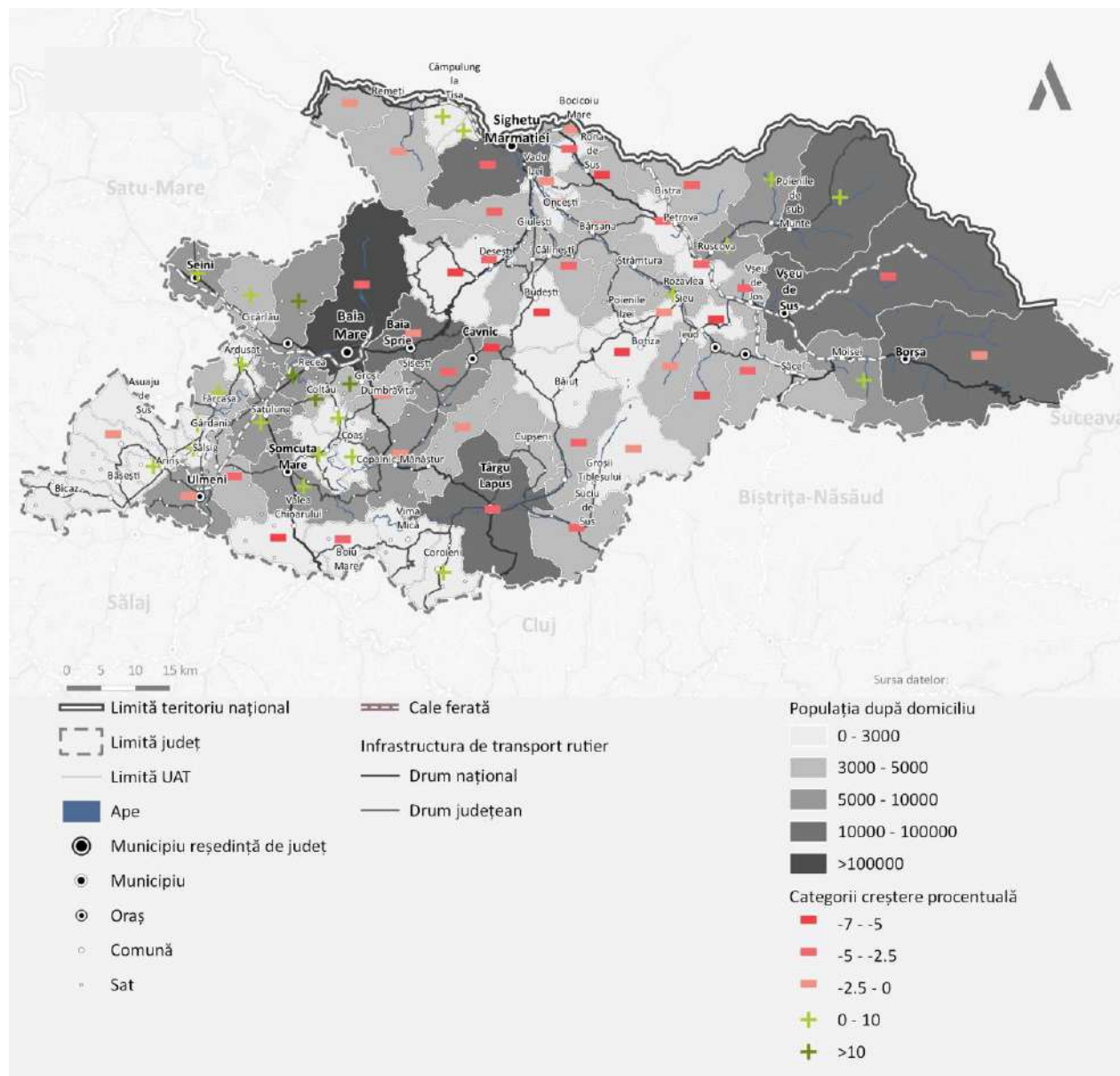
Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

Localitățile ce concentrează cea mai mare parte a populației în teritoriul județului Maramureș sunt zonele urbane, datorită beneficiilor în ceea ce privește accesibilitatea la dotări și locuri de muncă. Astfel, în municipiul Baia Mare se regăsește cea mai ridicată concentrare (27%), urmat de municipiul Sighetul Marmăției (8,2%) și oraș Borșa (6%). Deși municipiile și orașele concentrează cel mai ridicat procent din populația după domiciliu, creșterea populației care locuiește în localitățile învecinate (localități cu o concentrare mai scăzută de 2% din populația județului) este mai puternică decât în municipiu. În special în UAT-urile Groși (17%), Colțău (15%), orașul Tăuții-Măgheruş (13%) și Recea (10%) ce prezintă cea mai ridicată creștere la nivel de județ. De asemenea, se remarcă cu valori pozitive localitățile Satulung, Săcălășeni, Coroieni (cu valori situate între 5-10% creștere procentuală) și Cicârlău, Farcașa, Ardasat, Sarasău, Ariniș, Sălsig, Repedea, Coaş (cu valori situate între 1-5% creștere procentuală). Acestea se regăsesc în principal în preajma municipiului Baia Mare și în zona de vest a județului, precum și în vecinătatea imediată a zonelor urbane din teritoriu. Comunele din prima coroană de localități a municipiului Baia Mare prezintă cele mai ridicate valori datorită avantajelor proximității față de oraș, dar și condițiilor de trai mai bune decât în mediul urban (suprafață de locuit mai ridicată, prețuri mai reduse, calitatea aerului etc.). De asemenea, aceeași situație este explicată și prin intermediul expansiunii către principalele căi de comunicație cu alte centre urbane regionale (Cluj, Satu Mare, Bistrița etc.).

În comparație cu comunele din prima coroană din sud-vest a municipiului Baia Mare, atât Baia Mare (-4%) și municipiul Sighetu Marmăției (-4%), cât și majoritatea orașelor din județ prezintă valori negative ale evoluției populației (Baia Sprie - -1, Borșa - -1,2%, Cavnic - -5,5%, Dragomirești - -5,5%, Săliștea de Sus - -4,4%, Târgu Lăpuș - -4%, Ulmeni - -1,6% și Vișeu de Sus - -4,3%). În profil teritorial se observă majoritatea

UAT-urilor cu tendințe de scădere a numărului de locuitori în ultimii ani sunt concentrate în zona centrală, de vest și de est a județului. Localitățile ce prezintă cele mai scăzute valori sunt Asuaju de Sus (-11,9%), Poienile Izei (-11,9%), Băiuț (-10,6%), Bicz (9,4%) și Strâmtura (-9,3%). Fenomenul este accentuat de conectivitatea redusă la municipiul Baia Mare, dar și din cauza infrastructurii de transport din zonă.

FIGURA 6. POPULAȚIA PE DOMICILIU ȘI EVOLUȚIA PROCENTUALĂ A POPULAȚIEI ÎN 2021, JUDEȚUL MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

3.2.2. STRUCTURA POPULAȚIEI PE SEXE ȘI GRUPE DE VÂRSTĂ

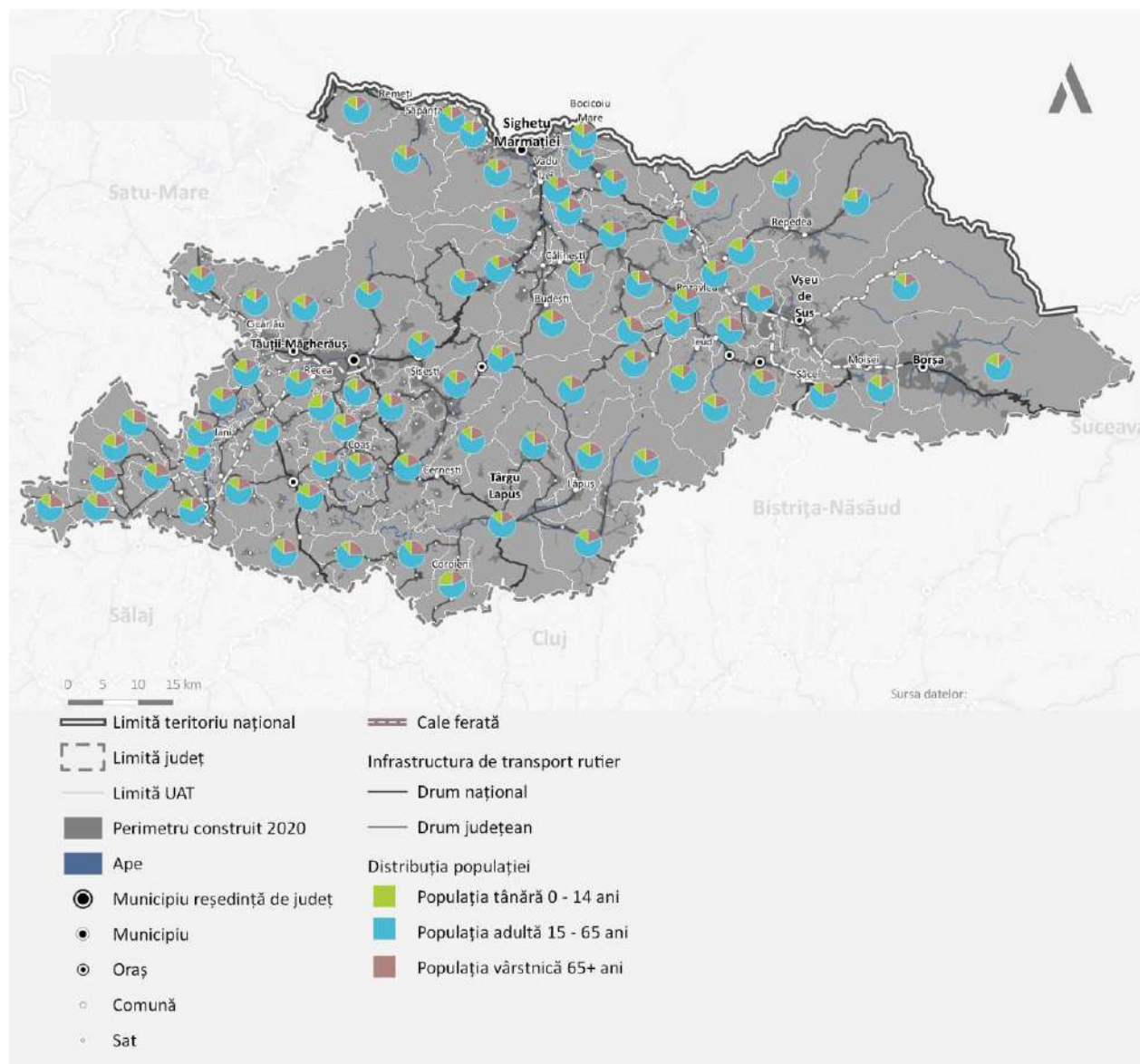
La nivel național, populația României se confruntă cu un fenomen de îmbătrânire demografică accentuat, fiind vizibil și la nivelul județului Maramureș. În anul 2021, grupa de vârstă de peste 65 de ani reprezintă 17,92% din totalul populației la nivel județean, valoare asemănătoare cu cele de la nivelul mediului rural și urban. În comparație cu nivelul național (17,27%) și regional (16,62%), județul Maramureș prezintă valori ale populației vârstnice ușor mai ridicate. De asemenea, se observă că UAT-urile cu un procent ridicat de vârstnici se suprapun cu UAT-urile cu o tendință evolutivă în scădere a numărului de locuitori.

În perioada 2014-2021 se remarcă o creștere a numărului de vârstnici cu 4,36% din totalul populației. Astfel, apar provocări pe termen mediu și lung cu privire la nevoile de deplasare către zonele urbane din

județ pentru a putea beneficia de servicii medicale, recreere și alte tipuri de facilități. De asemenea, trebuie avut în vedere aspectul nevoilor speciale pe care vârștnicii îl au în ceea ce privește deplasarea.

Totodată, numărul persoanelor adulte cu vârșta cuprinsă între 15 și 64 de ani a scăzut cu 1,61% în intervalul 2014-2020, reprezentând în prezent 69,24% din totalul populației la nivel județean. Populația adultă, rămâne în continuare grupa cea mai mare de persoane ce utilizează zilnic toate mijloacele de transport pentru a se deplasa către locul de muncă, și care pune cea mai mare presiune pe sistemul de transport.

FIGURA 7. POPULAȚIA PE GRUPE DE VÂRȘTĂ ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2021



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

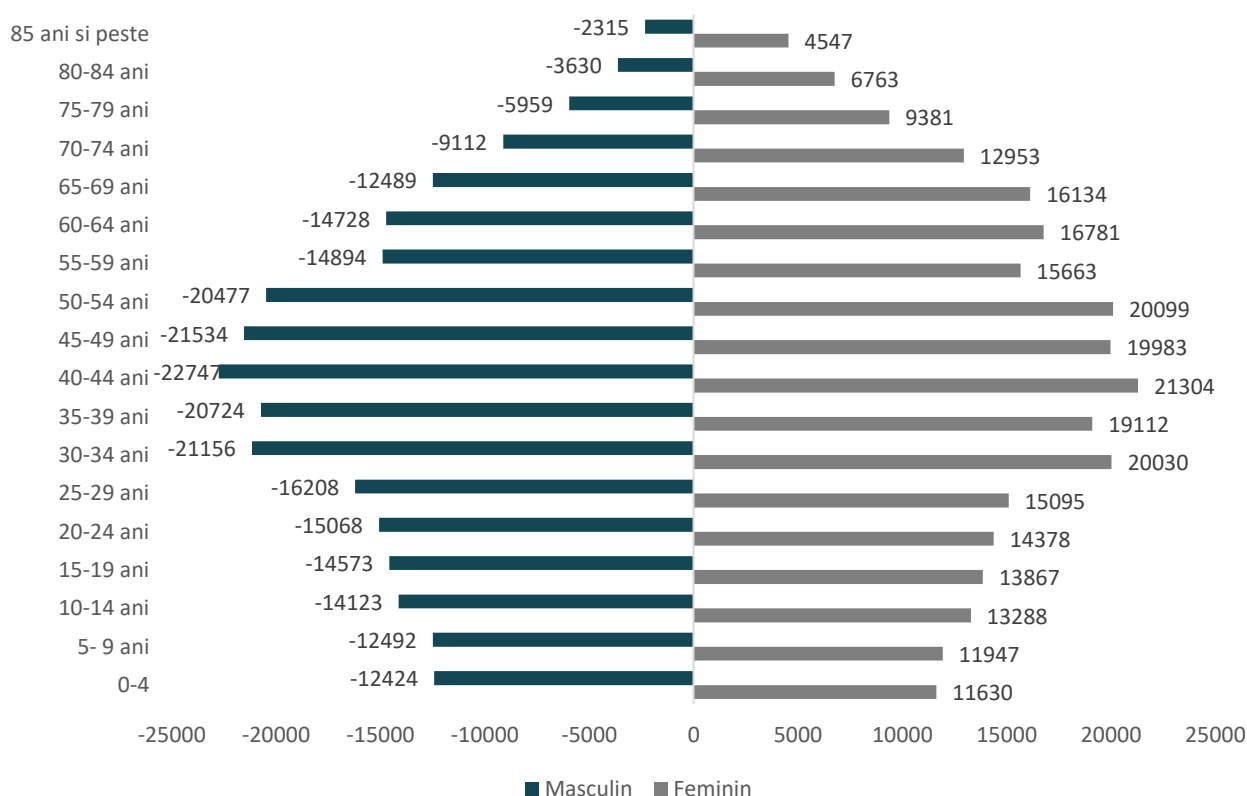
Grupa de vârstă tânără (0-14 ani) reprezintă un procent de 14,66% din populația totală a județului Maramureș. În contrast cu această medie se evidențiază în mod pozitiv comunele Satulung, Sălsig, Ruscova, Repedea, Poienile de sub Munte, Coroieni, Bistra, Băița de sub Codru, Ardasat (ce prezintă valori de peste 18% din totalul populației), dar și orașele Ulmeni, Șomcuta Mare, Borșa (ce prezintă valori de aproximativ 17% din totalul populației). În mod negativ cu valori sub 13% se remarcă UAT-urile Băiuț, Bogdan Vodă, Boiu Mare, Cupșeni, Desești, Dumbrăvița, Gărdani, Giulești, Ocna Șugatag, Rona de Jos, Strâmtura, Vima Mică, Vișeu de Jos și Săliștea de Sus. Populația tânără are nevoie să se deplaseze în special către instituțiile de învățământ fie utilizând mijloacele de transport public, fie cu ajutorul părinților. Nevoia de deplasare a tinerilor crește, în special în municipiul Baia Mare și în UAT-urile din imediata vecinătate a acestuia unde

se observă o ușoară creștere a numărului de tineri față de 2014. Dacă tendința de creștere a numărului de tineri crește, va fi necesară o întărire a relațiilor dintre zonele urbane și localitățile învecinate pentru asigurarea facilităților de transport către unitățile de învățământ.

În ceea ce privește piramida vârstelor pentru județul Maramureș pentru anul 2021 se remarcă un proces de îmbătrânire mai puțin accentuat decât la nivel regional. În același timp, ponderea relativ scăzută a populației active în câmpul muncii (69,24%) nu poate satisface pe termen lung nevoia de forță de muncă ale angajatorilor. Așadar, va apărea nevoia de extindere a arealului din care pot fi recrutați noi angajați, precum și creșterea accesibilității către centrele urbane. De asemenea, este importantă promovarea creșterii sănătății calității vieții locuitorilor pentru atragerea populației tinere și înființarea de familii.

În profil teritorial, se observă că procentul populației tinere este în creștere în proximitatea zonelor urbane. Așadar, este nevoie de întărirea relațiilor între municipii și orașe și zonele lor de influență, în primul rând prin creșterea accesibilității prin metode ca realizarea de rute ce permit deplasarea elevilor în siguranță către punctele de interes.

FIGURA 8. PIRAMIDA VÂRSTELOR PENTRU POPULAȚIA JUDEȚULUI MARAMUREȘ, 2021



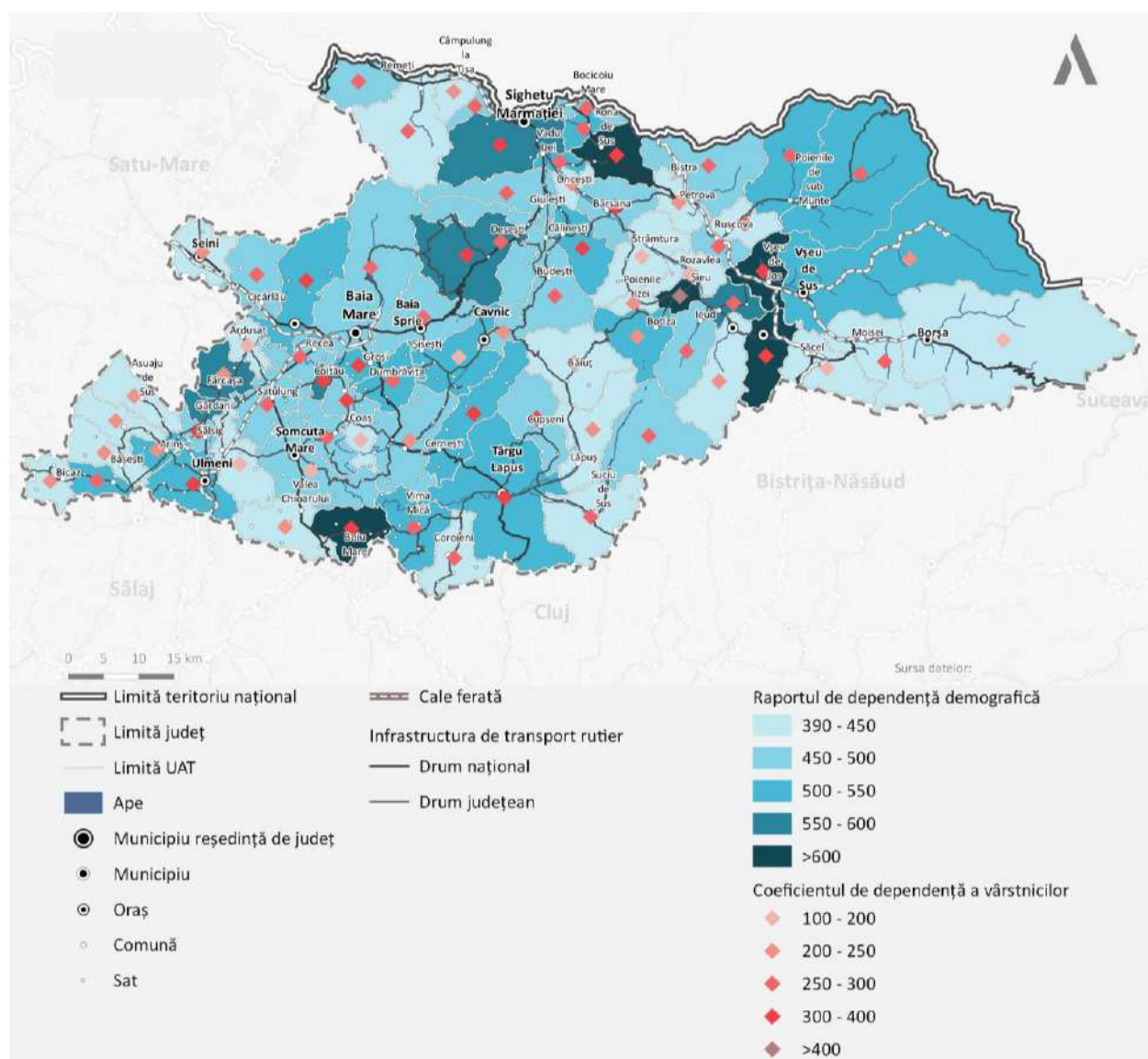
Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

Din punct de vedere al principalilor indicatori demografici, se observă că raportul de dependență demografică de la nivel județean prezintă o valoare de 451 persoane dependente la 1.000 de persoane active în câmpul muncii. În intervalul 2014-2021 este indicată o creștere a numărului de persoane care au nevoie de asistență și susținere, creând pe de o parte presiuni la nivelul bugetului local. În același timp, valoarea indicatorului este mai redusă decât la nivel național (466 de persoane inactice la 1.000 de persoane active) și regional (464 de persoane inactice la 1.000 de persoane active) în cadrul cărora populația vârstnică este mai numeroasă.

În ceea ce privește coeficientul de dependență al persoanelor tinere se observă o scădere a acestui indicator în perioada 2014-2021, ceea ce indică o situație nefavorabilă pe termen mediu și lung din

perspectiva forței de muncă disponibile în viitor. În legătură directă cu acest indicator se regăsește rata înlocuirii forței de muncă, ce exprimă numărul de persoane ce vor intra în câmpul muncii când o treime din populația activă se va pensiona. La nivelul județului, indicatorul (516) prezintă valori ușor mai scăzute decât media națională (640) și regională (662). Așadar, din 1.000 de persoane ce vor ieși din câmpul muncii, doar 516 le vor putea înlocui, fapt determinat de îmbătrânirea demografică în comunele din zona centrală a județului. În lipsa conectivității cu municipiile și zonele urbane, care îngreunează deplasarea dintre localitățile mai îndepărtate și centrul urban furnizor de locuri de muncă, accentuarea fenomenului de migrațiune va continua. Acest aspect va contribui la deteriorarea perspectivelor de redresare în plan demografic pentru aceste localități.

FIGURA 9. RAPORTUL DE DEPENDENȚĂ DEMOGRAFICĂ (%) ȘI ÎMBĂTRÂNIREA DEMOGRAFICĂ ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2021



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

Nu în ultimul rând, raportul de îmbătrânire demografică indică o capacitate redusă de reînnoire a populației pe termen mediu și lung. Acest raport este mult mai ridicat în Maramureș în comparație cu România și Regiunea Nord-Vest. Totodată, se remarcă nevoia de facilitare a mobilității forței de muncă la nivel teritorial, pentru realizarea unui echilibru cu privire la populația activă și populația inactivă aflată în creștere.

TABEL 4. PRINCIPALII INDICATORI DEMOGRAFICI PRIVIND POPULAȚIA ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, COMPARATIV CU ALTE NIVELURI TERITORIALE, 2021

	Mediul Urban	Mediul Rural	Județul Maramureș	Regiunea Nord Vest	România
% tineri (0-14 ani)	14,99%	14,65%	14,66%	15,08%	14,54%
% vârstnici (65+ ani)	17,92%	17,92%	16,09%	16,62%	17,27%
raport de dependență demografică (‰)	490,85	483,31	451,61	464,34	466,64
coeficientul de dependență a persoanelor tinere (‰)	221,48	211,41	172,04	220,9	213,34
coeficientul de dependență a persoanelor vârstnice (‰)	267,3	265,88	279,56	243,43	253,39
rata înlocuirii forței de muncă (‰)	664,46	634,25	516,12	662,71	640,04
raport de îmbătrânire demografică (‰)	1090,05	1095,73	1625	1102	1187,27

Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

Conform prognozelor realizate de Institutul Național de Statistică și Eurostat, tendințele naționale de scădere a numărului de locuitori va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent. Totodată, deși populația județului Maramureș scade constant, doar o parte din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca zonele construite să se extindă, în ciuda faptului că numărul populației rezidente scade.

Necesitățile județului din perspectivă socio-demografică se referă la consolidarea legăturilor cu așezările din cadrul județului Maramureș pentru a putea facilita accesul populației active la locurile de muncă. De asemenea este nevoie de realizarea de legături sigure pentru creșterea accesului tinerilor către principalele unități de învățământ. Transportul în comun în teritoriu va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă (vârstnici, persoane cu dizabilități etc.).

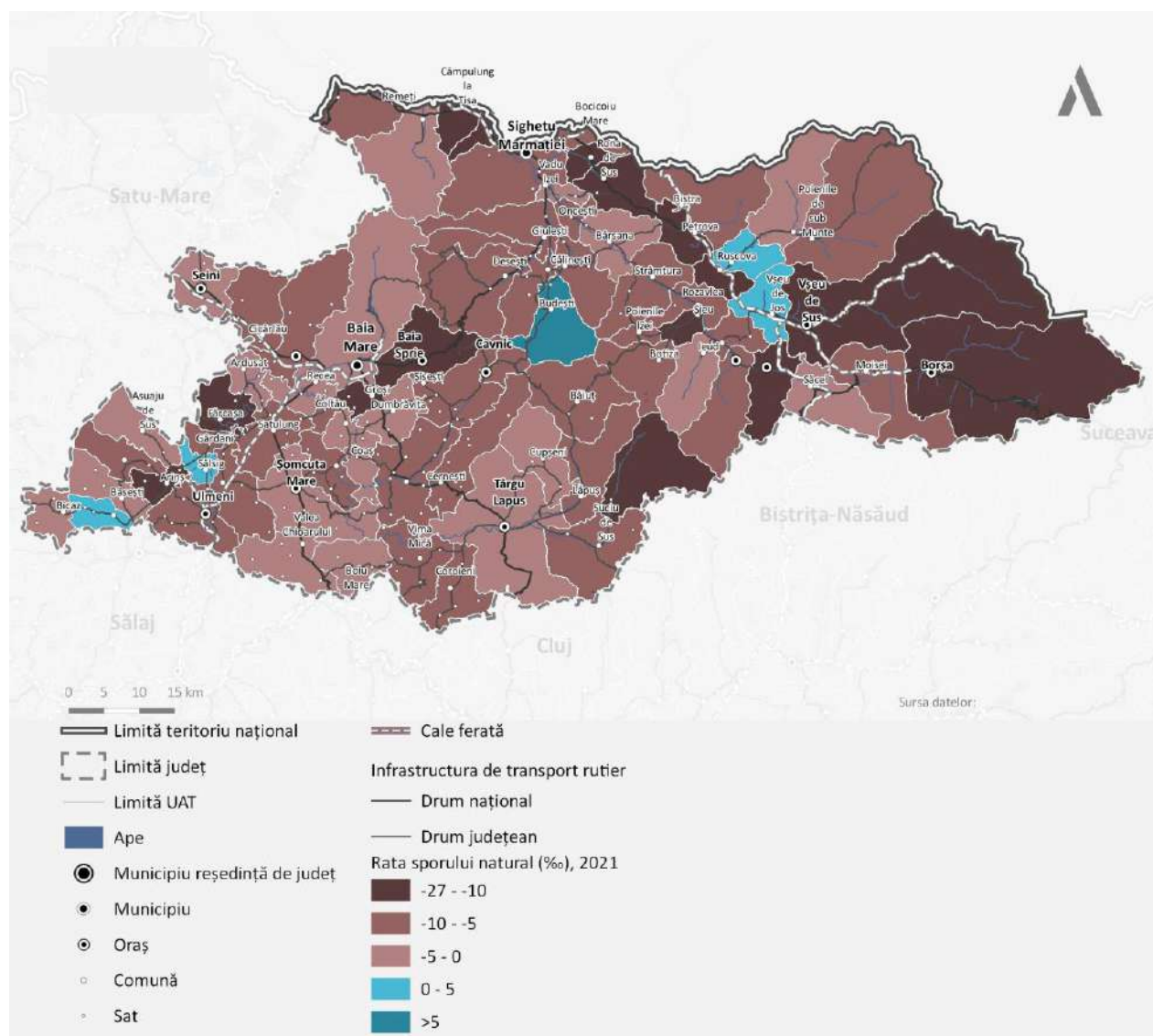
3.2.3. MIȘCAREA NATURALĂ ȘI MIGRATORIE

MIȘCAREA NATURALĂ ȘI MIȘCAREA MIGRATORIE

La nivelul județului Maramureș, atât la nivelul mediului urban cât și rural se observă valori pozitive ale ratei natalității ‰, ceea ce generează o cerere mai mare pentru servicii publice pentru copii (grădinițe, creșe, școli, parcuri pentru copii etc.). Totodată, se observă valori negative ale sporului natural la nivel județean (-4,96‰), în mediul rural (-7,34‰) fiind chiar mai ridicat față de mediul urban (-5,63‰). Indicatorul prezintă valori mai ridicate față de nivelul regional (-3,54 urban (-5,63‰) și național (-4,36 urban (-5,63‰). Astfel, este nevoie de o creștere a calității locuirii și a atractivității teritoriului.

Din punct de vedere al soldului migratoriu, acesta prezintă date cu valori negative (-819), în special în mediul urban unde se observă o scădere medie de -122 de locuitori. Mediul rural se diferențiază prin valori pozitive ale indicatorului cu o creștere medie de 12 locuitori pe UAT. Acest aspect evidențiază o tendință apărută la nivel național, de migrare a locuitorilor din mediul urban către mediul rural, în cadrul căruia regăsim un grad mai crescut de confort și o accesibilitate relativ ridicată către centrele urbane.

FIGURA 10. RATA SPORULUI NATURAL ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, %, 2014-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

TABEL 5. INDICATORII MIȘCĂRII NATURALE ȘI AI MIȘCĂRII MIGRATORII A POPULAȚIEI ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, COMPARATIV CU ALTE NIVELURI TERITORIALE, 2021

	Mediul Urban	Mediul Rural	Județul Maramureș	Regiunea Nord Vest	România
Mișcarea naturală					
Născuți vii	183,15	28,20	4.158	27.114	201.849
Rata natalității (‰)	7,99	8,18	7,98	9,57	9,09
Decedați	290,38	47,11	6.743	37.163	298.651
Rata mortalității (‰)	13,63	15,52	12,94	13,11	13,45
Rata sporului natural (‰)	-5,63	-7,34	-4,96	-3,54	-4,36
Total populație	24.067,69	3.302,20	520.907	2.832.940	22.191.818
Mișcarea migratorie					
Stabiliri de domiciliu	219	47,06	5.812	44.140	367.569

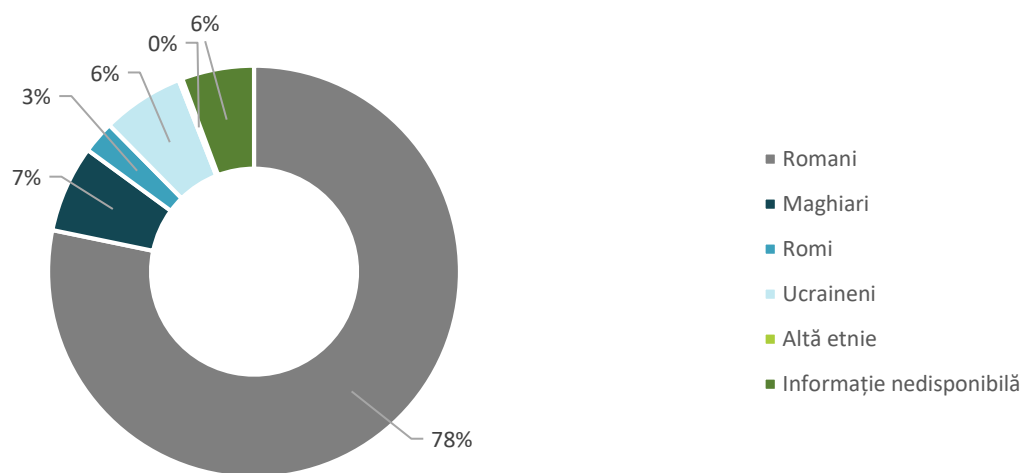
Plecări cu domiciliul	341,61	34,76	6.631	40.646	367.569
Soldul schimbărilor de domiciliu	-122,61	12,3	-819	3.494	0

Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

PROFIL ETNIC ȘI CONFESIONAL

Se observă că numărul de locuitori cel mai mare este de etnie română 78%, urmat cu un procent de 7% de locuitorii de etnie maghiară, ucraineni cu 6% și romi cu 3%. În cadrul procentului pentru Alte etnii se remarcă germani cu 1.054, italieni 52, turci 25, evrei 46, ruși lipoveni 18 etc.

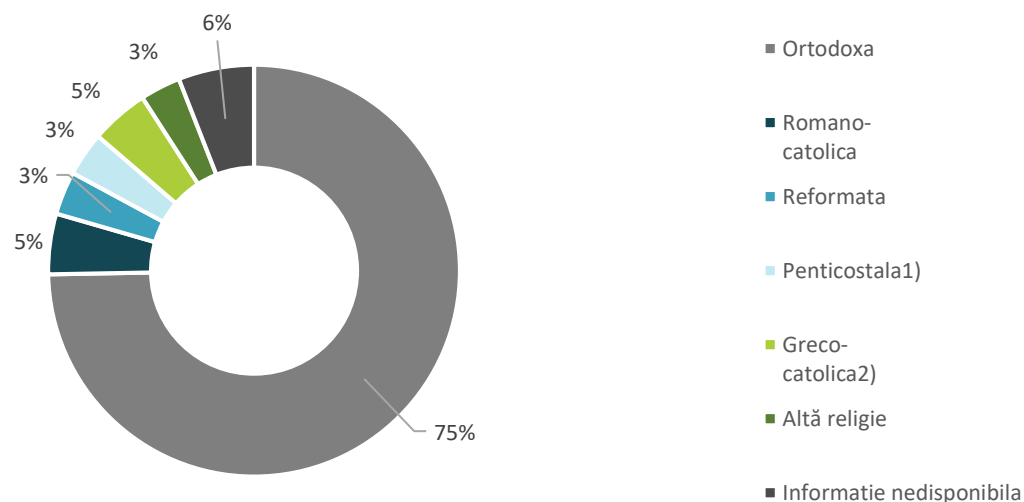
FIGURA 11. PROFILUL ETNIC AL LOCUITORILOR DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2011



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor Recensământului populației și locuințelor (2011)

Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor județului, 75%, s-au declarat de religie ortodoxă. Celelalte confesiuni cumulează nu mai mult de 5% din populația județului, astfel populația greco-catolică și cea romano-catolică reprezintă câte 5% din populație, iar alte confesiuni precum cea reformată sau penticostală cumulează câte 3% din populația județului.

FIGURA 12. PROFILUL CONFESIONAL AL LOCUITORILOR DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2011



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor Recensământului populației și locuințelor (2011)

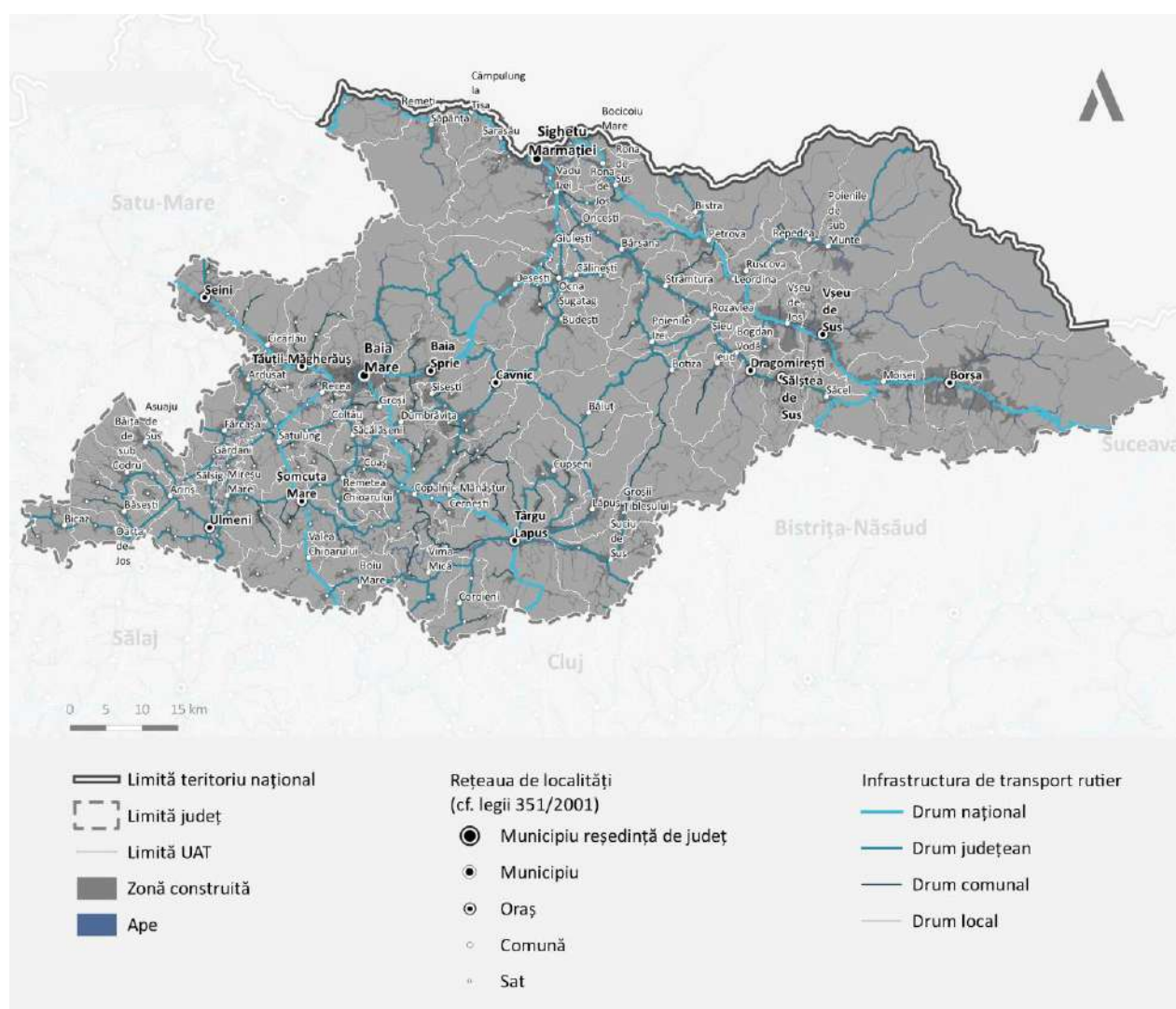
3.3. REȚEA DE TRANSPORT RUTIER

Rețeaua rutieră a județului Maramureș este concentrată către municipiile din județ

Rețeaua de transport rutier din județul Maramureș este marcată de drumurile naționale, județene și comunale ce traversează teritoriul administrativ al județului. Maramureșul este astfel deservit de 5 drumuri naționale, concentrate cu precădere pe direcția nord-vest – sud-est și, în număr mai redus, pe direcția nord-est – sud-vest. Drumurile naționale care deservește județul sunt după cum urmează:

- DN1C, pe tronsonul cuprins între limita cu județul Sălaj și limita cu județul Satu Mare;
- DN17C, pe tronsonul cuprins între Moisei și limita cu județul Bistrița-Năsăud;
- DN18, pe tronsonul cuprins între Baia Mare și limita cu județul Suceava;
- DN18B, pe tronsonul cuprins între Baia Mare și limita cu județul Cluj;
- DN19, pe tronsonul cuprins între Sighetu Marmăției și limita cu județul Satu Mare.

FIGURA 13. REȚEAUA RUTIERĂ DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului

Din cele 13 municipii și orașe din județul Maramureș, numai 9 sunt deservite de rețeaua de drumuri naționale din județ, restul (Cavnic, Dragomirești, Săliște de Sus și Ulmeni) fiind conectate în teritoriu prin intermediul drumurilor județene. Este de menționat faptul că relieful județului, marcat de zone

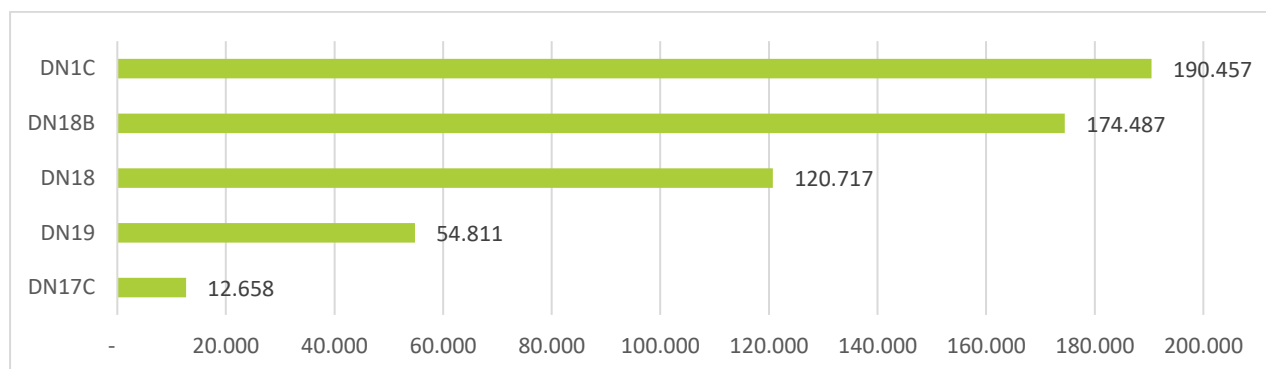
muntoase/deluroase face ca teritoriul să fie mai slab traversat de culoare de transport, în special în zona centrală a județului. În ceea ce privește drumurile județene, Maramureșul este deservit de 39 de drumuri județene, ce asigură accesibilitatea la nivelul teritoriului județean.

Distribuția drumurilor în teritoriu este una concentrată către municipiile din județ, respectiv Baia Mare și Sighetu Marmăției, drumurile naționale și județene fiind orientate cu precădere către cele două centre urbane. Astfel, se remarcă două zone puternic accesibilizate la nivelul județului. Pe de o parte este zona sud-vestică, aferentă municipiului Baia Mare, marcată de multiple drumuri naționale și județene ce deservesc teritoriul, iar pe de altă parte este zona nord-estică, marcată de axa Sighetu Marmăției – Borșa.

Principalele drumuri din județ sunt marcate de drumurile DN1C, DN18B, DN18, DJ182B și DJ183

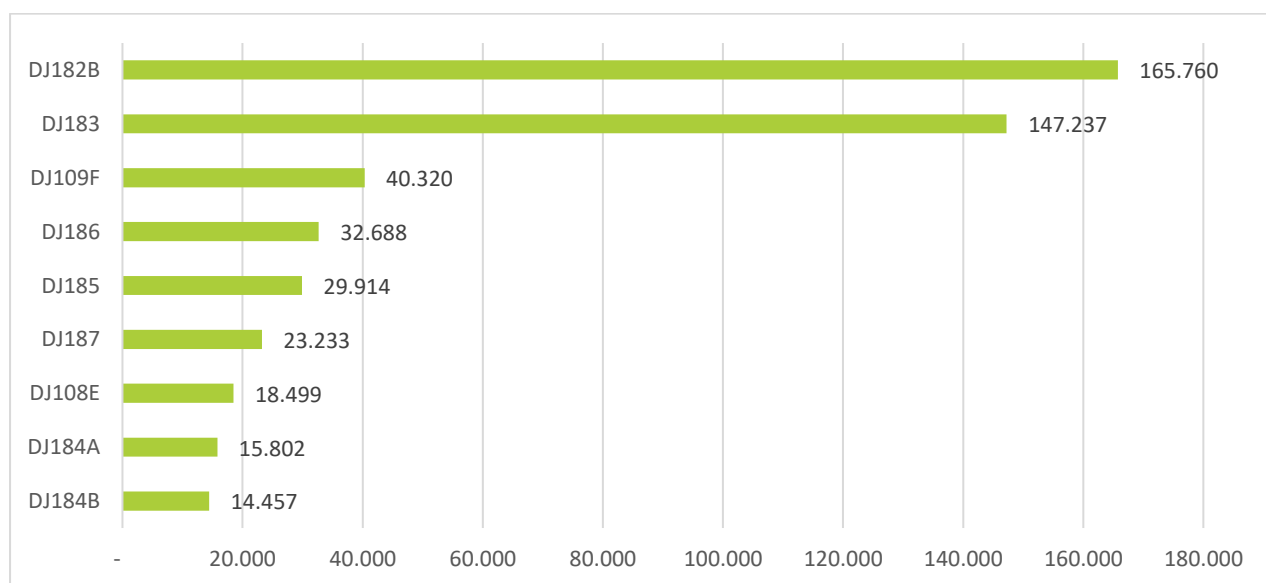
Principalele drumuri care străbat teritoriul județean se remarcă a fi drumurile naționale DN1C, DN18B și DN18 și drumurile județene DJ182B și DJ183, acestea deservind fiecare un bazin de populație de peste 100.000 locuitori, respectiv mai multe UAT-uri din județ. Cel mai mare bazin de populație este deservit de drumul național DN1C, acesta traversând 8 UAT-uri din zona de vest a județului. La polul opus se află drumurile DN17C, DJ109F, DJ186, DJ185, DJ187, DJ108E, DJ184A și DJ184B, acestea deservind sub 50.000 de locuitori, cu toate că se desfășoară pe teritoriul mai multor UAT-uri.

FIGURA 14. POPULAȚIA DESERVITĂ DE DRUMURILE NAȚIONALE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo Online

FIGURA 15. POPULAȚIA DESERVITĂ DE PRINCIPALELE DRUMURI JUDEȚENE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ

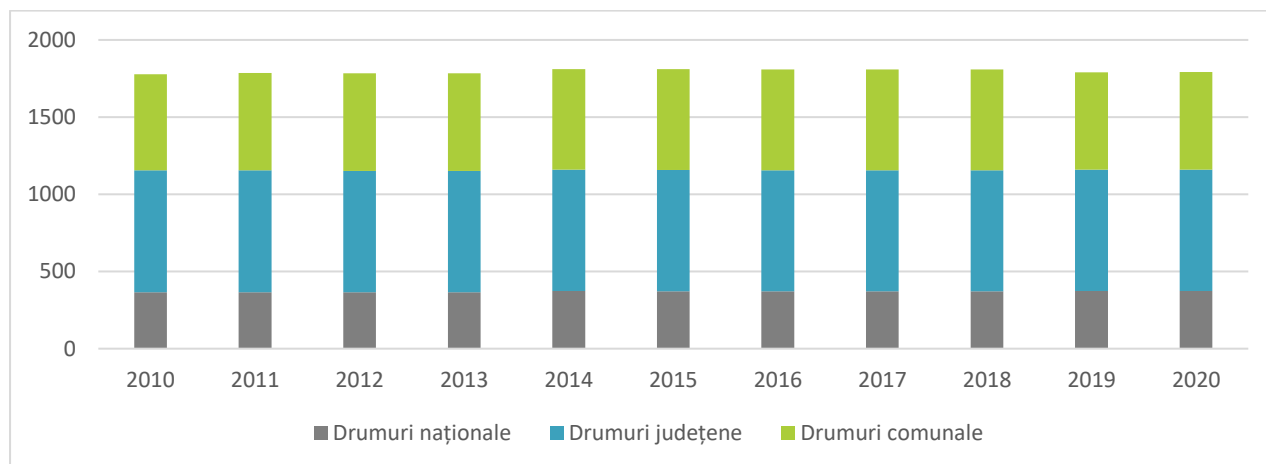


Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo Online

Calitatea drumurilor naționale și județene este una în curs de îmbunătățire, rămânând deficitară în cazul celor comunale

În ceea ce privește lungimea drumurilor din județul Maramureș, în perioada 2010-2020, aceasta a crescut cu 0,8%, cea mai ridicată creștere fiind evidențiată în rândul drumurilor comunale (1,4%). În cazul drumurilor județene, lungimea acestora a suferit o scădere ușoară în aceeași perioadă, în anul 2020 fiind cu 4 km mai puține drumuri județene față de anul 2010.

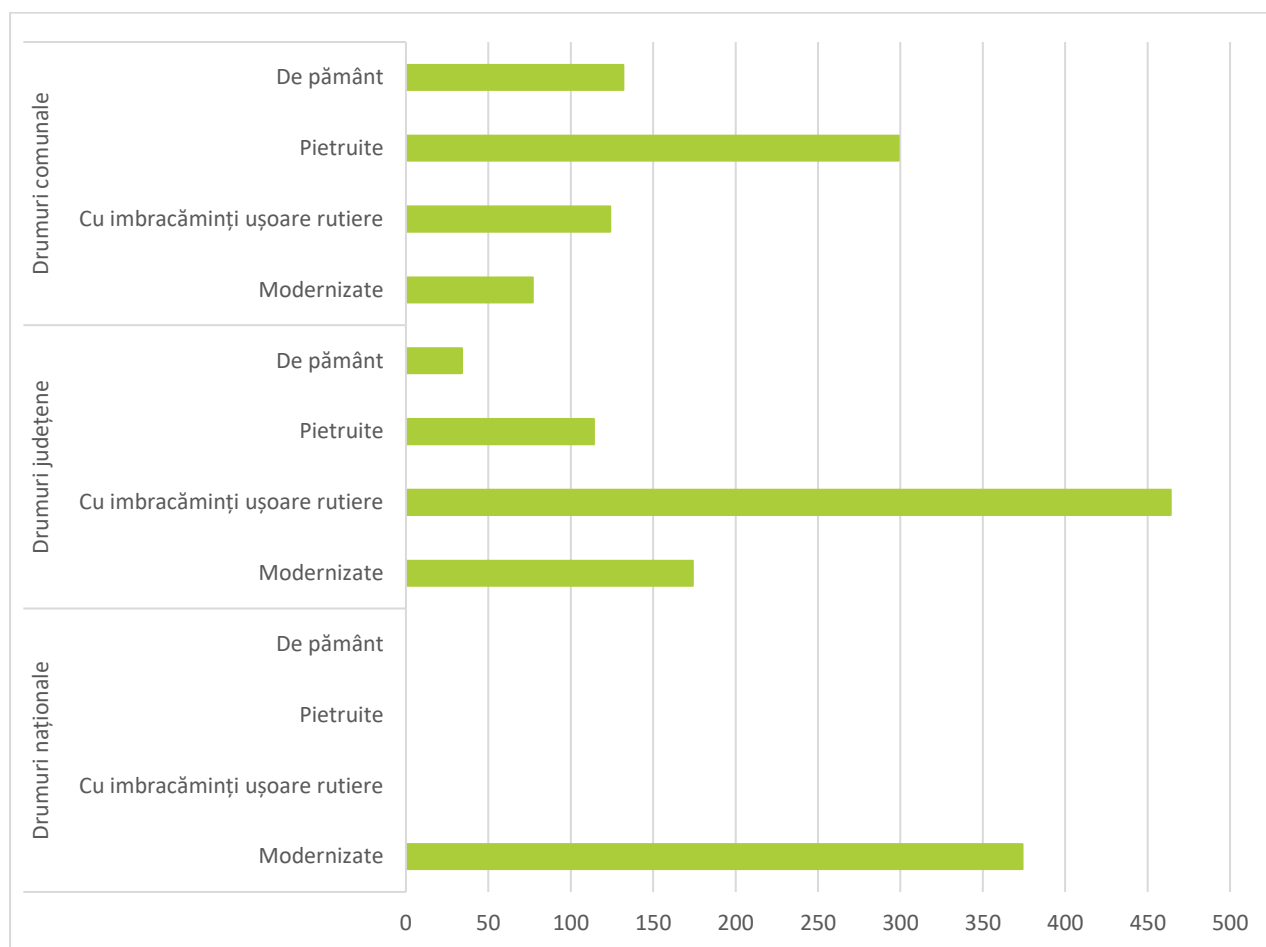
FIGURA 16. LUNGIMEA DRUMURILOR DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2010-2020



Sursa: Baza de date INS Tempo Online

Din punct de vedere al calității drumurilor din județul Maramureș, se remarcă faptul că la nivelul anului 2020 toate drumurile naționale se află într-o stare foarte bună, acestea fiind modernizate în totalitate. În ceea ce privește drumurile județene și comunale, situația nu este una la fel de favorabilă, numărul km de drumuri modernizate fiind mult mai redus.

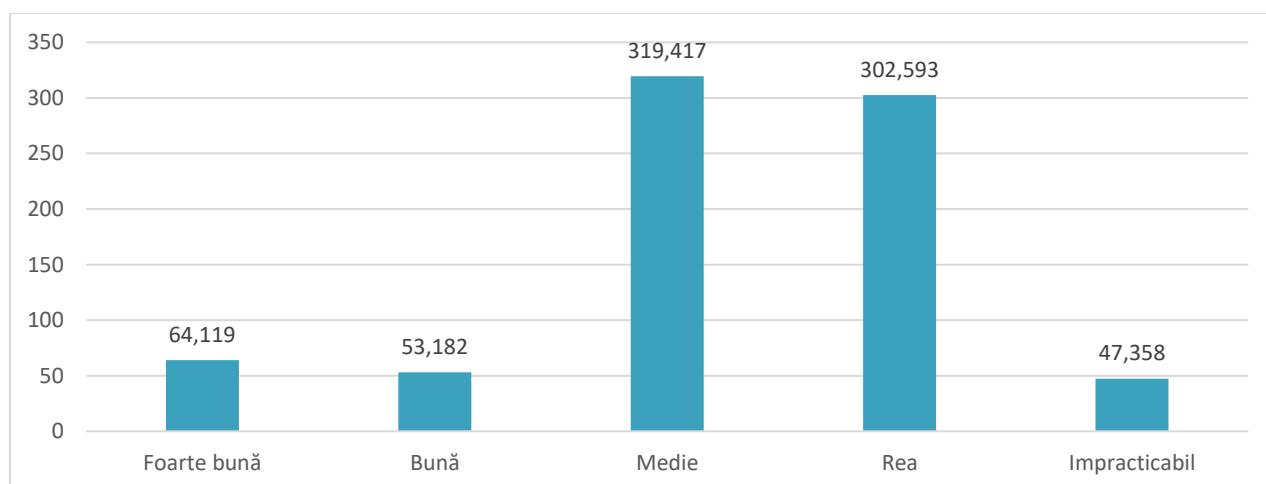
FIGURA 17. CALITATEA DRUMURILOR DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2020



Sursa: Baza de date INS Tempo Online

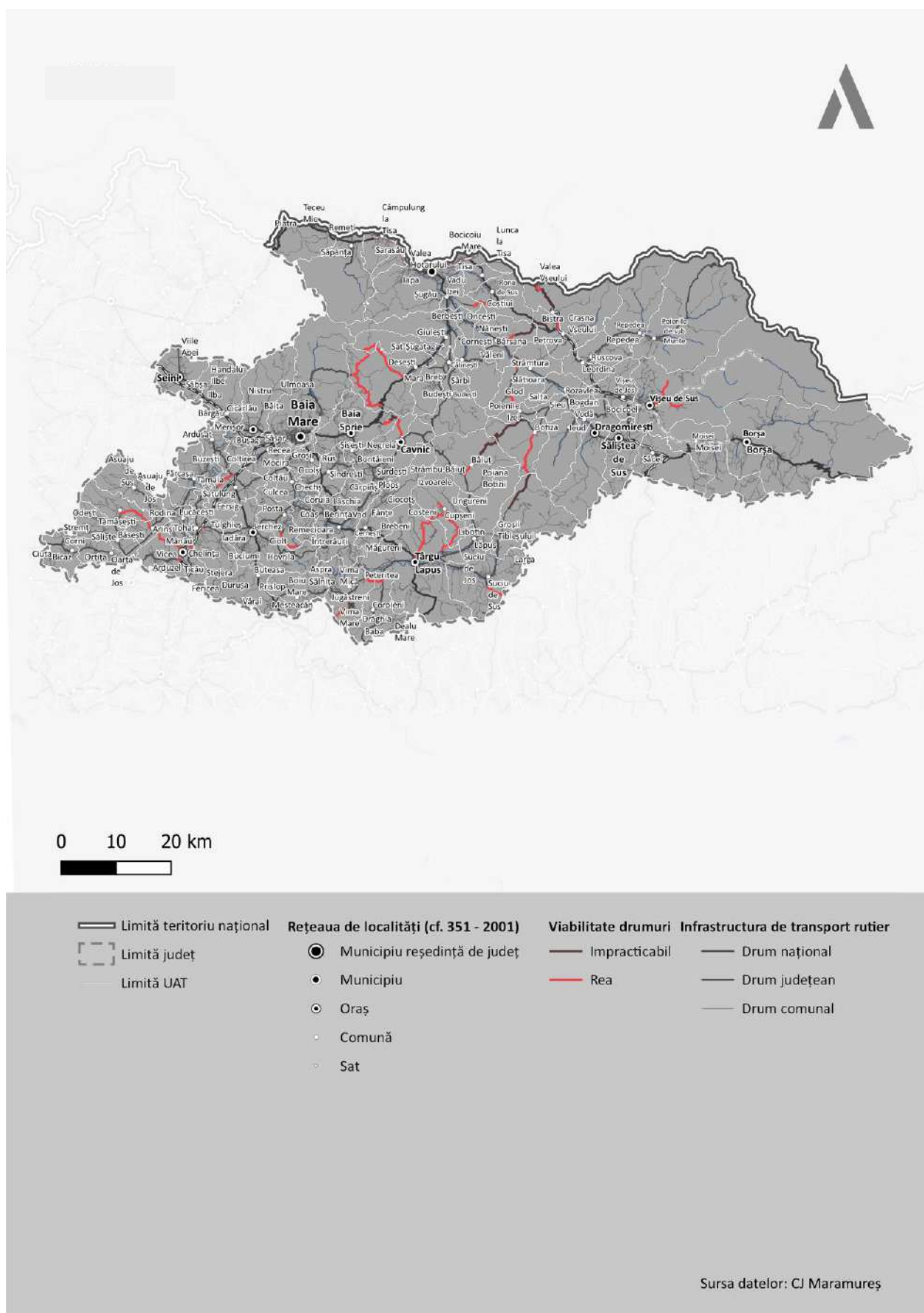
În cazul drumurilor județene, starea acestora este una predominant rea, cu numai 14,9% din drumurile județene aflându-se într-o stare bună sau foarte bună, restul drumurilor fiind într-o stare medie, rea sau chiar impracticabile. Din totalul km de drumuri județene din județul Maramureș, cea mai mare parte se află într-o stare medie (40,6%), urmate de cele aflate într-o stare rea (38,4%) și cele impracticabile (6,1%).

FIGURA 18. STAREA DE VIABILITATE A DRUMURILOR JUDEȚENE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2020



Sursa: CJ Maramureș, adresa nr. 12.793/1556 din 28.06.2021

FIGURA 19. STAREA DE VIABILITATE A DRUMURILOR JUDEȚENE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de CJ Maramureș

Cu toate acestea, Consiliul Județean Maramureș asigură toate demersurile pentru îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere județene, acestea fiind evidențiate prin intermediul proiectelor finalizate, în implementare sau planificate pentru următoarea perioadă de programare. În prezent sunt reabilitați un număr de circa 230 km de drum județean. Astfel, au fost finalizate lucrările pentru reabilitarea DJ 182B (tronson Șomcuta Mare (int. DN 1C) – Remeți pe Someș (int. DJ 108E), DJ109F (limită județ Sălaj – Rogoz (DJ 171), DJ186 (Bârsana – Săcel) și DJ187 (Leordina – Poienile de Sub Munte), precum și Drumul Nordului Maramureș, etapa I, fiind cuprinse drumurile județene DJ108D (limită jud. Sălaj – Gârdani), DJ108A (Gârdani – Ardușat), DJ193 (Ardușat – limită jud. Satu Mare), DJ182C (DJ182B – Șurdești) și DJ182B (Șomcuta Mare – Coaș). În prezent sunt reabilitați cca. 230 km de drum județean. Totodată, există și o serie de proiecte planificate, pentru care fie există documentații tehnice elaborate, fie acestea se află în curs de pregătire, după cum urmează³⁴:

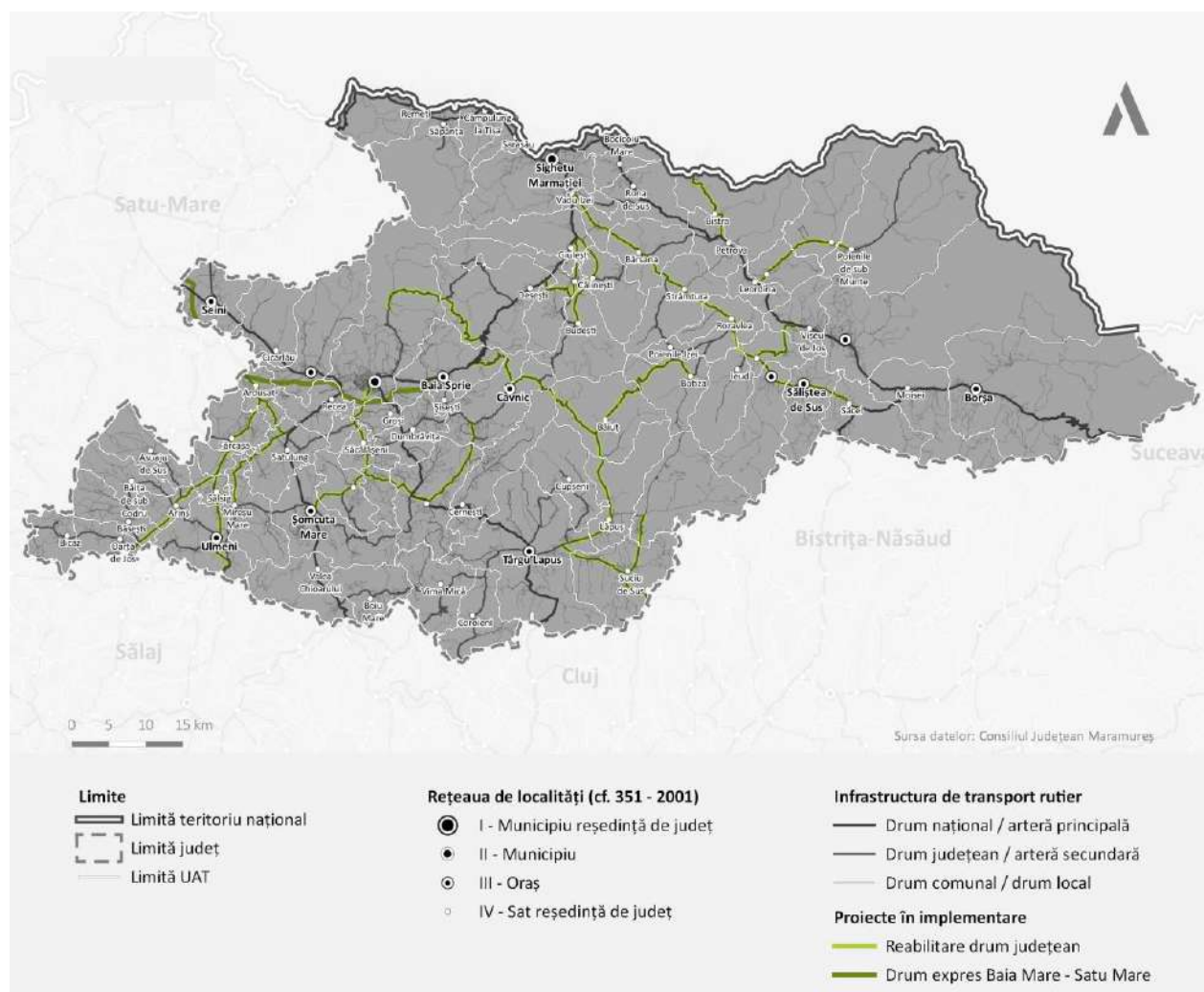
- Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției;
- Drum Express Petea – Satu Mare – Baia Mare, sector Baia Mare- Satu Mare;
- Pasaj Italsofa (Baia Mare – Groși);
- Pasaj Clubul Văcarilor (Baia Mare – Recea);
- Modernizare și reabilitare pod peste Râul Săsar – str. Europa, municipiul Baia Mare;
- Modernizare și reabilitare DJ183 (Baia Mare – Izvoare – DN18);
- Modernizare și reabilitare str. Europa și str. Dumbravei, municipiul Baia Mare;
- Varianta de ocolire Baia Mare;
- Varianta de ocolire Sighetu Marmăției;
- Construirea variantelor ocolitoare pentru orașele Cavnic, Vișeu de Sus, Șomcuta Mare și Copalnic Mănăstur din județul Maramureș;
- Proiectul Mara Nord – reabilitare drumuri județene DJ109F, DJ186B, DJ186 și DJ185, finanțat din PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027;
- Reabilitare DJ108A (Gârdani – limită jud. Sălaj);
- Reabilitare DJ171 (Rogoz - limită jud. Bistrița Năsăud);
- Reabilitare DJ171A (Suciu de Sus – Groșii Țibleșului);
- Reabilitare DJ108E (Mireșu Mare – Hideaga (DJ193));
- Reabilitare DJ182B (Baia Mare – Coaș);
- Reabilitare DJ185 (Petrova – Valea Vișeuului);
- Modernizare DJ185 (Valea Vișeuului – Lunca la Tisa);
- Reabilitare DJ188 (Bogdan Vodă - Vișeu de Jos);
- Reabilitare DJ183C (Mogoșa – Cavnic);
- Reabilitare și modernizare DJ109U (Strâmbu Băiuț – Botiza);
- Lucrări de intervenție pentru protecția structurii rutiere, reabilitarea și modernizarea elementelor de siguranță rutieră pe traseul de drumuri județene DJ 184 – DJ 109F – DJ 185;
- Stații de reîncărcare vehicule electrice amplasate pe rețeaua de drumuri județene din județul Maramureș;

³⁴ CJ Maramureș, Adresa nr. 12.793/1556 din 28.06.2021.

- Construire Autogară transport județean.

Proiectele anterior menționate sunt ilustrate în figura următoare. Finalizarea acestor proiecte de modernizare și reabilitare va conduce la îmbunătățirea semnificativă a calității drumurilor județene din Maramureș, asigurând astfel condiții mai bune de deplasare la nivelul teritoriului. Cu toate acestea, este necesar ca aceste măsuri să fie extinse la nivelul tuturor drumurilor aflate în stare de degradare, urmărindu-se obținerea unei rețele rutiere modernizate, care să asigure legături facile între localitățile județului.

FIGURA 20. PROIECTE ÎN IMPLEMENTARE / PLANIFICATE PENTRU REȚEAUA RUTIERĂ ÎN JUD. MARAMUREȘ

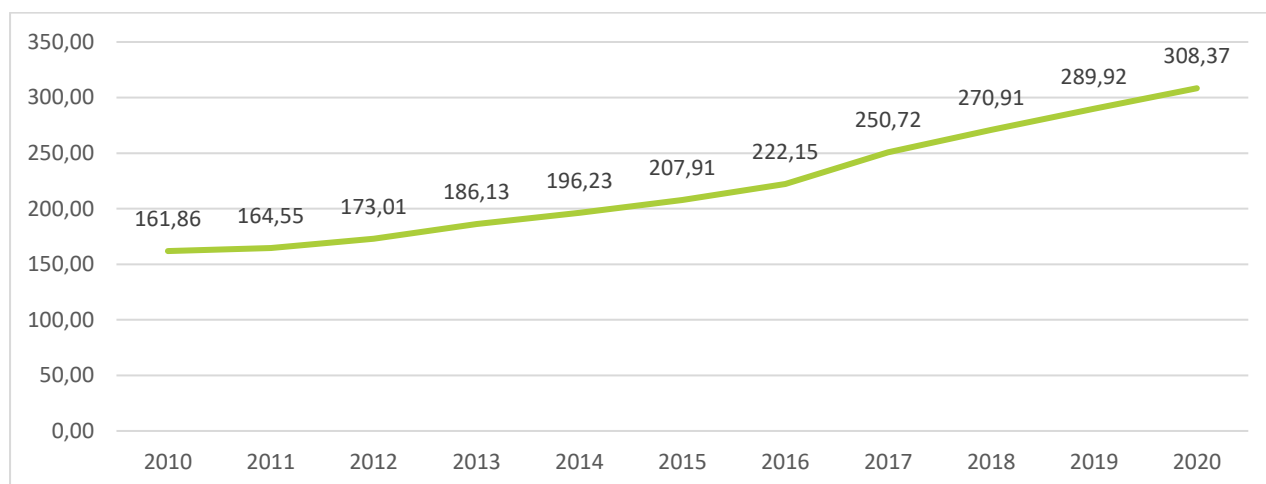


Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de CJ Maramureș

Indicele de motorizare de află în continuă creștere în ultimii 10 ani

Un alt factor important în ceea ce privește transportul rutier este indicele de motorizare, acesta evidențiind numărul de autoturisme înmatriculate la nivelul județului, raportat la populația totală a acestuia. Indicele de motorizare al județului Maramureș se află în continuă creștere în perioada 2010-2020, înregistrând, la nivelul anului 2020, 308,37 autoturisme / 1.000 de locuitori. Indicele de motorizare este astfel cu 91% mai ridicat în anul 2020 față de anul 2010, perioadă în care populația județului a scăzut cu 3%, evidențiindu-se astfel o accentuare a motorizării raportată la populație. Creșterea indicelui de motorizare pune presiune pe infrastructura rutieră existentă, având un impact negativ atât asupra sistemului de transport, prin intermediul congestiei, cât și asupra calității locuirii și populației, prin poluarea accentuată generată în special în lungul principalelor coridoare de transport.

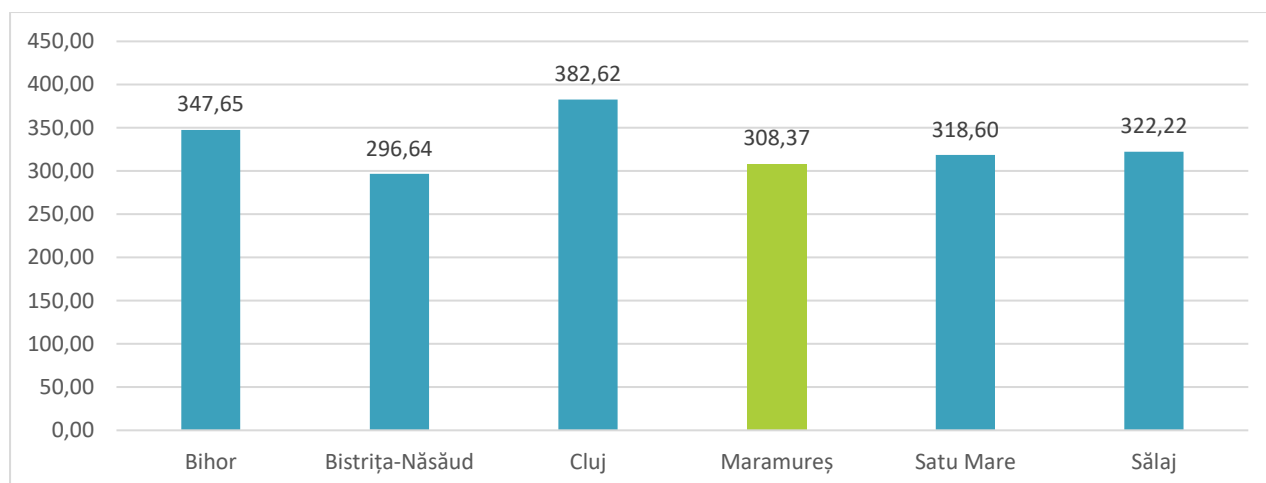
FIGURA 21. EVOLUȚIA INDICELUI DE MOTORIZARE ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2010-2020



Sursa: Baza de date INS Tempo Online

Cu toate acestea, județul Maramureș înregistrează una dintre cele mai mici valori pentru indicele de motorizare din Regiunea Nord-Vest, singurul județ cu un indice mai scăzut fiind județul Bistrița-Năsăud. Totodată, județul Maramureș dispune de un indice de motorizare mai redus și față de media națională, aceasta fiind de 328,55 autovehicule / 1.000 de locuitori la nivelul anului 2020.

FIGURA 22. INDICELE DE MOTORIZARE ÎN JUDEȚELE DIN REGIUNEA NORD-VEST, 2020



Sursa: Baza de date INS Tempo Online

Astfel, se remarcă faptul că județul Maramureș se află într-o situație ceva mai bună din prisma gradului de motorizare, atât la nivel național, cât și la nivel regional. Totuși, creșterea accentuată a acestui indicator în ultimii ani, precum și tendințele evidențiate la nivel național cu privire la achiziția autoturismelor accentuează presiunea asupra infrastructurii existente, fiind necesară implementarea unor măsuri de descurajare a utilizării autovehiculelor, pe baza principiilor dezvoltării durabile, astfel încât această presiune să fie ameliorată într-un mod sustenabil, fără a fi necesară extinderea excesivă a infrastructurii rutiere.

3.4. TRANSPORT PUBLIC

Principalele orașe și municipii din județul Maramureș sunt legate de satele și comunele din județ, dar și între ele, printr-un mixt de servicii de transport în comun. Legăturile disponibile sunt asigurate de transport

public metropolitan / suburban, de cel județean, iar pe alocuri sunt suplimentate de transport inter-județean.

3.4.1. TRANSPORT PUBLIC METROPOLITAN

Municipiile Baia Mare și Sighetul Marmăției sunt singurele care au organizate servicii de transport metropolitane, la nivelul județului

Municipiile din județ, Baia Mare și Sighetul Marmăției, sunt conectate cu localitățile învecinate prin servicii de transport metropolitan, dar și cu tot județul prin serviciile de transport județene. În cazul municipiului Baia Mare, zona metropolitană este alcătuită din 19 localități, dar transportul public metropolitan funcționează doar pe raza a 7 localități. Acestea sunt: Baia Mare, orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Recea. Serviciile metropolitane sunt asigurate de operatorul S.C. URBIS S.A., operator al transportului în comun local din Baia Mare, care începând cu anul 2013 a devenit operator regional (actualizare cf. PMUD).

Municipiul Sighetul Marmăției este legat de localitățile apropiate prin 4 linii de transport în comun suburban. Serviciul este operat de SC Transport Mara Nord SA, operatorul transportului în comun din municipiu (Sighetul Marmăției nu are zona metropolitană).

De asemenea, orașul Târgu Lăpuș se află în procesul de înnoire a sistemului de transport public local. Noul sistem va conduce la o deservire mai bună a satelor aparținătoare, care în prezent sunt deservite deficitar. La nivelul județului, există potențial pentru dezvoltarea unui transport suburban / metropolitan în vecinătatea orașelor Vișeu de Sus și Borșa (Borșa are transport local).

3.4.2. TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN

Serviciile de transport public județean deservește cea mai mare parte a populației județului, cu o acoperire bună a teritoriului

În luna august 2021 a fost demarat procesul de atribuire pentru liniile de transport incluse în Programul serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate 2022 - 2031. Noul program de transport este alcătuit din 38 de linii, cu 161 de curse zilnice și asigură o deservire satisfăcătoare a zonelor populate din județ. Transportul public județean este realizat cu autobuze și microbuze.

În vederea realizării unui program de transport public care să răspundă cât mai bine nevoilor de deplasare ale populației din județ a fost realizată validarea traseelor propuse și a programului de circulație cu administrațiile locale, principalii angajatori și cu operatorii privați de transport public activi în județ. Operatorii de transport și administrațiile locale au fost consultate și în scris cu privire la viitorul program județean de transport. Toate părțile implicate în transportul public de persoane au avut posibilitatea de a face propuneri de îmbunătățire pe marginea programului de transport.

Serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate este realizat de operatori privați, care pot alege să liciteze pentru unul sau mai multe trasee în cadrul procedurii de achiziție publică. Administrarea serviciului de transport public județean se realizează prin gestiune delegată, printr-un contract de servicii publice în sensul Regulamentului (CE) nr.1370/2007. Tarifele percepute de operatorii privați pentru serviciile de transport public județean de călători sunt suportate de către utilizatori, și sunt stabilite astfel încât să acopere integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorul de transport. Consiliul Județean Maramureș nu acordă compensații pentru contractul de servicii publice.

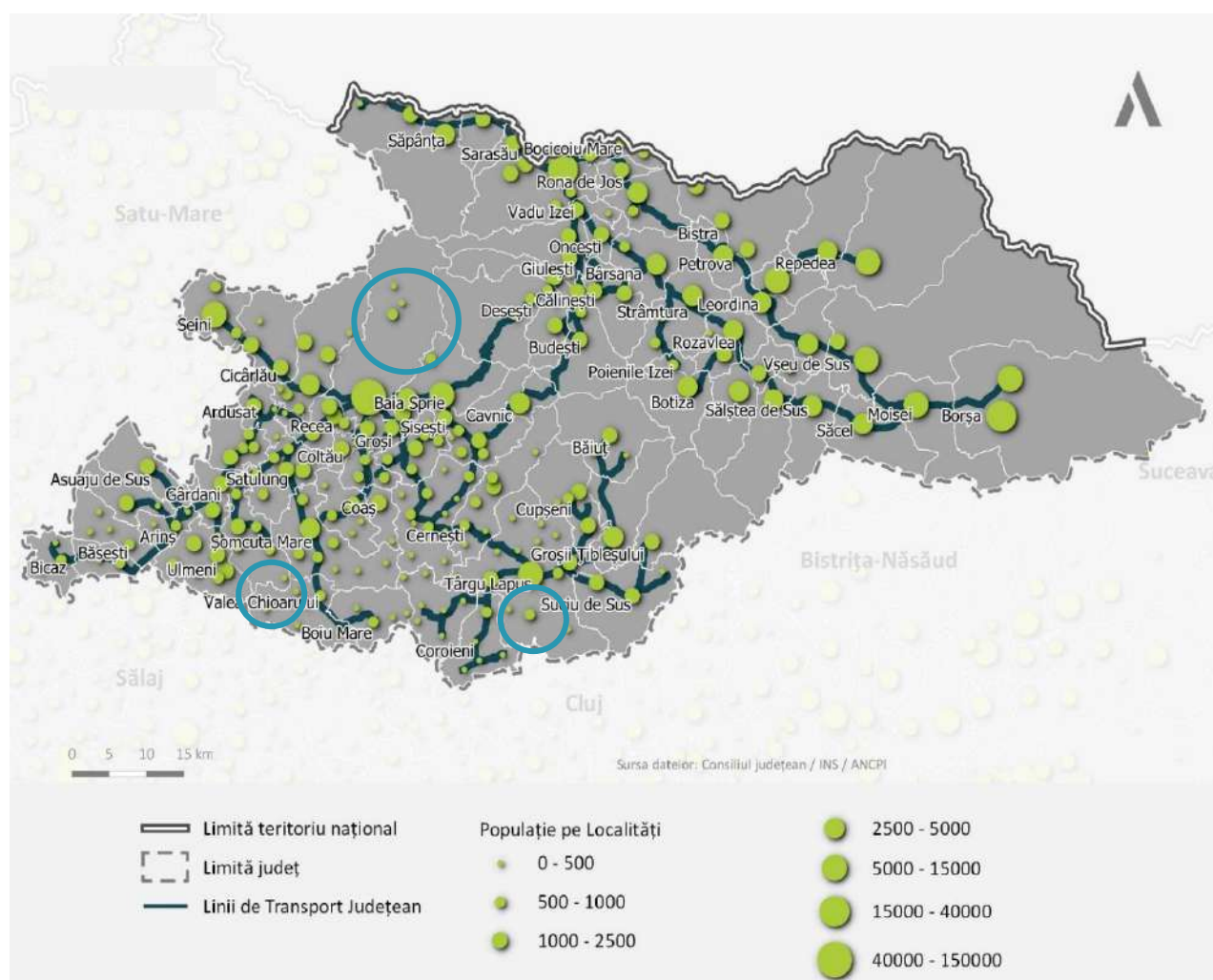
Liniile județene asigură conexiuni între municipii sau orașe și localitățile rurale din zona lor de influență, dar și conexiuni pe distanțe mai mari, între municipiul Baia Mare și principalele centre urbane din județ. Cele mai mari concentrări de populație sunt în centrele urbane principale (Baia Mare, Sighetul Marmăției, Borșa, Târgu Lăpuș), acestea fiind și principalele origini sau destinații pentru majoritatea traseelor județene. Astfel, 21 de linii pornesc din Baia Mare, 9 trasee au originea în Sighetul Marmăției, 3 linii pornesc din Târgu Lăpuș și un traseu are originea în Vișeu de Sus. Singurele comune din care pornesc trasee județene sunt: Ariniș, Vișeu de Jos. Botiza și Băița de sub Codru.

Există 3 zone slab populate care nu sunt deservite de rețeaua de transport public județean:

- zona Firiza, care aparține de Baia Mare și este deservită de transportul public local;
- zona din apropierea graniței de sud-vest a județului (Valea Chioarului), care se află pe un coridor de transport interjudețean;
- unele sate care aparțin de orașul Târgu Lăpuș, care vor fi mai bine deservite de transportul public local din oraș, după înnoirea acestui sistem.

De asemenea, celelalte localități care nu beneficiază de legături de transport public județean sunt depopulate și se află în zone greu accesibile, cu relief accidentat.

FIGURA 23. SISTEMUL DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN RAPORTAT LA ZONELE POPULATE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ

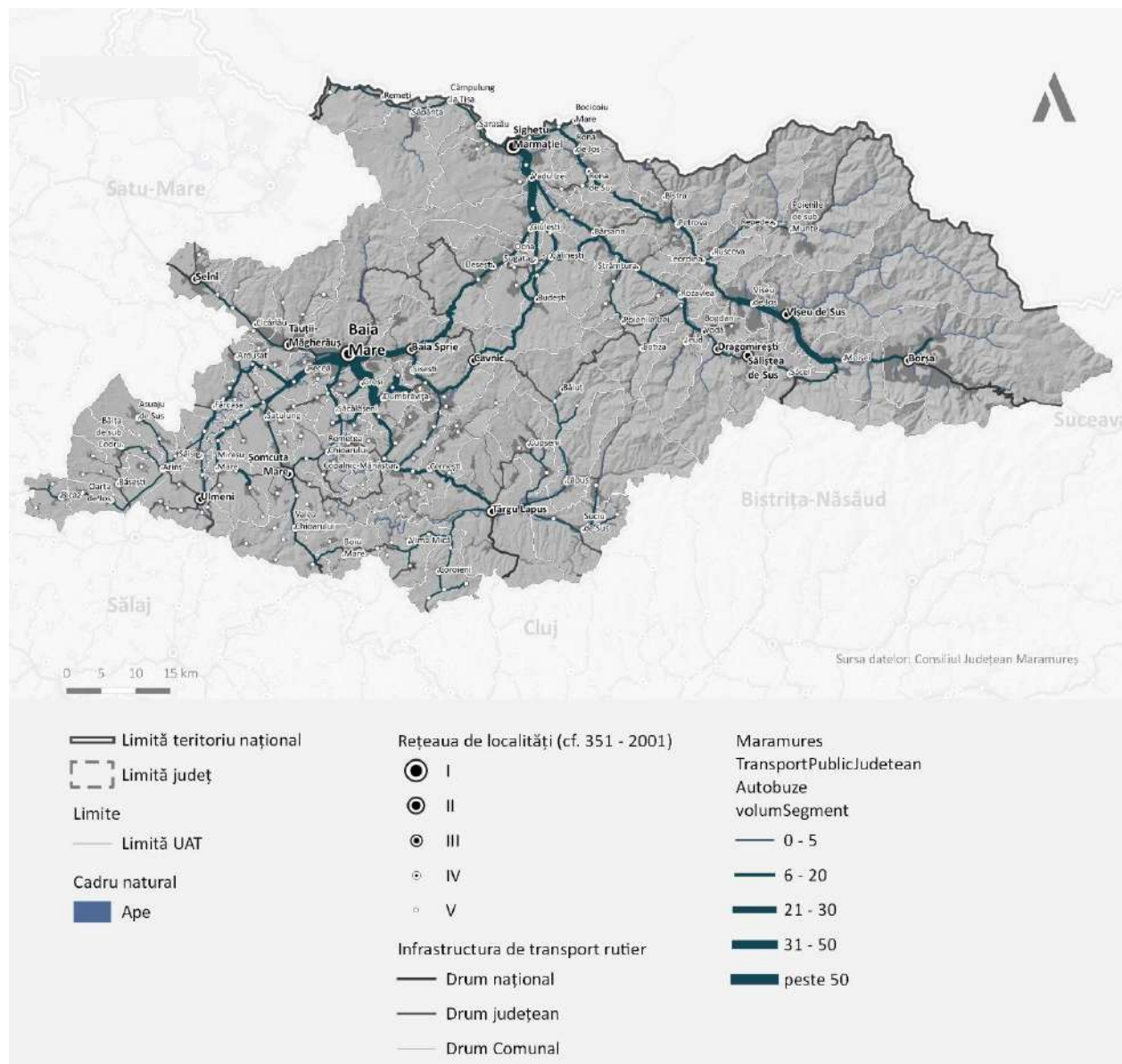


Sursă: Prelucrare proprie după datele furnizate de Consiliul Județean Maramureș, INS și ANCP

Cele mai bine deservite localități din județ sunt cele care au legături de transport public județean cu Baia Mare. Traseele care au destinațiile Iadăra, Șindrești, Coruia, au mai mult de 10 curse pentru fiecare linie, fiind urmate de cele cu destinațiile Ocoliș, Târgu Lăpuș, Borșa și Culcea, care au mai mult de 6 curse pentru fiecare linie. În plus, orașul Borșa beneficiază de o frecvență ridicată și pentru legătura cu Vișeu de Jos, linie pe care sunt operate 8 curse. Cele mai mari fluxuri pentru transportul public județean (determinate de numărul de curse/traseu) sunt în jurul municipiului Baia Mare, pe legătura între Sighetu Marmăției și comuna Giulești, dar și în vecinătatea orașului Vișeu de Sus. Fluxurile de transport public din vecinătatea orașelor Borșa și Vișeu de Sus evidențiază potențialul pentru dezvoltarea unui transport suburban / metropolitan în zonă. Orașul Borșa este în prezent deservit de 3 trasee care pornesc din Baia Mare, unul dintre ele cu trecere prin Sighetu Marmăției, dar și de o linie cu originea în comuna Vișeu de Jos. Cele mai

scăzute frecvențe pentru transportul public județean sunt spre următoarele localități: Șomcuta Mare, Cupșeni, Vima Mare, Asuaju de Sus, Săcel, Poienile Izei. Pe traseele care le deservesc și asigură legături între acestea și centrele urbane (Baia Mare, Sighetu Marmăției, Târgu Lăpuș) este operată doar câte o cursă pe zi, iar în unele cazuri doar în timpul săptămânii.

FIGURA 24. FLUXURILE DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN LA NIVELUL JUDEȚULUI MARAMUREȘ



Sursă: Prelucrare proprie după datele furnizate de Consiliul Județean Maramureș

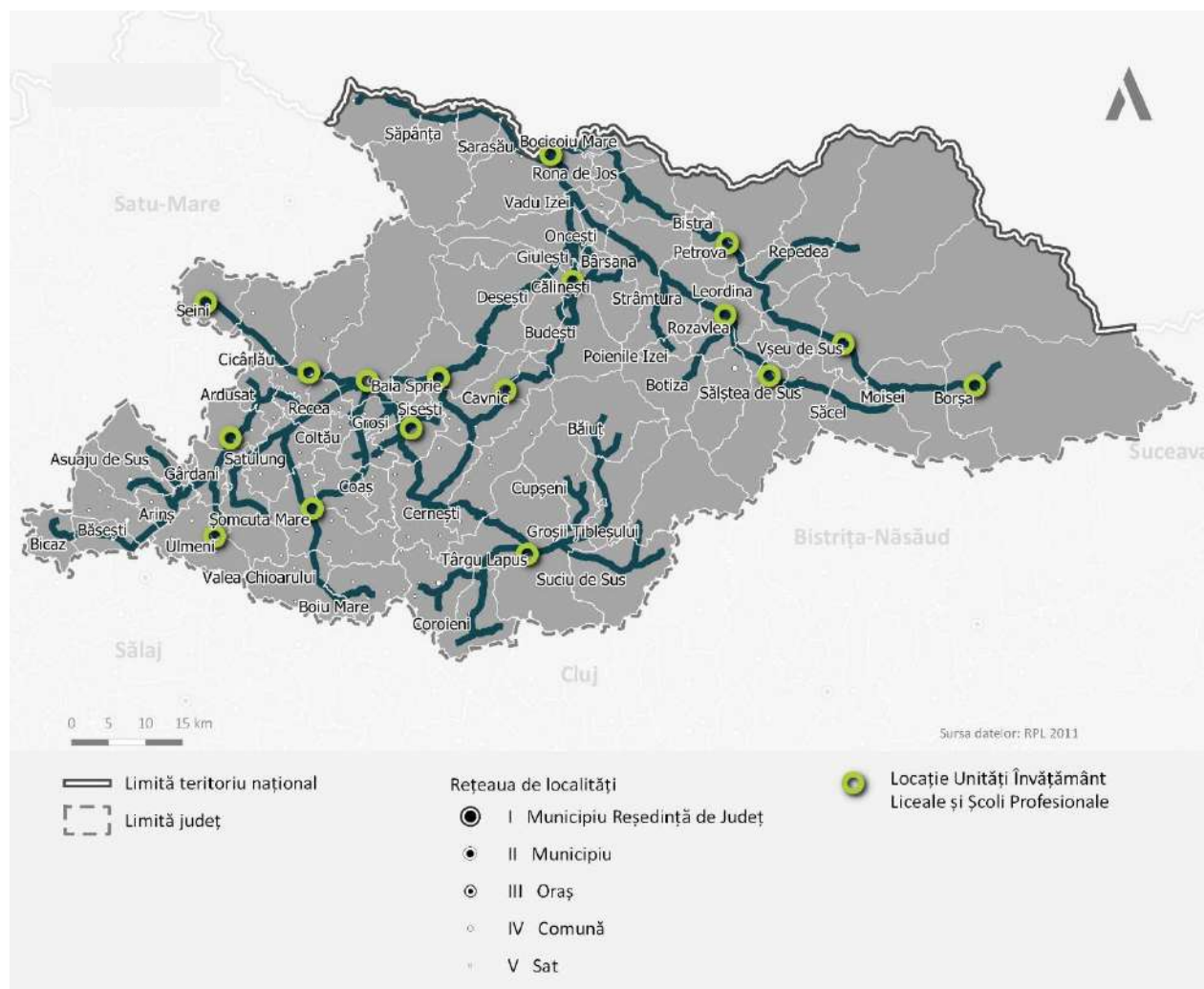
Prin analiza rețelei de transport județean comparativ cu distribuția fluxurilor de trafic pe drumurile naționale și județene, se observă concentrarea unui număr mai mare de trasee și/sau curse pe anumite segmente de drum care înregistrează fluxuri mari de trafic. Zonele din vestul județului Maramureș, în care se înregistrează fluxuri rutiere mari sunt deservite de linii județene cu frecvență mare. Viabilitatea drumurilor la nivelul județului nu afectează condițiile de operare a serviciului de transport sau atractivitatea traseelor din programul de circulație. Toate traseele județene se realizează pe drumuri practicabile, aflate în stare bună sau medie.

Programul de transport public județean răspunde nevoilor de deplasare ale populației, mai ales pentru activități obligatorii precum muncă sau educație. Programul de circulație, plecările și sosirile în centrele urbane principale și în localitățile de destinație, este corelat cu orele de începere / finalizare a activităților

productive (pentru lucru într-un schimb orele de vârf sunt 7:00-8:00 / 15:00-16:30, iar pentru mai multe schimburi 5:00-7:00 / 13:00-15:00 / 21:00-23:00) și educaționale (8:00 / 14:00). În plus, programul de circulație acoperă în mod satisfăcător alte nevoi de deplasare ocazionale (cumpărături, activități administrative, loisir, turism).

Sistemul de transport public județean a fost analizat în raport cu distribuția unităților de învățământ secundar superior din județ deoarece acestea pot atrage deplasări obligatorii din localitățile rurale învecinate. Linile de transport public deservesc toate localitățile care au astfel de instituții de învățământ, iar legăturile între zonele rurale populate și centrele educaționale sunt suficiente.

FIGURA 25. DESERVIREA INSTITUȚIILOR DE ÎNVĂȚĂMÂNT SECUNDAR SUPERIOR CU SERVICII DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ

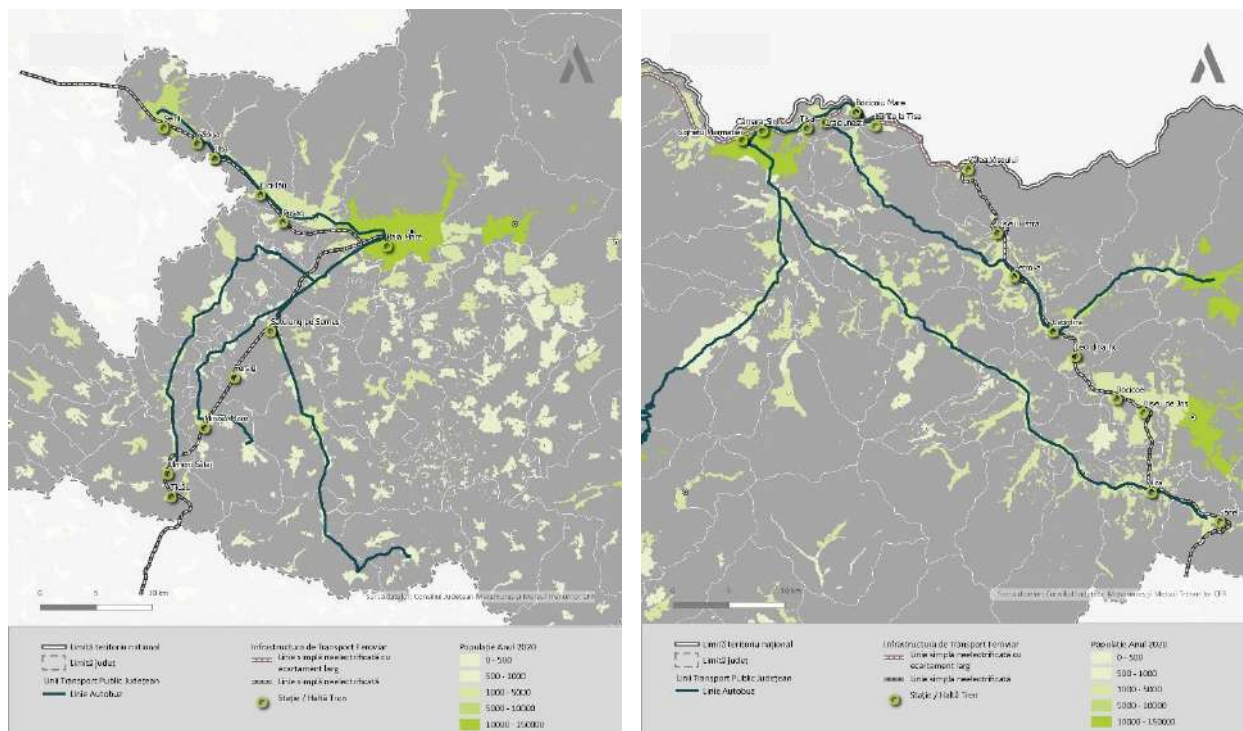


Sursă: Prelucrare proprie după datele furnizate de Consiliul Județean Maramureș și Mersul trenurilor CFR

Sistemul de transport public județean se suprapune pe 2 zone restrânse cu serviciile feroviare. În nordul județului rețeaua feroviară se suprapune pe segmente restrânse cu 2 linii de transport public județean, care asigură legături între municipiul Sighetu Marmăției și satele aflate la limita județului, Poienile de sub Munte și Lunca la Tisa. În sud-vestul județului, suprapunerile între traseele județene și cele feroviare sunt mai pronunțate. O singură linie de transport public județean este dublată de transport feroviar, cea care asigură conexiunea între municipiul Baia Mare și orașul Seini. Programele celor două sisteme de transport sunt bine corelate iar cererea mare de transport pe acel segment justifică completarea cu transportul public județean, care circulă cu o frecvență de 2 curse pe zi. Alte trei linii de transport public județean se suprapun cu serviciile feroviare, dar fără a produce efecte semnificative. Traseele care asigură conexiunea municipiului cu localitățile Boiu Mare și Iadăra au foarte puține suprapuneri cu serviciile pe calea ferată,

iar linia care unește Baia Mare de orașul Ulmeni deservește un alt bazin de populație față de serviciile feroviare.

FIGURA 26. SUPRAPUNEREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN MARAMUREȘ CU SERVICII FEROVIARE: BAIJA MARE (STÂNGA), SIGHETU MARMAȚIEI (DREAPTA)



Sursă: Prelucrare proprie după datele furnizate de Consiliul Județean Maramureș și Mersul trenurilor CFR

La nivelul județului Maramureș funcționează 4 autogări, 2 dintre ele în Municipiul Baia Mare și celelalte 2 în Municipiul Sighetu Marmației. Autogara Baia Mare funcționează (pe Strada Gării, nr. 2), în vecinătatea gării Baia Mare. Din autogara Baia Mare pleacă în special curse județene și naționale, existând și 2 curse internaționale. Autogara Fany, funcționează pe Bulevardul București, deservind curse naționale și o cursă internațională. În municipiul Sighetu Marmației, funcționează autogările Tur Călători (Strada Gării nr. 70-73), Jan (Strada 9 Mai, nr. 25). Din toate cele 2 autogări pleacă atât curse județene cât și naționale.

În județul Maramureș, principalele probleme ale sistemului de transport județean nu sunt legate de acoperirea teritorială a serviciului sau programul de circulație, ci de confort în timpul deplasării și acces la informații. Spațiile de așteptare în mediul rural se află într-o stare precară, în cazul în care acestea există. Dacă stațiile de transport din mediul rural sunt amenajate corespunzător, pot asigura condiții minime pentru informarea călătorilor și confort în timpul așteptării.

Autogările sunt amenajate doar în 2 centre urbane, iar calitatea lor este de asemenea precară. Orașe precum Târgu Lăpuș, Borșa, Cavnic, Seini și Ulmeni ar putea beneficia în urma amenajarea unor autogări.

În plus, informații despre programul de circulație și liniile județene nu sunt disponibile online, dar nici în stațiile din mediul rural, deoarece în general spațiul de așteptare nu este amenajat. La nivelul județului încă nu există o hartă cu toate traseele de transport public județean. Ameliorarea accesului la date și informații în timp real despre transportul public poate crește atractivitatea serviciului și implicit numărul de utilizatori.

3.4.3. INTERMODALITATEA

Potențialul pentru transfer intermodal între transportul rutier de persoane și cel feroviar este scăzut la nivelul județului, fiind concentrat în municipiile Baia Mare și Sighetu Marmației.

La nivelul județului Maramureș, conexiunile feroviare sunt limitate, acoperind localitățile din zonele estice (Sighetu Marmăției – Vișeu de Jos) și vestice (Seini – Baia Mare – Ulmeni) și deservind doar 19 UAT-uri din județ. De asemenea, transportul feroviar nu are o frecvență destul de atractivă pentru călători deoarece pe majoritatea rutelor sunt operate 1-3 curse / zi. În acest context, la nivelul județului potențialul de transfer intermodal între transportul feroviar și transportul în comun local / metropolitan / județean este mai scăzut decât potențialul de transfer între diferitele servicii de transport în comun.

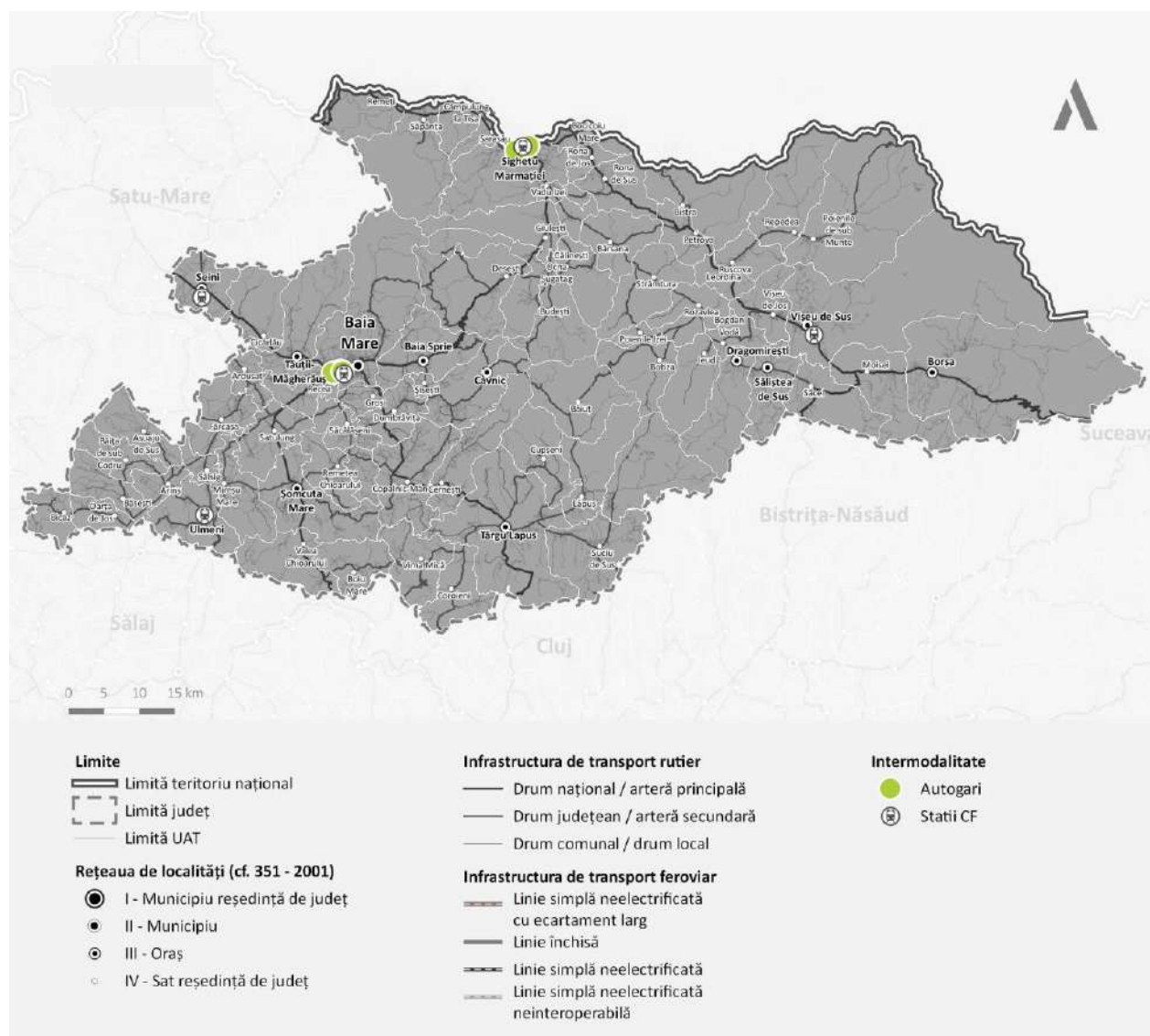
În municipiul Baia Mare, zona determinată de gara CFR, autogările Baia Mare și Imperativ și stațiile de transport public local are potențialul de a fi un important punct intermodal în județ, în care se poate realiza transferul între serviciile feroviare și serviciile de transport rutier de persoane pe plan local/metropolitan și județean, dar și servicii naționale sau internaționale. Distanțele între gara CFR și autogară sunt mai mici de 100 m și nu implică traversări, astfel pot fi parcurse confortabil pe jos. În schimb, distanțele între autogară și stațiile de transport public local/metropolitan sunt mai mari, de aproximativ 200 m făcând mai puțin confortabil acest transfer, mai ales pentru pasageri cu bagaje.

În municipiul Sighetu Marmăției o singură autogară din cele 2 este amplasată în apropierea gării CFR, în piața gării. Cu toate acestea, spațiul public din piață nu este amenajat pentru a acorda prioritate deplasărilor pietonale și a facilita transferul între modurile de transport. Potențialul de transfer intermodal este mai scăzut decât în Baia Mare, deoarece serviciile de transport metropolitan și județean sunt mai atractive pentru utilizatori decât serviciile de transport feroviar, acestea din urmă asigurând conexiuni limitate către alte localități din județ.

Toate celelalte autogări din cele două municipii nu sunt amplasate în apropierea stațiilor feroviare. De asemenea, pentru acestea nu sunt amenajate spații care facilitează transferul intermodal între serviciile metropolitane sau locale și cele județene, naționale și internaționale.

Complementar dezvoltării serviciilor de transport public local, metropolitan și județean, se evidențiază necesitatea înființării de autogări publice în municipiile Baia Mare și Sighetu Marmăției și în orașele Târgu Lăpuș, Borșa, Cavnic, Seini și Ulmeni. Pentru o mai bună integrare între serviciile de transport public locale / metropolitane și cele județene se recomandă ca amplasamentele alese pentru autogări să fie corelate cu concentrări ale rutelor de transport public local sau metropolitan.

FIGURA 27. CONCENTRAREA GĂRILOR ȘI AUTOGĂRILOR LA NIVELUL JUDEȚULUI MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului

3.5. TRANSPORT DE MARFĂ

Transportul de marfă din județ pune presiune pe infrastructura existentă, în special în mediul urban

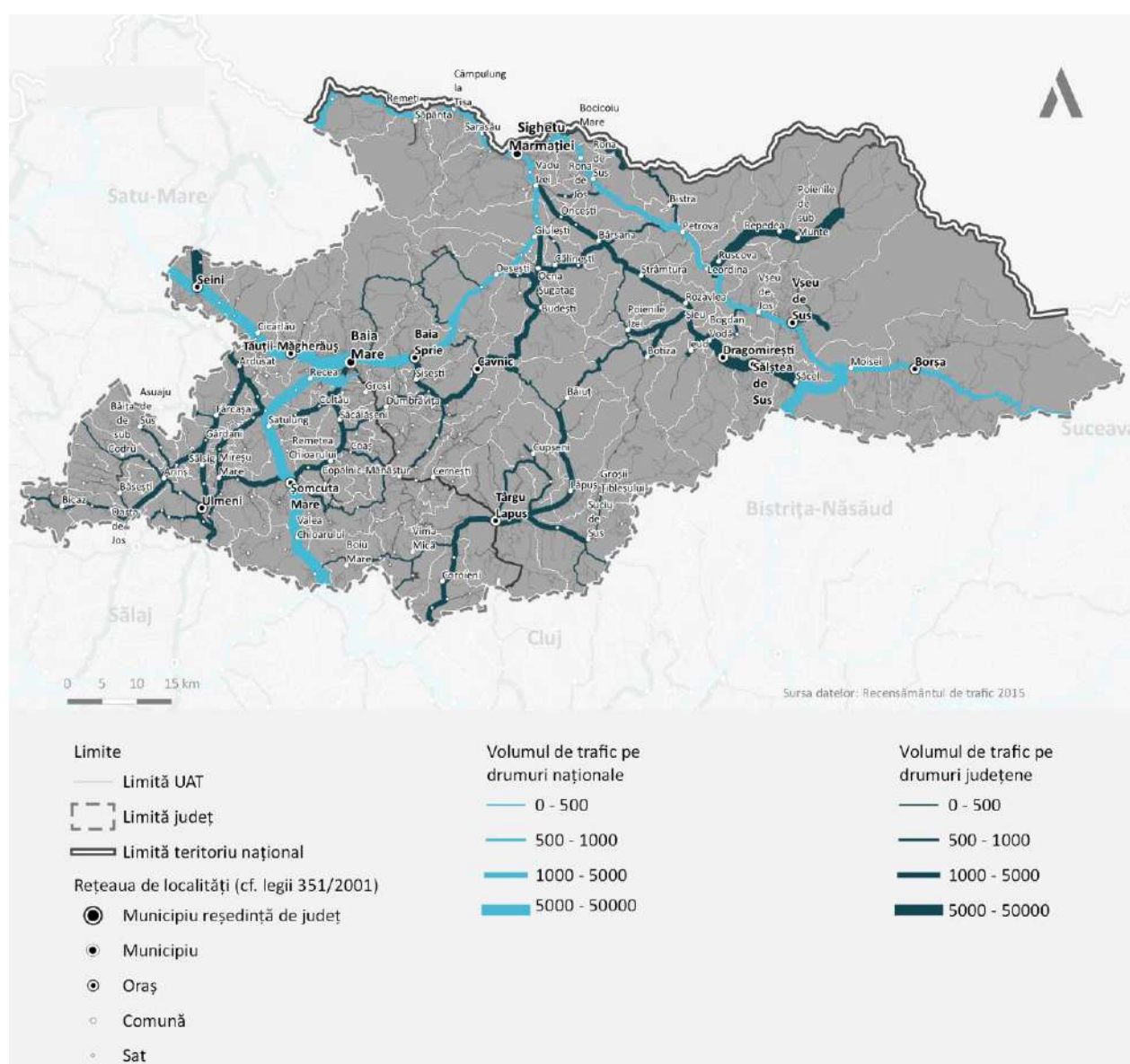
Transportul de marfă din județ este concentrat în lungul principalelor drumuri naționale și județene, cele mai ridicate fluxuri de trafic fiind înregistrate în cazul drumurilor DN1C, DN17C, DN18, DN Varianta de ocolire Baia Mare, DJ186, DJ187 și DJ109I, aceste segmente înregistrând fluxuri de peste 5.000 de vehicule / zi la nivelul anului 2015. Acestea sunt concentrate cu precădere în zonele de est și de vest a județului, deserving mare parte dintre orașele și municipiile județului Maramureș. Totodată, principalele fluxuri de trafic asigură legătura și cu județele învecinate, respectiv Satu Mare, Sălaj și Bistrița-Năsăud.

Zona de nord a județului dispune de fluxuri ceva mai scăzute, municipiul Sighetu Marmatiei fiind traversat de fluxuri cuprinse între 1.000 și 5.000 de vehicule / zi. O dată cu implementarea proiectului de construire a Podului peste râul Tisa în zona Teplița și, implicit, a amplasării unui nou punct de trecere a frontierei în zonă, se va facilita transportul de marfă între județul Maramureș și Ucraina, respectiv creșterea fluxurilor de trafic din zonă.

Fluxurile ridicate de trafic reprezintă o problemă majoră în special în cazul localităților din mediul urban, o parte dintre acestea fiind traversate în mod direct de trafic greu, conducând nu numai la probleme de congestie, dar și la creșterea poluării fonice și cu noxe, respectiv la scăderea calității locuirii pentru locuitorii orașelor și municipiilor din județ. Acest lucru este remarcat cu precădere în cazul așezărilor ce nu dispun de o variantă ocolitoare, traficul greu fiind redirectionat fie prin zonele centrale, fie prin zonele de locuire.

În județul Maramureș, numai municipiul reședință de județ Baia Mare dispune de o variantă ocolitoare, aceasta fiind una parțială, amenajată în zona de sud-vest, ce asigură redirectionarea traficului între drumurile naționale DN18B și DN1C, precum și către zona industrială din partea vestică a municipiului Baia Mare. Varianta ocolitoare existentă nu rezolvă în totalitatea problemele traficului greu din zonă, pe direcția est-vest, traficul traversând în continuare municipiul (tronsonul Baia Sprie-Tăuții Măgherauș, în lungul drumurilor naționale DN18 și DN1C), inclusiv în vecinătatea zonei centrale, precum și în cartierele Grivița, Orașul Vechi, Valea Roșie, Republicii sau Săsar.

FIGURA 28. VOLUMUL DE TRAFIC PE REȚEAUA RUTIERĂ DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2015



Sursa: CESTRIN – Recensământul de trafic, 2015.

În cazul celorlalte orașe și municipii din județ, situația este una mai precară, acestea nedispunând de niciun fel de infrastructură de tip variantă ocolitoare, care să contribuie la gestiunea corespunzătoare a traficului greu și care să fluidizeze traficul la nivelul localității. Astfel, se remarcă probleme accentuate în municipiul

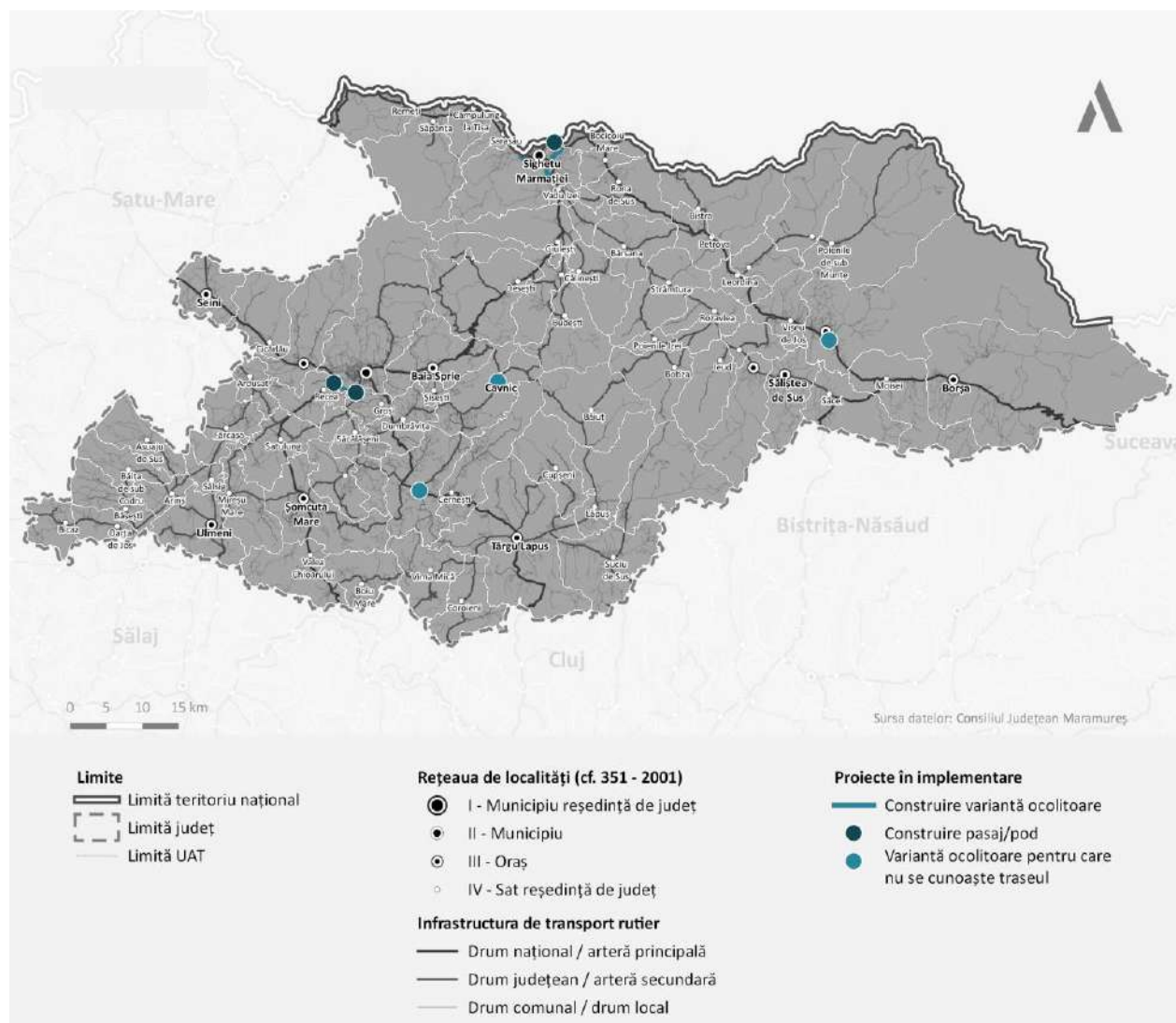
Sighetu Marmăției, dar și în orașe precum Târgu Lăpuș, Baia Sprie, Tăuții-Măgherauș, Săliștea de Sus, Cavnic, Dragomirești sau Șomcuta Mare, acestea fiind localități traversate de un volum ridicat de trafic, ce tranzitează în mod direct zona urbanizată.

La nivelul județului, există o serie de proiecte planificate ce vizează dezvoltarea variantelor ocolitoare pentru orașele și municipiile din județ, după cum urmează:

- Variantă de ocolire Baia Mare – finanțat prin POIM, aflat în procedură de achiziție contractare servicii elaborare SF;
- Variantă de ocolire Sighetu Marmăției – finanțat prin POIM, aflat în procedură de achiziție contractare servicii elaborare SF;
- Construire variantă de ocolire a orașului Cavnic – aflat în pregătire procedură de achiziție pentru elaborare SF;
- Construire variantă de ocolire a orașului Vișeu de Sus – aflat în pregătire procedură de achiziție pentru elaborare SF;
- Construire variantă de ocolire a orașului Șomcuta Mare – aflat în pregătire procedură de achiziție pentru elaborare SF;
- Construire variantă de ocolire a orașului Copalnic Mănăstur – aflat în pregătire procedură de achiziție pentru elaborare SF.

Totodată, Consiliul Județean Maramureș are planificate două proiecte de construire a unor pasaje în zonele Clubul Văcarilor și Italsofa, acestea aflându-se în prezent în faza de pregătire a procedurii de achiziție pentru elaborare SF. Cele două proiecte vor avea de asemenea o contribuție semnificativă la ameliorarea problemelor de trafic rutier de la nivelul județului. Toate proiectele anterior menționate sunt ilustrate în figura următoare.

FIGURA 29. PROIECTE PENTRU AMELIORAREA PRESIUNII ASUPRA INFRASTRUCTURII EXISTENTE ÎN IMPLEMENTARE / PLANIFICATE ÎN JUD. MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de CJ Maramureș

Implementarea acestor proiecte va conduce la ameliorarea presiunilor asupra infrastructurii existente, reducând semnificativ congestia și poluarea din localitățile județului, asigurând totodată fluidizarea traficului și permiterea unor deplasări mai facile ale vehiculelor ce asigură transportul de marfă. Cu toate acestea, se remarcă în continuare necesitatea amenajării variantelor ocolitoare și în orașele pentru care nu sunt prevăzute astfel de proiecte în prezent, care să permită ameliorarea situației actuale la nivelul întregului județ. În acest sens, se pot avea în vedere colaborări cu autoritățile publice locale ale UAT-urilor vizate pentru dezvoltarea unor proiecte de amenajare a variantelor ocolitoare necesare, în conformitate cu contextul și nevoile locale ale fiecărei unități administrativ-teritoriale în parte.

3.6. TRANSPORT FEROVIAR

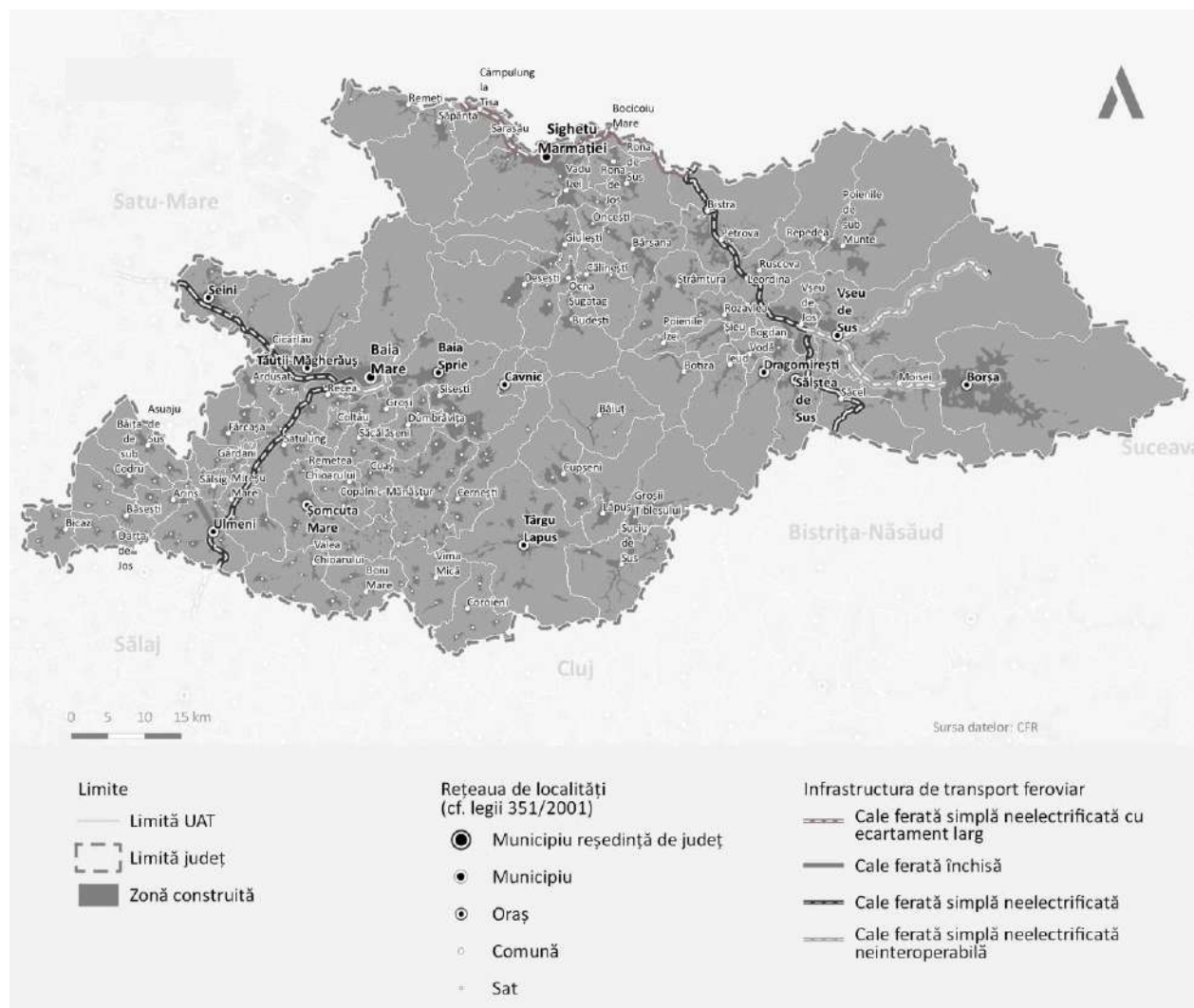
Infrastructura feroviară din județul Maramureș este redusă, neacoperind întreg teritoriul județean

Județul Maramureș este deservit de magistrala CF 400, precum și de o serie de linii secundare aparținând aceleiași magistrale, ce asigură legătura atât între localitățile județului, cât și către centre urbane importante de la nivel regional și național, precum Satu Mare, Dej Cluj-Napoca, Brașov, Ploiești sau București. Lungimea totală a liniilor de cale ferată din județ este de 288,363 km. Rețeaua de cale ferată din

județ nu este funcțională în totalitate, liniile 402, 403 și 414 nefiind deschise traficului în prezent, acestea reprezentând 31,8% din lungimea totală a rețelei județene (91,95 km).

Toate liniile de cale ferată din județ sunt simple, neelectrificate, iar o parte dintre acestea sunt și neinteroperabile, respectiv liniile 400, 402, 403, 414 și 423. Totodată, linia 409 prezintă un ecartament larg atât pe tronsonul Valea Vișeuului – frontieră Ucraina, cât și pe tronsonul Sighetul Marmăției – Câmpulung la Tisa, acesta din urmă prezentând totodată și o linie ferată încălecată.

FIGURA 30. REȚEAUA DE CALE FERATĂ DE PE TERITORIUL JUDEȚULUI MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de CFR, adresa nr. I/5/287/03.06.2021

Rețeaua de cale ferată dispune de 25 de stații/halte, dintre acestea toate fiind deschise pentru transportul de călători, iar 13 fiind deschise și pentru transportul de marfă.

Conexiunile feroviare ale județului sunt însă limitate, acestea fiind orientate cu precădere pe direcția nord-sud, în zonele estice (Sighetul Marmăției – Vișeu de Jos) și vestice (Seini – Baia Mare – Ulmeni) ale teritoriului județului. Astfel, rețeaua feroviară acoperă numai 19 din cele 76 UAT-uri ale județului, acestea însumând aproximativ 52,35% din populația totală a județului (272.999 locuitori). Acest procent este unul scăzut, ce contribuie la limitarea posibilităților de deplasare în interiorul județului. O problemă semnificativă se remarcă în rândul zonelor urbane din județ ce nu sunt deservite de rețeaua feroviară sau ce sunt deservite de o linie închisă, respectiv orașele Baia Sprie, Borșa, Cavnic, Dragomirești, Șomcuta Mare, Târgu Lăpuș și Vișeu de Sus. Cu toate acestea, o parte dintre orașele anterior menționate se află în imediata vecinătate a unor linii de cale ferată, putând să acceseze aceste servicii prin intermediul centrelor

urbane apropiate. Tabelul următor centralizează distanțele între orașele nedeservite de transport feroviar și cea mai apropiată gară.

TABEL 6. ACCESIBILITATEA CĂTRE GĂRILE ÎNVECINATE DIN ORAȘELE JUDEȚULUI MARAMUREȘ

ORAȘ	GARĂ ÎNVECINATĂ ȘI DURATĂ DE DEPLASARE	EXISTĂ TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN
Baia Sprie	Baia Mare – 21 min. (12,8 km)	Da (traseu 047)
Borșa	Vișeu de Jos – 35 min. (27,7 km)	Da (traseele 052, 081, 082)
Cavnic	Baia Mare - 39 min. (30.5 km)	Da (traseele 002, 005, 046)
Dragomirești	Vișeu de Jos – 25 min. (18,8 km)	Nu
Șomcuta Mare	Mireșu Mare – 13 min. (10,9 km)	Nu
Târgu Lăpuș	Gâlgău (jud. Sălaj) – 30 min. (29,6 km) Baia Mare – 50 min. (44,9 km)	Da (traseele 012, 014, 016, 018, 020, 023, 085, 087)
Vișeu de Sus	Vișeu de Jos – 11 min. (6,9 km)	Da (traseele 002, 052, 079, 080, 081, 082)

Sursa: prelucrare proprie pe baza datelor Google Maps

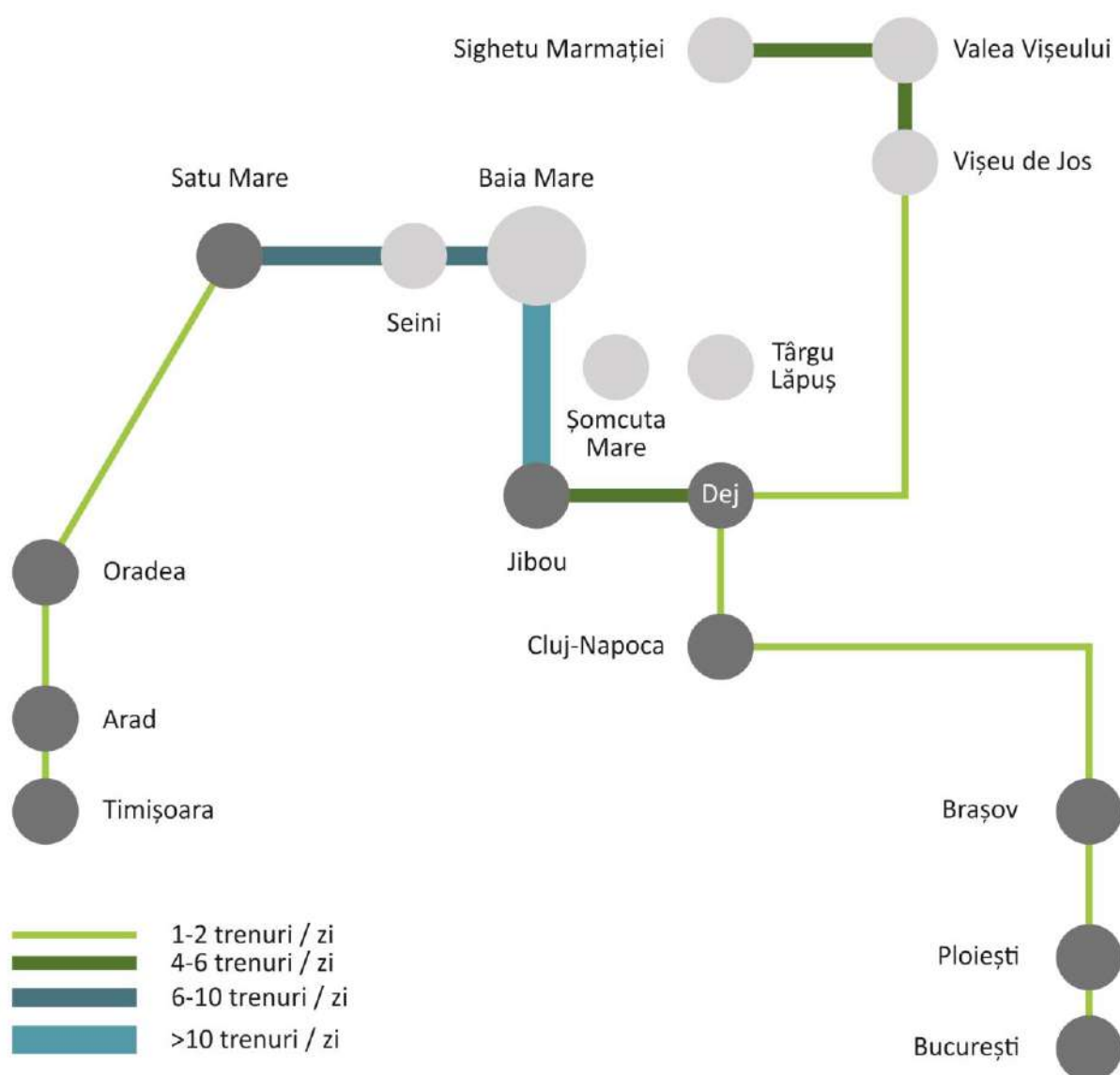
Se remarcă astfel faptul că toate orașele din județ au acces pe cale rutieră la o gară într-un interval mai mic de o oră. În majoritatea cazurilor, gările se află tot pe teritoriul județului Maramureș, excepție făcând orașul Târgu Lăpuș care are acces mai rapid la Gara Gâlgău, localizată în județul Sălaj. De asemenea, majoritatea orașelor sunt deservite și de serviciile de transport public județean care asigură legăturile între acestea și orașele în care se află gările învecinate, excepție făcând orașele Dragomirești și Șomcuta Mare, unde este necesară utilizarea autovehiculelor personale pentru deplasare. Totuși, locuitorii acestor două orașe au în continuare la dispoziție cursele de transport public județean către municipiul reședință de județ Baia Mare și, implicit, către gara acestuia.

Frecvența trenurilor este una foarte redusă în județ, reducând astfel atractivitatea serviciilor de transport feroviar

În ceea ce privește frecvența trenurilor din județ, se remarcă faptul că aceasta este una foarte redusă, cu majoritatea rutelor dispunând de numai 1-3 curse pe zi. Tronsonul cu cea mai ridicată frecvență este Baia Mare – Jibou, existând 16 curse zilnice, urmat de tronsonul Baia Mare – Satu Mare cu 7 curse zilnice. O frecvență mai ridicată este evidențiată și în cazul liniei din zona de nord a județului, respectiv Sighetu – Marmației – Valea Vișeuului – Vișeu de Jos, aici fiind prezente 5 curse zilnice.

Frecvența redusă, precum și lipsa legăturilor pe cale ferată, fac ca transportul feroviar să nu fie un mijloc atractiv de deplasare pentru locuitorii județului. Astfel, opțiunile de deplasare pentru locuitorii județului sunt mai limitate, fiind orientate cu precădere către autovehiculul personal. Cu toate acestea, se pot lua în considerare măsuri și intervenții de optimizare a transportului feroviar care, cuplat cu servicii de transport public județean eficiente să genereze legături coerente, care să permită deplasarea facilă și în siguranță a locuitorilor între localitățile județului.

FIGURA 31. FRECVENȚA TRENURILOR DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate pe mersultrenurilor.infofer.ro

Județul Maramureș are deja o serie de proiecte planificate pentru perioada 2021-2027, menite să îmbunătățească serviciile și infrastructura de transport feroviar, acestea fiind după cum urmează³⁵:

- Reparație capitală clădire de călători Stația CF Vișeu de Jos, lucrările se vor finaliza în cursul anului 2021, proiect finanțat din surse proprii CNCF „CFR” SA;
- Reparație Tunel Runcu Linia CF Valea Vișeuului - Petrova Refacere Tunel la Gabarit (km 3+681-3+840), lucrări ramase de executat: hidroizolație și căptușeala interioară tunel, proiect finanțat de la Bugetul de Stat;
- RK linie CF Satu Mare - Baia Mare, interval Bușag – Baia Mare (km 48+403-58+984), este necesară actualizarea documentației tehnico-economice, avizarea acesteia în CTE: SRCF, CN CFR, MTI și aprobarea de către Guvern a indicatorilor tehnico-economici ai investiției, proiect finanțat de la Bugetul de Stat;

³⁵ CFR, Adresa nr. 1/5/287/03.06.2021.

- Reparație capitală Pod situat la km 172+603, pe linia CF 412 Apahida – Baia Mare, între stațiile Lăpușel – Baia Mare, reziliat contract execuție lucrări la stadiul fizic de 10% - în curs de soluționare proces în instanță, se va reactualiza proiectul tehnic necesar reluării execuției la obiectivul de investiții, proiect finanțat de la Bugetul de Stat;
- Consolidare terasament și refacere apărare mal la km 19+ 258-19+ 346, pe linia CF 422 A Valea Vișeuului – Vișeu de Jos, planificat începere execuție lucrări în anul 2021, proiect finanțat de la Bugetul de Stat;
- Modernizare 10 treceri la nivel pe raza Sucursalei Regionale CF Cluj (conform Legii nr. 154/2018), proiectare și execuție, proiect finanțat de la Bugetul de Stat:
 - TN situată la km 56+500, pe linia CF Satu Mare - Baia Mare, în stația CF Baia Mare;
 - TN situată la km O+ 188, pe linia CF L4 I 5 Ram. Satulung - Bușag, în stația CF Baia Mare;
 - TN situată la km 177+857, pe linia CF Apahida - Baia Mare, în stația CF Baia Mare;
 - TN situată la km 222+ 332, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, în stația CF Cămara Sighet;
 - TN situată la km 228+045, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Cămara Sighet - Bocicoi;
 - TN situată la km 26+665, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Leordina – Vișeu de Jos;
 - TN situată la km 18+638, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Leordina – Valea Vișeuului;
 - TN situată la km 21 +020, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Leordina – Vișeu de Jos;
 - TN situată la km 23+652, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Leordina – Vișeu de Jos;
 - TN situată la km 12+410, pe linia CF Salva - Sighetu Marmăției, între stațiile CF Leordina – Valea Vișeuului.
- Modernizarea Stației CF Baia Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea / Reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- Reparație Pod situat la km 47+ 179, pe linia CF 422, între stațiile Săcel – Iza, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- Reparație Podeș situat la km 176+460, pe linia CF 412, între stațiile Lăpușel - Baia Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- Reparație Tunel CF situat la km 42+916-43+028, pe linia CF 422, între stațiile Fiad – Săcel, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 171 +890, pe linia CF 412, între stațiile CF Satulung pe Someș - Baia Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 175+470, pe linia CF 412, între stațiile CF Satulung pe Someș - Baia Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;

- TN situată la km 176+130, pe linia CF 412, între stațiile CF Satulung pe Someș - Baia Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 146+710, pe linia CF 412, între stațiile Benesat - Ulmeni Sălaj, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 148+230, pe linia CF 412, între stațiile Benesat - Ulmeni Sălaj, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 151+384, pe linia CF 412, între stațiile Ulmeni Sălaj - Mireșu Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 155+980, pe linia CF 412, în Stația Mireșu Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 161 +605, pe linia CF 412, în stația Mireșu Mare, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 9+298, pe linia CF 422, între stațiile Valea Vișeuului – Leordina, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate;
- TN situată la km 9+580, pe linia CF 422, între stațiile Valea Vișeuului – Leordina, obiectiv de investiții din cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cuprins în Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cursul anului 2021 se va finaliza elaborarea Studiului de Fezabilitate.

3.7. TRANSPORT AERIAN

Aeroportul Internațional Maramureș se află în proces de dezvoltare și modernizare fiind însă și în concurență cu Aeroportul Internațional Satu Mare

Județul Maramureș dispune de un singur aeroport, acesta fiind situat în localitatea Tăuții-Măgherăuș, la aproximativ 10 km de municipiul reședință de județ Baia Mare. Conform MPGT, aeroportul este clasificat drept aeroport regional mic, fiind propusă trecerea acestuia în viitor la categoria de aeroport regional. La nivelul anului 2021, aeroportul a înregistrat un număr de 44.266 pasageri, cu cca. 120% mai mulți față de anul 2014 (20.175 pasageri). Pe perioada anului 2020, în special în perioada 1 martie – 31 decembrie 2020, numărul pasagerilor a scăzut drastic (12.313 în martie-decembrie 2020), pe fondul restricțiilor apărute ca urmare a pandemiei de Covid-19, ce au diminuat posibilitățile de călătorie în special la nivel internațional³⁶.

Aeroportul este însă pe locul 13 la nivel național în anul 2021, după numărul de pasageri transportați³⁷. Pentru ameliorarea situației, Comisia Europeană a aprobat în septembrie 2021 o schemă de ajutor pentru

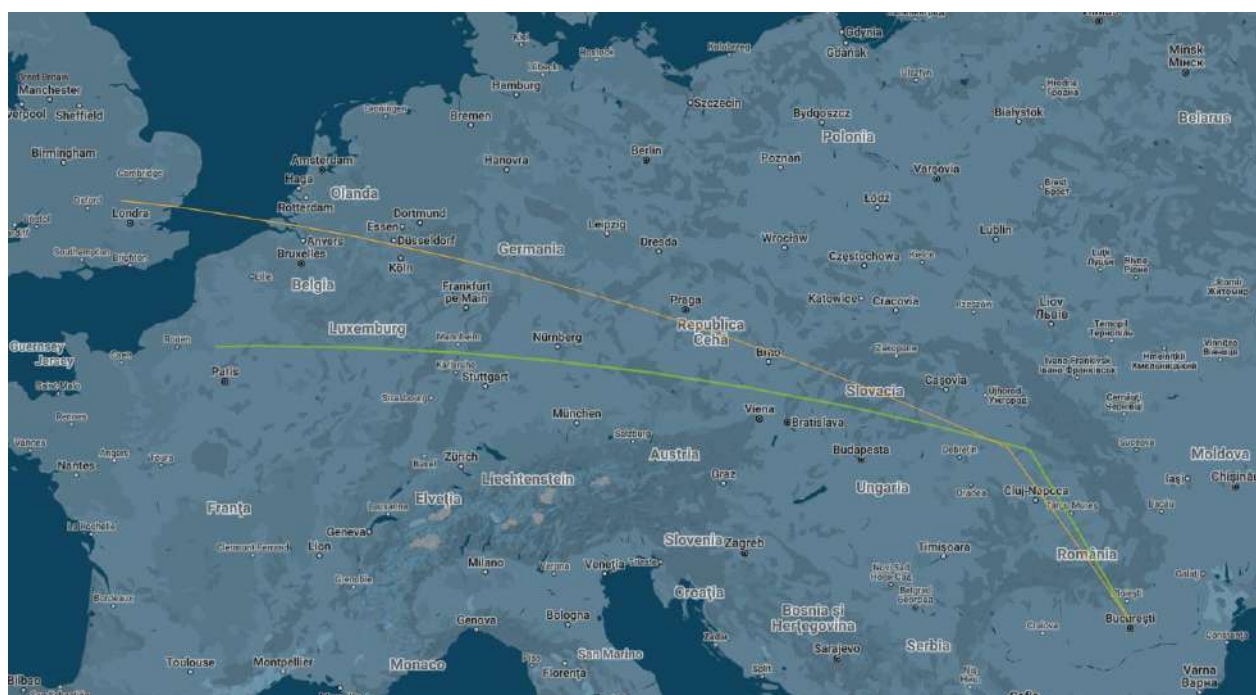
³⁶ Adresă din partea Aeroportului Internațional Maramureș nr. 139 din 16.03.2022.

³⁷ 2mnews.ro, În 2021, cel mai mare număr de pasageri din istoria Aeroportului Internațional Maramureș: evoluția pasagerilor în ultimii 20 de ani, 2022 - <https://2mnews.ro/exclusiv-in-2021-cel-mai-mare-numar-de-pasageri-din-istoria-aeroportului-international-maramures-evolutia-pasagerilor-in-ultimii-20-de-ani/>

companiile care aleg să realizeze zboruri internaționale (cel puțin 2 noi zboruri) de pe Aeroportul Internațional Maramureș, în valoare de 1,2 mil. euro³⁸.

În prezent Aeroportul Internațional Maramureș operează doar două curse regulate Baia Mare – București (zilnic) și Baia Mare – Beauvais (Paris-Franța / de 2 ori pe săptămână). Aeroportul Internațional Satu Mare aflat la 64km distanță oferă curse către destinații similare: București și Londra. Pentru a putea asigura o dezvoltare sustenabilă este important ca cele două aeroporturi să dezvolte conexiuni complementare și să nu se concureze în atragerea de pasageri / operatori de transport aerian.

FIGURA 32 LEGĂTURILE AERIENE A CELOR DOUĂ AEROPORTURI: BAI A MARE ȘI SATU MARE



Sursa: prelucrarea consultantului folosind fundalul furnizat de GoogleMyMaps și date de pe paginile web oficiale a celor două aeroporturi

Din punct de vedere al facilităților, se remarcă disponibilitatea următoarelor tipuri de servicii în cadrul aeroportului: automate de cafea și cu produse alimentare, un ATM, Wi-Fi gratuit, servicii de închiriere auto oferite de un singur operator (BDV Bestauto), servicii de taxi asigurate de către 4 operatori (Taxi David, Taxi Galant, Mara Taxi S.R.L. și SC TAXI Stoenica LLC), parcare gratuită și servicii de transfer asigurate de către un singur operator (Expert Travel)³⁹. Numărul și diversitatea serviciilor oferite în prezent sunt reduse, acestea scăzând atractivitatea aeroportului.

Cu toate acestea, în prezent, este planificat proiectul Extindere și Modernizare Terminal pentru Pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș, ce vizează extinderea terminalului existent pentru a ajunge la o suprafață de 15.000 m², precum și îmbunătățirea capacității de trafic și a utilităților disponibile la nivelul aeroportului. În decembrie 2020 a fost aprobată declanșarea procedurilor de expropriere necesare pentru implementarea proiectului⁴⁰. Această investiție va permite astfel și extinderea gamei de servicii oferite pentru pasageri, contribuind în mod direct la creșterea atractivității.

Deplasarea către aeroport se face numai pe cale rutieră, fie cu autovehiculul personal, fie cu serviciile de taxi și/sau transfer menționate anterior. Aeroportul nu este deservit de servicii de transport public, fiind

³⁸ Euractiv.ro, UE aprobă o schemă de ajutor de 1,2 milioane euro pentru aeroportul din Baia Mare, 2021 - <https://www.euractiv.ro/economic/ue-aproba-o-schema-de-ajutor-de-1-2-milioane-euro-pentru-aeroportul-din-baia-mare-25771>

³⁹ Aeroportul Internațional Maramureș – <https://aimm.eu/>.

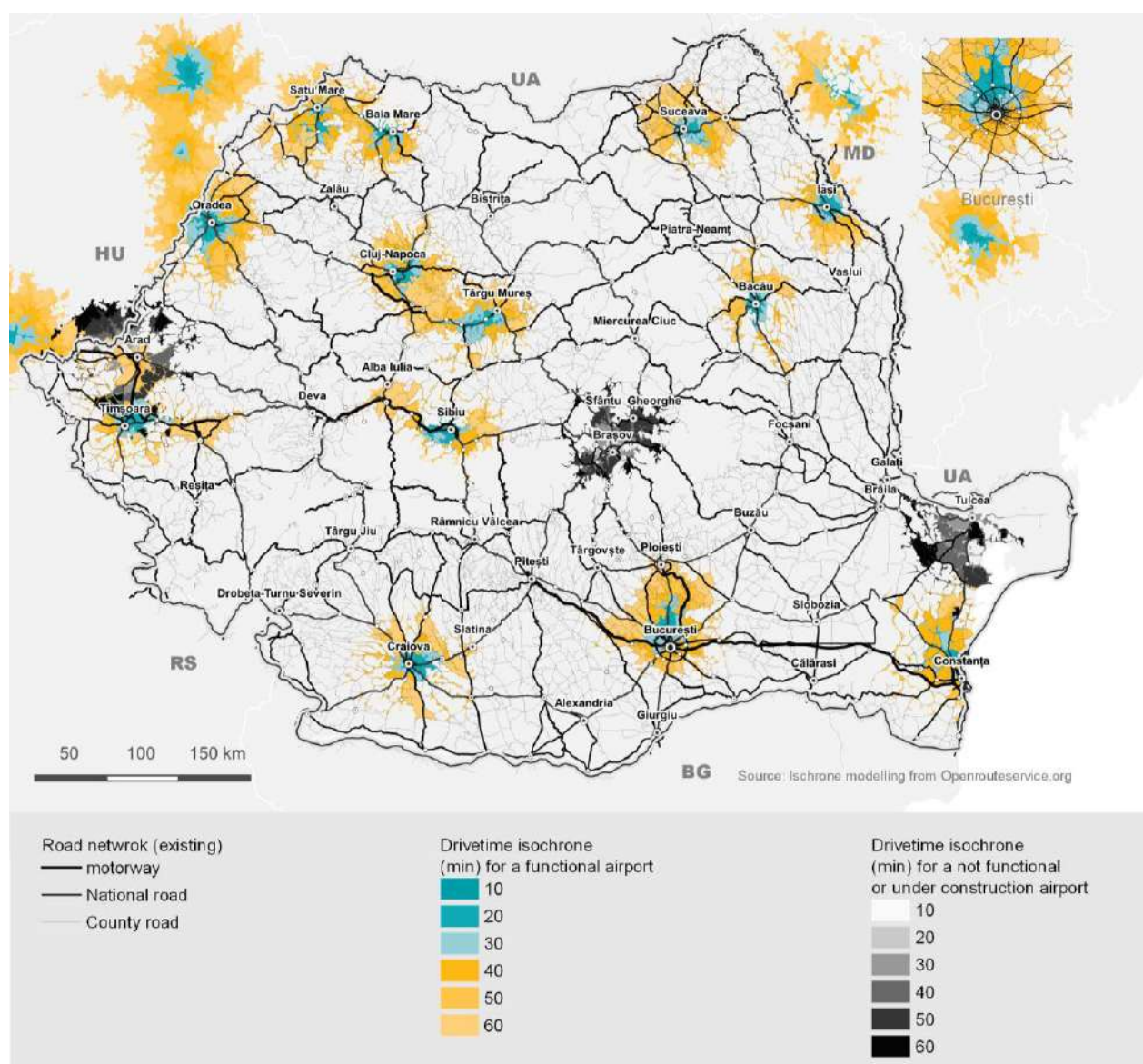
⁴⁰ CJ Maramureș, HCJ 255/2020.

astfel limitate opțiunile de deplasare către acesta. Totodată, orientarea cu precădere către autovehicul face ca transportul către aeroport să fie unul ce nu este sustenabil. Astfel, se remarcă necesitatea diversificării serviciilor de transport către aeroport, pentru a susține o bună utilizare și funcționare a acestuia, în special în contextul dezvoltării planificate a acestuia.

Figura următoare ilustrează izocronale de accesibilitate pe cale rutieră a aeroporturilor din România și din imediata vecinătate a teritoriului național. Luând în considerare o distanță de 60 de min., aproximativ 544.000 de locuitori au acces la aeroport, reprezentând zona de acoperire a aeroportului. Aceasta se desfășoară atât la nivel județean, cât și la nivel regional, acoperind într-un interval de 60 de min. și UAT-uri din județele Satu Mare și Sălaj.

Atât din punct de vedere al deservirii, cât și din punct de vedere al zonei de acoperire, Aeroportul Internațional Maramureș concurează direct cu Aeroportul Internațional Satu Mare. Luând în considerare faptul că Aeroportul Internațional Maramureș se află în proces de extindere a ofertei de destinații, cele două vor dispune de o ofertă similară, ambele devenind astfel opțiuni valide pentru populația județelor deservite (în special județele Satu Mare și Baia Mare).

FIGURA 33. IZOCRONA DE ACCESIBILITATE RUTIERĂ A AEROPORTURILOR DIN ROMÂNIA ȘI VECINĂȚĂȚI



Sursa: Politica Urbană a României

La nivel local, se remarcă faptul că aeroportul deservește într-un interval de 60 de minute numai zona de vest a județului, cu multe dintre localitățile componente ale Maramureșului necesitând o deplasare pe un interval mai mare pentru a accesa serviciile de transport aerian disponibile în județ. Problemele de accesibilitate sunt cel mai accentuate în zona de nord și nord-vest a județului (centrele urbane Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus, Borșa), unde durata de deplasare pe cale rutieră către Aeroportul Internațional Maramureș variază între 90 și 160 de minute. Este de menționat faptul că acesta este și cel mai apropiat aeroport de orașele și municipiile anterior menționate, deplasarea către alte aeroporturi (ex. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj, Aeroportul Internațional Satu Mare) fiind mai îndelungată (120+ minute). Totuși, în multe dintre cazuri, este preferată deplasarea pe distanțe mai lungi pentru accesarea serviciilor de transport aerian, atunci când aeroporturile respective dispun de o ofertă mai amplă și mai variată de zboruri. Astfel, populația județului poate prefera în continuare alte aeroporturi din regiune, în defavoarea celui local, din Baia Mare.

În acest context, intervențiile în dezvoltarea transportului aerian trebuie să se orienteze pe de o parte către dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport aerian existentă la nivel local, în vederea creșterii atractivității acesteia, iar pe de altă parte către creșterea accesibilității către infrastructura aeroportuară din județ și optimizarea legăturilor spre/dinspre aceasta. Aeroportul are deja planificate o serie de proiecte relevante, după cum urmează⁴¹:

- Extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou, proiect matur, cu un buget estimat de 28 mil. eur, având drept orizont de timp perioada 2022-2023;
- Creșterea siguranței și securității pasagerilor pe Aeroportul Internațional Maramureș, proiect în pregătire, cu un buget estimat de 12 mil. eur, având drept orizont de timp perioada 2022-2023.

3.8. TRANSPORT NAVAL

În prezent, municipiul Maramureș nu dispune de transport naval, acesta nefiind prezent pe niciunul dintre cursurile de apă care deservește teritoriul județean. Unul dintre principalele cursuri de apă din județ este reprezentat de râul Tisa, unul din principalii afluenți ai Dunării, acesta fiind situat la granița cu Ucraina. Totuși, așa cum s-a menționat și anterior, râul nu este navigabil pe teritoriul României, potențialul de dezvoltare al acestuia pentru transportul naval fiind diminuat de-a lungul anilor, ca urmare a declinului industriei miniere din zonă, dar și luând în considerare bazinul redus de populație din zonă (numai 45-50 mii de locuitori în zona Solotvyno – Sighetul Marmăției).

Se poate, însă, lua în considerare dezvoltarea transportului pe apă în lungul Tisei pentru activități turistice, o astfel de intervenție necesitând acțiuni ample de amenajare corpunzătoare a cursului de apă, precum și a dotărilor conexe necesare creșterii atractivității acestuia ca obiectiv turistic (ex. pontoane, porturi turistice, trasee de cicloturism etc.).

Totodată, Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) – Secțiunea I Rețele de transport, pentru județul Maramureș este prevăzută traversarea de către o singură cale navigabilă în lungul râului Someș, pe traseul graniță cu Ungaria – Satu Mare – Jibou – Dej⁴². Totuși, la nivel național, investițiile în transportul naval sunt concentrate în zona de sud a teritoriului, cu precădere în lungul Dunării.

⁴¹ Adresă din partea Aeroportului Internațional Maramureș nr. 139 din 16.03.2022.

⁴² Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I Rețele de transport.

FIGURA 34. HARTA PROIECTELOR DE INVESTIȚII AFERENTE REȚELEI PRIMARE ȘI SECUNDARE - PORTURILE FLUVIALE ȘI MARITIME



Sursa: Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020 - 2030

3.9. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

Mijloacele alternative de transport fac referire la deplasările nemotorizate marcate de mersul pe jos și mersul cu bicicleta. Deplasările nemotorizate sunt unul dintre elementele cheie care stau la baza dezvoltării durabile a mobilității și transportului, fiind mijloace cu un grad foarte redus de poluare care, totodată, încurajează tipare de deplasare sănătoase și sustenabile, contribuind în mod direct și la îmbunătățirea calității locuirii și a sănătății urbane. Toate aceste aspecte fac ca mijloacele alternative de mobilitate să fie esențiale în procesul de dezvoltare coerentă a sistemului de mobilitate și transport al unui teritoriu. Acest lucru a fost evidențiat în special în ultima perioadă, în contextul pandemiei de Covid-19, care a făcut ca populația să se orienteze către alte tipare de deplasare care să permită respectarea măsurilor de siguranță necesare.

Amenajarea corespunzătoare a acestor mijloace de transport este dependentă de configurația teritoriului, fiind necesară amplasare infrastructurii specifice și a dotărilor conexe care să permită deplasarea în siguranță a pietonilor și bicicliștilor, contribuind astfel în mod direct la atractivitatea celor două pentru populația și, implicit, la cota modală aferentă deplasărilor nemotorizate, astfel încât acestea să devină o alternativă viabilă pentru utilizarea autovehiculului personal, în special în cazul deplasărilor pe distanțe scurte (<10 km).

Importanța mijloacelor alternative de transport este evidențiată și la nivel european, acestea fiind una dintre prioritățile din ultimii ani ale Uniunii Europene, fiind concretizate în cadrul documentelor strategice

elaborate atât în perioada 2014-2020, cât și pentru perioada următoarele de programare 2021-2027, precum și în cadrul surselor de finanțare existente.

Infrastructura pietonală este dezvoltată numai în mediul urban, aceasta fiind redusă sau inexistentă în mediul rural

În cazul infrastructurii pietonale, județul Maramureș prezintă o situație deficitară, confruntându-se cu problemele principale regăsite în majoritatea județelor din țară, în special în mediul rural, respectiv lipsa amenajărilor specifice (ex. trotuare) în lungul principalelor coridoare de transport (drumuri naționale, drumuri județene) care traversează localitățile și asigură legătura între acestea la nivelul teritoriului județean. Acest aspect reduce siguranța pietonilor în trafic, aceștia fiind nevoiți să utilizeze fie acostamentul, fie zona carosabilă.

În mediul urban, situația este una mai favorabilă, cu principalele orașe și municipii din județ având amenajate trotuare și spații destinate pietonilor precum zone integral pietonale, spații publice sau spații verzi. Un exemplu notabil în acest sens este municipiul reședință de județ Baia Mare care dispune de o serie de elemente de infrastructură pietonală amenajate în zona centrală a municipiului (ex. Piața Libertății, Piața Cetății etc.), marcate de spații pietonale amenajate (ex. mobilier urban, vegetație) și circulații pietonale aferente (ex. str. Lăcătuș, str. Mihai Viteazu, str. Vasile Lucaciu etc.). O situație similară se regăsește, unde zona centrală prezintă o serie de spații pietonale amenajate (ex. piețe, circulații generoase), ce contribuie la facilitarea deplasării pietonilor.

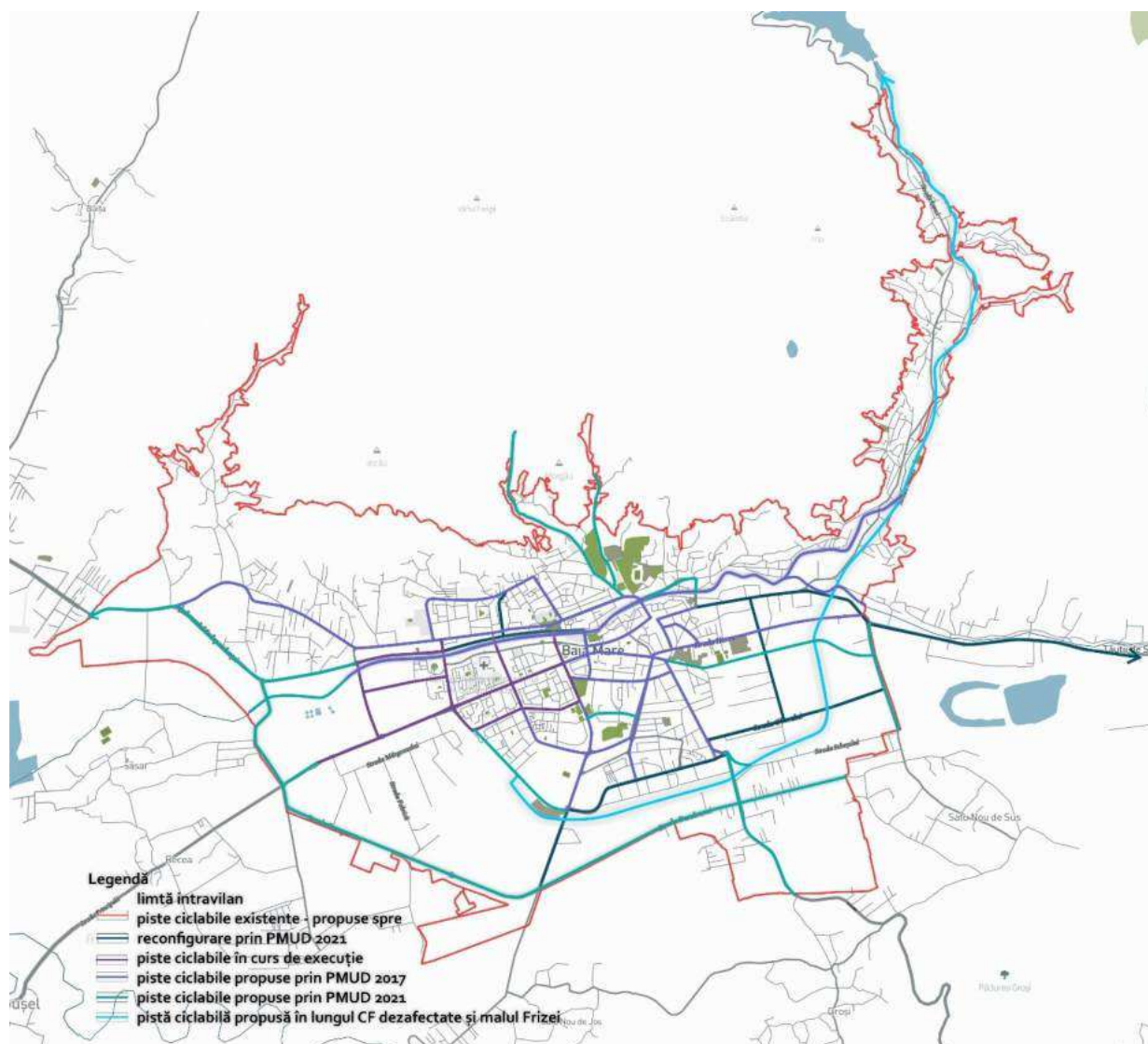
Cu toate acestea, orașele și municipiile din județ se confruntă la rândul lor cu probleme în ceea ce privește infrastructura pietonală. Printre acestea se numără calitatea redusă a trotuarelor pe anumite străzi / segmente de străzi, parcurile neregulate pe trotuar, în special în marile orașe, ce reprezintă un impediment pentru pietoni, precum și amenajările limitate pentru persoanele cu mobilitate redusă. Deși la nivelul județului există orașe ce dispun de infrastructură pentru persoanele cu mobilitate redusă (ex. trotuar la același nivel cu partea carosabilă în Baia Mare), sunt necesare măsuri de extindere și suplimentare a acestor elemente de infrastructură, care să permită deplasarea în siguranță a tuturor participanților la trafic.

Transportul velo prezintă un potențial major de dezvoltare la nivelul județului Maramureș, prin intermediul coridoarelor verzi-albastre

Transportul velo din județul Maramureș este unul redus, dezvoltat numai parțial la nivelul municipiului Baia Mare. Astfel, municipiul Baia Mare este singurul care dispune de piste de biciclete amenajate, însumând aproximativ 16,3 km, cărora li se adaugă 11,5 km aferenți traseelor de piste de biciclete aflate în implementare în prezent⁴³. Totodată, prin intermediul PMUD Baia Mare este propusă extinderea rețelei de piste de biciclete, astfel încât aceasta să asigure o bună servire la nivelul întregului municipiu.

⁴³ Primăria Municipiului Baia Mare, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Baia Mare – Versiune preliminară, 2021.

FIGURA 35. REȚEAUA DE PISTE DE BICICLETE EXISTENTĂ/PROPUȘĂ A MUNICIPIULUI BAIA MARE



Sursa: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Baia Mare – Versiune preliminară, 2021

Lipsa infrastructurii corespunzătoare face ca bicicliștii să fie nevoiți să utilizeze fie trotuarul, fie partea carosabilă, reprezentând pe de o parte un impediment pentru restul participanților la trafic și, pe de altă parte, o problemă de siguranță pentru bicicliști. Dezvoltarea unei infrastructuri coerente, bine amenajate poate conduce la dezvoltarea unor trasee relevante în județ, care să permită utilizarea bicicletei inclusiv în legăturile dintre localitățile județului. Acest lucru va fi benefic în special în contextul zonelor periurbane / metropolitane, facilitând astfel navetismul și/sau deplasările cotidiene pe distanțe scurte. Având în vedere tendințele din ultimii ani, orientate către electromobilitate și utilizarea noilor tehnologii pentru îmbunătățirea serviciilor de mobilitate, se pot lua în considerare inclusiv distanțe medii de deplasare pentru transportul velo, în contextul în care bicicletele electrice devin din ce în ce mai populare și mai accesibile.

La nivelul județului Maramureș, potențialul de dezvoltare a transportului velo este unul ridicat, marcat pe de o parte de posibilitate dezvoltării unor rețele velo în interiorul orașelor și municipiilor din județ și, pe de altă parte, de posibilitățile de cicloturism. Județul Maramureș dispune de multiple trasee și zone turistice, precum și obiective de interes atât pentru populația locală, cât și pentru vizitatori. Astfel, legăturile dintre acestea pot fi valorificate din punct de vedere al accesibilității, urmărindu-se conturarea unor coridoare de mobilitate care să susțină dezvoltarea zonelor vizate.

Astfel de zone sunt marcate de cursurile de apă principale din județ, precum râul Săsar (Baia Mare), râul Iza (Sighetu Marmației), râul Bistra (Borșa, Vișeu de Sus) sau râul Lăpuș (Târgu Lăpuș). Amenajarea corespunzătoare a infrastructurii destinate deplasărilor nemotorizate în lungul acestor râuri ar contura niște coridoare bine definite, ce ar susține pe de o parte deplasarea la nivel local, fiind parte din rețelele locale de transport nemotorizate, iar pe de altă parte ar susține turismul local, reprezentând o atracție pentru turiști. Pe lângă cursurile de apă, se remarcă utilizarea accentuată de către bicicliști a anumitor trasee din județ, acestea fiind conturate fie pe drumuri naționale/județene, fie pe drumuri secundare sau agricole. Amenajarea corespunzătoare a acestor trasee ar facilita deplasarea bicicliștilor în județ și ar permite creșterea cotei modale a acestui mijloc de transport.

3.10. MANAGEMENT DE TRAFIC

Măsurile de management al traficului sunt reduse în orașele și municipiile din județul Maramureș

La nivelul județului Maramureș, municipiul reședință de județ Baia Mare este singurul care dispune de infrastructură specifică de management al traficului, marcată de sistemul inteligent de plată și monitorizare a parării amplasat în lungul axei centrale a municipiului⁴⁴. Municipiul nu dispune, însă, de un sistem de management al traficului integrat, care să permită buna gestiune a traficului din localitate⁴⁵.

Implementarea unor sisteme de management al traficului, în special în localitățile mai dezvoltate, marcate de o rețea locală extinsă, precum și de un trafic mai accentuat, este necesară pentru buna funcționare a sistemului de transport din orașele din județ. Acest lucru este extrem de important inclusiv în contextul dezvoltării durabile, sistemele de management al traficului putând fi astfel orientate către prioritizarea mijloacelor de transport mai prietenoase cu mediul, precum transportul public local sau mersul cu bicicleta, precum și către gestiunea eficientă a parării.

Investițiile în măsuri și infrastructură de management al traficului pot fi corelate și cu noile tehnologii existente pe piață, urmărind astfel implementarea unor soluții de tip „smart city”, care să permită, pe de o parte, gestiunea traficului în mod integrat, iar pe de altă parte către eficientizarea proceselor și colectarea datelor de mobilitate relevante, care ulterior să fie utilizate în vederea dezvoltării coerente a sistemului.

La nivelul municipiilor din județul Maramureș se remarcă deja demersuri în vederea dezvoltării unor astfel de sisteme de management al traficului. Astfel, Primăria Municipiului Baia Mare are în implementare proiectul „Creșterea mobilității urbane durabile prin modernizarea și crearea benzilor dedicate transportului în comun în Municipiul Baia Mare”, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, urmând ca acesta să fie finalizat în vara anului 2022. Proiectul prevede realizarea mai multor intervenții care să susțină dezvoltarea durabilă a sistemului de transport local printre care se numără și amplasarea unui sistem de management al traficului care să cuprindă semaforizarea pe traseul bulevardelor din municipiu, precum și dotarea corespunzătoare a stațiilor de autobuz.

Numărul accidentelor rutiere a scăzut cu peste 30% în perioada 2010-2020

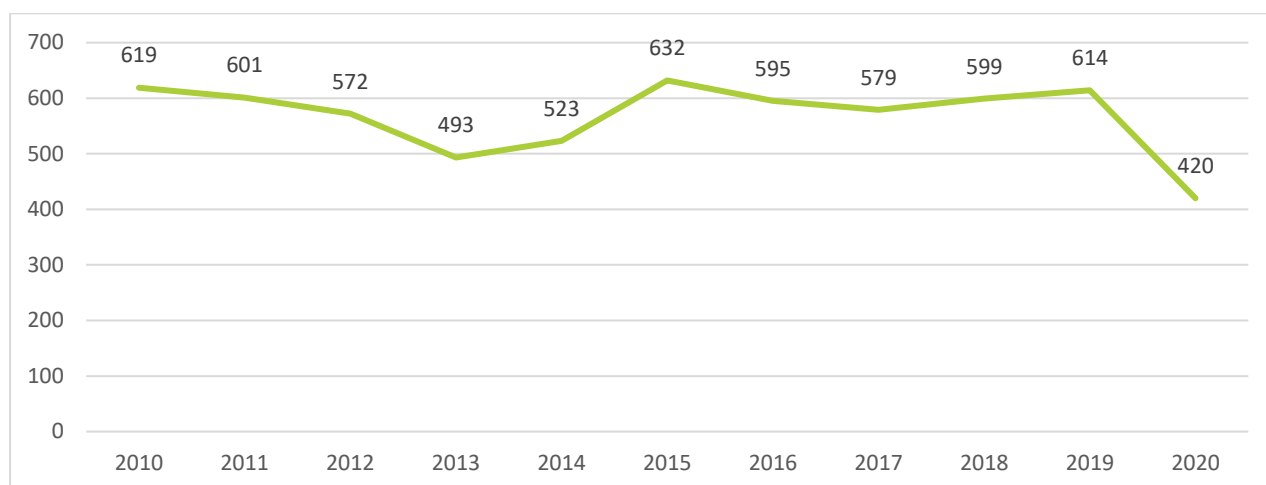
Siguranța în trafic la nivelul județului este una în curs de îmbunătățire, în perioada 2010-2020 numărul accidentelor rutiere de pe teritoriul județului Maramureș fiind în scădere. Astfel, la nivelul anului 2020 s-au înregistrat 420 de accidente rutiere, cu 32,1% mai puține față de anul 2010 și cel mai redus număr de accidente din toată perioada analizată. Aceeași tendință este remarcată și în cazul persoanelor vătămate în urma accidentelor rutiere, numărul acestora scăzând cu 28,8% în perioada 2010-2020. Astfel, în anul

⁴⁴ ADR Nord-Vest, Strategia Regională de Mobilitate Urbană Durabilă și Orașe Inteligente a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest 2021-2027, 2020.

⁴⁵ Primăria Municipiului Baia Mare, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Baia Mare – Versiune preliminară, 2021.

2020 s-au înregistrat 33 de decese (față de 43 în anul 2010) și 525 de persoane rănite (față de 741 în anul 2010).

FIGURA 36. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE ACCIDENTE RUTIERE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2010-2020



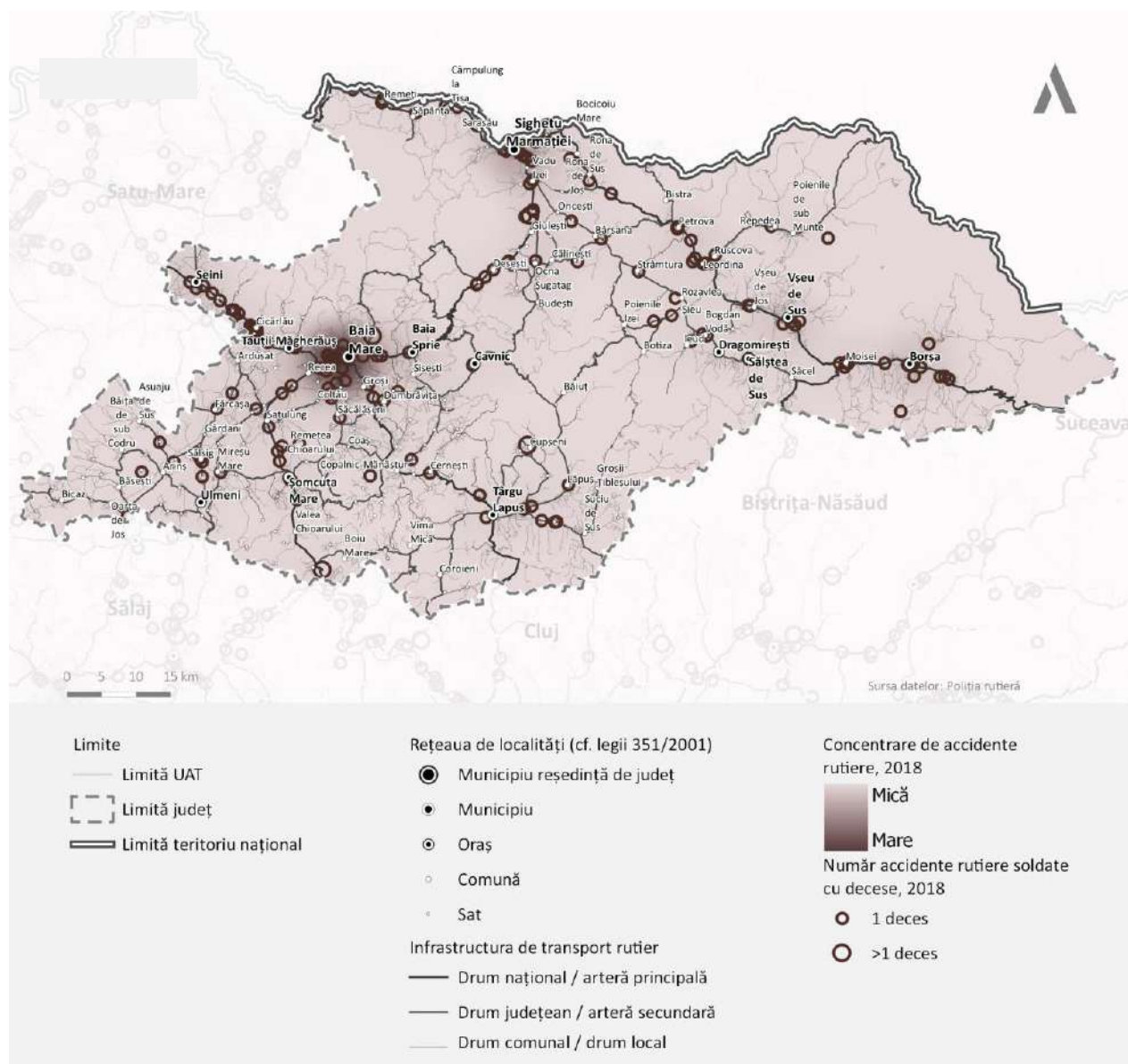
Sursa: Baza de date INS Tempo Online

În ceea ce privește localizarea accidentelor în județ, la nivelul anului 2018, se observă că acestea erau cu precădere concentrate în jurul municipiului reședință de județ, acesta fiind urmat de alte centre urbane, precum Sighetu Marmăției sau Vișeu de Sus. Accidentele soldate cu decese, s-au realizat în lungul principalelor artere de circulație din județ, fiind evidențiate drumurile naționale DN1C (lim. jud. Sălaj – Baia Mare – lim. jud. Satu Mare) și DN18 (Baia Mare – Sighetu Marmăției - Borșa).

Printre principalele cauze înregistrate pentru accidentele rutiere se numără viteza neadaptată la condițiile de drum (618 accidente), traversarea neregulamentară a pietonilor (286 accidente), neacordarea priorității pentru vehicule (272 accidente) și pentru pietoni (247 accidente), precum și nerespectarea distanței între vehicule (206 accidente). Totodată, se remarcă un număr ridicat de accidente ce au inclus pietoni și/sau bicicliști, acestea reprezentând cca. 31% din totalul de accidente, un procent destul de ridicat luând în considerare faptul că pietoni și bicicliștii fac parte din categoria participanților vulnerabili în trafic.

Per total, cauzele accidentelor rutiere evidențiază pe de o parte probleme la nivelul infrastructurii existente, aceasta fiind fie subdimensionată, fie într-o stare precară, conducând astfel la o siguranță mai redusă în trafic, iar pe de altă parte, problemele de comportament în trafic ale șoferilor. Pentru soluționarea acestora și pentru reducerea semnificativă sau chiar eliminarea completă a accidentelor rutiere din județ, sunt necesare măsuri de calmare a traficului, corelate cu proiectele de asigurare a infrastructurii rutiere corespunzătoare (modernizare, reabilitare, amenajare variante ocolitoare etc.). Totodată, este necesară sporirea nivelului de educație rutieră în rândul populației județului pentru a asigura prevenția în trafic, în special în rândul copiilor și tinerilor.

FIGURA 37. ACCIDENTE RUTIERE ÎN JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2018



Sursa: Prelucrarea consultantului

3.11. IDENTIFICARE ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

Aeroportul Internațional Maramureș reprezintă una dintre principalele porți de intrare în județ

Aeroportul Internațional Maramureș este una dintre principalele porți de intrare în județul Maramureș, fiind și singura infrastructura de acest fel din județ. Acesta este însă, slab utilizat, bucurându-se numai de o ușoară creștere a numărului de pasageri la nivelul anului 2021 ca urmare a curselor de tip charter către destinații din Egipt și Turcia (40 de curse charter în 2021)⁴⁶. Totodată, începând cu anul 2021, aeroportul a început consolidarea listei de destinații active, în prezent asigurând curse către București, Londra, Milano și Paris⁴⁷, fiind așteptată astfel și o creștere a numărului de pasageri transportați anual. Aeroportul este totodată în curs de modernizare, fiind vizată o extindere a terminalului de pasageri, respectiv îmbunătățirea capacității de trafic și a utilităților disponibile la nivelul aeroportului.

⁴⁶ Adresă din partea Aeroportului Internațional Maramureș nr. 139 din 16.03.2022.

⁴⁷ Aeroportul Internațional Maramureș – <https://aimm.eu/>.

Totuși, în prezent, aeroportul nu funcționează la potențialul său maxim, existând o serie de probleme cu care se confruntă acesta, după cum urmează:

- Atractivitate redusă a aeroportului din punct de vedere al varietății curselor disponibile, în special în comparație cu alte aeroporturi din regiune (ex. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca);
- Transportul public local nu deservește aeroportul, utilizatorii fiind nevoiți să utilizeze autovehiculul personal sau serviciile de taxi;
- Aeroportul nu este legat la rețeaua de cale ferată, în ciuda faptului că magistrala de cale ferată 400 trece prin imediata apropiere a acestuia.

Gara Baia Mare este principala gară din județ, reprezentând un punct important de acces pentru transportul național

Gara Baia Mare este o altă zonă cu un nivel de complexitate ridicat de la nivelul județului Maramureș, aceasta fiind unul dintre principalele noduri feroviare din județ. Gara este situată în partea vestică a municipiului Baia Mare, fiind situată în vecinătatea zonei industriale (aflată în spatele gării). Legăturile cu restul orașului sunt realizate prin intermediul str. Gării și a bd. Traian și București (indirect).

Totodată, în vecinătatea gării sunt prezente două dintre autogările municipiului – Autogara Baia Mare și Autogara Imperativ, acestea putând fi ușor accesate pe jos de către utilizatori. Totodată, în vecinătatea gării există și stații de transport public local și metropolitan, asigurând astfel transferul și către acestea servicii de transport. Per total, zona gării se află în prezent într-un stadiu incipient al unui nod intermodal și, dispune totodată de un potențial ridicat de dezvoltare a acestuia.

3.12. PROCESUL DE PARTICIPARE – ACTORI RELEVANȚI

Procesul de elaborare al planului de mobilitate durabilă al județului Maramureș a implicat un proces participativ complex. Fiind elaborat în cadrul proiectului de cooperare transfrontalieră „MOBI” Infrastructură Transfrontalieră Modernă – Regiunea Carpatică de succes, elaborarea PMD a presupus și implicarea actorilor relevanți din cadrul proiectului. În cadrul proiectului MOBI au fost organizate ședințe de consorțiu și mese rotunde, enumerate în tabelul următor.

TABEL 7 PROIECTUL MOBI, LISTA ÎNTÂLNIRILOR CU MEMBRII CONSORȚIULUI

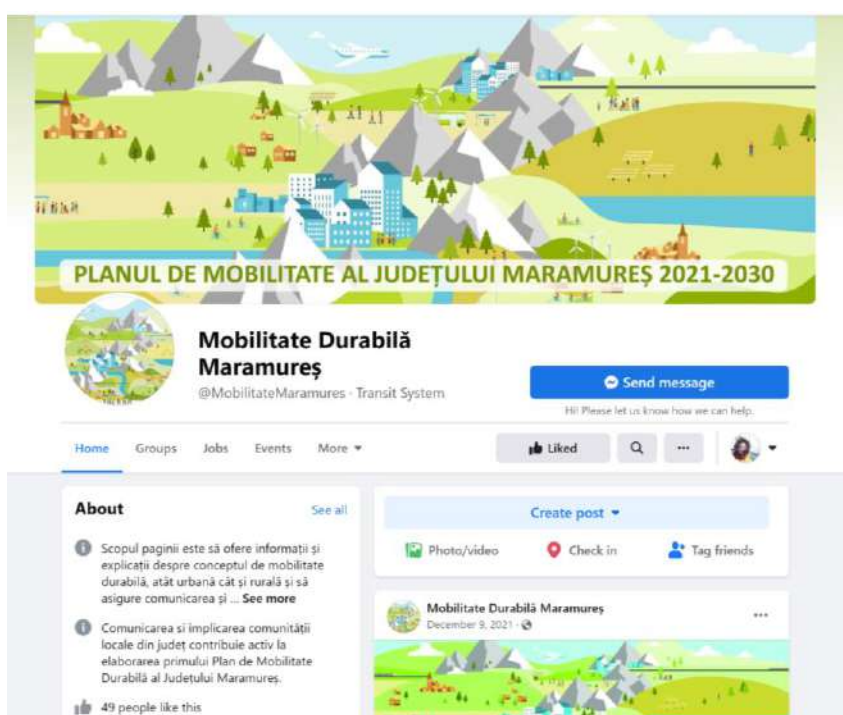
TIP DISCUȚIE	DATA	TEMA ABORDATĂ
A doua ședință de consorțiu	28 ianuarie 2021	Dezvoltarea regională și conexiuni feroviare în Carpați, conexiuni aeriene pentru regiunea munților Carpați.
Masă rotundă, online	25.02.2021	Aviație
Masă rotundă, online	27 august 2021	Elaborarea planului de acțiune pentru proiectul MOBI și conexiuni multimodale pe căi navigabile
Masă rotundă, online	20 septembrie 2021	Infrastructură de graniță și puncte de trecere a frontierei
Atelier tematic	11-12 octombrie 2021	Atelier tematic și ședință cu experții din Ungaria, mobilitatea în județul Szabolcs-Szatmár-Bereg

TIP DISCUȚIE	DATA	TEMA ABORDATĂ
Masă rotundă on line	26 ianuarie 2022	CBC Plan mobilitate și reglementări și instrumente de planificare teritorială

Sursă: Prelucrarea consultantului

De asemenea, PMD a fost elaborat cu implicarea actorilor regionali, județeni și locali relevanți, precum și a publicului general. Pentru comunicarea și informarea publicului general a fost creat un cont de social media, pe platforma Facebook (<https://www.facebook.com/MobilitateMaramures>). Pagina a fost folosită pentru diseminarea informațiilor relevante privind mobilitatea durabilă și pentru promovarea chestionarelor

FIGURA 38 PAGINA DE FACEBOOK MOBILITATE DURABILĂ MARAMUREȘ, 2022



Sursă: Pagină creată și gestionată de consultant pe perioada elaborării PMD Maramureș

După finalizarea elaborării Planului de Mobilitate pentru județul Maramureș, pagina de Facebook va fi predată Consiliului Județean Maramureș și poate fi utilizată pentru informarea și comunicarea cu cetățenii în perioada de implementare a proiectelor.

3.13. FINANȚAREA SECTORULUI TRANSPORT

Carta integrată prezintă o imagine ușor de cuprins a posibilităților de finanțare din fonduri europene pentru județul Maramureș. În plus față de programele operaționale naționale sau fondurile sub management european direct, acest sector poate fi finanțat din bugetul național, bugetul local, fonduri private și/sau alte surse.

TABEL 8 CARTA INTEGRATĂ A FINANȚĂRILOR PENTRU SECTORUL DE MOBILITATE

DOMENIU	SURSE DE FINAȚARE
Drumuri și infrastructură	POR Nord-Vest (P4, P5), PNRR (C4, C10), POT, InvestEU, Orizont Europa, CEF, BEI

DOMENIU	SURSE DE FINAȚARE
Transport public verde	POR Nord-Vest (P4, P5), PNRR (C4, C10), POT, POTJ, Interreg, Orizont Europa, BEI
Transport alternativ	POR Nord-Vest (P3, P4,P5), PNRR (C4, C10), Interreg, CEF, BEI
Trasee pietonale	POR Nord-Vest (P3, P4, P5), Orizont Europa

Sursă: Prelucrarea consultantului

TABEL 9 DETALIEREA SOLICITANȚILOR ELIGIBILI ÎN FUNCȚIE DE SURSA DE FINANȚARE, 2022

SURSE DE FINAȚARE	SOLICITANT ELIGIBIL
Programul Operațional Regional Nord-Vest (POR)	P3 – O regiune cu localități prietenoase cu mediul • UAT municipii reședință de județ, Consilii Județene sau parteneriate între acestea P4 – O regiune cu mobilitate urbană multimodală durabilă • Municipiile reședință de județ, cât și separat municipiile și orașele P5 – O regiune accesibilă • UAT municipii reședință de județ, Consilii Județene sau parteneriate între acestea
Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)	C4 – Transport sustenabil • MTI, CNAIR, CNIR, CFR SA, CFR Călători C10 – Fondul social • municipii reședință de județ; municipii, altele decât cele reședință de județ; orașe; comune; consilii județene; ADI/Zonele Metropolitane; parteneriate cu autoritățile de la nivel central; parteneriate și/sau ADI cu proiectele desfășurate în parteneriat cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene
Programul Operațional Transport (POT)	P1 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier • CNAIR P2 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială (în parteneriat sau individual) • CNAIR • Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri • Administrații Publice Locale P3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată (în parteneriat sau individual) • Compania Națională Căile Ferate Române – CN CFR SA • Direcțiile Regionale de Căi Ferate P4 - Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată • Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF), • Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF

SURSE DE FINAŢARE	SOLICITANT ELIGIBIL
	P6 - Îmbunătăţirea conectivităţii si mobilităţii urbane, durabila şi rezilienţă în faţa schimbărilor climatice prin creşterea calităţii serviciilor de transport pe calea ferată - Parteneriate între Autorităţile Publice Locale şi Compania Naţională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R. şi/sau ARF P7 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal - Autorităţi Publice Locale - Parteneriate Autorităţi Publice Locale- Compania Naţională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R. - Agenţi economici privaţi P8 - Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile şi a porturilor - Administratorii porturilor maritime şi fluviale situate pe reţeaua primară - Operatori Privaţi - MTIC P9 - Creşterea gradului de siguranţa si securitate pe reţeaua rutiera de transport - CNAIR - Poliţia rutieră
Interreg NEXT România-Ucraina, InvestEU, Orizont Europa, CEF, BEI	Entităţi private, entităţi din sectorul public, entităţi mixte, organizaţii non-profit

Sursă: Prelucrarea consultantului

3.14. COLECTARE DATE, DEZVOLTARE REŢEA TRANSPORT, CEREREA DE SERVICII DE TRANSPORT, CALIBRARE ŞI VALIDARE DATE, PROGNOZE ŞI EVOLUŢIA PREVIZIBILĂ A VARIABILELOR DE MOBILITATE

Procesul de colectare de date aferent prezentului Plan de mobilitate pentru judeţul Maramureş s-a realizat încă de la demararea proiectului, acesta fiind realizat prin intermediul mai multor instrumente specifice de colectare de date. Acest proces a fost demarat prin stabilirea unui set de date necesare, împreună cu sursele acestora şi a modului posibil de colectare a datelor. Consultantul a avut la dispoziţie încă de la începutul proiectului o serie de date statistice şi geospaţiale relevante pentru elaborarea planului de mobilitate a judeţului, pentru celelalte date fiind utilizate următoarele instrumente:

- **BAZE DE DATE ONLINE** | S-au utilizat datele statistice furnizate de către Institutul Naţional de Statistică, acestea fiind disponibile în bazele de date online INS Tempo Online şi eDemos. Acestea au fost utilizate pentru evidenţierea situaţiei actuale a contextului socio-economic, precum şi a situaţiei transportului şi mobilităţii în judeţ, precum şi pentru identificarea tendinţelor din cele două domenii în ultimii ani.
- **SURSE OFICIALE ONLINE** | Au fost consultate de asemenea surse oficiale disponibile în mediul online, precum site-urile oficiale ale Consiliului Judeţean Maramureş, ale primăriilor localităţilor din judeţ sau ale entităţilor / operatorilor relevanţi din judeţ, în vederea colectării datelor relevante (ex. date statistice, proiecte în implementare / planificate etc.).
- **SOLICITĂRI DE DATE** | Pentru datele care nu au putut fi obţinute în mod direct din sursele disponibile online, au fost transmise o serie de solicitări de date către instituţii relevante din judeţ şi de la nivel naţional. Scopul acestora a fost de a obţine datele relevante pentru conturarea

situației actuale la nivelul județului, precum și pentru a identifica direcțiile de dezvoltare urmărite de instituțiile vizate atât în ultimii ani, cât și pentru perioada de programare 2021-2027. Acest instrument a fost folosit și pentru obținerea datelor privind fluxurile de trafic din județul Maramureș, fiind utilizate date furnizate de CESTRIN aferente Recensământului de trafic din anul 2015, acestea fiind și cele mai recente date disponibile.

- **ANCHETA DE MOBILITATE** | Pentru identificarea tiparelor de deplasare actuale ale populației județului, precum și a nevoilor acestora în ceea ce privește deplasarea în județul Maramureș, a fost elaborat un chestionar de mobilitate dedicat, bazat pe 4 secțiuni principale: date socio-economice, comportamentul general de deplasare, calitatea serviciilor de transport public, respectiv opinia respondenților. Chestionarul a fost distribuit în mediul online, fiind promovat utilizând canalele oficiale ale Consiliului Județean Maramureș, precum și cele de social media dedicate proiectului. Chestionarul este încă activ la momentul transmiterii prezentului document.

ANCHETA DE MOBILITATE

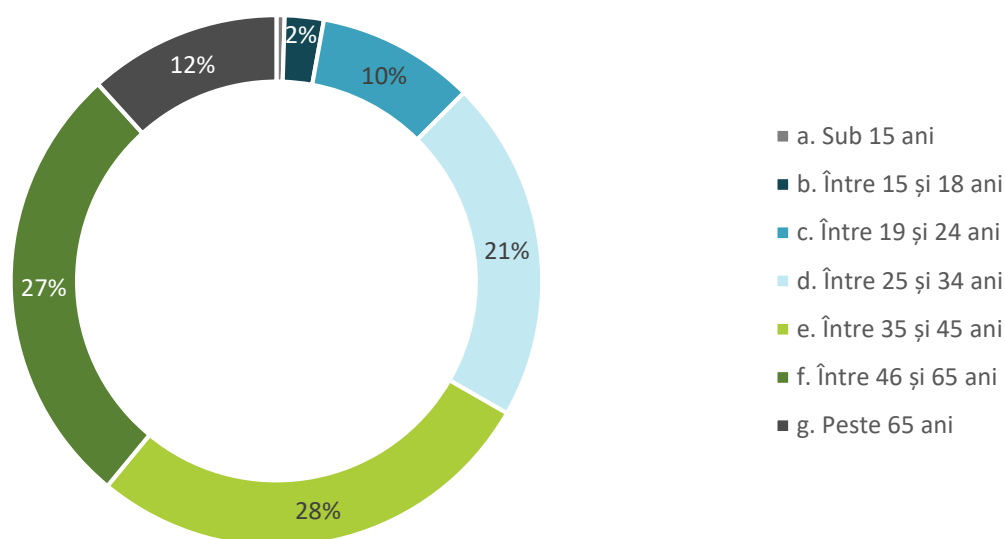
Anchetele de mobilitate, au avut ca principal scop colectarea de date cu privire la ultimele deplasări realizate de interlocutor în vederea realizării unei imagini complete asupra călătoriilor efectuate de rezidenții unei zone studiate, identificând caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate, cum ar fi venitul mediu, nivelul de educație, numărul de vehicule motorizate sau nemotorizate aflate în gospodărie precum și caracteristicile deplasărilor, cum ar fi scopul, frecvența acestora, modul de transport folosit etc.

Ancheta s-a desfășurat pe un eșantion calculat pe baza formulelor statistice, astfel încât să se asigure reprezentativitatea acestuia, respondenții fiind distribuiți pe întregul teritoriu al județului Maramureș, în funcție de densitățile demografice ale localităților. Ancheta a fost realizată atât prin intermediul unui chestionar online, cât și prin interviuri telefonice și în teritoriu, asigurând o reprezentativitate a populației la nivelul localităților, cât și la nivel educațional și ocupațional. Prezentăm în cele ce urmează rezultatele obținute în urma aplicării chestionarului privind mobilitatea, date care vor fi utilizate ulterior în formalizarea modelului de transport.

Caracteristicile socio-economice ale eșantionului interviuat

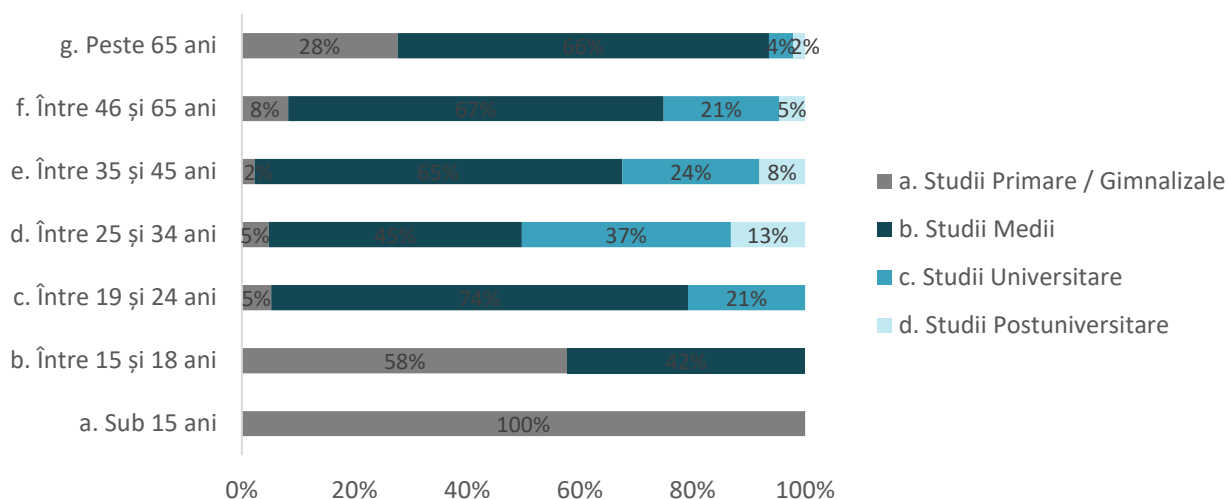
În cadrul anchetelor de mobilitate, repartitia pe grupe de vârstă a celor 802 de persoane intervievate relevă o preponderență a respondenților încadrați în grupa de vârstă 35 – 45 de ani – 28%, urmată de cei cu vârste cuprinse între 46 – 65 de ani – 27%. Se observă că 86% din respondenți sunt persoane active (18 – 65 de ani).

FIGURA 39 DISTRIBUȚIA POPULAȚIEI INTERVIEWATE PE GRUPE DE VÂRSTĂ



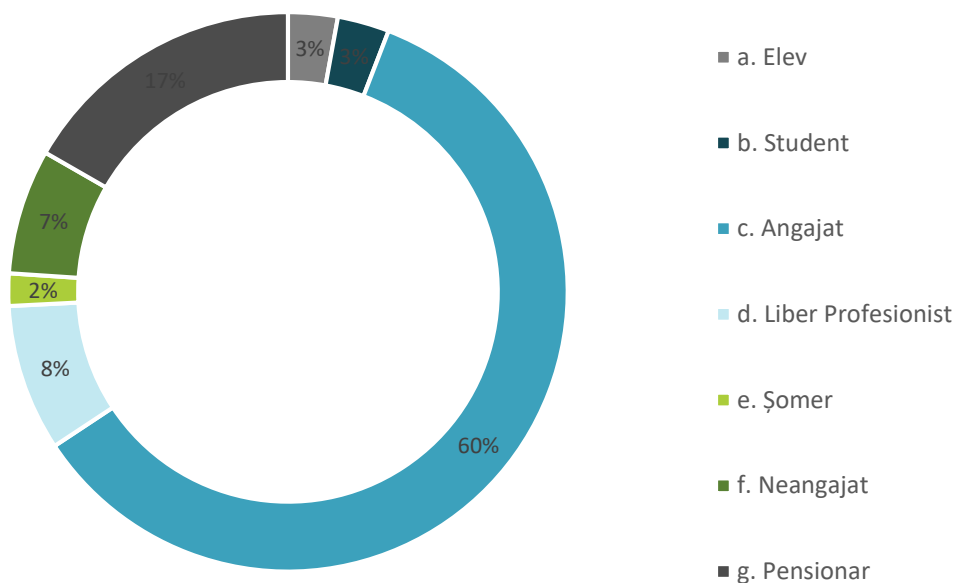
În ceea ce privește nivelul de educație, 37% din respondenți au declarat că au studii universitare sau postuniversitare, în special în rândul celor de 25 – 34 de ani, în timp ce pentru populația încadrată în grupa de vârstă de peste 65 de ani, procentul de studii superioare este de numai 4%, însă 66% dintre aceștia au declarat că au absolvit liceul.

FIGURA 40 DISTRIBUȚIA NIVELULUI DE STUDII PE GRUPE DE VÂRSTĂ



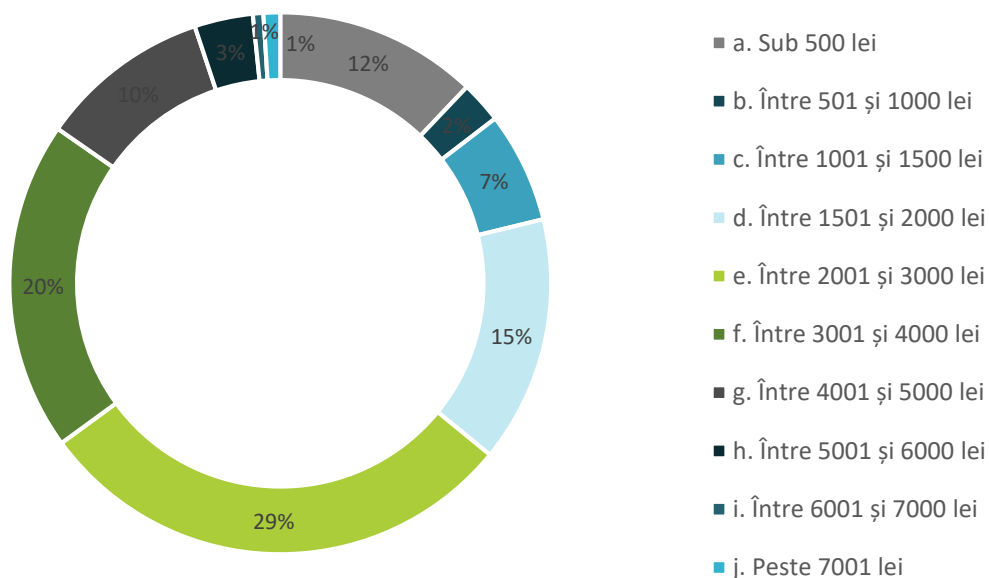
Aproximativ 68% dintre persoanele interviewate au declarat că sunt persoane ocupate, fiind angajați sau liber profesioniști, în timp ce 12% sunt pensionari, 6% elevi sau studenți și 9% fac parte din alte categorii de persoane fără ocupație.

FIGURA 41 DISTRIBUȚIA POPULAȚIEI INTERVIEWATE PE OCUPAȚII



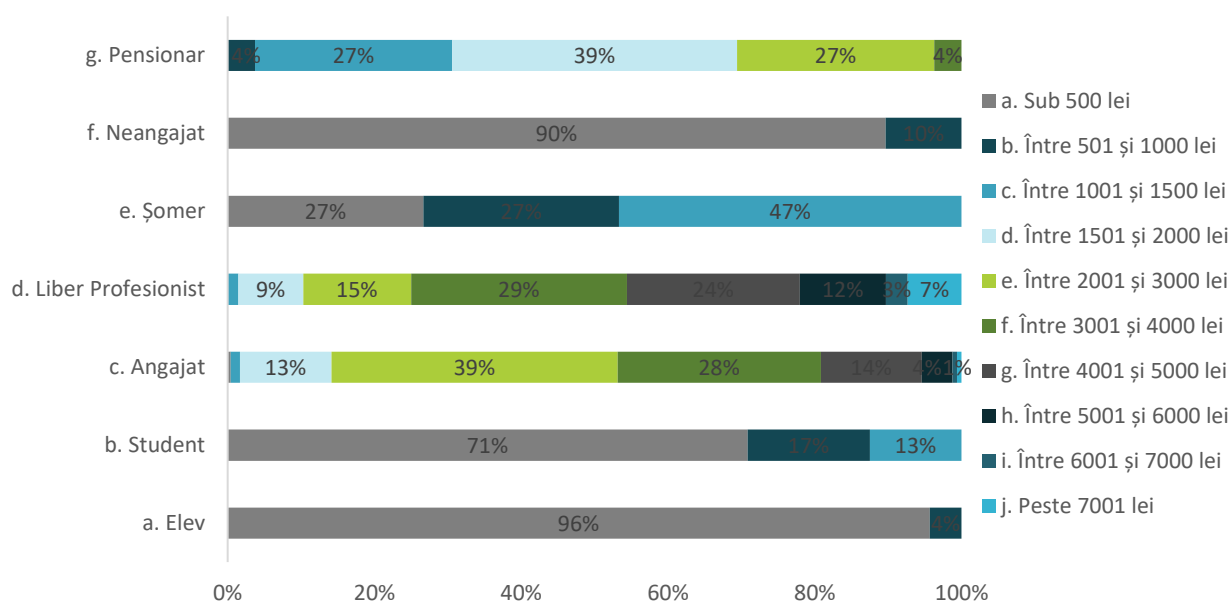
În ceea ce privește veniturile respondenților, 35% înregistrează venituri nete lunare de peste 3000 de lei și doar 5% au venituri de peste 5000 de lei net. În capătul opus, se regăsesc 14% cu venituri sub 1000 de lei, acești respondenți fiind din rândul persoanelor inactive (elevi/studenți, șomeri, casnici, pensionari).

FIGURA 42 DISTRIBUȚIA POPULAȚIEI INTERVIEWATE PE CLASE DE VENIT



Din corelarea acestor rezultate cu ocupațiile respondenților reiese că veniturile mici sunt în general ale persoanelor neocupate – elevi, studenți, șomeri sau pensionari, aceștia având venituri sub 1000 de lei, în timp ce nivelul cel mai înalt de venituri se înregistrează în rândul liberilor profesioniști.

FIGURA 43 DISTRIBUȚIA NIVELULUI DE VENIT PE OCUPAȚII



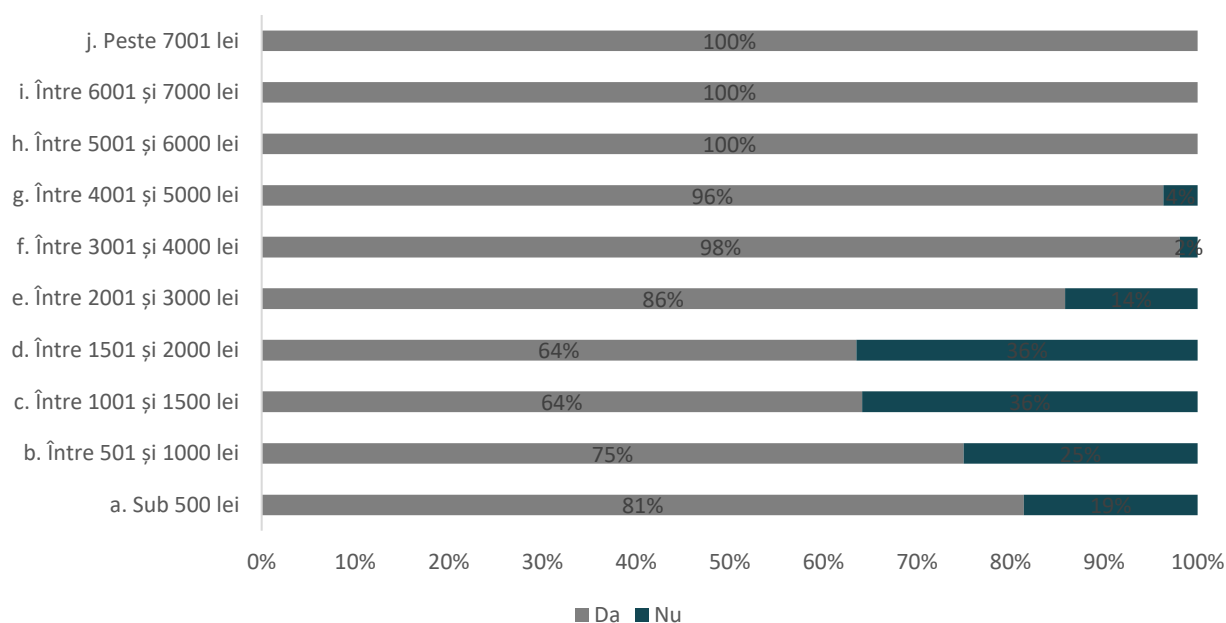
Analiza disponibilității vehiculelor personale arată că 85% dintre respondenți au la dispoziție cel puțin un autoturism în gospodărie. Acest procent nu reprezintă însă gradul de motorizare, ținând cont de faptul că membri ai aceleiași gospodării pot dispune de același autoturism. În cazul bicicletelor procentul de disponibilitate este ceva mai redus, de 58 %.

FIGURA 44 POSESIA DE AUTOTURISME ȘI BICLETE



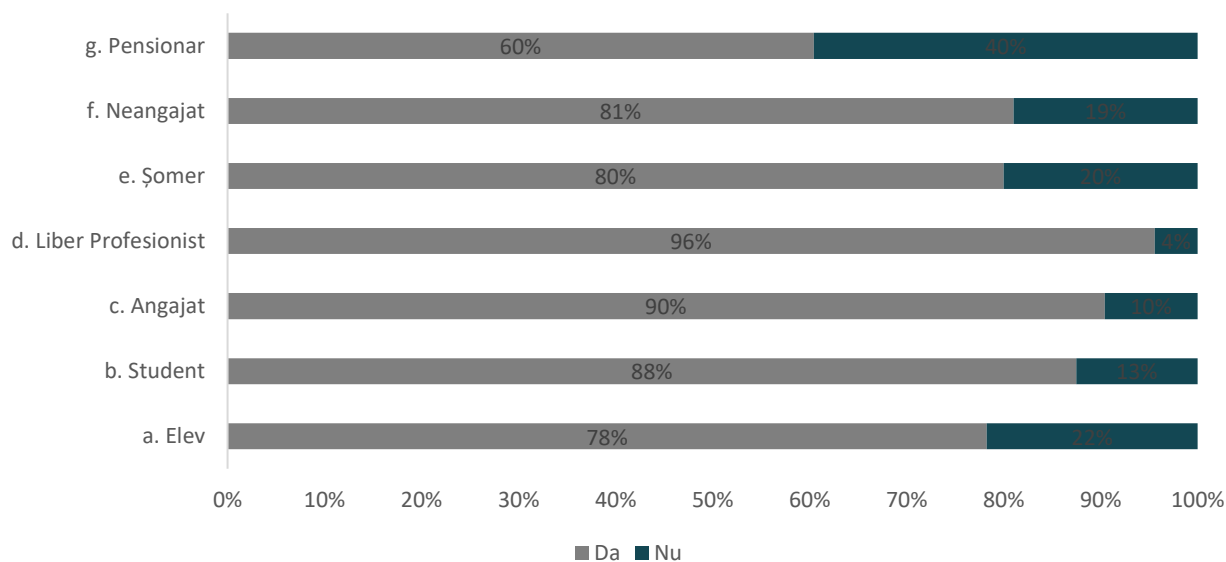
Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit relevă faptul că disponibilitatea autoturismelor este mai redusă în cazul persoanelor cu venituri cuprinse între 1000 și 2000 de lei.

FIGURA 45 DISTRIBUȚIA POSESIE UNUI AUTOVEHICUL ÎN RAPORT CU GRUPA DE VENIT



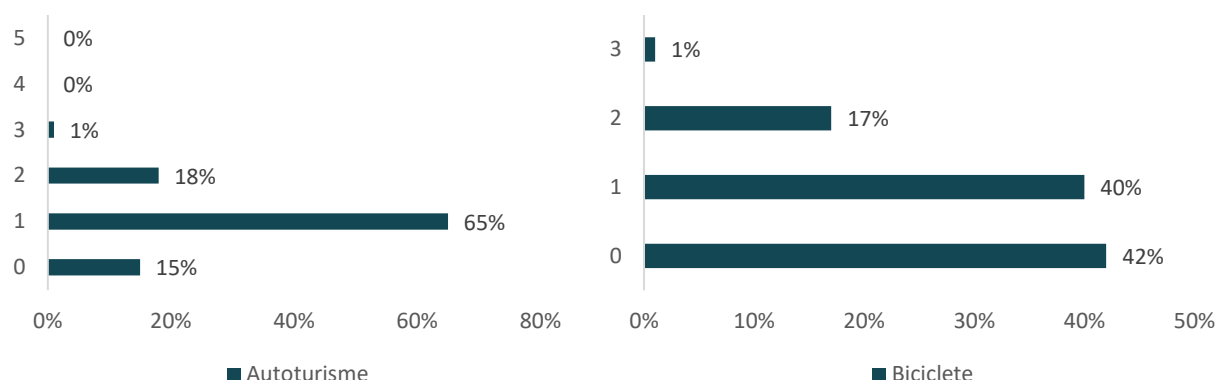
Corelat cu ocupația, se constată că atât persoanele active sau liber profesioniști, cât și cele inactive, respectiv elevii/studentii și cei fără ocupație, au un grad de disponibilitate a autoturismelor ce depășește 78%, doar în rândul pensionarilor acest grad de disponibilitate este mai redus – 60%.

FIGURA 46 DISTRIBUȚIA POSESIEI DE AUTOTURISME ÎN RAPORT CU OCUPAȚIA



În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodăria, majoritatea respondenților, respectiv 65% au declarat că în gospodăria lor se regăsește un singur autoturism, în timp ce 19% au în gospodărie cel puțin 2 autoturisme. În cazul vehiculelor nemotorizate (biciclete), situația are o tendință similară, însă cu diferențe mult mai reduse – 40% au la dispoziție o singură bicicletă, 17% - 2 biciclete și 1% - 3 sau mai multe. Ca o imagine de ansamblu, în gospodăriile participante la ancheta de mobilitate au fost declarate un număr de autoturisme (678) mult mai ridicat față de numărul de biciclete (464).

FIGURA 47 DISTRIBUȚIA NUMĂRULUI DE AUTOTURISME ȘI BICICLETE DEȚINUTE



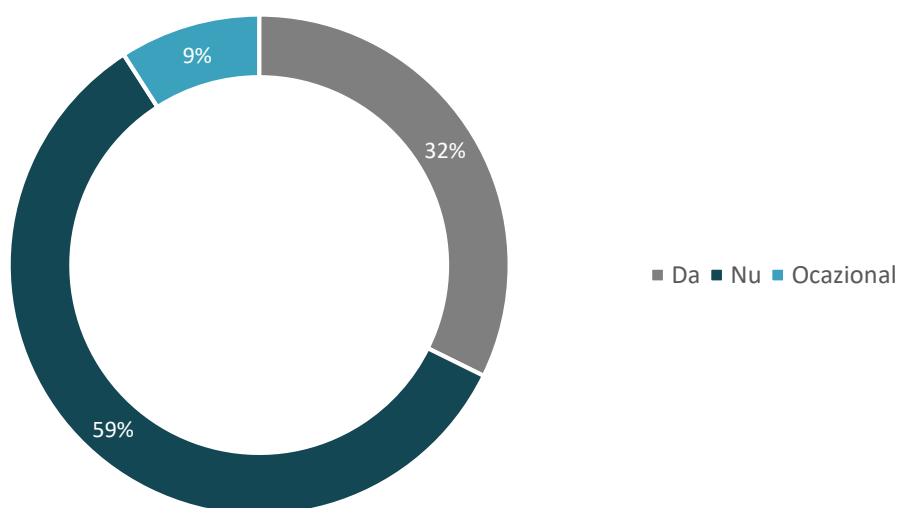
Caracteristicile deplasărilor eșantionului interviuat

În vederea identificării comportamentului de deplasare a populației la nivelul județului Maramureș, în cadrul anchetelor de mobilitate s-au analizat comportamentele de deplasare ce vizează atât deplasările efectuate în interiorul localității de domiciliu, cât și pe cele în raport cu alte localități. Au fost colectate date cu privire la frecvența și scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, precum și durata de deplasare. În această etapă a anchetei respondenții au descris comportamentul general de deplasare.

Din totalul persoanelor interviuate, 68% reprezintă populația ocupată, ceea ce determină un comportament de deplasare relativ predictibil, ținând cont că pentru această categorie de persoane deplasarea principală este cea între locuință și locul de muncă.

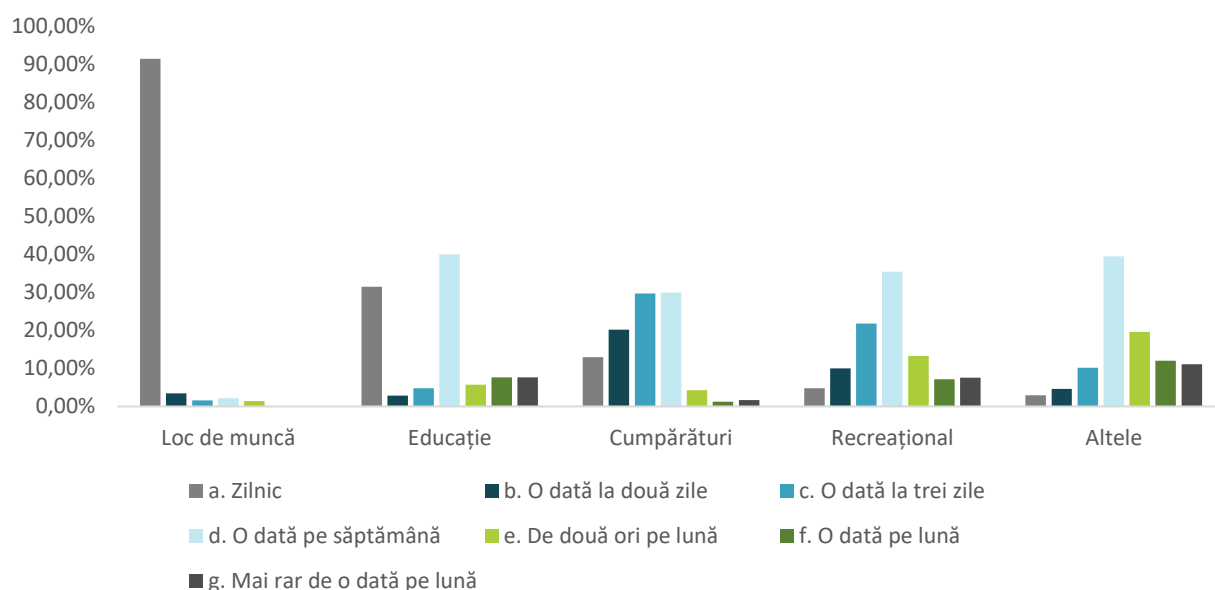
Referitor la locul de desfășurare a activității, se observă un procent ridicat de persoane care își desfășoară activitatea de acasă. Totuși, 59% din respondenți au declarat că nu fac acest lucru, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

FIGURA 48 DISTRIBUȚIA DESFĂȘURĂRII ACTIVITĂȚII PROFESIONALE LA DOMICILIU



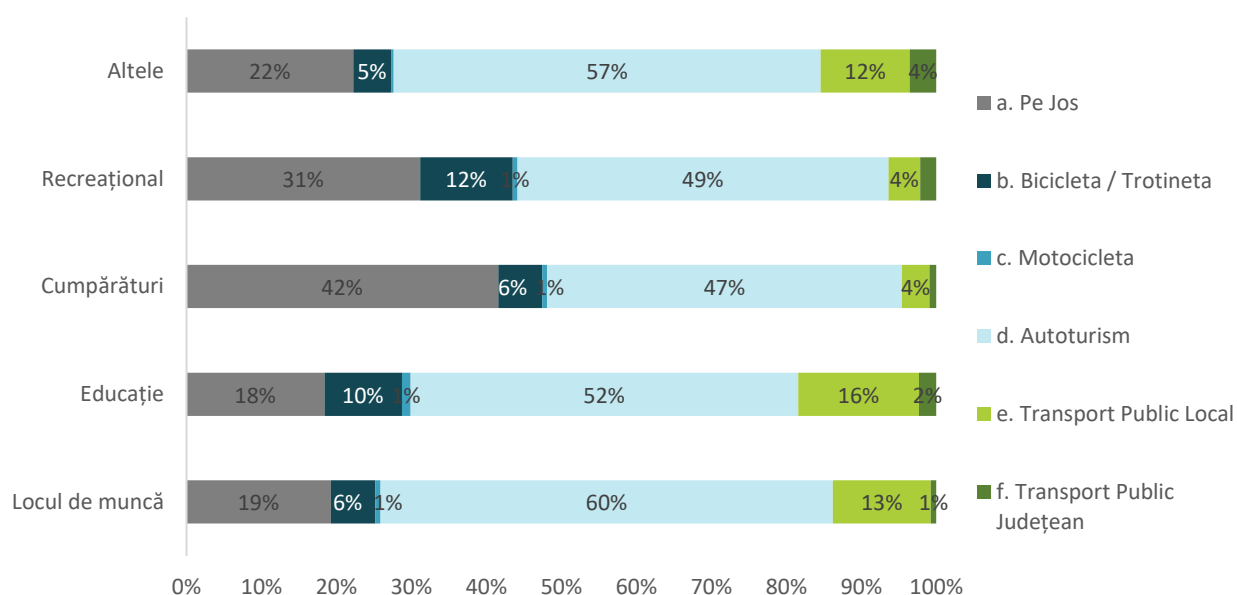
Comportamentul de deplasare al respondenților în raport cu scopul și frecvența deplasărilor se prezintă conform graficului de mai jos. Se evidențiază ca preponderente deplasările zilnice în interiorul localității către locul de muncă, urmate la mare distanță de deplasările efectuate în scop educațional și pentru cumpărături. Majoritatea respondenților au declarat că se deplasează în interiorul localității pentru cumpărături sau pentru desfășurarea activităților recreative de cel puțin 2 ori pe săptămână.

FIGURA 49 FRECVENȚA DEPLASĂRILOR ÎN INTERIORUL LOCALITĂȚII ÎN FUNCȚIE DE SCOPUL ACESTORA



Această distribuție a frecvenței deplasărilor a fost corelată cu modul de transport preferat pentru efectuarea deplasărilor. Așa cum se observă, autoturismul are o poziție dominantă, urmat la mare distanță de deplasările pietonale sau cu transportul public local.

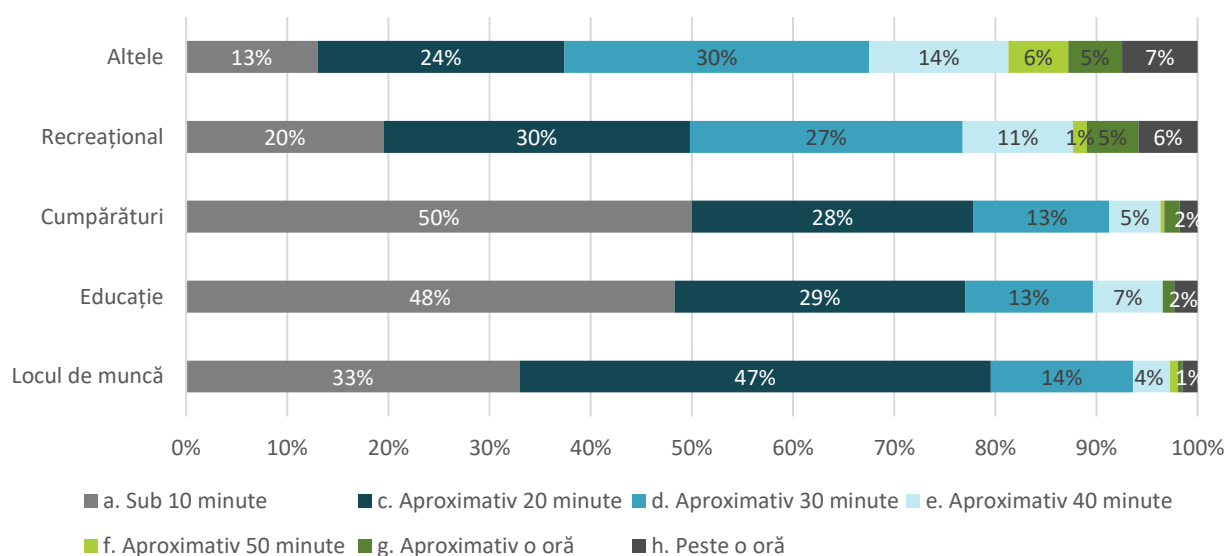
FIGURA 50 FRECVENȚA DEPLASĂRILOR CORELATĂ CU MODUL DE TRANSPORT PREFERAT



Ca repartitie modală, s-a observat faptul că deplasările nemotorizate au o pondere foarte scăzută în ceea ce privește deplasarea până la locul de muncă sau în scop educațional, sub 28%, însă se observă o valoare mai mare în cazul deplasărilor efectuate în scopuri precum cumpărăturile (48%) sau recreațional (43%). Restul deplasărilor se efectuează cu mijloace de transport motorizate, dintre care dominant este autoturismul, cu o pondere peste 47%, iar cele efectuate cu transportul public local au o pondere sub 16%.

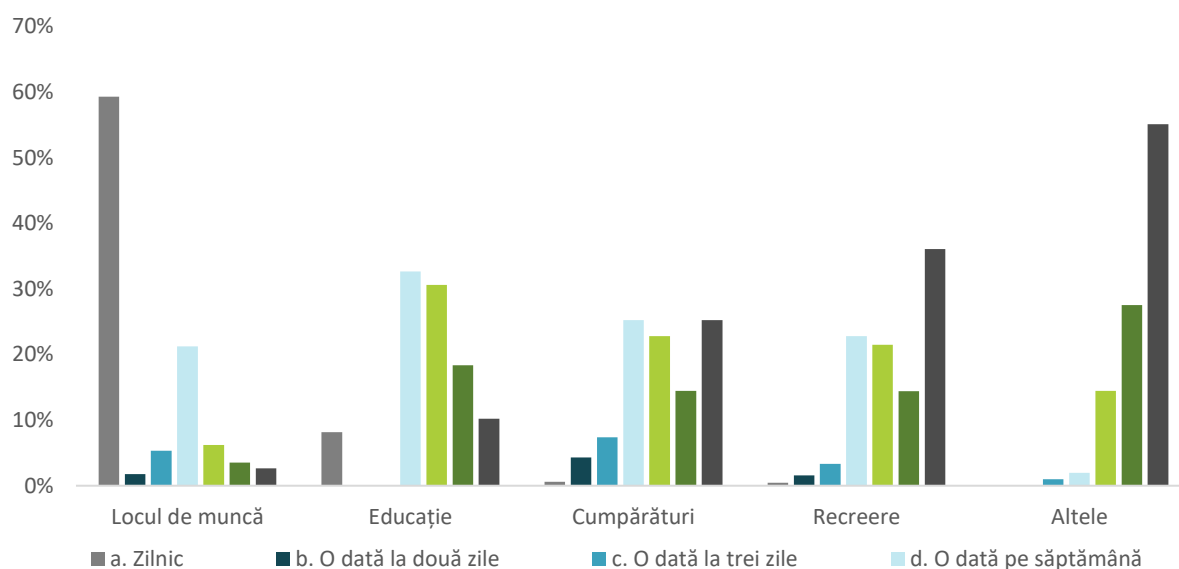
În figura de mai jos sunt reprezentate duratele medii de deplasare în raport cu scopul acestora. S-a remarcat faptul că, indiferent de modul de transport utilizat, aproximativ 80% dintre respondenții care se deplasează frecvent la locul de muncă sau la școală parcurg aceste distanțe în mai puțin de 20 minute și doar 6% sunt nevoiți să parcurgă distanța în mai mult de 40 minute. Ceva mai lungi sunt deplasările în scop recreațional sau în alte scopuri decât cele precizate explicit.

FIGURA 51 DURATE MEDII DE DEPLASARE ÎN INTERIORUL LOCALITĂȚII ÎN RAPORT CU SCOPUL ACESTORA



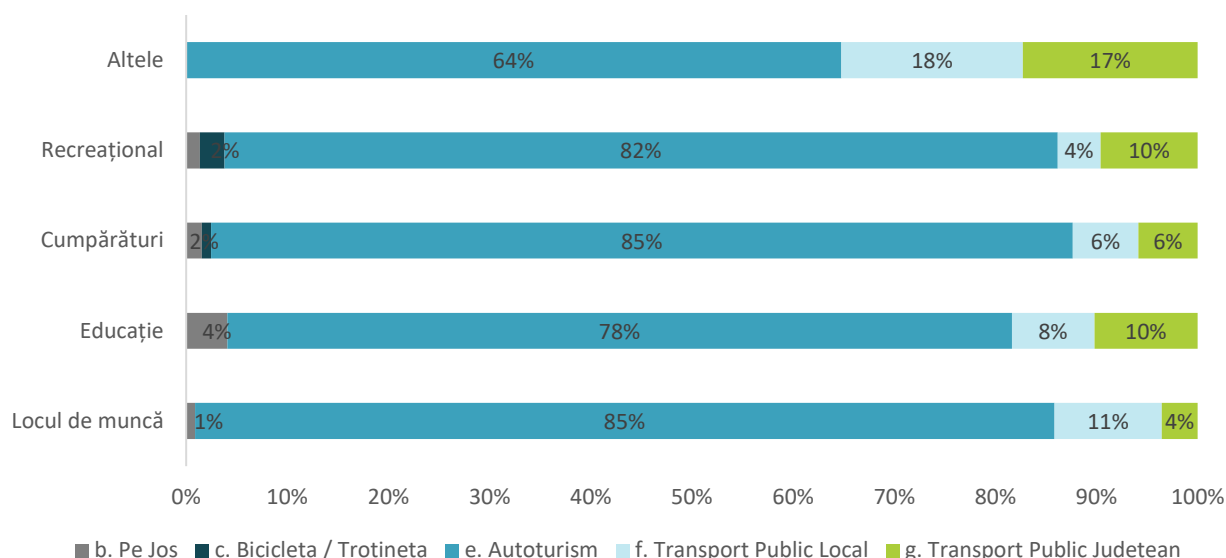
Comportamentul de deplasare al respondenților în raport cu scopul și frecvența deplasărilor în afara localității se prezintă conform graficului de mai jos. Astfel, s-a constatat faptul că peste 86% dintre respondenți nu efectuează deplasări în interes de serviciu sau educațional (94%) în altă localitate decât cea de domiciliu. Însă, dintre cei care efectuează astfel de deplasări, 59% merg zilnic la locul de muncă, 8% își desfășoară zilnic activitatea în scop educațional, sub 25% au declarat că se deplasează o dată pe săptămână sau de cel puțin 2 ori pe lună pentru cumpărături / recreere și peste 36% mai rar de o dată pe lună.

FIGURA 52 FRECVENȚA DEPLASĂRILOR ÎN AFARA LOCALITĂȚII ÎN FUNCȚIE DE SCOPUL ACESTORA



În ceea ce privește modul de transport utilizat de către respondenți, autoturismul are cele mai mari ponderi, de peste 64% în efectuarea tuturor scopurilor, în cazul transportul public județean doar 4% dintre respondenți se deplasează către locul de muncă cu acest mijloc de transport și sub 10% pentru efectuarea activităților în scop educațional sau pentru cumpărături / recreere.

FIGURA 53 FRECVENȚA DEPLASĂRILOR ÎN AFARA LOCALITĂȚII CORELATĂ CU MODUL DE TRANSPORT PREFERAT



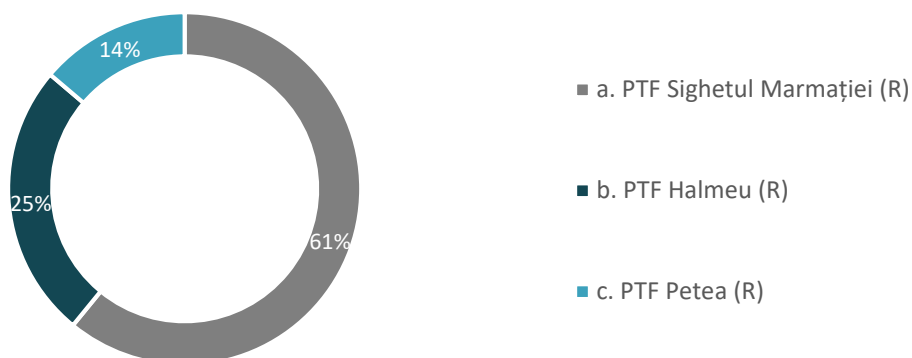
Dintre respondenții care efectuează deplasări în afara localității de domiciliu, sub 44% dintre aceștia au declarat că distanța până la locul de muncă este mai scurtă și poate fi efectuată în aproximativ 20-30 minute, peste 36% sunt nevoiți să parcurgă distanțe ceva mai lungi, iar în cazul deplasărilor efectuate în scop educațional, 44% ajung la școală / liceu în aproximativ 45 minute și doar 9% în 20 minute.

FIGURA 54 DURATE MEDII DE DEPLASARE ÎN AFARA LOCALITĂȚII DE DOMICILIU ÎN RAPORT CU SCOPUL ACESTORA



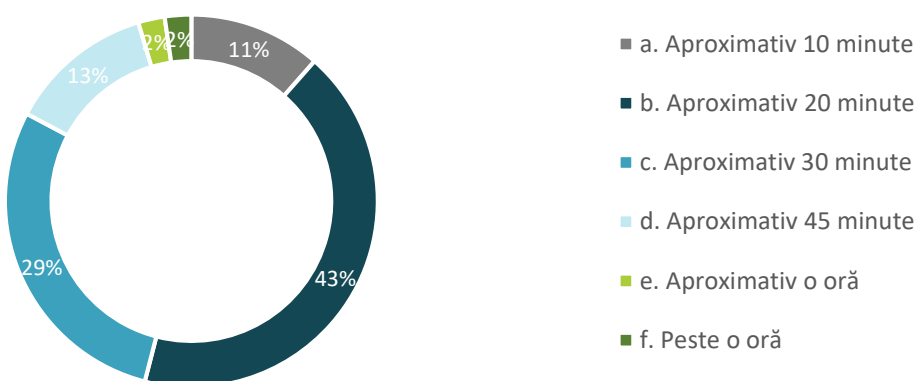
Conform anchetei de mobilitate, s-a constatat că 11% din totalul populației interviewate efectuează deplasări transfrontaliere, dintre care marea majoritate (61%) folosește punctul de trecere rutier de la Sighețul Marmației, urmat de Halmeu (25%) și doar 14% îl folosesc pe cel de la Petea.

FIGURA 55 PREFERINȚE ÎN UTILIZAREA PUNCTELOR DE TRECERE A FRONTIEREI



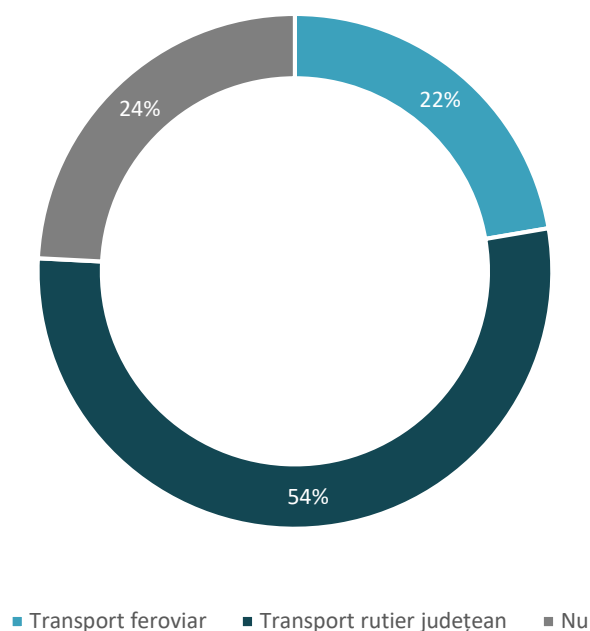
În ceea ce privește durata medie de așteptare pentru trecerea frontierei, 54% din respondenți au declarat că așteaptă aproximativ 20 minute și doar 4% au fost nevoiți să aștepte mai mult de o oră.

FIGURA 56 DURATE MEDII DE AȘTEPTARE PENTRU TRECEREA FRONTIEREI



Ancheta de mobilitate a inclus de asemenea o secțiune de întrebări privind calitatea serviciilor de transport public disponibile la nivelul județului, respectiv transportul județean rutier și transportul feroviar. În ceea ce privește preferința pentru aceste moduri de transport, 54% dintre respondenți au declarat că utilizează transportul rutier județean, 22% transportul feroviar și 24% aleg să se deplaseze cu alt mijloc de transport.

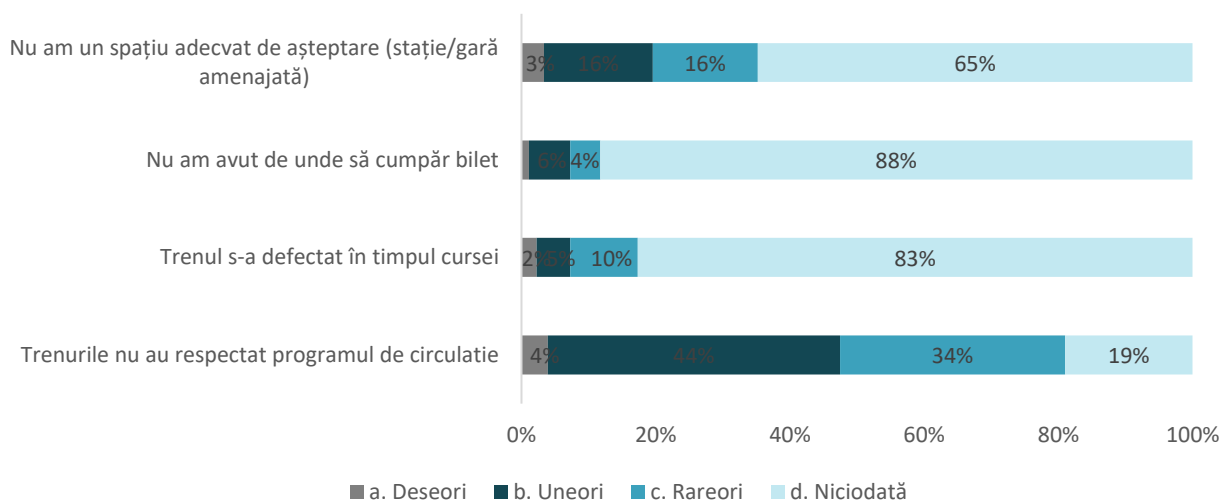
FIGURA 57 PREFERINȚE ÎN ALEGEREA MODULUI DE TRANSPORT



În ultima parte a anchetei, respondenții au fost chestionați cu privire la calitatea percepută a serviciilor de transport existente și frecvența apariției unor situații care au făcut călătoria neplăcută. Întrebările au vizat separat călătoriile efectuate cu cele două moduri de transport, autobuz și tren.

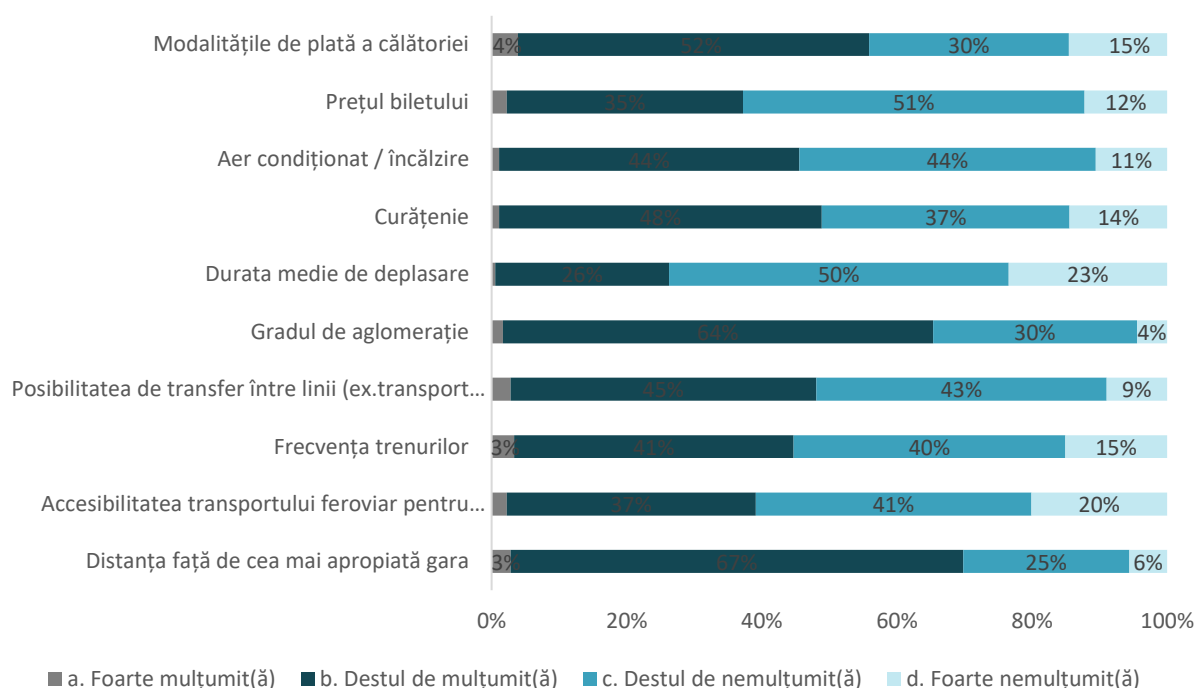
În ceea ce privește transportul feroviar, 48% din respondenți au declarat că uneori li se întâmplă ca programul de circulație să nu fie respectat, 19% că nu au un spațiu adecvat de așteptare (stație/ gară amenajată) și sub 7% dintre cei intervievați nu au avut de unde să cumpere un bilet, respectiv că trenul s-a defectat în timpul cursei.

FIGURA 58 FRECVENȚA APARIȚIEI PERTURBAȚIILOR ÎN TIMPUL CĂLĂTORIEI CU TRENUL



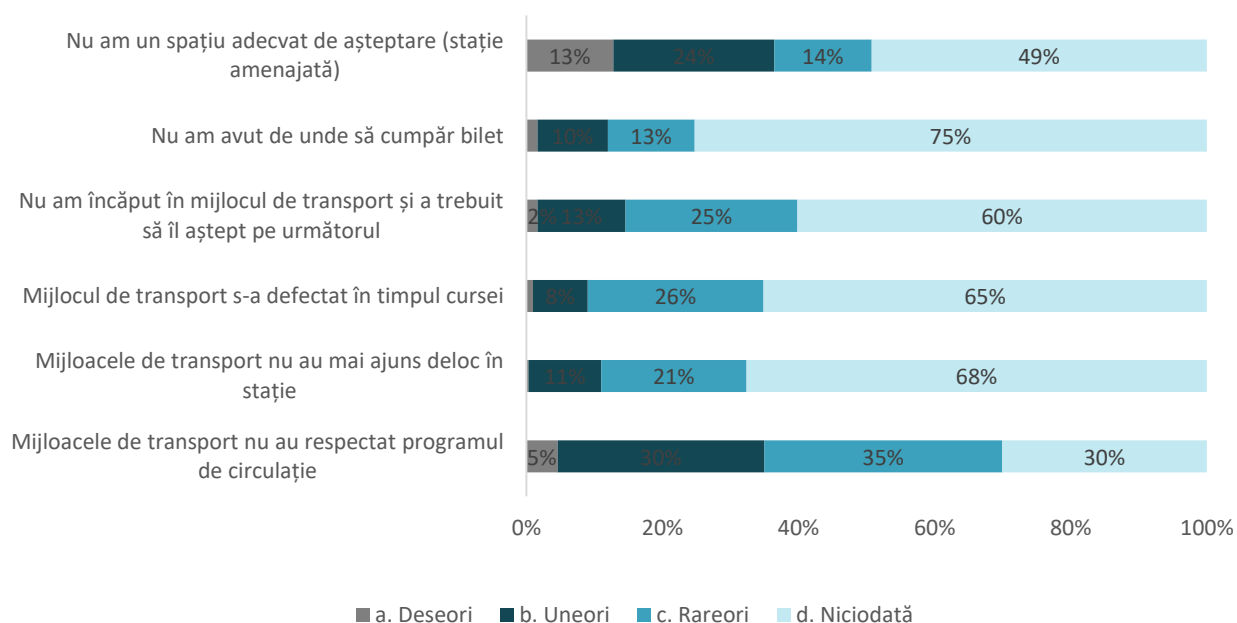
Analiza nivelului de satisfacție pentru utilizarea trenului arată că la nivel general, gradul de satisfacție al călătorilor cu trenul este foarte ridicat, aproximativ 70% dintre călători declarându-se mulțumiți de aspecte precum distanța față de cea mai apropiată stație, respectiv gradul de aglomerație și sub 56% de modalitățile de plată a călătoriei și posibilitatea de transfer între linii transportului feroviar cu liniile transportului public. Un grad de satisfacție ceva mai scăzut, de până la 35%, a fost înregistrat pentru aspecte ca prețul biletului și durata medie de deplasare.

FIGURA 59 NIVELUL DE SATISFAȚIE PENTRU UTILIZAREA TRENULUI



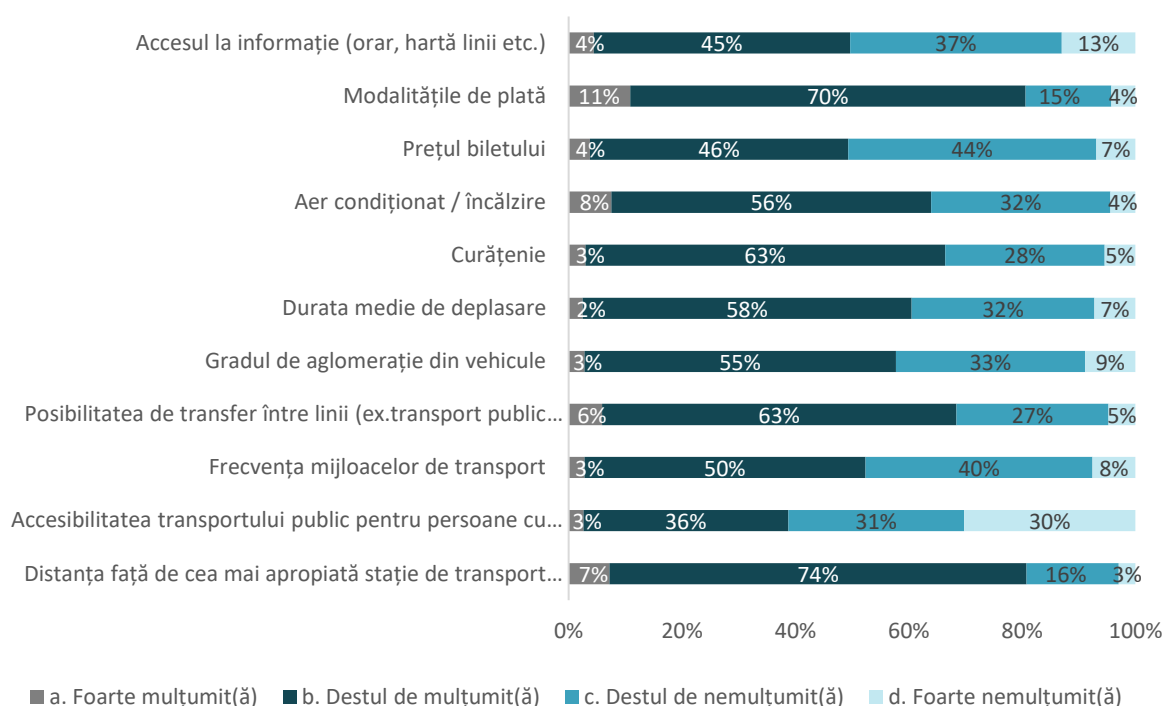
În cazul deplasărilor cu autobuzul, frecvența apariției situațiilor care au făcut călătoria neplăcută este destul de scăzută, doar 37% dintre respondenți au declarat că uneori nu există un spațiu adecvat de așteptare, 35% au întâmpinat probleme în nerespectarea programul de circulație și sub 15% nu au avut loc în mijlocul de transport sau nu au avut de unde să cumpere bilet.

FIGURA 60 FRECVENȚA APARIȚIEI PERTURBAȚIILOR ÎN TIMPUL CĂLĂTORIEI CU AUTOBUZUL



Analiza nivelului de satisfacție pentru utilizarea autobuzului arată că în proporție de peste 53% dintre aceștia se declară mulțumiți de aspectele acestui mod de transport, însă se observă o nemulțumire cu privire la accesibilitatea transportului public pentru persoane cu mobilitate redusă – 61%, prețul biletului și accesul la informații(orar, hartă linii) – 50%.

FIGURA 61 NIVELUL DE SATISFAȚIE PENTRU UTILIZAREA AUTOBUZULUI

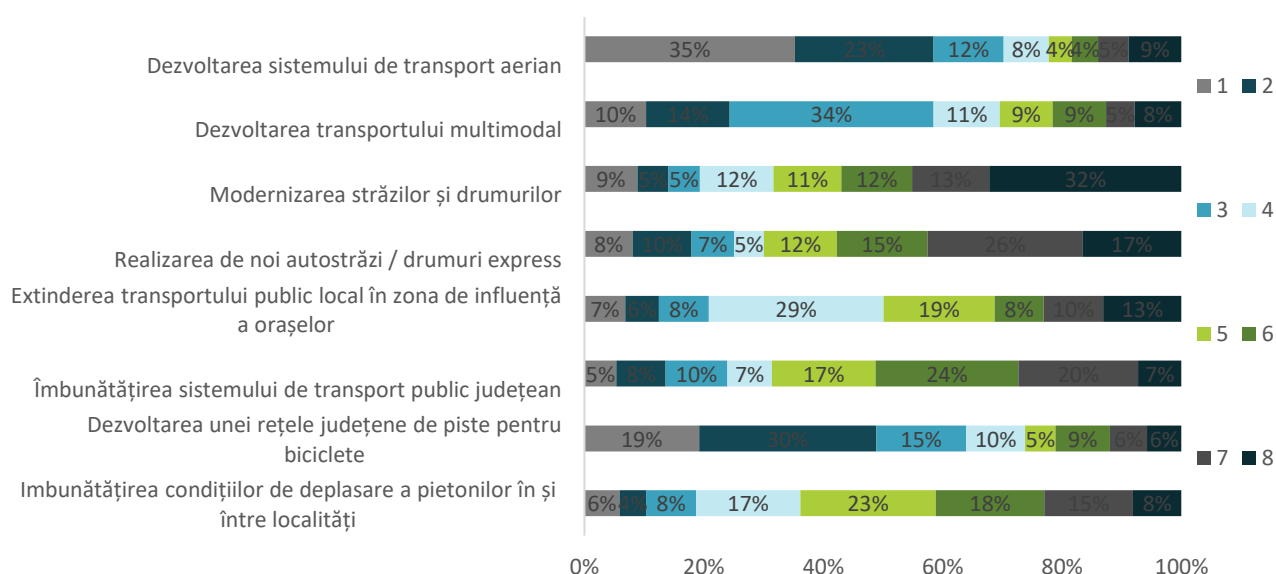


Ocupații asupra direcțiilor de dezvoltare a mobilității urbane

Ultima parte a anchetei de mobilitate a avut un caracter calitativ, respondenții fiind rugați să clasifice o serie de direcții de acțiune pentru îmbunătățirea mobilității urbane. Astfel, aceștia au avut de notat 8 direcții de acțiune, în ordinea importanței pe care aceștia o percep, acordând note de la 1 la 8, unde 1 reprezintă importanță scăzută și 8 reprezintă importanță majoră.

Rezultatele obținute indică o preferință a respondenților pentru modernizarea străzilor și a drumurilor, 45% din respondenți acordând note de 7 și 8 acestei direcții, urmată de realizarea de noi autostrăzi / drumuri expres care a obținut note maxime în proporție de 43% și îmbunătățirea sistemului de transport public județean cu 27%. La polul opus se regăsește dezvoltarea sistemului de transport aerian, pentru care s-au acordat în proporție de 58% note de 1 și 2, urmată de dezvoltarea unei rețele județene de piste pentru biciclete și dezvoltarea transportului multimodal, cu 49% note de 1 și 2, respectiv cu 24%.

FIGURA 62 REPARTIȚIA NOTELOR ACORDATE DIRECȚIILOR DE ÎMBUNĂȚĂȚIRE A MOBILITĂȚII



Calculând o medie ponderată a notelor acordate, se obțin următoarele punctaje medii:

- Modernizarea străzilor și drumurilor: 5.60/8;
- Realizarea de noi autostrăzi / drumuri expres: 5.36/8;
- Îmbunătățirea sistemului de transport public județean: 5.11/8;
- Îmbunătățirea condițiilor de deplasare a pietonilor în și între localități: 5,01/8;
- Extinderea transportului public local în zona de influență a orașelor: 4.77/8;
- Dezvoltarea transportului multimodal: 3.79/8;
- Dezvoltarea unei rețele județene de piste pentru biciclete: 3.33/8;
- Dezvoltarea sistemului de transport aerian: 2.99/8.

3.15. EVOLUȚIA PRECONIZATĂ A FLOTEI DE VEHICULE

Pentru a realiza prognoze privind modul în care va evolua sistemul de transport în anii următori, au fost utilizate date socio-economice disponibile la nivel județean. Astfel au fost realizate prognoze pornind de la Scenariul de Referință, stabilit pentru anul 2020. Cele 2 orizonturi de timp au fost stabilite astfel: anul 2027 pentru a fi în corelație cu exercițiul bugetar din fonduri Europene Nerambursabile, respectiv anul de perspectivă 2035.

Pentru a calcula creșterea prognozată a flotei de vehicule din județul Maramureș, au fost utilizate cele mai relevante date istorice și de prognoză pentru parametrii care influențează achiziția de vehicule, și anume:

- Populația;
- Gradul de motorizare.

Prognoza demografică la nivelul județului Maramureș se bazează pe datele istorice disponibile la nivel județean și național și presupunând o evoluție a populației similară pentru perioadele de prognoză. Astfel, pentru Scenariul de Referință a fost identificată evoluția populației conform tabelului de mai jos.

TABEL 10. PROGNOZA EVOLUȚIEI POPULAȚIEI, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2020-2035

PROGNOZĂ EVOLUȚIE	2020	2027	2035
POPULAȚIE	520.907	511.739	502.733

Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor disponibile pe INS Tempo

În mod asemănător, pornind de la datele istorice disponibile la nivel județean și național privind numărul de autovehicule înregistrate, a fost estimat numărul automobilelor din județ, pentru Scenariul de referință și cele 2 orizonturi de timp. În perioada 2013-2020, numărul automobilelor înregistrate în județ a crescut cu aproximativ 62%.

TABEL 11. PROGNOZA EVOLUȚIEI NUMĂRULUI DE AUTOTURISME, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2020-2035

PROGNOZĂ EVOLUȚIE	2020	2027	2035
AUTOTURISME	160.165	260.329,08	255.747,39

Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor disponibile pe INS Tempo

Indicele de motorizare reprezintă unul dintre factorii care influențează numărul de deplasări la nivelul zonei de studiu. Conform datelor statistice privind mijloacele de transport pe anul 2020, indicele de motorizare la nivel județean este de aproximativ 307 vehicule / 1000 locuitori. De asemenea, în perioada 2013-2020 a fost înregistrată o creștere de aproximativ 65% în 2020 față de anul 2013. În baza acestor ipoteze au fost estimate valorile pentru indicele de motorizare corespunzător anilor de prognoză, evidențiate în tabelul de mai jos. Este de remarcat valoare foarte mare, de aproximativ 841 vehicule / 1000 locuitori în 2035, la care poate ajunge indicele de motorizare, fără intervenții pentru promovarea mobilității durabile în județ.

TABEL 12. PROGNOZA EVOLUȚIEI INDICELUI DE MOTORIZARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2020-2035

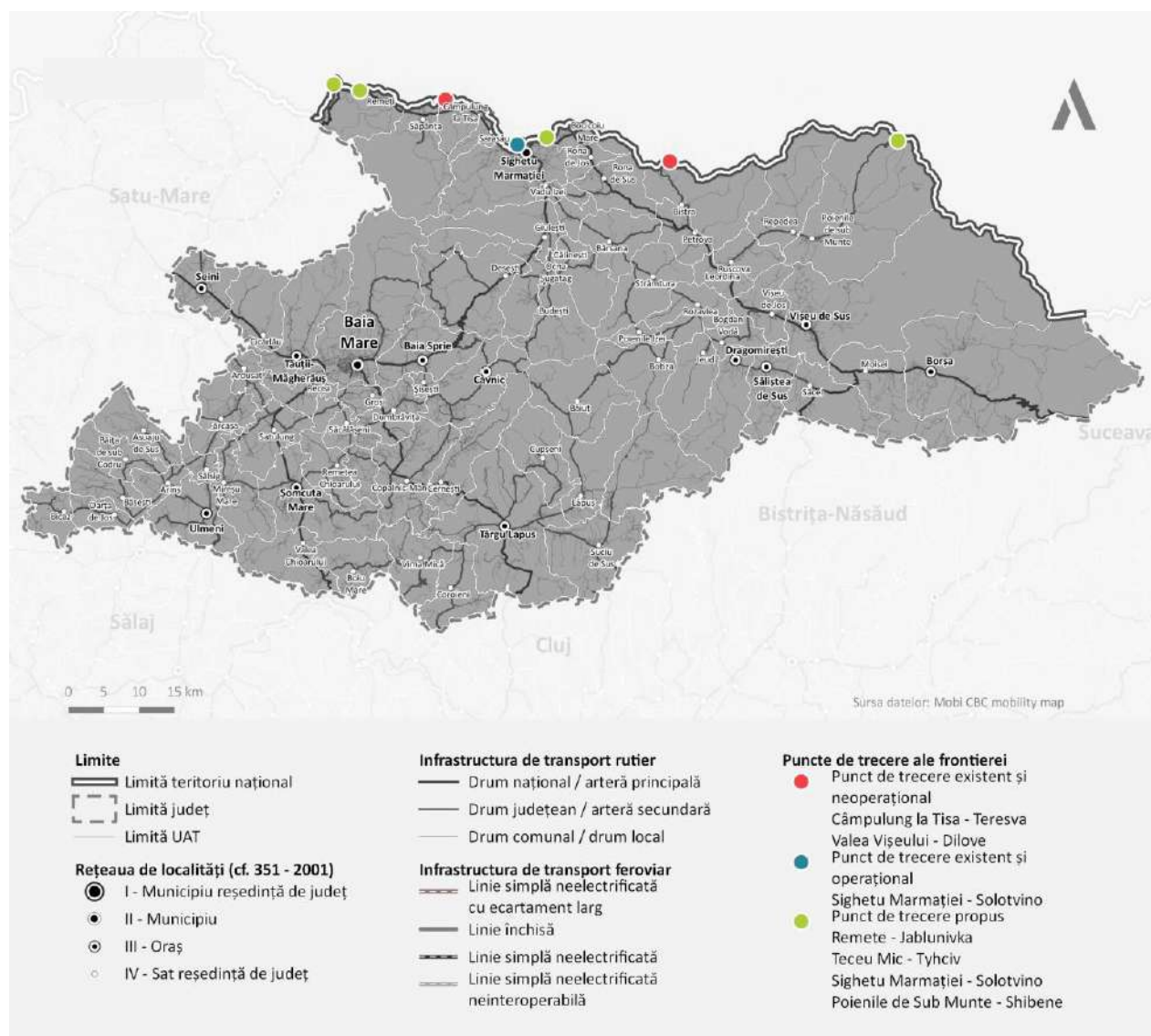
PROGNOZĂ EVOLUȚIE	2020	2027	2035
INDICE MOTORIZARE	307,47	508,71	841,67

Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor disponibile pe INS Tempo

3.16. INFRASTRUCTURA DE GRANIȚĂ

Județul Maramureș se află la granița cu Ucraina, învecinându-se cu aceasta pe o distanță de aproximativ 150 de Km. Dintre aceștia, pe aproximativ 60 Km granița este naturală, râul Tisa, iar pe diferența de 90 Km este terestră. În județ există mai multe puncte de trecerea a frontierei româno-ucrainene, dar singura trecere funcțională este cea rutieră între Sighetul Marmăției și Solotvino. Trecurile feroviare ale frontierei, de la Câmpulung la Tisa – Teresova și Valea Vișeuului – Delovoe sunt închise de mai mulți ani.

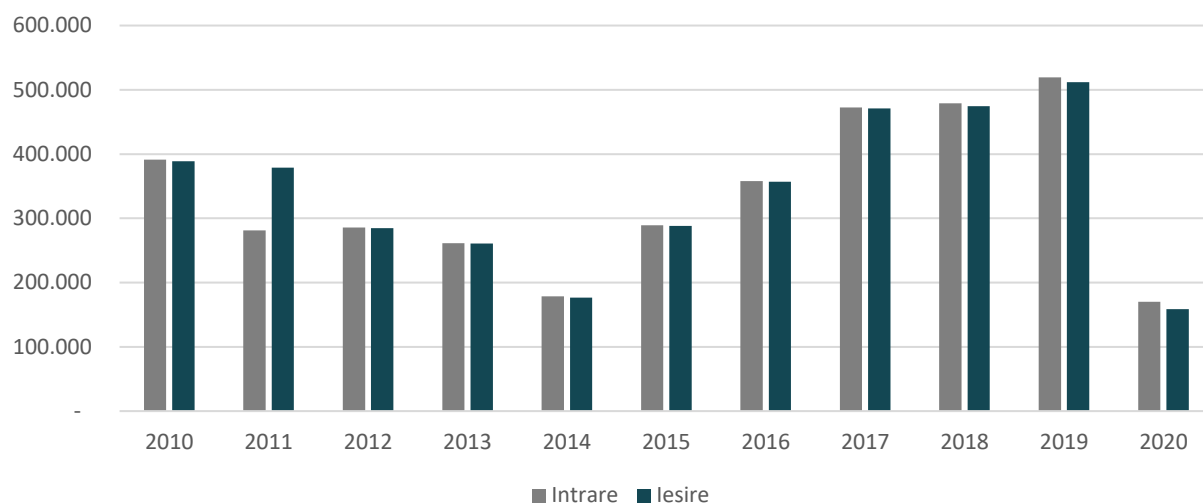
FIGURA 63. PUNCTE DE TRECERE A FRONTIEREI, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2022



Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor din harta CBC MOBI mobility map

Singura trecere operațională este cea rutieră între Sighetul Marmatei și Solotvino, dar la nivelul anului 2021 există anumite restricții pentru aceasta deoarece autovehiculele cu masă peste 3,5 tone nu pot trece frontiera pe aici. În ceea ce privește numărul persoanelor care trec frontiera în acest punct de trecere, însă observă o fluctuație a acestora în perioada 2010-2020, cu scăderi accentuate în anul 2014, redresare ulterioară până în anul 2019 și valori foarte scăzute pentru anul 2020, cu 67% mai puțin decât în anul 2019. Ambele scăderi, din anul 2014 și 2020 au fost influențate de contextul extern, în anul 2014 de situația conflictuală în care s-a găsit Ucraina, iar în 2020 de pandemia Covid-19 care a descurajat deplasările între țări.

FIGURA 64. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE PERSOANE CARE AU FOLOSIT PUNCTUL DE TRECERE A FRONTIEREI DIN MUNICIPIUL SIGHETU MARMAȚIEI, ÎN PERIOADA 2010-2020

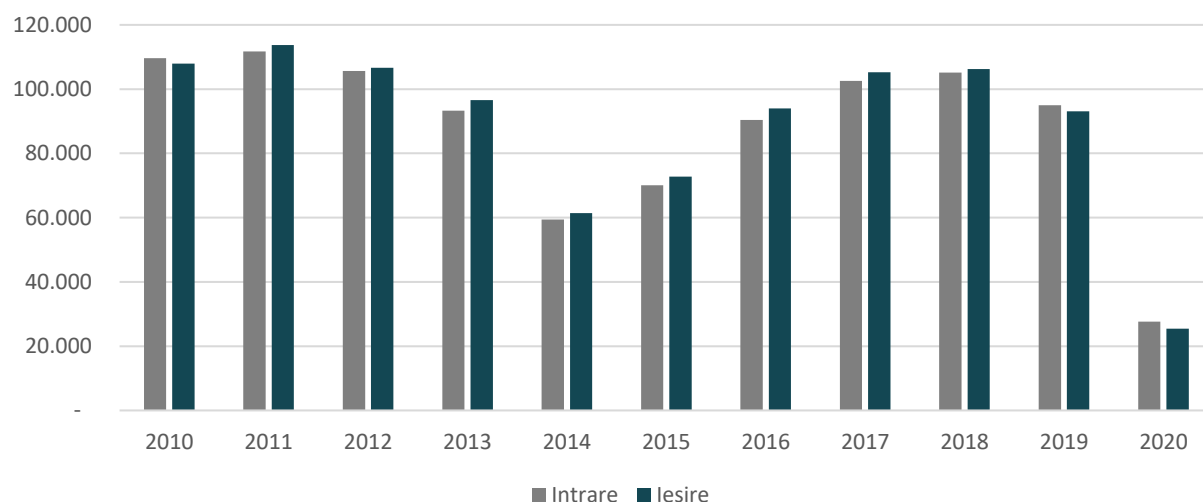


Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor furnizate de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră

În perioada 2010-2020, au tranzitat punctul de frontieră peste 7,438 milioane persoane, cu o distribuție apropiată între cei care au intrat și cei care au ieșit din România. În anul 2019 a fost înregistrată cea mai mare valoare pentru persoane care au trecut frontiera prin Sighetu Marmației, cu 519.535 persoane care au intrat în țară și 512.098 persoane care au ieșit din țară. În anul 2020 s-a observat o diferență mai mare, de aproximativ 7% între numărul celor care au vrut să intre în țară față de cei care au plecat.

Referitor la număr vehiculelor care tranzitează punctul de frontieră, în perioada 2010-2012 au fost înregistrate cele mai multe vehicule, cu până la 105,663 vehicule în anul 2012. Similar cu tranzitul oamenilor, circulația vehiculelor a scăzut simțitor în 2014, a crescu apoi până în anul 2018 și a scăzut cu peste 70% în 2020, față de anul 2019. Modul în care a evoluat numărul vehiculelor care trec granița, cu valori mai scăzute în perioada 2015-2019 față de perioada 2010-2012, raportat la populația care a circulat evidențiază tendința de a utiliza mai puține vehicule sau de a utiliza vehiculele la capacitate mai mare.

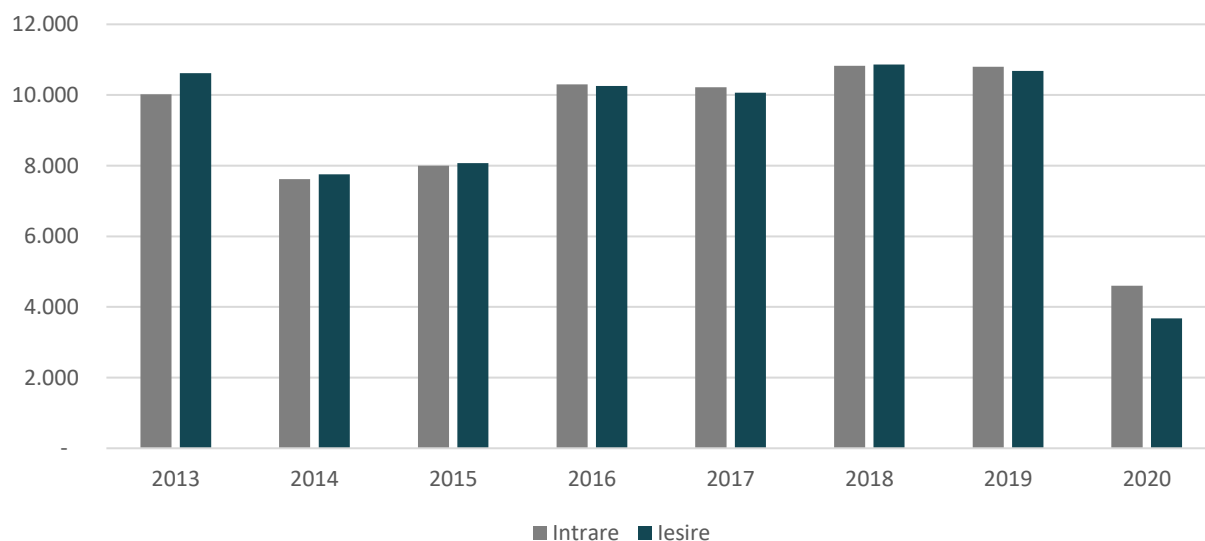
FIGURA 65. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE VEHICULE CARE AU FOLOSIT PUNCTUL DE TRECERE A FRONTIEREI DIN MUNICIPIUL SIGHETU MARMAȚIEI, ÎN PERIOADA 2010-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor furnizate de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră

În perioada 2013-2020 au fost înregistrate trecerile frontierei cu camioane sau microbuze, prin punctul de frontieră Sighetu Marmăției. Numărul camioanelor este unul redus, în toate perioade au intrat 25 și au ieșit din țară 23 de camioane, iar în anul 2020 camioanele nu au trecut prin acest punct de frontieră. Situația este diferită în cazul microbuzelor și urmează un tipar similar cu tranzitul persoanelor, cu o scădere bruscă în anul 2014, creștere până în anul 2019 și scădere pronunțată, de 61% față de anul anterior în 2020. În total, în intervalul 2013 – 2020, 144.349 de microbuze au trecut granița în Sighetu Marmăției, distribuite uniform între vehiculele care au intrat în țară și cele care au ieșit.

FIGURA 66. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE MICROBUZE CARE AU TRANZITAT PUNCTUL DE TRECERE A FRONTIEREI DIN MUNICIPIUL SIGHETU MARMAȚIEI, ÎN PERIOADA 2013-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului în baza datelor furnizate de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră

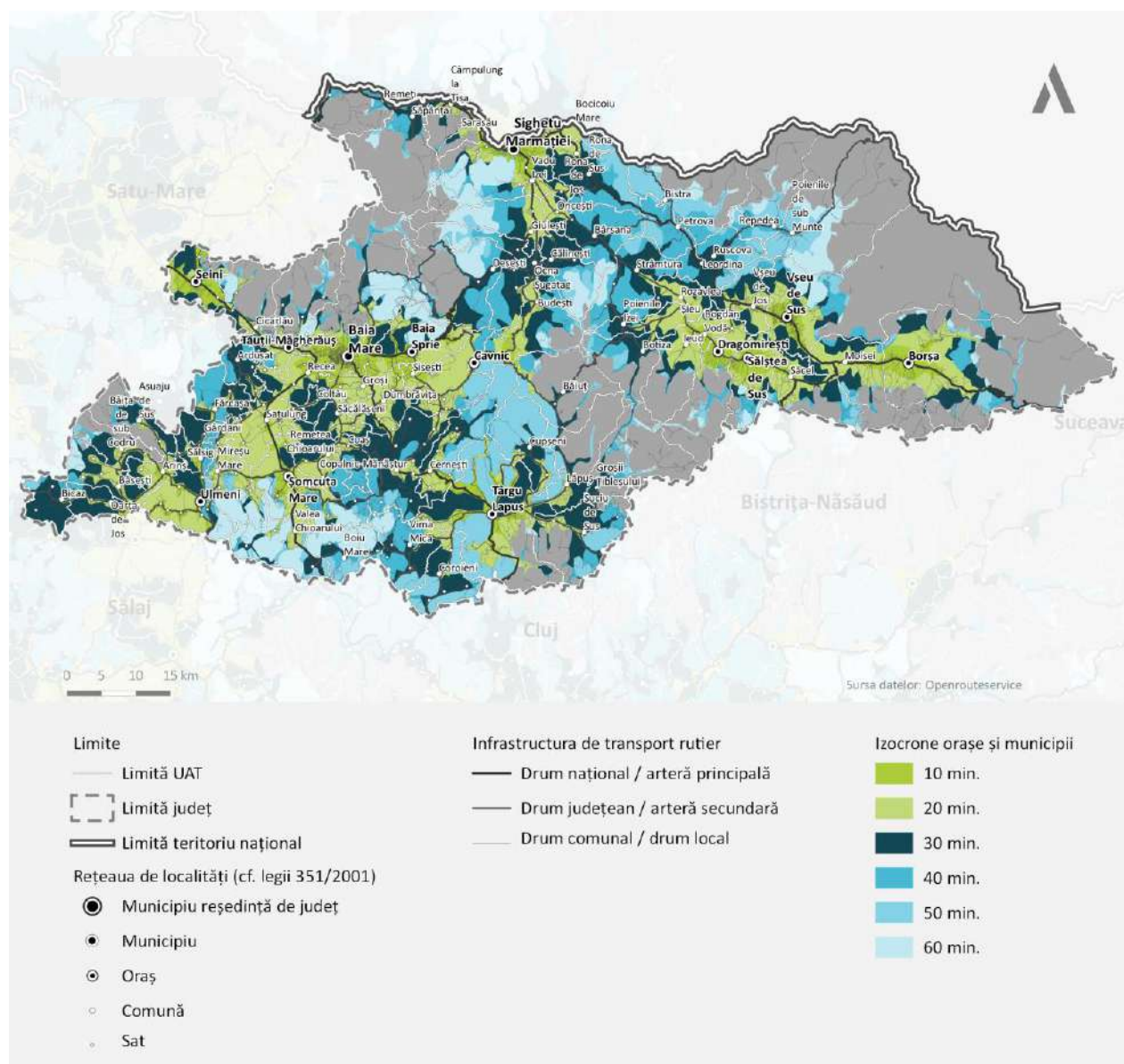
În ultimii ani au existat o serie de demersuri pentru realizarea unor noi puncte de trecere a frontierei, unul fiind în zona Poienile de sub Munte – Shybene, iar celălalt în zona Piatra și Teceu Mic – Vishkovo, dar acestea încă nu s-au concretizat. În plus, este planificat un al doilea pod rutier între municipiul Sighetu Marmăției și Bila Tserkva. Acesta este un proiect de aproximativ 31 de milioane Euro, cu finanțare din fonduri europene, ce va fi implementat de CNAIR. O legătură rutieră nouă între cele două țări are potențialul de a crește conectivitatea, în special pentru transportul de marfă determinând mutarea traficului greu în afara municipiului.

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

4.1. ACCESIBILITATE

Din punct de vedere al accesibilității, un factor important la nivelul județului este reprezentat de accesibilitatea față de centrele urbane din Maramureș, acestea conținând principalele dotări și facilități de interes. Astfel, analizând izocronele de accesibilitate rutieră din județ, se remarcă faptul că toate localitățile componente au acces în maxim 60 de minute pe cale rutieră la un oraș sau municipiu din județ. Totodată, mare parte din teritoriul județean poate fi accesat într-un interval de maxim 30 de minute, excepțiile fiind zona de sud (între Ulmeni și Boiu Mare) și zona centrală (parțial – zona dintre Cavnic și Târgu Lăpuș).

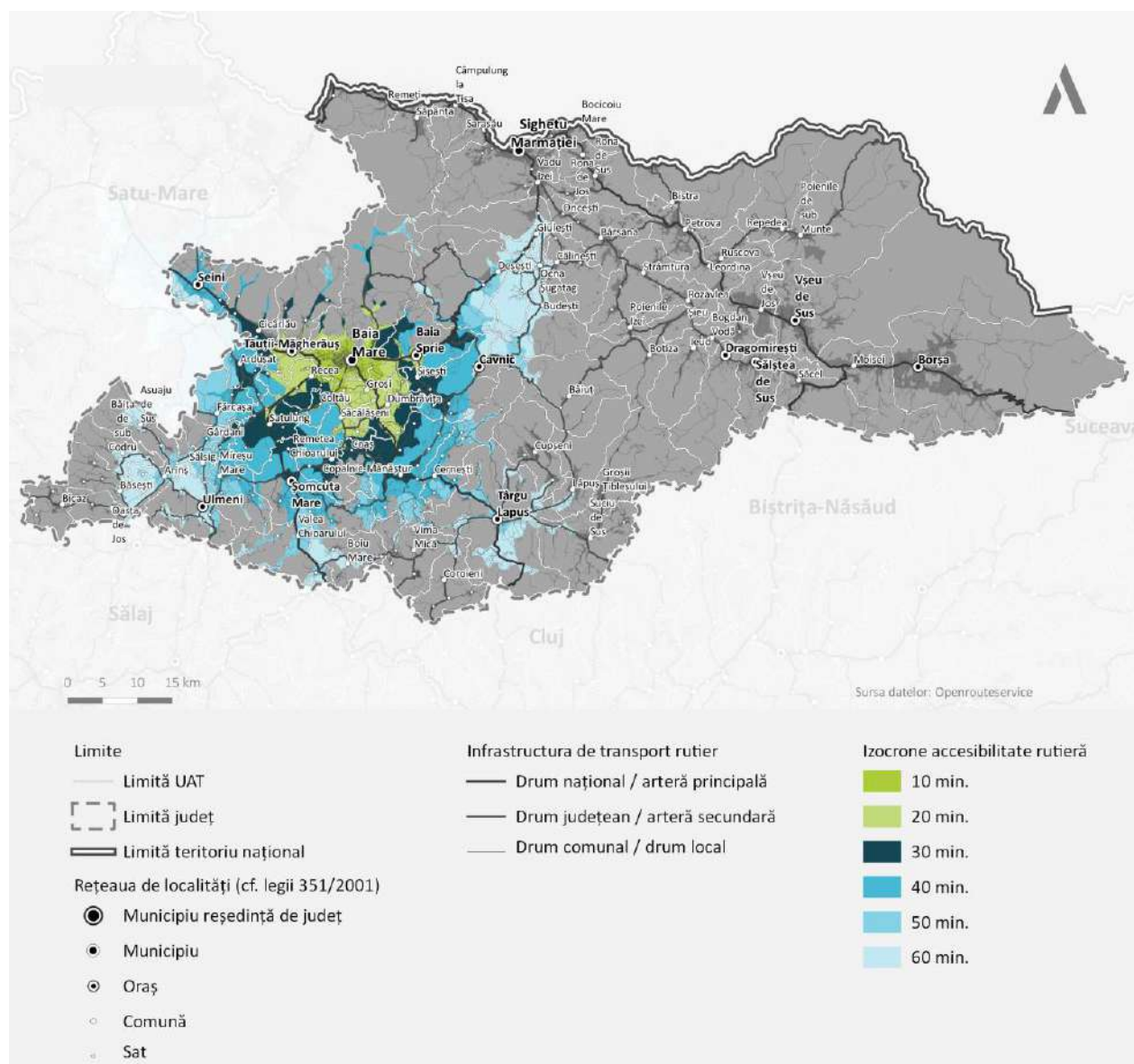
FIGURA 67. IZOCRONE DE ACCESIBILITATE RUTIERĂ FAȚĂ DE ORAȘELE ȘI MUNICIPIILE DIN JUD. MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor din Openrouteservice

În cazul municipiului reședință de județ, acesta concentrează și un număr semnificativ de locuri de muncă, accesibilitatea față de acesta fiind importantă și din punct de vedere al navetismului. Accesibilitatea față de municipiu este conturată la nivelul jumătății vestice a județului, fiind cuprinse în izocrona de 60 de minute localitățile dispuse până la Târgu Lăpuș, Giulești, Seini, Asuaju de Sus sau Boiu Mare. Localitățile care se bucură de o accesibilitate ridicată față de municipiului reședință de județ sunt cele din prima și a doua coroană de localități din jurul municipiului Baia Mare, în unele dintre cazuri ajungând parțial și în cea de a treia coroană de localități.

FIGURA 68. IZOCRONE DE ACCESIBILITATE RUTIERĂ FAȚĂ DE MUNICIPIUL REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ BAIA MARE



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor din Openrouteservice

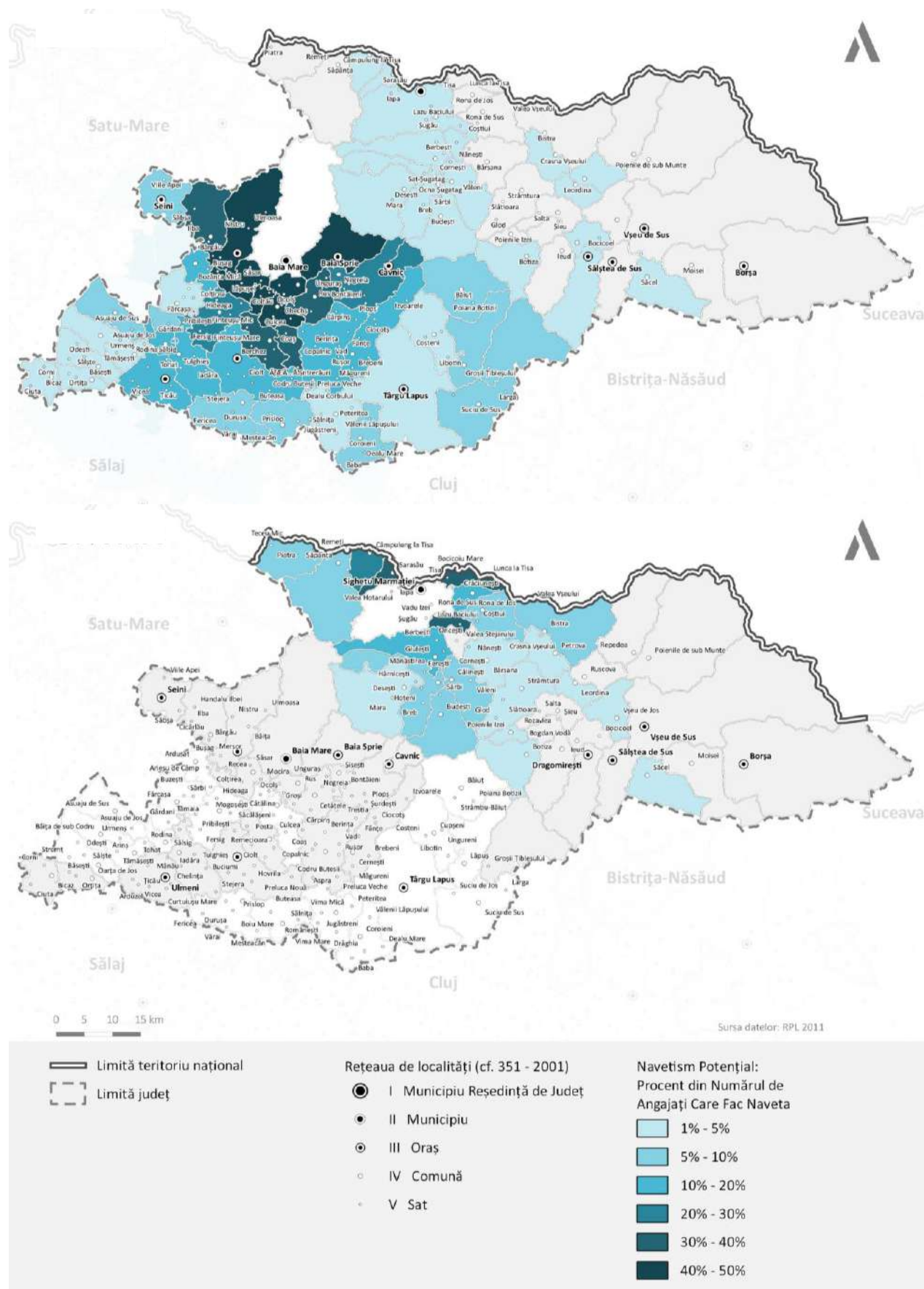
Așa cum s-a menționat și anterior, navetismul reprezintă un factor cheie în contextul accesibilității, acesta conturând o cerere de transport semnificativă, ce contribuie la deplasările zilnice între domiciliu și locul de muncă. Conform datelor disponibile⁴⁸, cel mai ridicat navetism potențial⁴⁹ se conturează în jurul municipiului Baia Mare (vezi Figura 69), cu UAT-uri precum Baia Sprie, Tăuții-Măgherauș, Recea, Groși, Coltău sau Săcălășeni având un navetism potențial de 40-50%.

Un navetism potențial ridicat se conturează și în cadrul municipiului Sighetu Marmăției, acesta reprezentând un punct principal de atracție din punct de vedere al locurilor de muncă pentru locuitorii UAT-urilor Vadu Izei, Bocicoiu Mare, Câmpulung la Tisa și Sarasău. În cazul celorlalte localități ce dispun de un navetism potențial către Sighetu Marmăției procentul populației care lucrează în municipiu este în general mai redus (sub 20%).

⁴⁸ Recensământul Populației și al Locuințelor, 2011.

⁴⁹ Navetismul potențial este reprezentat de procentul salariaților dintr-o localitate care au locul de muncă într-o altă localitate decât cea de domiciliu.

FIGURA 69. NAVETISM POTENȚIAL ÎN MUNICIPIUL REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ BAIA MARE (SUS) ȘI ÎN MUNICIPIUL SIGHETU MARMAȚIEI (JOS)



Cererea de transport evidențiată la nivelul județului atât în scopuri de muncă (dată de navetismul potențial), cât și pentru alte scopuri (ex. cumpărături, educație, petrecerea timpului liber etc.) trebuie asigurată într-un mod sustenabil. Astfel, deși există o accesibilitate bună pe cale rutieră, trebuie avute în vedere și celelalte mijloace de transport și modul în care acestea pot contribui la creșterea accesibilității. Așa cum reiese din rezultatele parțiale ale anchetei de mobilitate, autovehiculul personal este în continuare mijlocul preferat de deplasare în rândul respondenților, cu valori mult mai ridicate față de alte mijloace de transport mai prietenoase cu mediul (transport public, bicicletă sau mers pe jos).

Astfel, principalele probleme evidențiate în județ din punct de vedere al accesibilității sunt conturate din punct de vedere al deplasării cu serviciile de transport public (feroviar și rutier), precum și din punct de vedere al deplasării cu mijloacele nemotorizate. Printre acestea se numără rețeaua limitată de căi ferate din județ, precum și frecvența scăzută a curselor, ce face ca trenul să nu fie o opțiune viabilă pentru populație, frecvența redusă a transportului public județean (cu excepția unor curse spre/dinspre Baia Mare, Sighetu Marmăției și Vișeu de Sus), infrastructura precară a stațiilor de așteptare în special în mediul rural, intermodalitatea redusă, dar și infrastructura nemotorizată (velo și pietonal) limitată în mediul rural.

4.2. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE

Siguranța și securitatea utilizatorilor rețelei de transport public sunt unele dintre cele mai importante aspecte de avut în vedere pentru dezvoltarea unui sistem de transport durabil. Conform Institutului Național de Statistică, gradul de motorizare la nivelul Județului Maramureș, în anul 2020, se situează în jurul valorii de 307 vehicule / 1000 locuitori, valoare mai mică decât media națională, aceasta fiind de aproximativ 328 autovehicule / 1.000 locuitori. Ca urmare a numărului de autoturisme aflate în trafic, precum și a specificului deplasărilor, care sunt realizate atât în mediul urban cât și în cel rural, pe drumuri naționale, județene și locale, s-au înregistrat o serie de accidente. Este de remarcat perioada 2016 – 2019 când numărul accidentelor și al victimelor au crescut. Anul 2020 reprezintă o excepție pentru această tendință crescătoare deoarece s-au înregistrat 420 de accidente rutiere, cu 32,1% mai puține față de anul 2010 și cel mai redus număr de accidente din toată perioada analizată. Această reducere a numărului de accidente este doar aparentă, fiind un efect al limitărilor de deplasare asociate pandemiei Covid-19.

Pentru a analiza impactul sistemului actual de transport asupra siguranței, se vor utiliza datele pentru anul 2019, acestea fiind mai relevante. În anul 2019 numărul total de victime rezultate în urma a celor 614 accidente rutiere a fost de 842 de victime, iar la nivelul anului 2010 spre exemplu, în urma a celor 619 de accidente rutiere a rezultat un număr de 784 de victime. Se remarcă astfel creșterea numărului de victime rezultate în urma accidentelor, raportat la numărul lor.

TABEL 13. EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE VICTIME DIN ACCIDENTE RUTIERE, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2014 - 2020

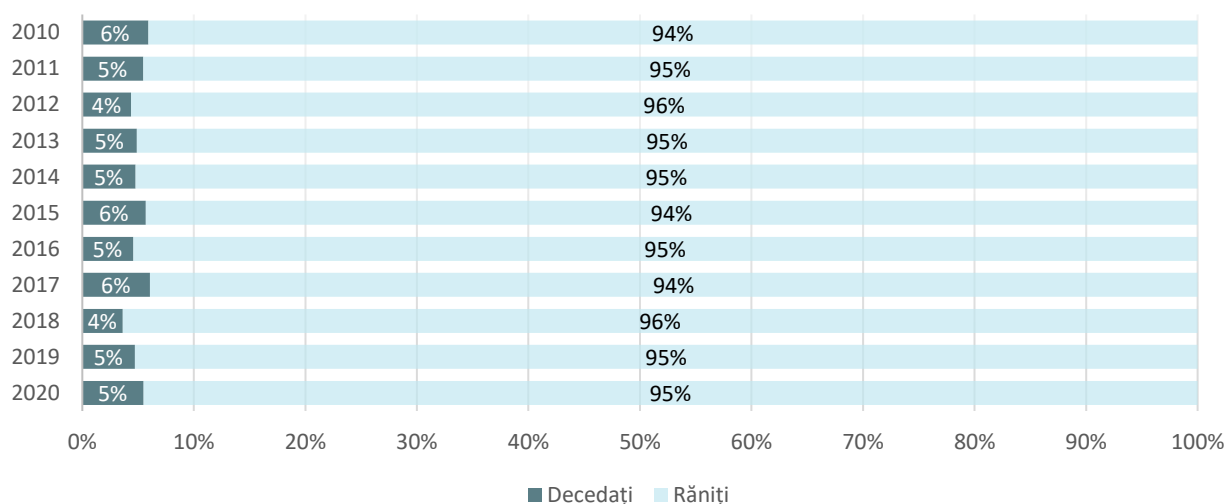
AN	NR. ACCIDENTE	TOTAL VICTIME	VICTIME / ACCIDENT
2010	619	784	1.27
2011	601	763	1.27
2012	572	744	1.30
2013	493	643	1.30
2014	523	680	1.30
2015	632	828	1.31
2016	595	797	1.34

AN	NR. ACCIDENTE	TOTAL VICTIME	VICTIME / ACCIDENT
2017	579	817	1.41
2018	599	823	1.37
2019	614	842	1.37
2020	420	558	1.33

Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

În ceea ce privește gravitatea accidentelor, se observă variații relativ constante între anii analizați, cu o pondere a deceselor ce variază între 4% și 6%. Valorile maxime pentru decese rezultate din accidente s-au înregistrat în anii 2015 și 2017, dar valorile din anul 2017 sunt îngrijorătoare deoarece numărul accidentelor a fost semnificativ mai scăzut decât în anul 2015.

FIGURA 70. EFECTELE ACCIDENTELOR RUTIERE, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2014-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de baza de date INS Tempo

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport: costuri cu serviciile medicale, costuri asociate pagubelor materiale, costuri generate de pierderea/reducerea capacității de muncă. Valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora este prezentată în tabelul de mai jos.

TABEL 14. VALORILE COSTURILOR CU ACCIDENTE RUTIERE

GRAVITATEA ACCIDENTULUI	COSTURI UNITARE (EUR)
	MASTER PLANUL DE TRANSPORT PENTRU ROMÂNIA, 2010
Pierdere viații	635.972
Rănire gravă	87.963
Rănire ușoară	7.114

Sursa: MPGT – Anexa la HG nr. 666/2016 pentru aprobarea Master Planului General de Transport al României

În cazul județului Maramureș, accidentele din anul 2019 au produs pagube medii de peste 67 milioane Euro, după cum reiese din tabelul de mai jos.

TABEL 15. COSTURILE CU ACCIDENTE RUTIERE, JUDEȚUL MARAMUREȘ, 2019

	DECEDAȚI	RĂNIȚI	TOTAL
Număr victime	46	796	842
Cost unitar (EUR)	635,972	47,539	
Cost total 2020 (EUR)	29,254,712	37,840,646	67,095,358

Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de Master Planul General de Transport al României

4.3. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Transportul și mobilitatea sunt unul dintre sectoarele principale care au un impact direct și, de cele mai multe ori negativ, asupra mediului. Totodată, ele joacă un rol esențial în dezvoltarea unui teritoriu, asigurând accesul către locuințe, locuri de muncă, bunuri și servicii, precum și către diferite dotări și activități (ex. educație, sănătate, cultură etc.). Impactul pe care rețelele de transport de la nivelul județului le au asupra mediului este dat de:

- Congestie și aglomerări de trafic evidențiate la nivelul rețelei de transport rutier;
- Accidentele rutiere înregistrate în județ;
- Emisiile generate de mijloacele de transport, ce conduc la poluarea aerului;
- Poluarea fonică și vibrațiile înregistrate în lungul principalelor artere de circulație rutieră, precum și în jurul principalelor noduri de transport (ex. gări, aeroporturi etc.);
- Poluarea solului, dată de deversarea produselor petroliere;
- Generarea deșeurilor solide (ex. anvelope uzate, acumulatori etc.);
- Ocuparea suprafețelor semnificative de teren (în special în mediul urban) pentru dotările aferente rețelelor de transport (ex. parcuri în centrele urbane).

Cel mai mare impact asupra mediului înconjurător este dat de gazele de eșapament care conțin NO_x, CO, SO₂, CO₂, compuși organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb, cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanți care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute și cronice, precum și agravarea altor afecțiuni. În acest context, cea mai mare contribuție o are transportul rutier, acesta eliminând în atmosferă până la 50% din cantitatea de hidrocarburi, având un impact semnificativ în special în mediul urban unde este considerat principalul impurificator cu substanțe organice. Totodată, la nivelul Uniunii Europene, transportul este responsabil pentru 28% din emisiile de gaze cu efect de seră, iar 84% dintre acestea provin din transportul rutier.

Factorii care influențează creșterea emisiilor de CO₂ rezultate din transportul rutier sunt cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice de transport în comun sau costurile asociate deținerii unui autoturism personal.

Emisiile toxice au un impact negativ și asupra sănătății populației, putând să conducă la afecțiuni asupra sistemului nervos central, scăderea pulsului inimii, reducerea acuității vizuale și a capacității fizice, oboseală acută, dificultăți respiratorii și dureri în piept în cazul persoanelor cu boli cardiovasculare, iritabilitate, migrene, respirație rapidă, lipsă de coordonare, greață, amețelă, confuzie sau reducerea a capacității de concentrare. Segmentul de populație cea mai afectată de expunerea la monoxid de carbon o reprezintă copiii, vârstnici, persoanele cu boli respiratorii și cardiovasculare, persoanele anemice și fumătorii.

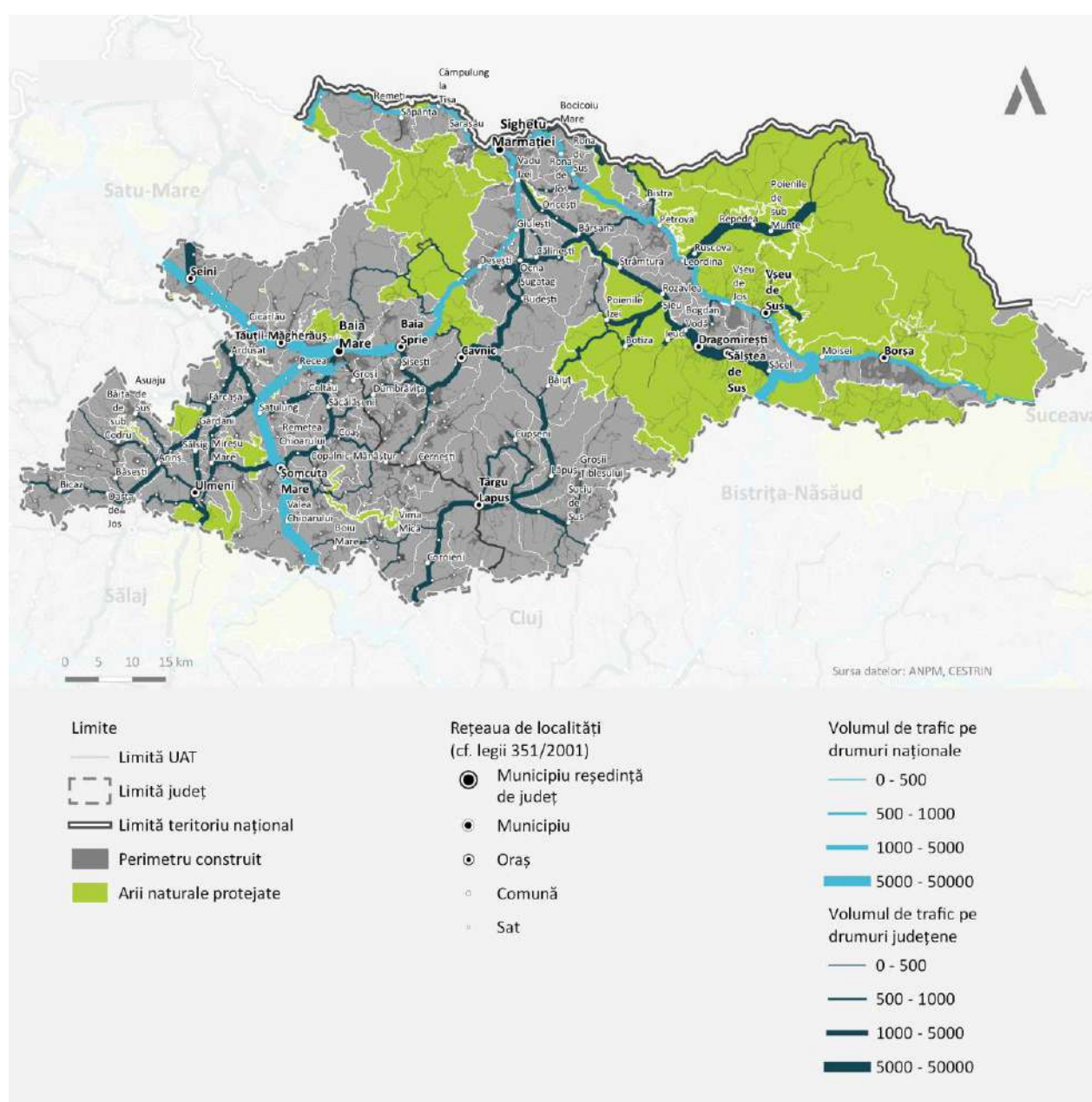
Un alt aspect relevant în contextul impactului transportului asupra mediului este dat de fluxurile de trafic rutier ce traversează ariile naturale protejate din județ. La nivelul județului Maramureș sunt prezente 35

de arii naturale protejate, mare parte dintre acestea (cele mai extinse suprafețe) regăsindu-se în zonele de nord și nord-est ale județului. Figura următoare ilustrează fluxurile majore de trafic rutier din județ în legătură cu ariile naturale protejate din județ.

Cele mai acute probleme se regăsesc în cazul ariilor naturale protejate Valea Izei și Dealul Solovan și a Parcului Național Munții Maramureșului, ce sunt traversată de fluxuri ridicate de trafic rutier în lungul drumurilor județene DJ186 (5.592 de vehicule / zi) și DJ187 (6.623 de vehicule / zi) și a drumului național DN17C (5.965 de vehicule / zi). Mare parte dintre celelalte arii naturale protejate din județ sunt de asemenea traversate de mai multe artere importante de transport rutier (drumuri naționale, drumuri județene), acestea având în general fluxuri zilnice cuprinse între 1.000 și 5.000 de vehicule / zi.

Traficul intens care traversează ariile naturale protejate au un impact negativ asupra factorilor de mediu și ecosistemelor locale prin prisma elementelor menționate anterior, fiind responsabil pentru poluarea aerului, dar și pentru poluare fonică și vibrații.

FIGURA 71. ARIILE NATURALE PROTEJATE ȘI FLUXURILE DE TRAFIC RUTIER DIN JUD. MARAMUREȘ



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor disponibile pe site-ul ANPM și a celor din Recensământul de trafic, 2015

Pentru diminuarea impactului asupra mediului produs de domeniul transporturilor, se pot avea în vedere următoarele măsuri:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport;
- Dezvoltarea și modernizarea mijloacelor și instalațiilor de transport în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, siguranței circulației, securității, calității mediului și asigurarea interoperabilității sistemului de transport;
- Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel național și regional prin asigurarea legăturilor între orașe și creșterea gradului de accesibilitate a populației la transportul public, inclusiv în zonele cu densitate mică a populației și/sau nuclee dispersate;
- Creșterea competitivității în sectorul transporturilor, liberalizarea pieței interne de transport;
- Îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător, diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (schimbările climatice) și reducerea degradării calității ambientale în mediul natural și urban.

4.4. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ

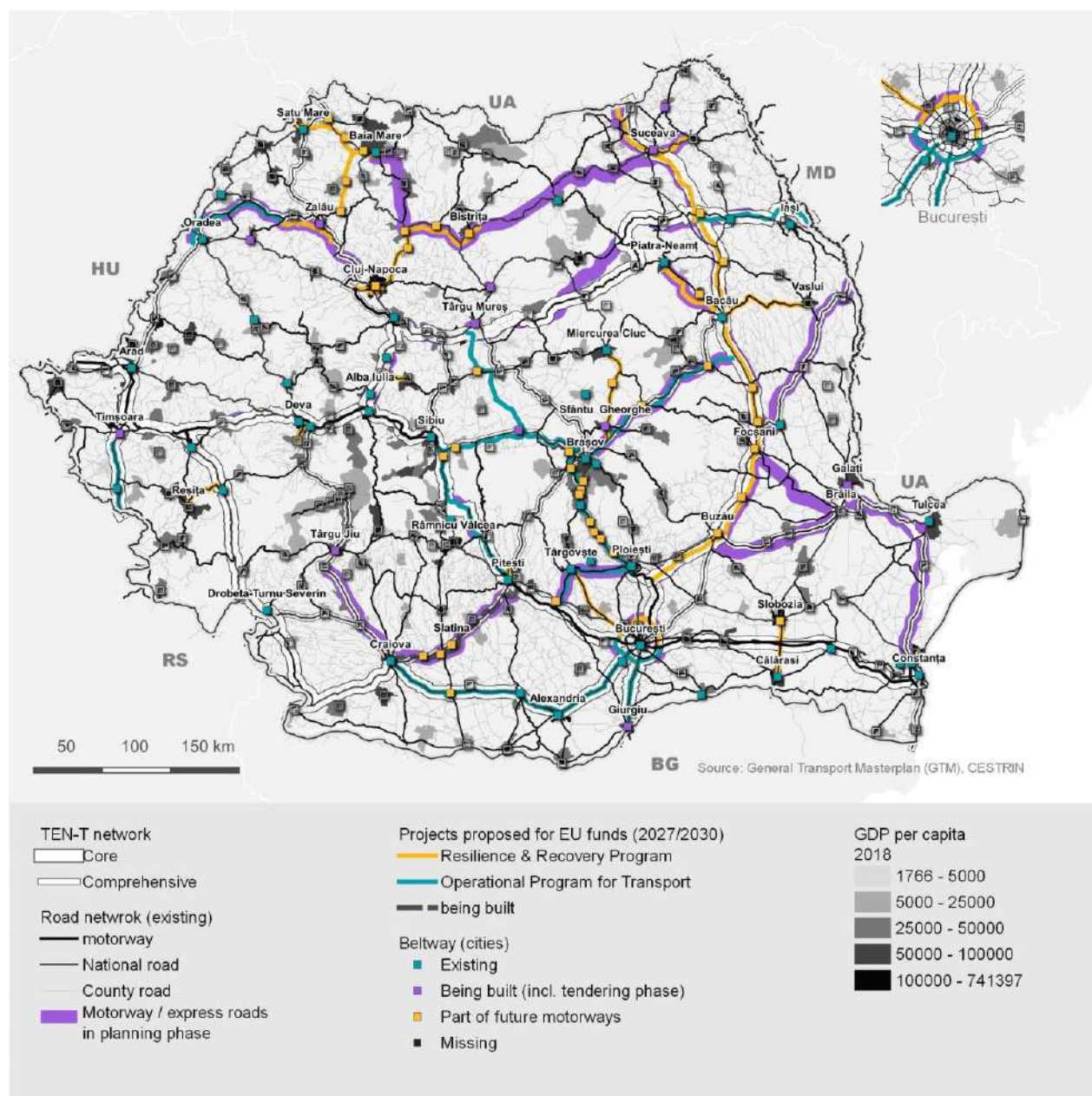
Unul dintre elementele importante ale sistemului de transport este performanța economică a acestuia, fie că vorbim despre costurile directe ale utilizării unui mod de transport sau despre costurile indirecte, precum timpul consumat în trafic. Eficiența economică este un aspect complex al planificării durabile, deoarece atinge o varietate de probleme, vizează multiple componente ale sistemului, de la cadrul și organizarea instituțională până la gestionarea serviciilor de mobilitate și a aspectelor operaționale ale serviciilor de transport.

Pentru evaluarea eficienței economice a sistemului de transport se analizează performanțele sistemului rutier, în mod global, și performanțele serviciilor de transport public județean. Sistemul de transport la nivelul județului este caracterizat prin durata globală de deplasare și distanța globală de deplasare. Ambii parametri sunt nivelul de congestie de la nivelul județului, nivel ce crește mai mult în apropierea centrelor urbane care atrag deplasări din mediul rural învecinat.

Eficiența economică a serviciului de transport public se evaluează folosind: viteza medie comercială a serviciului, numărul călătorii / utilizatorilor și kilometrii parcurși. De asemenea, performanța serviciului de transport public județean este influențată de gradul de utilizare și calitatea infrastructurii rutiere din județ. Actualul program de transport public județean cuprinde trasee care circulă pe infrastructură de o calitate bună sau medie, astfel acest parametru nu produce efecte considerabile asupra eficienței economice.

Eficiența viitoare a sistemului de transport județean este influențată de dezvoltarea infrastructurii naționale de transport. Din figura de mai jos se remarcă planificarea unui drum expres (Someș expres) care va conecta municipiul Baia Mare cu orașele Cluj – Napoca și Dej în sud și cu puncte de trecere a frontierei din județul Satu Mare. Construcția acestui segment de drum în județ va conduce la scăderea duratei globale de deplasare la nivel județean și îmbunătățirea condițiilor de deplasare în vestul municipiului Baia Mare.

FIGURA 72 AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI EXPRES PLANIFICATE LA NIVEL NAȚIONAL



Sursă: CESTRIN, Masterplanul General de Transport

4.5. CALITATEA VIEȚII

Județul Maramureș se confruntă în general cu o serie de probleme generate de transport, în special de prezența unui număr ridicat de autovehicule, precum și de traficul rutier. Una dintre aceste probleme, așa cum s-a menționat și anterior, este poluarea cu noxe și poluare fonică, generate de traficul rutier, în special în lungul principalelor artere de circulație din județ. Acestea au un impact direct asupra zonelor de locuit (în special în mediul urban), asupra sănătății populației și, implicit, asupra calității vieții din județ. La nivelul mediului urban problemele sunt generate de lipsa variantelor ocolitoare complete, care să redirecționeze traficul în afara zonelor construite, acestea fiind traversate în mod direct de traficul greu. Totodată, în mediul urban sunt utilizate resurse semnificative de teren pentru asigurarea parcărilor, în special în zonele rezidențiale (mai ales cele de locuințe colective), acestea poluând vizual și fiind în mare parte dintre cazuri un element de disconfort.

În mediul rural, drumurile naționale și cele județene traversează de cele mai multe ori în mod direct satele și comunele din județ, afectând astfel fondul construit din lungul acestora prin poluare fonică și cu noxe. Totodată, în lipsa infrastructurii destinate mijloacelor de deplasare nemotorizate (bicicletă, mers pe jos), așa cum este cazul în multe dintre localitățile rurale din județ, fluxurile ridicate de trafic rutier care traversează satele și comunele reprezintă o problemă majoră de siguranță, în special în situațiile în care pietonii și bicicliștii sunt obligați să utilizeze partea carosabilă pentru deplasarea. În plus, în mediul rural accesul la serviciile de transport public (feroviar și rutier) este mult mai scăzut, astfel că există localități rurale care au un acces dificil la dotări de interes (ex. educație, sănătate, cultură etc.).

Toate aceste aspecte contribuie la reducerea calității vieții în rândul populației județului Maramureș. Totuși, calitatea vieții este greu de evaluat, cuantificarea acestui aspect fiind dificilă întrucât calitatea vieții se rezumă la o sumă de elemente cu precădere calitative, fiind compus din mai mulți factori dependenți unul de celălalt. La nivel urban, au fost realizate mai multe demersuri de evaluare a calității vieții, fiind propuse concepte precum walkability⁵⁰ sau livability⁵¹, acestea fiind însă dificil de cuantificat la rândul lor, rezumându-se la percepția locuitorilor asupra spațiului pietonal și/sau a spațiului de recreere. În schimb, la nivelul mediului rural, modul de evaluare este unul incert, acesta depinzând de contextul local, de mărimea localității, precum și de localizarea acesteia, în special în raport cu centrele urbane.

Cu toate acestea, există o serie de măsuri ce pot fi abordate pentru îmbunătățirea transportului și mobilității la nivelul județului, contribuind în mod direct și la îmbunătățirea calității vieții populației din județ. Printre acestea se numără:

- Dezvoltarea infrastructurii pietonale, atât în mediul urban, cât și în cel rural, cu accent pe creșterea siguranței pietonilor în trafic;
- Dezvoltarea infrastructurii velo, atât în mediul urban, cât și în cel rural, cu accent pe creșterea siguranței bicicliștilor în trafic;
- Îmbunătățirea calității serviciilor și infrastructurii aferente de transport public județean;
- Dezvoltarea serviciilor de transport public metropolitan pe cale rutieră și feroviară;
- Construirea variantelor ocolitoare necesare pentru redirectionarea traficului greu în afara zonelor urbanizate;
- Creșterea intermodalității la nivelul județului;
- Modernizarea și reabilitarea infrastructurii de transport rutier din județ.

4.6. MOBILITATE SĂNĂTOASĂ, DURABILĂ, EFICIENTĂ ȘI ECHITABILĂ

Evaluarea mobilității actuale din județul Maramureș, pentru a stabili dacă este sănătoasă, durabilă, eficientă sau echitabilă pornește de la accesibilitate. Aceasta din urmă este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către toți locuitorii județului. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare.

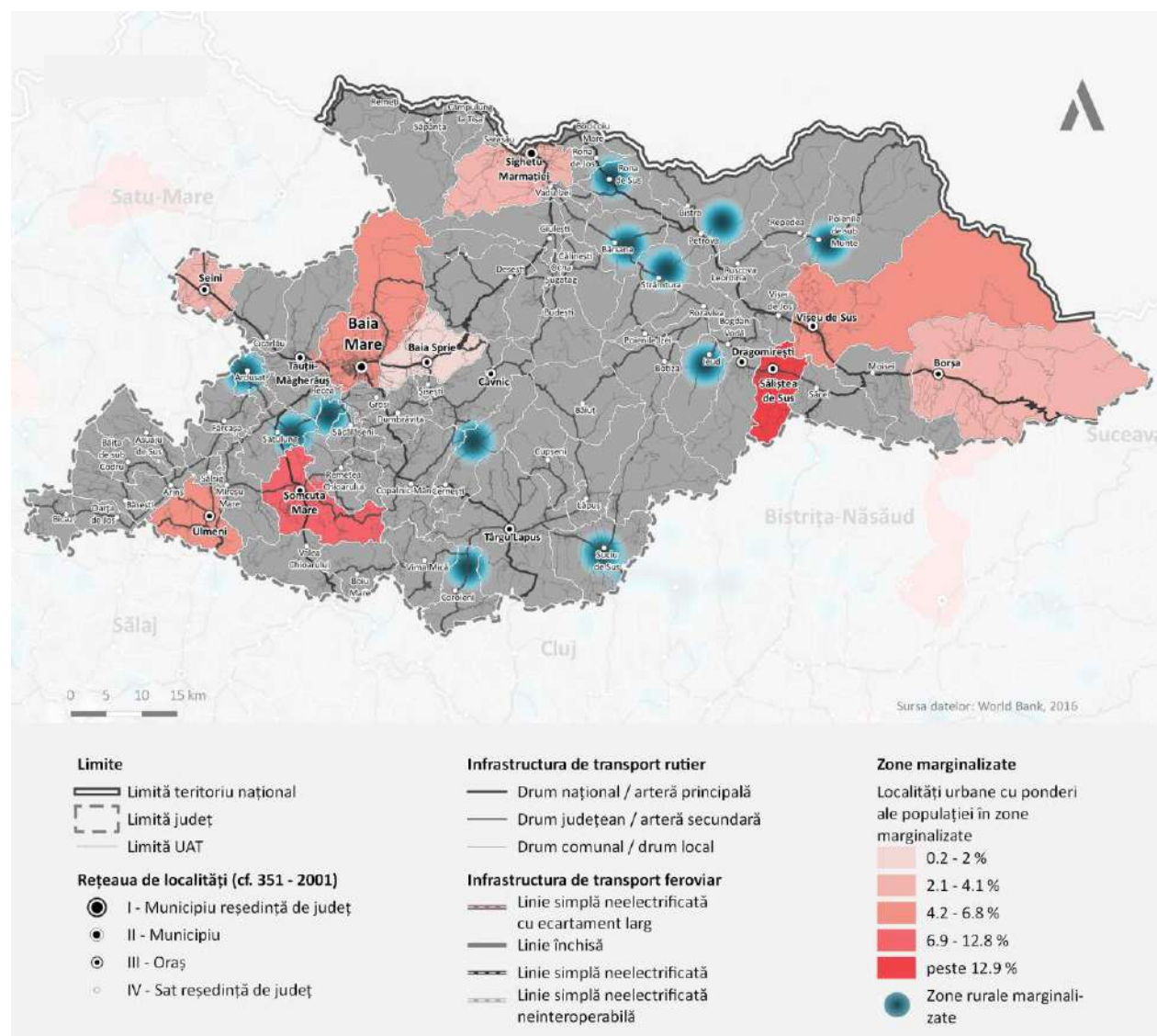
⁵⁰ Walkability este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale, aceasta fiind definită drept măsura în care mediul construit este prietenos în favoarea persoanelor care trăiesc, cumpără, vizitează sau petrec timpul într-o anumită zonă.

⁵¹ Livability este un concept inovativ care are ca scop măsurarea calității vieții, analizând calitatea locuirii la nivelul unui oraș pe baza mai multor criterii corelate cu bogăția, confortul, bunurile materile și necesitățile unei anumite clase socio-economice într-o anumită zonă geografică.

În cadrul analizei au fost identificate zonele marginalizate, atât din mediul rural cât și din mediul urban și zonele caracterizate de declin demografic sau / și un număr redus de locuri de muncă, precum și accesibilitatea asigurată acestor zone prin serviciile de transport județean sau metropolitan.

La nivelul anului 2016, în studiul realizat de Banca Mondială, „Atlasul zonelor rurale marginalizate și dezvoltarea capitalului uman din România”, au fost identificate 12 zone rurale marginalizate la nivelul județului. Se observă o concentrare mai mare a acestora pe axa Sighetu Marmăției – Borșa, și pe axa Baia Mare – Târgu Lăpuș. De asemenea, în cadrul studiului „Atlasul zonelor urbane marginalizate din România”, elaborat tot în anul 2016, s-au evidențiat orașele Șomcuța Mare și Săliștea de Sus care au ponderi mari ale populației care trăiește în zone marginalizate, între 6.9% - 12.8%, respectiv peste 12.8%.

FIGURA 73 ZONE URBANE ȘI RURALE MARGINALIZARE DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ



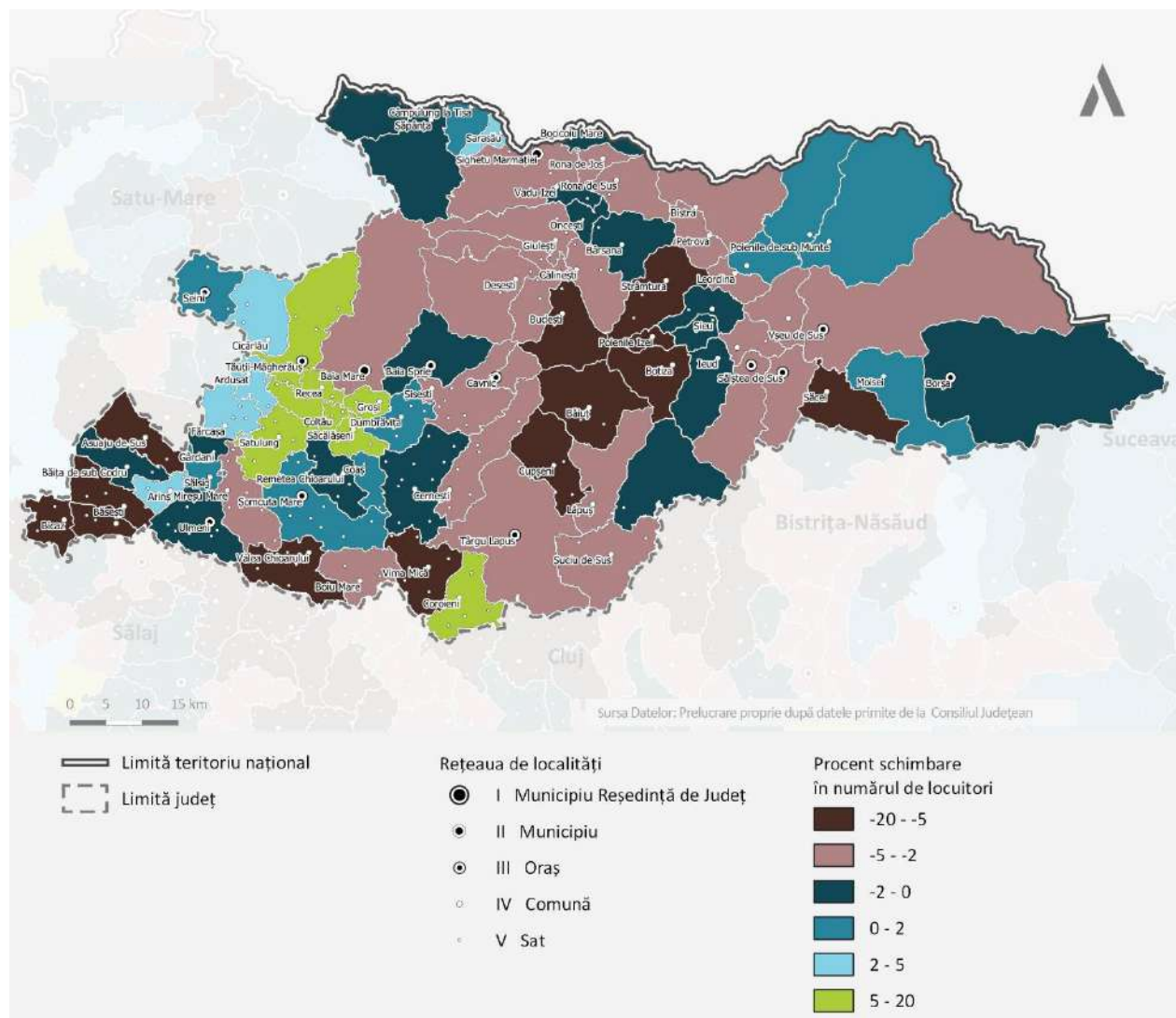
Sursă: Prelucrarea consultantului pe baza datelor disponibile în studiul World Bank, Comunități Marginalizate din România, 2016⁵²

Identificarea zonelor marginalizate este completată de identificarea comunelor și orașelor care au suferit scăderi semnificative de populație. Au fost identificate 4 zone caracterizate de un declin pronunțat al populației, între 5% și 20%. Trei dintre acestea sunt apropiate de limitele județului (în vest, sud și est), iar una este localizată în zona montană din centrul județului. Localitățile din zona montană sunt deservite de

⁵² <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=e162bf402bee4f01a89a43702cfc13e>

servicii de transport public județean, dar cu frecvență redusă. Îmbunătățirea programului de circulație ar crește gradul de accesibilitate în zona, răspunzând astfel mai bine nevoilor de deplasare.

FIGURA 74 DINAMICA SCHIMBĂRILOR DEMOGRAFICE



Sursă: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de Consiliul Județean Maramureș

La nivelul județului Maramureș au fost identificate următoarele zone pentru care este recomandată sporirea accesibilității și asigurarea unei mobilități mai inclusive:

- Zona aflată la sudul axei Șomcuta Mare – Târgu Lăpuș (Valea Chioarului, Vima Mică, Boiu Mare), caracterizată atât de declin demografic cât și o zonă rurală marginalizată;
- Zona centrală a județului (Băiuț, Cupșeni, Budești, Poienile Izei), caracterizată de declin demografic și accesibilitate scăzută;
- Zona din nord-estul județului (Săcel, Săliștea de Sus), caracterizată atât de declin demografic cât și o zonă urbană marginalizată.



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII LA NIVEL JUDEȚEAN – Orizont 2035

În anul 2030, județul Maramureș se caracterizează printr-o accesibilitate ridicată la nivel regional, național și internațional, marcată de o bună conexiune la rețeaua națională de autostrăzi prin intermediul drumului expres Satu Mare – Baia Mare – Bistrița, precum și de legăturile transfrontaliere eficiente realizate prin Podul peste Tisa din vecinătatea municipiului Sighetu Marmăției. Drumul către Cluj-Napoca poate fi parcurs în mai puțin de 100 de minute iar legătura cu Ungaria poate fi parcursă în mai puțin de 60 minute. Rețeaua de autostrăzi / drumuri express care irigă județul Maramureș, alături de variantele ocolitoare facilitează o bună circulație a traficului greu reducând totodată considerabil poluarea și volumele de trafic care traversează orașele.

În ceea ce privește infrastructura feroviară, județul Maramureș este traversat de două coridoare importante: magistrala 400 și linia 409, o alternativă importantă la principalul coridor feroviar dintre Ucraina și Europa Centrală. Cele două coridoare feroviare sunt în curs de modernizare (electrificare și creșterea vitezei la peste 160 km/h) astfel încât transportul feroviar să devină o alternativă reală pentru transportul pe cale rutieră. Rețeaua de căi ferate joacă un rol important în consolidarea sistemelor de transport public metropolitan. Astfel trenurile metropolitane susțin dezvoltarea durabilă a sistemelor urbane Baia Mare – Seini – Satu Mare și Sighetu Marmăției - Valea Vișeuului – Borșa reprezentând totodată o componentă importantă a pachetelor turistice. Trenul reprezintă și un important mijloc de transport pentru bicicliști datorită vagoanelor echipate cu rastele și a parcarilor sigure pentru biciclete localizate în cadrul garilor.

Aeroportul Internațional Maramureș reprezintă o poartă importantă de intrare în județ pentru turiști și vizitatori oferind toată locuitorilor un acces facil la Capitală și o serie de aeroporturi de tip hub/nod de importanță europeană.

Transportul public județean este modern și digitalizat, oferind servicii atractive utilizatorilor. Aceștia au acces la informații actualizate în timp real prin intermediul unei aplicații de mobilitate dedicate, în cadrul căreia se pot consulta și posibilitățile de transfer către alte mijloace de deplasare atât la nivel județean (tren, transport public metropolitan), cât și la nivelul marilor centre urbane din județ (transport public local, bike-sharing). Stațiile de așteptare aferente transportului public sunt modernizate, oferind un confort ridicat utilizatorilor, valorificând totodată specificul arhitectural și cultural a celor patru țări care compun Maramureșul (Chioarului, Lăpușului, Codrului și Maramureșului). Stațiile din localitățile mai mari sunt echipate cu infrastructură TIC (panouri digitale cu afișare în timp real). Transferul între transportul public județean și cel local se face în cadrul autogărilor, toate așezările urbane fiind echipate cu autogări moderne.

O rețea amplă de piste pentru biciclete, trasee pietonale și de cicloturism conectează nu doar localitățile periurbane de orașe ci și principalele destinații între ele susținând astfel noțiunea de tourism lent/slow parte din identitatea Maramureșului. Săsarul, Lăpușul și Iza reprezintă principalele coridoare verzi albastre

care integrează și infrastructură pentru mersul pe jos sau cu bicicleta, județul Maramureș fiind totodată conectat la coridorul verde albastru major la nivel regional, Someșul, care conectează Satu Mare de Ardușat-Ulmeni și apoi Jibou, Dej și Cluj-Napoca.

Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate este acum parte integrantă a proiectelor de modernizare și extindere a drumurilor județene care sunt din start proiecte folosind principiile străzilor „complete”⁵³. Practic aceste coridoare de mobilitate județeană și metropolitană asigură o bună irigare a teritoriului cu infrastructură performantă și sigură de transport. Totodată, o rețea de coridoare de mobilitate cât și principalele obiective de interes sunt echipate cu stații de încărcare pentru vehicule cu zero emisii susținând astfel renunțarea la utilizarea combustibililor fosili în domeniul transportului.

⁵³ Străzile complete sunt configurate în așa fel încât să pună accent și pe acele moduri de transport care au fost neglijate în planificarea tradițională. Practic acest model de stradă prevede o împărțire echilibrată a spațiului între toți participanții la trafic, de la moduri diferite de transport până la categorii variate de utilizatori (copii, vârstnici, persoane cu dizabilități etc.). Informații suplimentare la: <https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/>



PARTEA 2

ETAPA B: COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII – REZULTATELE PROPUNERII PLANULUI DE ACȚIUNE

Acest capitol prezintă logica din spatele planului de acțiune sub forma unui set de direcții de acțiune care ghidează ameliorarea mobilității în teritoriul vizat de planul de mobilitate. Detalii despre proiecte (bugete, orizont de implementare, responsabili, surse de finanțare etc. se regăsesc în Anexa 1 – Planul de Acțiune).

6.1. INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE

6.1.1. AMELIORAREA CONECTIVITĂȚII RUTIERE ÎN TERITORIU

În ceea ce privește infrastructura mare și conectivitatea în teritoriu există trei proiecte prioritare pentru județul Maramureș care sunt deja în stadiu de pregătire / implementare. Este vorba despre:

- Austruța Nordului, mai ales legătura Satu Mare – Baia Mare unde studiul de fezabilitate este în curs de actualizare
- Noul pod peste Tisa pe raza municipiului Sighetu Marmăției aflat în curs de implementare
- Centura Baia Mare aflată în fază de proiectare

Aceste proiecte vor optimiza fluxurile pe principalele direcții de dezvoltare ale județului Baia Mare – Satu Mare / Ungaria și Baia Mare – Sighetu Marmăției / Ucraina. Cu toate acestea, pe termen lung, va fi importantă și conexiunea cu Bucovina, continuarea proiectului Autostrada Nordului și amenajarea de variante ocolitoare /centuri pentru municipiile și orașele din județ (mai ales Șomcuta Mare / Târgu Lăpuș și Sighetu Marmăției). Amenajarea variantelor ocolitoare va permite eliminarea traficului greu care în prezent traversează zonele centrale susținând astfel revitalizarea acestora. Mai mult de atât, în timp va fi nevoie de conexiuni suplimentare cu Ucraina și de noi puncte de trecere a frontierei pentru a asigura o dezvoltare echilibrată și durabilă a teritoriului transfrontalier.

6.1.2. OPTIMIZAREA REȚELEI DE DRUMURI JUDEȚENE

Deși majoritatea drumurilor județene se află într-o stare bună din punct de vedere a îmbrăcămintii asfaltice o parte din acestea necesită încă lucrări de modernizare. În acest sens, sunt necesare cu prioritate investiții de modernizare la drumurile care conectează județul Maramureș de teritoriile învecinate: județul Cluj (DJ108A), Sălaj (DJ182D). De asemenea, relieful accidentat al județului Maramureș face o varietate mare de zone sau obiective turistice să fie încă greu de accesat de aceea va fi importantă modernizarea unor drumuri precum DJ183 Izvoare – Baia Mare, DJ109U Băiuț – Botiza sau segmente importante din DJ109F Rogoz – Căvnic.

În completarea proceselor de modernizare a drumurilor județene va fi esențială abordarea integrată astfel încât în interiorul localităților drumurile județene să fie echipate (după posibilități) cu:

- Piste pentru biciclete (2.5m) sau benzi pentru biciclete (1.5m) dar cu măsuri de calmare a traficului,
- Trotuare generoase și sigure (min 2m)
- Vegetație de aliniament

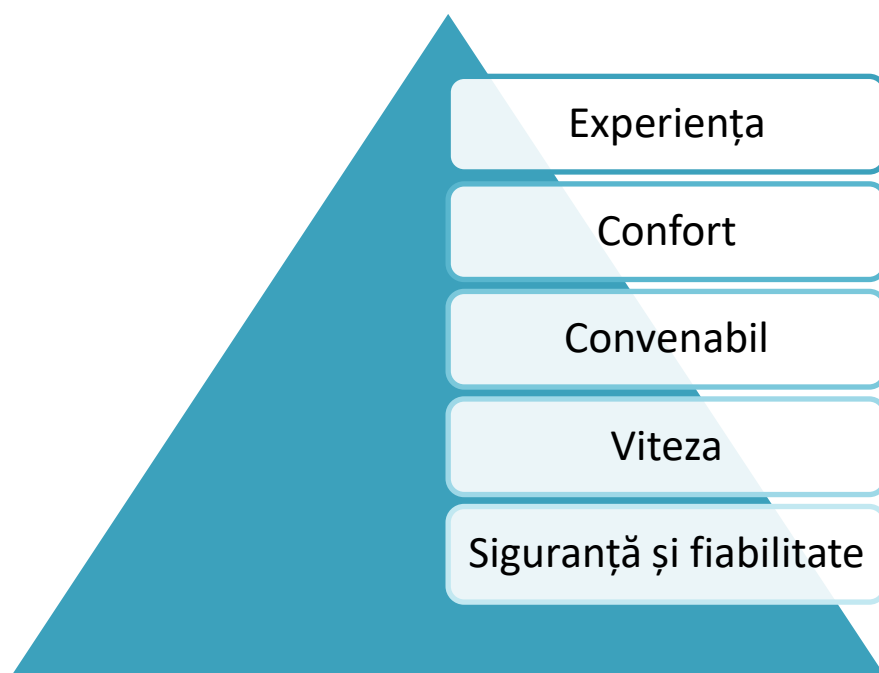
- Stații de transport confortabile
- Amenajări pentru calmarea traficului în zone sensibile (unități de învățământ, culte, centre comunitare sau unde au avut loc frecvent accidente rutiere)

Pentru a putea lucra pe un profil stradal cât mai generos va fi important ca lucrările de modernizare să fie corelate cu cele de amenajare a sistemelor de canalizare, inclusiv pentru ape pluviale.

6.2. TRANSPORT PUBLIC

6.2.1. CREȘTEREA ACTRATIVITĂȚII SITEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC

Actualul sistem de transport public la nivelul județului Maramureș are încă o serie de deficiențe structurale a căror eliminare este destul de dificilă.



Sursa: Piramida priorităților în dezvoltarea sistemelor de transport public - Peek and Van Hagen, 2002 cu completări aduse de V. Gromule, et al, 2016.

Măsurile și proiectele dedicate creșterii atractivității sistemului de transport public (local / metropolitan și județean) ar trebui să pornească de la prioritățile de mai sus.

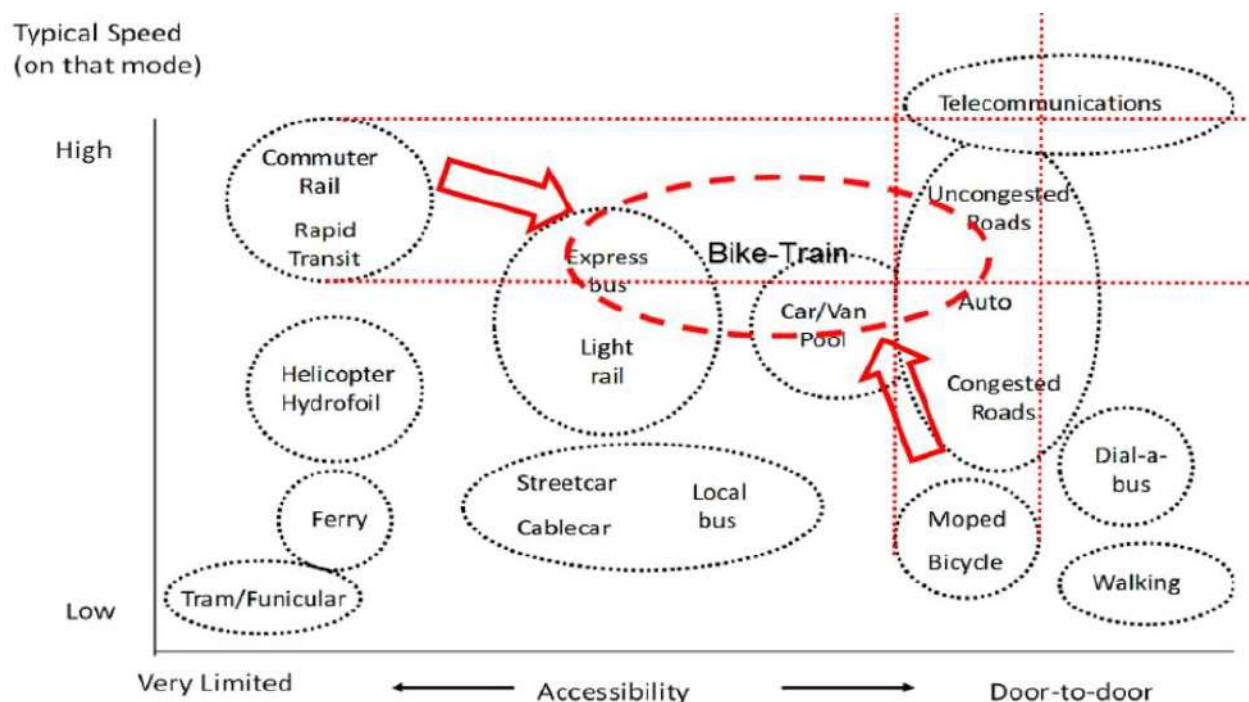
Siguranța și fiabilitatea sunt elemente gestionate din contractele de servicii publice și din echiparea / calitatea flotei. Dacă la nivelul orașelor acest lucru este asigurat de multiplele proiecte de modernizare flotă și amenajarea stațiilor de transport public, la nivel județean siguranța și fiabilitatea sunt elemente integrate în contractele de servicii publice. Astfel, este important ca toți furnizorii de servicii de transport public județean să opereze cu o flotă modernă și echipată cu GPS. Mai mult de atât, este necesară investiția continuă în amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public. Cu acest set preliminar de măsuri, se pot îndeplini condițiile minime de siguranță și fiabilitate. Viteza comercială sporită este valabilă preponderent pentru transportul public local / metropolitan și mizează pe prioritizarea mijloacelor de transport public, astfel de măsuri sunt deja în curs de implementare în municipiul Baia Mare. Întrucât prețul serviciilor de transport public este încă unul destul de mic, accentul pentru a face aceste servicii mai accesibile va trebui pus pe integrarea tarifară însă pentru asta ar trebui constituit un ADI la nivel județean, aspect încă dificil. Pe de altă parte confortul serviciilor poate fi îmbunătățit cu mult prin flotă (contract de servicii publice), modernizarea și amenajarea stațiilor de transport public în mediul rural și, mai ales, modernizarea autogărilor în mediul urban. Pentru a îmbunătăți experiența pe care cetățenii și vizitatorii o

au când folosesc transportul public, este vorba de dezvoltarea actualului planificator de rute, corelarea lui cu cel furnizat de Municipiul Baia Mare și extinderea funcționalităților ofertei. Mai mult de atât, fiind vorba de un județ turistic, va fi importantă și dezvoltarea unui sistem de transport public turistic cu linii de tip „hop on hop off” care să conecteze principalele destinații turistice.

Revitalizarea transportului pe cale ferată

Procesul de revitalizare a sistemului de cale ferată este coordonat de la nivel național și înregistrează o evoluție încă destul de lentă. Chiar dacă documentele de planificare a infrastructurii de transport la nivel național (MPGT, Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030) nu prevăd investiții de electrificare a magistralei 400 aceasta este totuși vizată de proiecte de tip „Quick Wins”⁵⁴ finanțate din PNRR care mizează pe creșterea vitezi comerciale. Totodată lucrările de modernizare a liniei 409 facilitează redeschiderea transportului transfrontalier pe calea ferată (România – Ucraina). Pornind de la aceste intervenții, la nivel regional există o serie de măsuri complementare care pot susține revitalizarea transportului pe cale ferată cum ar fi: modernizarea gărilor prin parteneriate între CFR și autoritățile locale sau valorificarea liniilor existente pentru servicii de tip tren metropolitan (incluzând și achiziția de rame noi) care să completeze sistemul de transport public metropolitan și județean pe cale rutieră.

FIGURA 75 EFICIENȚA SISTEMELOR DE TRANSPORT ÎN FUNCȚIE DE LUNGIMEA TRASEULUI



Sursa: M. Andresen, 2018. Chart: Bike and Transit are Better than Driving ... When They Team Up

Luând în considerare faptul că îmbinarea mersului cu bicicleta (mijloc de transport de tip „last mile”) cu transportul pe calea ferată reprezintă un model de succes în sistemele de transport metropolitan și regional este nevoie ca: a) noile rame achiziționate pe PNRR / POT sau alte surse să fie echipate cu suporturi pentru biciclete respectând astfel recomandarea ECF⁵⁵ de a avea măcar 8 biciclete / tren, b) toate gările să fie echipate cu parcuri securizate și acoperite⁵⁶ pentru biciclete.

⁵⁴ Proiectele de tip „Quick Wins” vizează lucrări de înlocuire a elementelor componente ale suprastructurii căii și realizarea căii fără joante pentru a putea restricțiile și limitările de viteză.

⁵⁵ European Cyclist Federation

⁵⁶ Pentru că bicicleta este folosită doar pentru a ajunge la gară fiind apoi parcată pentru un timp îndelungat, este important ca parcajele să fie acoperite astfel încât bicicletele să fie protejate de intemperii.

Deși la nivel național electrificarea magistralei 400 nu reprezintă o prioritate fiind considerate esențiale legături precum Cluj-Napoca – Oradea sau Constanța – Mangalia, pe termen mediu-lung și acest segment ar necesita lucrări de electrificare și modernizare pentru a putea ajunge la dezideratul de 160 km/h.

6.3. TRANSPORT DE MARFĂ

6.3.1. OPTIMIZAREA FLUXURILOR DE TRAFIC GREU

Întrucât nici-un oraș din regiune nu dispune de o variantă ocolitoare sau centură funcțională traficul greu traversează zone locuite, suprasolicită infrastructura locală și reduce considerabil calitatea locuirii. De aceea, una din prioritățile investiționale pentru următorii 5 ani va fi ca orașele traversate de traficul greu să dispună de o variantă ocolitoare. Pentru Seini și Tăuții Măgherauș acest aspect este asigurat de Drumul Express Petea – Satu Mare – Baia Mare iar pentru Sighetu Marmăției, noul pod peste Tisa va implica și o nouă conexiune rutieră. Pentru localități precum Târgu Lăpuș, Ulmeni sau Copalnic Mănăstur această variantă ocolitoare se poate amenaja în regim de drum județean (sau local – centură).

Totodată, pentru optimizarea fluxurilor de trafic greu în județ, noile puncte de trecere a frontierei și valorificarea căii ferate pentru transferul tirurilor (vezi subcapitol 6.8 Mobilitatea transfrontalieră) joacă un rol important iar pe termen lung (pe baza unor studii de specialitate) se poate avea în vedere și realizarea tunelului în zona Gutin evitând astfel zona de serpentine între Baia Mare și Sighetu Marmăției care este foarte dificil de parcurs de traficul greu.

Fiind vorba de un județ cu foarte multe localități rurale izolate, urmând exemplul altor regiuni din Europa, ar fi oportună testarea dronelor pentru: a) transport de echipamente / medicamente – colaborare cu ISU și unitățile spitalicești sau b) pentru identificarea rapidă și alimentarea turiștilor răătăciți în zonele montane.

6.4. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

6.4.1. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PENTRU DEPLASĂRI NEMOTORIZATE

În prezent mersul cu bicicleta nu este încă considerat ca un mijloc de transport viabil. Infrastructura pentru biciclete este subdimensionată fiind reprezentată preponderent de piste marcate pe trotuar care nu au o continuitate la nivelul orașului (ex. Baia Mare sau Târgu Lăpuș). Doar zonele pietonale au primit o atenție mai mare astfel încât municipii precum Baia Mare sau Sighetu Marmăției au implementat în ultimii ani proiecte încă timide de pietonalizare a zonelor centrale. În acest sens, va fi nevoie de investiții serioase în dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate.

La nivel județean accentul trebuie plasat pe dezvoltarea pistelor de biciclete care să conecteze centrele urbane de așezările periurbane și principalele destinații turistice. Acest demers va fi susținut prin:

- a) Valorificarea cursurilor de apă și amenajarea pistelor pe maluri sau diguri: Săsar, Lăpuș și Iza;
- b) Amenajarea de piste pentru biciclete;
- c) Amenajarea de trasee de cicloturism care pot fi piste pentru biciclete în lungul apelor (a), piste pentru biciclete în lungul drumurilor (b), în lungul drumurilor agricole (ex. Baia Mare – Arduș) sau în lungul drumurilor județene și comunale cu trafic redus (preferabil sub 500 MZA) – ex. Sighetu Marmăției - Breb.

Traseele pietonale vor fi parte integrată a amenajărilor din lungul cursurilor de apă sau sub forma zonelor pietonale în centrele istorice.

6.5. MANAGEMENTUL TRAFICULUI

6.5.1. DIGITALIZAREA SISTEMELOR DE MOBILITATE

Pornind de la dermersul activităților deja începute prin proiectele „OvercoMaramureșing Barriers” și „SIPOCA...Baia Mare” aplicațiile de transport public și portalul de servicii publice digitale (Baia Mare) trebuie extinse. La nivelul județean, aplicația de transport public trebuie consolidată pentru a include cursele a cât mai multor operatori integrând și datele furnizate de aplicația locală de transport public de la Baia Mare dar și informații despre sistemul de transport public din Sighetu Marmației. Astfel în prima fază aplicația de transport public județean ar include următoarele:

- Planificator de rute pentru transport public județean și local (inclusiv mersul trenurilor)
- Conexiuni către platformele externe pentru plata călătoriei
- Informații despre existența și disponibilitatea stațiilor de încărcare vehicule electrice,
- Traseele de cicloturism și piste existente pentru biciclete
- Destinațiile turistice

În a doua fază de dezvoltare aplicația ar trebui să includă:

- E-ticketing la nivel județean (transport public local și județean)
- Sisteme de bonificație în funcție de km pedalați sau parcurși pe jos
- Servicii de bike-sharing și car sharing (integrate prin API-uri conectate la furnizorii de servicii)
- Planificator multimodal de rute cu informații despre cost, emisiile GES și energiile arse în funcție de modul de transport selectat
- Sisteme de bonificație / „gamification” dedicate turiștilor

Pentru a susține planificarea mobilității la nivel județean sunt necesare investiții în software dedicat pentru optimizarea continuă a rutelor de transport public județean. Pornind de la o bază de date stabilă, luând în considerare mai ales microdatele furnizate de la cel mai recent recensământ se poate colecta un set de date important care să susțină o analiză eficientă a rutelor și modelări privind optimizarea lor. Premisele pentru această bază de date și un viitor software dedicat planificării de rute sunt oferite deja de datele GIS pregătite în cadrul procesului de elaborare al Planului de Mobilitate Județean Maramureș 2020-2030.

6.5.2. DEZVOLTAREA NOII MOBILITĂȚI

Această direcție de acțiune vizează cumulumul de demersuri pentru adaptarea sistemelor de transport (local, metropolitan și județean) la noile tendințe în ceea ce privește mobilitatea urbană și teritorială. Noua mobilitate face referire la sisteme de mobilitate partajată (bike-sharing, e-scooter sharing/trotinete electrice – micromobilitate, car-sharing), eletromobilitate.

Fiind vorba de un județ turistic care are la bază un brand bazat pe autenticitate și sustenabilitate, dezvoltarea rețelei județene de stații de încărcare vehicule electrice reprezintă un aspect important pentru a putea atrage acea categorie de turiști care circulă cu vehicule electrice. Practic obiectivul este ca în prima fază fiecare localitate turistică să dețină cel puțin o stație de încărcare rapidă care poate fi apoi completată de stații de încărcare lentă oferite de unitățile de cazare.

În centrele urbane, cel puțin Baia Mare (inclusiv Baia Sprie și Tăuții Măgherauș) și Sighetu Marmației va fi importantă dezvoltarea serviciilor de bike-sharing, concomitent cu dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete. Pornind de la masa demografică, pe termen mediu-lung se pot atrage inclusiv furnizori de car sharing cât timp (prin alte măsuri complementare) puterea de cumpărare crește și se oferă facilități atractive (posibilitatea de a rezerva un loc de parcare, stații încărcare VE etc.), fiind vorba de un județ turistic.

6.6. ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

6.6.1. REVITALIZAREA ȘI OPTIMIZAREA TRANSPORTULUI AERIAN

În prezent Aeroportul Internațional Maramureș este subdimensionat pentru a susține un flux chiar și mediu de pasageri și nu se mai încadrează în noile standarde IATA pentru aeroporturile internaționale. În acest context este necesară extinderea terminalului pentru a putea găzdui în continuare zboruri internaționale și a susține dezvoltarea turistică a județului. Pentru că modernizarea aeroportului nu este suficientă pentru a și atrage operatori de zboruri este important ca la nivelul județului, în parteneriat cu județul Satu Mare să se contureze o strategie comună privind destinațiile vizate. Astfel, cele două aeroporturi ar trebui să funcționeze sinergic, acoperind împreună principalele zone de interes. Pentru Aeroportul Internațional Maramureș, este important ca acesta să poată accesa direct măcar două aeroporturi de tip nod din Europa (ex. Paris – Frankfurt / Paris – Roma / Paris – Madrid etc.).

Până la finalizarea extinderii, dar mai ales după, va fi important ca Aeroportul Internațional Maramureș să fie conectat la sistemul de transport public județean. Nu este nevoie de curse care să vină la frecvență de zonă metropolitană 15-60 min, ci doar de 1-2 autobuze care să fie sincronizate cu cele câteva curse care aterizează (în prezent maxim 2 curs / zi). În afara momentelor când aterizează curse aeriene cele două autobuze pot fi utilizate pe alte rute din oraș.

Pe termen lung se poate avea în vedere conectarea aeroportului la calea ferată, acest aspect se poate realiza printr-o simplă extensie de linie cu o lungime de 1.5-2 km. În acest fel, aeroportul poate fi conectat la trenul metropolitan și poate deservi un bazin mult mai mare de populație fără a fi necesar un transfer.

6.7. STRUCTURĂ INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE

6.7.1. DEZVOLTAREA NODURILOR INTERMODALE PRINCIPALE (GĂRI ȘI AUTOGĂRI)

Configurația spațială a orașelor și sistemelor de transport face ca necesitatea / viabilitatea unor parări de transfer să fie valabilă preponderent în cazul municipiului Baia Mare și eventual în cazul municipiului Sighetu Marmăției.

În cazul Municipiului Baia Mare, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune amenajarea autogării centrale în zona Piața Izvoare sub forma unui nod intermodal complex. Deși acest aspect ar aduce transportul public județean în proximitatea directă a centrului, liniile de transport public județean s-ar suprapune cu cele de transport public metropolitan. O practică evitată de regulă în centrele urbane unde liniile de transport regional / județean sunt conectate la noduri intermodale la marginea orașului, acestea fiind apoi bine conectate la liniile de transport public local / metropolitan.

O alternativă pentru localizarea autogării poate fi actuala gară CFR (unde în fapt funcționează deja principala autogară) și în zona str. Vasile Lucaciu. Cele două autogări ar putea funcționa ca noduri intermodale cu facilități de:

- Park & ride
- Autogară
- Terminal transport public local / stație transport public metropolitan
- Parcări biciclete
- Bike sharing
- Comerț și alimentație publică

Această configurație ar permite o mai bună ancorare între transportul public județean și cel local / metropolitan, ar evita dublarea de trasee și ar oferi călătorilor condiții decente de transfer.

Pentru a facilita dezvoltarea serviciilor de transport multimodal de persoane va fi important ca treptat să fie posibilă integrarea tarifară între transportul public județean și cel metropolitan, inclusiv integrarea celor două servicii în aceeași aplicație / portal web.

Adițional față de intervențiile din Baia Mare și zona metropolitană, pentru confortul călătorilor, investițiile în modernizarea autogărilor din municipii și orașe rămân esențiale.

Luând în considerare dezideratul de lansarea a unor trenuri metropolitane, o parte importantă a acestui demers este modernizarea și amenajarea haltelor. În funcție de importanță și flux, acestea pot cuprinde de la copertină, parcare (auto și velo – securizat și acoperit) până la mici puncte comerciale și posibilitatea de a achiziționa bilete. Corelarea cu mersul cu bicicleta în aceste gări este importantă întrucât bicicleta reprezintă un mod de transport foarte eficient pentru conexiunea gară – casă care în orașele și comunele mici este de regulă sub 1km.

6.8. MOBILITATE TRANSFRONTALIERĂ

6.8.1. OPTIMIZAREA LEGĂTURILOR ÎNTRE ROMÂNIA ȘI UCRAINA

Principalele măsuri care vizează mobilitatea transfrontalieră se concentrează pe dezvoltarea de noi conexiuni dar și pe ameliorarea securității în zona de frontieră.

În ceea ce privește conexiunile cu Ucraina trebuie tratate cu prioritate noul pod peste Tisa între Sighetul Marmăției (RO) și Bila Tserkva(UA) și repunerea în funcțiune a căii ferate care conectează România de Ucraina. Ambele proiecte sunt deja începute, podul peste Tisa se află la faza de PT+Execuție iar calea ferată (linia 409) a fost modernizată recent și se află în teste pentru a putea relua serviciul de transport public transfrontalier. Mizând pe linia de cale ferată (în curs de modernizare) cu investiții minime se pot realiza facilități pentru transferul tirurilor de pe cale rutieră pe cea feroviară (RO-LA) luând în considerare că actualmente punctul de trecere a frontierei de la Sighetu Marmăției nu permite traversarea autovehiculelor de mare tonaj.

După consolidarea principiilor conexiuni se poate avea în vedere dezvoltarea unor noi puncte de trecere a frontierei (Poienile de Sub Munte sau Piatra / Teceu Mic), trebuie menționat însă că viabilitatea economică a acestor proiecte este mai redusă pentru că ele nu leagă zone foarte populate și necesită costuri ridicate pentru dezvoltarea infrastructurii (pod / drum în zonă cu relief accidentat).

Adițional, pentru a putea asigura securitatea în zona de frontieră, va fi nevoie de investiții în echipamente de supraveghere și ameliorarea circulațiilor rutiere utilizate de Poliția de Frontieră.

6.9. ASPECTE INSTITUȚIONALE

6.9.1. DEZVOLTAREA PARTENERIATELOR LOCALE PENTRU FURNIZAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC

Pentru optimizarea serviciilor de transport public la nivel județean, metropolitan și interurban, Consiliul Județean Maramureș poate fi parte din Asociații de Dezvoltare Intercomunitare. Această abordare este necesară în dezvoltarea de servicii de transport public metropolitan în zone precum Dragomirești – Săliștea de Sus – Borșa, Baia Mare – Căvnic, Baia Mare – Tăuții Măgherauș – Aeroport. Tot aici se încadrează și proiectele de tren metropolitan care desi finanțate din Programul Operațional Transport, necesită investiții ample și acumulează costuri ridicate de operare. Luând în considerare că este puțin probabil ca ARF să poată susține în întregime compensația pentru aceste linii, este important ca Consiliul Județean și autoritățile locale să contribuie financiar. Proiectele vizate ar fi pentru început liniile de tren metropolitan Seini – Baia Mare – Ulmeni (L1/L2) și trenul Sighetu Marmăției – Borșa. Mai mult de atât, pentru a promova mobilitatea durabilă și în rândul turiștilor (susținând astfel un turism durabil), Consiliul Județean

Maramureș ar trebui să se asocieze într-un ADI cu principalele localități turistice pentru a putea furniza servicii de transport public turistic (demers deja vizat de strategia turistică a județului).

În acest fel, Consiliul Județean Maramureș poate contribui la a) subvenționarea serviciilor sau b) la achiziția de flotă (autobuze / trenuri) pentru rutele gestionate.

6.9.2. CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE

Consiliul Județean Maramureș este deja parte din multiple proiecte de schimb de experiență cu alte orașe și regiuni din Europa, printre care unele și pe tema mobilității durabile (MOBI, OvercoMaramureșing Barriers etc.). Luând în considerare că transferul de bune practici este important pentru a genera și dezvolta idei este important ca acest demers să poată continua. Este totuși important ca aceste bune practici să nu vizeze doar echipele Consiliului Județean și a Municipiului Baia Mare ci să se adreseze și orașelor mai mici. Pentru început acest demers se poate realiza prin integrarea orașelor (sau chiar a comunelor din zonele metropolitane) în proiecte de schimb de experiență în care este implicat Consiliul Județean. Apoi, prin familiarizarea cu acest tip de proiecte și orașele mici pot intra în rețele europene având posibilitatea de a învăța.

Mai mult de atât, specificul proiectelor de tip Interreg Europe sau Urbact vizează de regulă conturarea unui grup local de factori interesați (stakeholder group). Conturarea unui asemenea grup de lucru, pe tema mobilității durabile ar permite îmbunătățirea guvernantei și un proces mai lin de dezvoltare și implementare a proiectelor. Grupul județean de mobilitate ar fi implicat în următoarele activități:

- Implementarea proiectelor de schimb de experiență,
- Dezbaterea și validarea documentelor strategice relevante pentru domeniul transportului și a mobilității durabile,
- Suport în dezvoltarea de proiecte în care echipele tehnice din administrația publică nu au suficientă expertiză (ex. trasee cicloturism, calmarea traficului, rezolvarea de intersecții complexe etc.).

Grupul ar funcționa pe bază de voluntariat și s-ar reuni la solicitarea Consiliului Județean Maramureș.

6.10. PROMOVAREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE – NIVEL LOCAL

Direcția de acțiune integrează toate proiectele de mobilitate durabilă dezvoltate la nivel local susținute prin Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (sau alte documente strategice). Se are astfel în vedere corelarea cu eforturile depuse la nivel județean (celelalte direcții de acțiune) cu nivelul local prin:

- a) Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a dotărilor / serviciilor conexe
- b) Modernizarea și optimizarea sistemelor de transport public local / metropolitan
- c) Dezvoltarea zonelor pietonale și facilităților pentru pietoni
- d) Dezvoltarea facilităților pentru noua mobilitate
- e) Optimizarea rețelei stradale
- f) Dezvoltarea sistemelor de management al mobilității și tranziția către mobilitatea ca un serviciu
- g) Modernizarea și dezvoltarea nodurilor intermodale ca parte a unor proiecte de regenerare urbană

7. EVALUAREA ECONOMICĂ ȘI PROGRAMAREA TEMPORARĂ A PLANULUI

7.1. EVALUAREA ECONOMICĂ A PLANULUI

Pe durata 2023-2035 în bugetul Planului de Mobilitate Durabilă sunt prevăzute investiții cu o valoare de peste 3.8 miliarde €. Modul în care sunt împărțite responsabilitățile în ceea ce privește gestionarea face ca doar o parte destul de redusă (7%) a acestor investiții să fie direct sub responsabilitatea Consiliului Județean Maramureș luând în considerare că infrastructura mare (drumuri naționale, autostrăzi, drumuri express, căile ferate și punctele de trecere a frontierei) este gestionată la nivel național (MT - CNAIR/CNCFR SA etc.). De asemenea, peste 650 mil € sunt investițiile prognozate la nivel local (al municipiilor, orașelor și comunelor) pentru orizontul 2027⁵⁷. Adicional, pentru orizontul 2035 există încă o grupă de proiecte care nu pot fi fundamentate / prioritizate de la nivelul acestui plan întrucât ele vizează intervenții la scara sistemului național de transport. Proiecte precum conexiunea feroviară Baia Mare – Sighetu Marmăției sau Baia Mare – Târgu Lăpuș, terminale de transport multimodal Baia Mare / Sighetu Marmăției sunt investiții care răspund unor nevoi locale și valorifică elemente de potențial însă prioritizarea lor se poate realiza doar în comparație cu alte proiecte de importanță națională. Astfel, pentru ca ele să poată face obiectul unui Plan de Mobilitate Durabilă trebuie să a) fie integrate în documentele strategice sectoriale de interes național (Masterplanul General de Transport / Programul Investițional 2021-2030 și alte strategii sectoriale), b) să fie validate prin studii de fezabilitate complexe. Pentru a putea valida aceste investiții și a le putea integra în lista priorităților naționale, Planul de Mobilitate Durabilă propune în prima fază realizarea studiilor de fezabilitate pentru a putea valida oportunitatea acestor proiecte în relație cu prioritățile la nivel național.

TABEL 16 EVALUAREA ECONOMICĂ A PLANULUI

Buget / Orizont	BUGET TOTAL (€)
2023	1.300.000
2025	339.802.000
2027	1.350.546.497
2035	2.128.250.000

7.2. EVALUAREA ECONOMICĂ A MĂSURILOR FINANȚATE DE JUDEȚUL MARAMUREȘ

TABEL 17 EVALUAREA ECONOMICĂ A MĂSURILOR ÎN RESPONSABILITATEA CONSILIULUI JUDEȚEAN

BUGET / ORIZON	BUGET TOTAL (€)	DIN CARE DOAR CJ MARAMUREȘ (€)
2023	1.300.000	1.300.000
2025	339.802.000	86.802.000
2027	1.350.546.497	145.785.997
2035	2.128.250.000	62.500.000

⁵⁷ Pentru că nivelul local are un grad de detaliere și complexitate diferit față de cel vizat de Planul de Mobilitate Durabilă a județului, estimările privind potențialul de investiții la acest nivel sau realizat doar pentru orizontul 2027. Doar câteva municipii și orașe din județ dețin Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă actualizate care să cuprindă investiții și pentru anul 2035.

Măsurile cu cea mai bună viabilitate economică sunt cele care au un impact cât mai mare raportat la un cost cât mai mic. Acestea ar fi:

1. Digitalizarea sistemului de transport public județean (GPS pe autobuze și aplicație)
2. Înființare ADI de transport public turistic
3. Studiu de fezabilitate județean pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate mersului cu bicicleta (cicloturism și navetism între localități)
4. Implementare treceri de pietoni smart (creștere intensitate luminoasă) pe drumurile județene (și naționale) cu fluxuri mari de trafic, în localitățile cu risc crescut de accidente
5. Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile județene
6. Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile naționale
7. Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule electrice
8. Program multianual de amenajare a stațiilor de transport județean
9. Amenajarea autogărilor publice în centrele urbane ale județului
10. Modernizare gări pe magistrala 400

Acestea fiind apoi urmate de proiectele care vizează creșterea conectivității în jurul municipiului Baia Mare: pasaje / optimizări de intersecții cu centura, amenajarea variantei ocolitoare dar și proiectele de piste pentru biciclete în zona metropolitană Baia Mare. Comparativ cu acestea, din pricina costurilor ridicate pentru implementare, randamentul economic al proiectelor de infrastructură mare (drumuri expres / autostrăzi) este mai redus. Ele rămân însă o prioritate pentru județ luând în considerare că pot atrage după sine investiții private care să asigure o creștere economică pe termen mediu și lung. De asemenea, din punct de vedere economic și o parte din proiectele de modernizare / reabilitare drumuri județene au un randament mai redus întrucât ele deservesc comunități mai reduse ca număr de populație. Cele mai importante drumuri județene au fost deja modernizate în ultimii 5-10 ani. Pe de altă parte, accesul la infrastructură rutieră de calitate reprezintă o precondiție pentru dezvoltarea acestor comunități și pentru posibilitatea de a furniza servicii de transport public de calitate. Mai mult de atât, prin programe precum Anghel Saligny / PNDL, POR 2014-2020 sau Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 se asigură fonduri nerambursabile pentru a acoperi aceste decalaje de dezvoltare în interiorul județelor și a regiunilor.

Nevoia de a investi în continuare în modernizarea infrastructurii rutiere a reieșit și ca o prioritate din sondajul pentru realizat odată cu pregătirea Planului de Mobilitate Maramureș (Modernizarea străzilor și drumurilor, scor 5.60/8 vs Realizarea de noi autostrăzi / drumuri expres, scor: 5.36/8 – locul 2)

7.3. PROGRAMAREA TEMPORARĂ

Planul de Mobilitate al Județului Maramureș este configurat pe 4 orizonturi de timp: 2021⁵⁸-2023, 2023-2025, 2025-2027 și 2027-2030(5).

Primul orizont (2023) include proiectele aflate deja în curs de implementare (ex. relucirea ruterlor de transport public județean) sau intervenții urgente. În acest interval sunt prognozate a fi încheiate majoritatea proiectelor de transport și mobilitate finanțate din fonduri europene nerambursabile, mai ales POR 2014-2020.

Al doilea orizont prevede proiectele cu un grad de maturitate ridicat (cele care au deja proiecte tehnice finalizate) sau sunt finanțate din fonduri nerambursabile pentru care apelurile au avut deja loc (ex. Anghel Saligny / PNRR) sau proiecte a căror implementare a început deja (fiind finanțate din programele incluse în

⁵⁸ Momentul lansării procesului de realizare a planului.

cadru financiar multianual 2014-2020). Tot în acest orizont sunt integrate și proiectele prioritare, aflate la stadiul de idee în pregătirea Planului de Mobilitate.

TABEL 18 PROIECTELE PLANIFICATE PENTRU ORIZONTUL 2025

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Varianta de ocolire Sighetu Marmăției	2025	75.000.000 €	POIM / POT	PRIMĂRIA SIGHETU MARMĂȚIEI - CNAIR
Variantă de Ocolire Copalnic Mănăștur	2025	4.000.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ / Buget local	PRIMĂRIA COPALNIC MĂNĂȘTUR - CJ Maramureș
Modernizarea drumului național 18B, sectorul: Târgu Lăpuș - Rohia – limită județ Cluj	2025	10.400.000 €	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile județene (DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187 și DJ 185)	2025	500.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile naționale (DN 18, DN 1C, DN 18B și DN 19)	2025	500.000 €	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP
Quick wins magistralele 300/400: Apahida - Dej - Baia Mare - Satu Mare	2025	106.000.000 €	PNRR	CNCFR SA
Modernizarea linia 409 Câmpulung Tisa - Valea Vișeuului	2025	3.000.000 €	Buget MT	CNCFR SA
Modernizarea Gării Sighetu Marmăției	2025	5.000.000 €	POT	CNCFR SA
Modernizare gări pe magistrala 400	2025	1.000.000 €	POT	CNCFR SA
Modernizare gări pe liniile 409 și 423	2025	5.500.000 €	POT	CNCFR SA
Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției (format din două poduri paralele, realizarea a 1,2 kilometri de drum nou, construcția a 5 poduri de desecare, 1 intersecție de tip girație și un punct de frontieră cu parcare).	2025	36.000.000 €	POIM	CNAIR

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Eficientizarea activității de supraveghere și verificare la punctele de control ale frontierei "Schenghen Bus"	2025	500.000 €	RO-UA CBC	MAI
Modernizarea autogării Sighetu Marmăției	2025	400.000 €	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / PRIMĂRIA SIGHETU MARMĂȚIEI
Amenajarea autogărilor publice în centrele urbane ale județului (Târgu Lăpuș, Borșa, Cavnic, Șomcuta Mare, Seini și Ulmeni)	2025	1.750.000 €	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primării
BikeBus - Mogoșa / Cavnic - linie de transport public echipată cu suport / remorcă pentru biciclete.	2025	50.000 €	Buget local (CJ / ADI ZMB / PMB)	CJ Maramureș / ZMB
Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transportul Public Turistic	2025	- €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș
Implementarea unei rețele de autobuze turistice de tip Hopp and Off care să conecteze principalele obiective turistice din județul Maramureș (ex. Borșa, Drăgășani, Cavnic, Târgu Lăpuș, Fărcașa etc.)	2025	2.500.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș - Primării
Studiu de fezabilitate județean pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate mersului cu bicicleta (cicloturism și navetism între localități)	2025	150.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș - Primării
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule electrice (etapa 1) - 50 stații	2025	1.250.000 €	PNRR	CJ Maramureș - Primării
Aeroportul internațional Maramureș – construcție terminal nou pentru pasageri și creștere siguranță	2025	68.802.000 €	POIM	CJ Maramureș
Program multianual de amenajare trasee cicloturistice și piste pentru biciclete înre localități: Padurea Ardușat - Arbore Sequoia - Baia Mare	2025-2035	50.000.000 €	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	CJ Maramureș - Primării

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Amenajare coridor cicloturistic în lungul râului Bistra între localitățile Borșa și Vișeu de Sus (posibil sa nu fie tot practicabil)				
Amenajare coridor cicloturistic între Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Săpânța				
Extindere coridor între Săpânța – Teceu Mic – Piatra (legătură cu posibile treceri frontiere)				
Amenajare piste cicloturistice între Sighetu Marmăției – Borșa, pe traseul drumului județean (nu național):				
Borșa – Săcel - Ieud				
Șomcuta Mare - Baia Mare				
Șomcuta Mare - Coaș - Berinta - Copalnic - Ciolt (circuit)				
Fărcașa - Ulmeni - Cehu Silvaniei (SJ) - pe fosta cale ferată 414				
Seini - Baia Mare (de validat traseul - posibil să nu fie spațiu)				
Vișeu de Sus / Jos – Ruscova – Poienile de sub Munte				
Ardușat - Baia Mare (parțial în lungul Someșului)				
Sighetu Marmăției - Breb				
Rută cicloturistică națională Sighetu Marmăției - Cavnic - Târgu Lăpuș - Județ Bistrită Năsăud				

Pentru orizontul 2027 sunt încadrate majoritatea proiectelor care urmează a fi pregătite pentru a obține finanțare din Programul Operațional 2021-2027. Aici se încadrează cu precădere proiectele de modernizare drumuri, realizare variante ocolitoare dar și proiectele de mobilitate urbană durabilă implementate la nivel local.

TABEL 19 PROIECTELE PLANIFICATE PENTRU ORIZONTUL 2027

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: realizare legătură strada Plevnei – strada Forestierului, strada Plevnei și strada Plevnei - 5,4 km)	2027	7.074.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: strada Corbului, strada Râului și strada Morii - 5,2 km)	2027	6.812.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie
Extindere DN18 la 3 benzi pe sens și pistă velo	2027	2.227.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Coridor de legătură Comuna Recea (DN 1C) – Municipiul Baia Mare – Oraș Tăuții Măgherăuș (DN1 C)	2027	4.847.000 €	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIĂ MARE - PRIMĂRIA TĂUȚII-MĂGHERĂUȘ - PR
Coridoare de legătură Comuna Recea – Municipiul Baia Mare și Comuna Recea-Comuna Groși	2027	12.772.500 €	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIĂ MARE - PR - PC
Acces direct zona centrală către Drumul Expres Petea – Satu Mare – Baia Mare	2027	2.600.000 €	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIĂ MARE
Variantă de ocolire pentru: Baia Mare	2027	250.000.000 €	POIM / POT	PRIMĂRIA BAIĂ MARE - CNAIR
Variantă de ocolire pentru Borșa	2027	15.000.000 €	POIM / POT	Primăria Borșa - CNAIR
Variantă de Ocolire Cavnic	2027	9.000.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Cavnic - CJ Maramureș
Variantă de Ocolire Vișeu de Sus	2027	12.000.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Vișeu de Sus - CNAIR
Variantă de Ocolire Șomcuta Mare	2027	15.000.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Șomcuta Mare - CNAIR
Modernizare și reabilitare Strada Europa și Strada Dumbavei din municipiul Baia Mare	2027	9.000.000 €	Anghel Saligny	Primăria Baia Mare – CJ Maramureș
Realizare Pasaj Clubul Văcarilor (Baia Mare – Recea)	2027	19.800.000 €	PNRR/Anghel Saligny	Primăria Baia Mare - CJ Maramureș
Realizare Pasaj Italsofa (Baia Mare – Groși)	2027	14.400.000 €	POR/Anghel Saligny	Primăria Baia Mare - CJ Maramureș
Realizare Pasaj rutier zona Independenței intersecție cu strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	15.000.000 €	Anghel Saligny	Primăria Baia Mare - CJ Maramureș
Modernizare și reabilitare Pod peste râul Săsar – Strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	3.800.000 €	Anghel Saligny	Primăria Baia Mare - CJ Maramureș
Modernizare și reabilitare DJ183 – Baia Mare – Izvoare – DN18	2027	35.000.000 €		Primăria Baia Mare - CJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Reabilitare DJ 108A Gârdani – limita județul Sălaj	2027	11.655.439 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 108E Mireșu Mare – Lucăcești – Dănești Chioarului – Pribilești – Mogoșești – Hideaga (DJ 193)	2027	7.042.610 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 109U Strâmbu Băiuț – Băiuț – Botiza	2027	20.114.724 €	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 182B Baia Mare – Coaș	2027	9.890.931 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Lucrări de intervenție pentru protecția structurii rutiere, reabilitarea și modernizarea elementelor de siguranță rutieră pe traseul de drumuri județene DJ 184 – DJ 109F – DJ 185	2027	9.129.578 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 185 Petrova – Bistra – Valea Vișeuului	2027	9.025.294 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș
MARANORD – Reabilitare drumuri județene POR ⁵⁹ DJ 109F (DJ 171) Rogoz - Lăpuș - Băiuț – Căvnic (DJ 184) DJ 109F Ocna Șugatag (int.DJ185) – Ferești (DN18) DJ 186B Ferești (DN 18) - Cornești - Călinești - Sârbi – Budești (DJ 109F) DJ 186 Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești – Bârsana (DJ 185) DJ 185 Hărniciești (DN18) – Ocna Șugatag (DJ 109F) DJ 188 Bogdan Vodă (DJ 186) – Vișeu de Jos (DN 18) DJ 171 Limită Jud. Bistrița – Năsăud – Suciu de Sus – Suciu de Jos - Rogoz (DJ 109F) DJ 171A Suciu de Sus (DJ 171) – Groșii Țibleșului (DC 19)	2027	125.763.627 € 624.957.841 lei	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș
Modernizarea drumurilor județene degradate:DJ 171C, DJ 183A, DJ 183C, DJ 187A, DJ 187B, (DJ 108B, DJ 108E, DJ 108T, DJ 109G, DJ 110C, DJ 182E, DJ 186D, DJ 171 E) + din PATJ (DJ109U, DJ182B, DJ183B, DJ183, DJ186A)	2027	50.000.000 €	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș

⁵⁹ Obiectivele specifice ale proiectului sunt: modernizarea/reabilitarea infrastructurii de transport rutier județean din județul Maramureș în conformitate cu normele europene pe traseul de drumuri județene, asigurând conectivitatea cu rețeaua TEN-T, situată în județele limitrofe Sălaj și Bistrița Năsăud, pentru îmbunătățirea parametrilor relevanți – viteza de circulație, siguranță rutieră, capacitatea portantă în lungime totală de 110,964 km

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Tren metropolitan Baia Mare L1 (pe infrastructura feroviară existentă – linie simplă, neelectrificată, nemodernizată): Baia Mare - Tăuții Măgheruş - Seini / Baia Mare - Ulmeni	2027	42.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare - CNCFR SA – Zona Metropolitană Baia Mare
Transport intermodal RO-LA Ucraina - România (Câmpulung Tisa / Valea Vișeuului - Berlibas) - proiect pilot	2027	2.500.000 €	RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș
Eficientizarea activităților de control al frontierei prin reabilitarea DJ 185 Valea Vișeuului - Lunca Tisa	2027	900.000 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș - MAI
Amenajare terminale de transport public și P&R (Piața Izvoare sau str. Vasile Lucaciu și Gara CFR)	2027	5.000.000 €	RO-UA CBC / Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Aplicație județeană de transport public - Faza 2	2027	50.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Dezvoltarea unui serviciu de transport public interurban / metropolitan Borșa - Săliștea de Sus - Dragomirești	2027	4.200.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	Primăria Boră – Primăria Săliștea de Sus – Primăria Dragomirești
Coridor Verde-Albastru Săsar (Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Râul Săsar)	2027	2.528.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Baia Mare - Apele Române
Coridor Verde-Albastru Iza	2027	1.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Sighetu Marmăției - Apele Române
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2027	1.250.000 €	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primăriei

Grila de proiecte pentru orizontul post 2027 este formată preponderent de proiecte care sunt fie mai complexe, au un randament economic mai redus sau sunt dependente de implementarea unor proiecte antamante deja. Tot în această fază ar trebui să înceapă maturizarea proiectelor de infrastructură mare cum ar fi modernizarea magistralei 400, legăturile feroviare Baia Mare – Sighetu Marmăției / Târgu Lăpuș etc. Fiind vorba de un orizont extins până la 2035, această listă ar trebui completată cu o suită de proiecte evidențiate în actualizarea Planului de Mobilitate și a Strategiei de Dezvoltare Județeană.

TABEL 20 TABEL 19 PROIECTELE PLANIFICATE PENTRU ORIZONTUL 2035

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Realizare drum express Petea-Satu Mare-Baia Mare	2030	309.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR
Autostrada Nordului Lotul 1 Baia Mare - Bistrița	2035	724.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR
"Drum Expres Baia Mare-Jibou"	2035	352.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR
Realizare tunel Gutin	2035	200.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CNAIR - CJ Maramureș
Tren metropolitan Baia Mare L2 [Baia Mare-Firiza-Baia Sprie]	2030	80.000.000 €		CJ Maramureș - Primăria Baia Mare - CNCFR SA - ZONA METROPOLITANĂ BAIAMARE
Tren metropolitan / turistic Sighetu Marmației - Borșa	2030	53.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș – Primăria Sighetu Marmației – Primăria Borșa – Primăria Vișeu de Sus - CNCFR SA
Conexiune feroviară Aeroportul Internațional Maramureș	2035	2.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș (AIM) - CNCFR SA
Revitalizarea nodului intermodal Gara CFR Baia Mare (inclusiv spațiul public - Piață Gării)	2030	12.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	Primăria Baia Mare - CNCFR SA
Electrificare magistrala 400 Dej - Baia Mare - Satu Mare	2030	350.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA
Studiu de fezabilitate pentru dezvoltarea rețelei de căi ferate (Baia Mare - Târgu Lăpuș - Dej / Baia Mare - Sighetu Marmației)	2030	500.000 €	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA
Conexiune nouă și punct de trecere a frontierei: Poienile de sub Munte - Shibene	2030	10.000.000 €	Buget local / RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș
Pod peste Tisa în zona Piatra - Teceu Mic și punct de trecere a frontierei	2030	10.000.000 €	RO-UA CBC / POT - Programul	MAI - CJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
			Operațional Transport	
Aplicație județeană de transport public - Faza 3	2030	250.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CH Maramureș - PRIMĂRIA BAIĂ MARE
Implementarea unui sistem de transport în comun la cerere la nivel județean ("demand responsive transit"):	2030	2.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Interreg Europe	CJ Maramureș
Realizarea unui sistem integrat de piste de biciclete la nivelul Zonei Urbane Funcționale - Zona Metropolitană a Municipiului Baia Mare	2030	3.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Baia Mare / Zona Metropolitană Baia Mare / Primării
Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Centură velo	2030	6.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Baia Mare / Zona Metropolitană Baia Mare / Primării
Coridor verde-albastru pe direcția Târgu Lăpuș - Rogoz în lungul râului Lăpuș	2027-2035	2.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Târgu Lăpuș - Apele Române
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2030	1.250.000 €	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primării
Studiu de fezabilitate pentru transformarea râului Someș în culoar navigabil (Frontiera cu Ungaria - Dej)	2030	250.000 €	POT	Apele Române, CJ Maramureș, CJ Satu Mare, CJ Cluj
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Sighețu Marmăției	2030	2.000.000 €		CNCFR SA
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Baia Mare	2030	7.000.000 €		CNCFR SA

7.4. PARTICIPAREA CETĂȚENILOR LA DISEMINAREA PLANULUI

Implicarea cetățenilor în implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate se va face pe trei paliere: 1. Chestionare, 2. Grupuri de lucru pentru factorii interesați, 3. Campanii de promovare.

Sondajele joacă un rol esențial în înțelegerea comportamentului cetățenilor și în ceea ce privește satisfacția serviciilor oferite. Este indicat ca la fiecare actualizare a planului de mobilitate să se realizeze un sondaj privind comportamentul și nevoile de transport. Acest demers ar trebui făcut odată la 5 (maxim 7) ani. Opțional, el se poate realiza și după finalizarea unor proiecte majore, dacă ele nu au putut fi cuprinse în procesul de pregătire a Planului de Mobilitate. Pentru aplicarea sondajului e important ca majoritatea

întrebărilor să se păstreze de-a lungul anilor, excepție făcând doar acele elemente care trebuie îmbunătățite considerabil. Chestionarul utilizat pentru Planul de Mobilitate al Județului Maramureș poate fi accesat la acest link: <https://forms.gle/RdW1sP8wUoPhnU4N9>

Pentru că transportul public județean este principalul serviciu de transport furnizat de consiliul județean, este indicat ca acesta să fie monitorizat continuu. Asta implică a) păstrarea în permanență a unui chestionar deschis către cetățeni privind calitatea serviciilor de transport public județean și b) lansarea unui sondaj mai amplu o dată la 3-5 ani.

După caz, se pot realiza interviuri sau discuții aplicate cu principalii angajatori din județ⁶⁰ în dimensionarea și optimizarea principalelor proiecte de transport. Mai mult de atât, o bună relație cu principalii angajatori poate face ca aceștia să contribuie (financiar, cu idei sau resurse umane) și la campaniile de promovare a mobilității urbane durabile (ca parte a politicilor de CSR – corporate social responsibility).

Pentru a asigura o interfață eficientă cu cetățenii implicarea reprezentanților grupurilor civice este esențială. În acest sens, va fi importantă formarea Grupului de Mobilitate Durabilă (vezi Capitolul 8.2) care să asiste echipele tehnice ale consiliului județean în pregătirea proiectelor dar și în procesul de planificare. Grupul de Mobilitate Durabilă (sau membri din el) ar fi implicați în proiectele de schimb de experiență în care este activ Consiliul Județean Maramureș.

Pentru planurile strategice (inclusiv cele care vizează mobilitatea urbană) trebuie realizate dezbateri publice conform legii 52/2003. Acest demers ar trebui însă dezvoltat, astfel încât să se realizeze dezbateri publice pentru majoritatea proiectelor importante pregătite pe baza Planului de Mobilitate (traseele cicloturistice, proiectele pentru nodurile intermodale etc.).

Pentru proiectele fanion cum ar fi Revitalizarea nodului intermodal Gara CFR Baia Mare sau Amenajare terminale de transport public și P&R ar trebui realizate concursuri internaționale (sau măcar naționale) de arhitectură încât acesta includ o importantă componentă de spațiu public. Cetățenii ar trebui să facă parte din selecția proiectului câștigător.

Pentru a asigura tranziția către o mobilitate durabilă, este important ca principalele proiecte pe această temă să fie însoțite de campanii de promovare (ex. lansarea aplicației de transport public județean, inaugurarea traseelor de cicloturism sau a coridoarelor verzi-albastre etc.). Campaniile se pot realiza sub forma de evenimente (ex. Săptămâna Europeană a Mobilității), spoturi publicitare sau pe social media însă scopul lor ar trebui să fie mereu să: a) promoveze proiectul căruia sunt asociate și b) să contribuie la o mai bună înțelegere a principiilor mobilității urbane durabile.

7.5. CONSIDERAȚII LEGALE

Implementarea cu succes a proiectelor din Planul de Mobilitate este condiționată de o serie de modificări și modificări legislative naționale precum:

- Legea transportului public (92/2007) trebuie actualizată pentru a putea face posibilă furnizarea de servicii de transport public la comandă (DRT – Demand Responsive Transit) – în prezent doar cursele regulate care circulă după un program prestabilit pot intra sub incidența serviciilor de transport public.
- Necesitatea omologării remorcilor folosite pentru transportul de biciclete pe autobuze
- Adaptarea cadrului legal pentru marcajele aferente traseelor cicloturistice
- Clarificarea cadrului legal privind realizarea drumurilor pentru biciclete Legea 85/2022 pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997.
- Actualizarea Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 care prevede categoriile de străzi și lățimea benzilor. Acest demers este important pentru a permite reconfigurarea arterelor rutiere (categoria

I, II și III) întrucât ar permie îngustarea lățimii benzii de la 3.5m la 3m (model aplicat deja în multe state / orașe Europene).

- Adoptarea sau actualizarea Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de / actualizarea STAS 10144-2-91 - Trotuare Alei Piste Biciclete,
- Definitivarea cadrului legal pentru operaționalizarea trenurilor metropolitane,
- Definitivarea cadrului legal pentru amenajarea traseelor pentru biciclete pe diguri (parteneriat cu Apele Române).

7.6. ORDONAREA LEGALĂ A INTERVENȚIILOR JUDEȚULUI ÎN REȚEAUA RUTIERĂ DE BAZĂ

Întrucât din punct de vedere legal Consiliul Județean Maramureș are atribuții restrânse în domeniul transportului județean prototipul de proiecte care vizează această autoritate publică locală este mai restrâns. Acesta vizează cu precădere cele trei domenii în care consiliul județean are atribuții: a) infrastructura rutieră – drumurile județene, b) transportul public județean – pe cale rutieră și c) transportul aerian. Pentru a asigura tranziția la ceea ce denumim ca mobilitate durabilă este important ca modul de proiectare și dezvoltare a acestor investiții să urmeze principiile mobilității urbane durabile stipulate în Legea Mobilității Urbane Durabile (aflată în curs de avizare).

Este nevoie de investiții în creșterea atractivității sistemului de transport public județean. Întrucât, Consiliul Județean nu dispune de posibilități de a achiziționa direct flotă nouă, calitatea serviciului se poate realiza prin componenta de digitalizare și optimizarea contractelor de servicii cu operatorii de transport public (obligativitate instalare GPS, contoare de pasageri și utilizare vehicule cu o normă de poluare redusă Euro5-6). Adicional este vorba de continuarea demersului de digitalizare prin definitivarea și dezvoltarea aplicației de transport public județean (conectată prin [API](#) la aplicațiile locale – ex. Baia Mare). Pentru a crește confortul călătoriei, ar trebui continuat demersul de amenajare a stațiilor de autobuz pilotat prin proiectul „[OvercoMaramureșing Barriers](#)”.

Principală activitate în ceea ce privește transportul al consiliului județean se rezumă la modernizarea și reabilitarea drumurilor județene. Această activitate trebuie și ea adaptată principiilor mobilității urbane durabile astfel încât drumurile județene, pe teritoriul localităților să integreze după posibilități: piste pentru biciclete, trotuare, vegetație de aliniament fiind corelate cu intervențiile de amenajare a stațiilor de transport public. Deși dezvoltarea traseelor județene de ciclism și mers cu bicicleta nu reprezintă o atribuție consacrată a consiliilor județene, prin HG 441 din 30 martie 2022 se stabilește cadrul prin care și această autoritate publică poate fi implicată în dezvoltarea traseelor de cicloturism. Ca exemplu, apelul pentru amenajarea de trasee cicloturistice (PNRR C11) a avut printre beneficiari parteneriate între consilii județene.

Activitatea în domeniul transportului aerian este susținută din investițiile în modernizarea aeroportului care deja dispune de finanțare prin POIM. Pentru a crește atractivitatea și rentabilitatea aeroportului este esențială coordonarea, din punct de vedere strategic cu celelalte aeroporturi din regiune. Acest aspect este vizat deja de un proiect în Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 care include proiectul: „Studiu pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare a transporturilor aeriene în România”. Cu ajutorul acestui studiu, Aeroportul Internațional Maramureș și-ar putea apoi dezvolta propria strategie. Aparte de acest demers strategic, odată cu creșterea numărului de zboruri, va fi esențială deservirea aeroportului cu o linie de transport public. Acest aspect se poate realiza în colaborare cu Municipiul Baia Mare și ADI Zona Metropolitană Baia Mare.

TABEL 21 PROIECTE AFLATE ÎN RESPONSABILITATEA DIRECTĂ A CONSILIULUI JUDEȚEAN

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	RESPONSABIL
Creșterea exigențelor privind calitatea, gradul de poluare și monitorizarea flotei pentru operatorii județeni: vehicule cu norma de poluare redusă, dotate cu GPS, preferabil și sistem de contorizare a îmbarcărilor. Rafinarea periodică a indicatorilor de monitorizare a serviciului județean.	2023	- €	Transport public rutier	CJ Maramureș
Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transportul Public Turistic	2025	30.000 €	Transport public rutier	CJ Maramureș
Aplicație județeană de transport public - Faza 2	2027	50.000 €	Transport public rutier	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Aplicație județeană de transport public - Faza 3	2030	250.000 €	Transport public rutier	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile județene (DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187 și DJ 185)	2025	500.000 €	Rutier	CJ Maramureș
Airport Bus - linie de transport public către Aeroportul Internațional Maramureș	2023	1.300.000 €	Transport public rutier	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare – Primăria Tăuții-Măgherauș
Implementarea unui sistem de transport în comun la cerere la nivel județean ("demand responsive transit"):	2030	2.500.000 €	Transport public rutier	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 182B Baia Mare – Coaș	2027	9.890.931 €	Rutier	CJ Maramureș
Aeroportul internațional Maramureș – construcție terminal nou pentru pasageri și creștere siguranță	2025	68.802.000 €	Aerian	CJ Maramureș
Modernizarea drumurilor județene degradate: DJ 171C, DJ 183A, DJ 183C, DJ 187A, DJ 187B, (DJ 108B, DJ 108E, DJ 108T, DJ 109G, DJ 110C, DJ 182E, DJ 186D, DJ 171 E) + din PATJ (DJ109U, DJ182B, DJ183B, DJ183, DJ186A)	2030	50.000.000 €	Rutier	CJ Maramureș
Lucrări de intervenție pentru protecția structurii rutiere, reabilitarea și modernizarea elementelor de siguranță rutieră pe traseul de drumuri județene DJ 184 – DJ 109F – DJ 185	2027	9.129.578 €	Rutier	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 108E Mireșu Mare – Lucăcești – Dănești Chioarului – Pribilești – Mogoșești – Hideaga (DJ 193)	2027	7.042.610 €	Rutier	CJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	RESPONSABIL
Reabilitare DJ 108A Gârdani – limita județul Sălaj	2027	11.655.439 €	Rutier	CJ Maramureș
MARANORD – Reabilitare drumuri județene ⁶¹ POR DJ 109F (DJ 171) Rogoz - Lăpuș - Băiuț – Cavnic (DJ 184) DJ 109F Ocna Șugatag (int.DJ185) – Ferești (DN18) DJ 186B Ferești (DN 18) - Cornești - Călinești - Sârbi – Budești (DJ 109F) DJ 186 Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești – Bârsana (DJ 185) DJ 185 Hărnicești (DN18) – Ocna Șugatag (DJ 109F) DJ 188 Bogdan Vodă (DJ 186) – Vișeu de Jos (DN 18) DJ 171 Limită Jud. Bistrița – Năsăud – Suci de Sus – Suci de Jos - Rogoz (DJ 109F) DJ 171A Suci de Sus (DJ 171) – Groșii Țibleșului (DC 19)	2027	125.763.627 € 624.957.841 lei	Rutier	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 185 Petrova – Bistra – Valea Vișeuului	2027	9.025.294 €	Rutier	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 109U Strâmbu Băiuț – Băiuț – Botiza	2027	20.114.724 €	Rutier	CJ Maramureș

Aparte de investițiile directe realizate de Consiliul Județean Maramureș acesta poate interveni indirect sub următoarele forme:

- ADI / parteneriat cu alte UAT-uri (ex. Parteneriat cu UAT Baia Mare pentru reconfigurarea intersecțiilor dintre drumurile județene și centură sau cu Târgu Lăpuș / Copalnic Mănăstur pentru construirea unei variante ocolitoare în rang de drum județean),
- Parteneriate cu companiile MT prin care CJ Maramureș să pregătească documentațiile tehnice care să fundamenteze apoi implementarea unor proiecte de infrastructură mare (ex. Drumul Express Petea – Satu Mare – Baia Mare),
- Parteneriate cu alte UAT-uri și instituții în proiecte care vizează digitalizarea și transferul de date (ex. corelarea aplicațiilor de transport public).

⁶¹ Obiectivele specifice ale proiectului sunt: modernizarea/reabilitarea infrastructurii de transport rutier județean din județul Maramureș în conformitate cu normele europene pe traseul de drumuri județene, asigurând conectivitatea cu rețeaua TEN-T, situată în județele limitrofe Sălaj și Bistrița Năsăud, pentru îmbunătățirea parametrilor relevanți – viteza de circulație, siguranță rutieră, capacitatea portantă în lungime totală de 110,964 km



PARTEA 3

ETAPA C: MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI

8.1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII PLANULUI

După adoptarea planului de mobilitate urbană durabilă, începe faza de implementare și monitorizare. Această fază are în vedere managementul implementării, monitorizarea și comunicarea rezultatelor alături de pregătirea pentru revizuirea PMD-ului. Faza pornește odată cu definitivarea portofoliului de proiecte prioritare, asigurarea finanțării și stabilirea clară a entităților responsabile cu implementarea.

FIGURA 76 ETAPELE PENTRU ELABORAREA UNUI PMUD



Sursa: Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

Planul de Mobilitate al Județului Maramureș 2020-2030 este dezvoltat pe baza unei viziuni configurată pe orizontul 2035 (două cadre financiare multianuale ale Uniunii Europene) operaționalizată prin intermediul portofoliului de programe și proiecte. Revizuirea PMUD-ului este planificată pentru perioada 2026-2028 pentru a putea asigura corelarea cu viitoarele surse de finanțare. Deși de regulă în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă repartitia modală este principalul instrument de monitorizare, la nivelul județului este mult mai dificil de a obține date precise pentru acest indicator. De aceea, recomandăm folosirea setului de întrebări utilizate în chestionarul dedicat Planului de Mobilitate al Județului Maramureș 2020-2030 pentru a determina ponderea deplasărilor din total cu fiecare mod în parte.

Pentru a asigura o cât mai bună monitorizare a procesului de implementare a Planului de Mobilitate 2020-2030 a fost configurată o listă de indicatori de monitorizare formată din două tipuri de indicatori:

- Indicatori cheie de succes
- Indicatori de realizare

Indicatorii cheie de succes stau la baza viziunii și se referă la repartitia modală (denotă performanța județului în a favoriza mijloacele alternative de transport) și siguranța traficului. În acest sens, principalele ținte pentru anul 2030 sunt:

- Sub 10 decese în traficul rutier / an
- Grad de satisfacție servicii de transport public județean - peste 70%
- Peste 100.000 pasageri transportați prin Aeroportul Internațional Maramureș
- Cota modală pentru deplasări cu autoturismul personal - sub 45% / cotă modală cu transportul public (județean și urban) peste 30%.

Indicatorii de realizare vizează investițiile în infrastructură:

- 50 km piste pentru biciclete care să conecteze localități din județ
- 75 km de trasee cicloturistice (acestea pot fi și pe drumuri județene cu traficul redus)
- Legături cu noduri aeriene europene – 2
- Variante ocolitoare pentru 10 municipii / orașe
- Zone pietonale în 5 municipii / orașe
- Sistem de transport public județean digitalizat

8.2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA

Monitorizarea PM 2020-2030 se va face împreună cu Strategia de Dezvoltare Județeană și cu Strategia Județeană de Turism fiind principalele documente strategice la nivelul Județului Maramureș.

Pentru acest aspect va trebui înființată o Unitate de implementare, monitorizare și evaluare a PM / SDJ și SJT. Unitatea va fi formată din reprezentanții principalelor direcții din primărie care activează în dezvoltarea și implementarea de proiecte (Direcția Dezvoltare și Implementare Proiecte, Direcția Tehnică și Investiții și Direcția Arhitect Șef). Unitatea va fi coordonată de Administratorul Public care asigură coordonarea și cu procesul de implementare a celorlalte strategii sectoriale și planuri dezvoltate la nivelul Consiliului Județean. Totodată, Administratorul Public asigură comunicarea cu Președintele Consiliului Județean și cu consilierii care votează / aprobă proiectele propuse și diferitele faze în implementarea acestora.

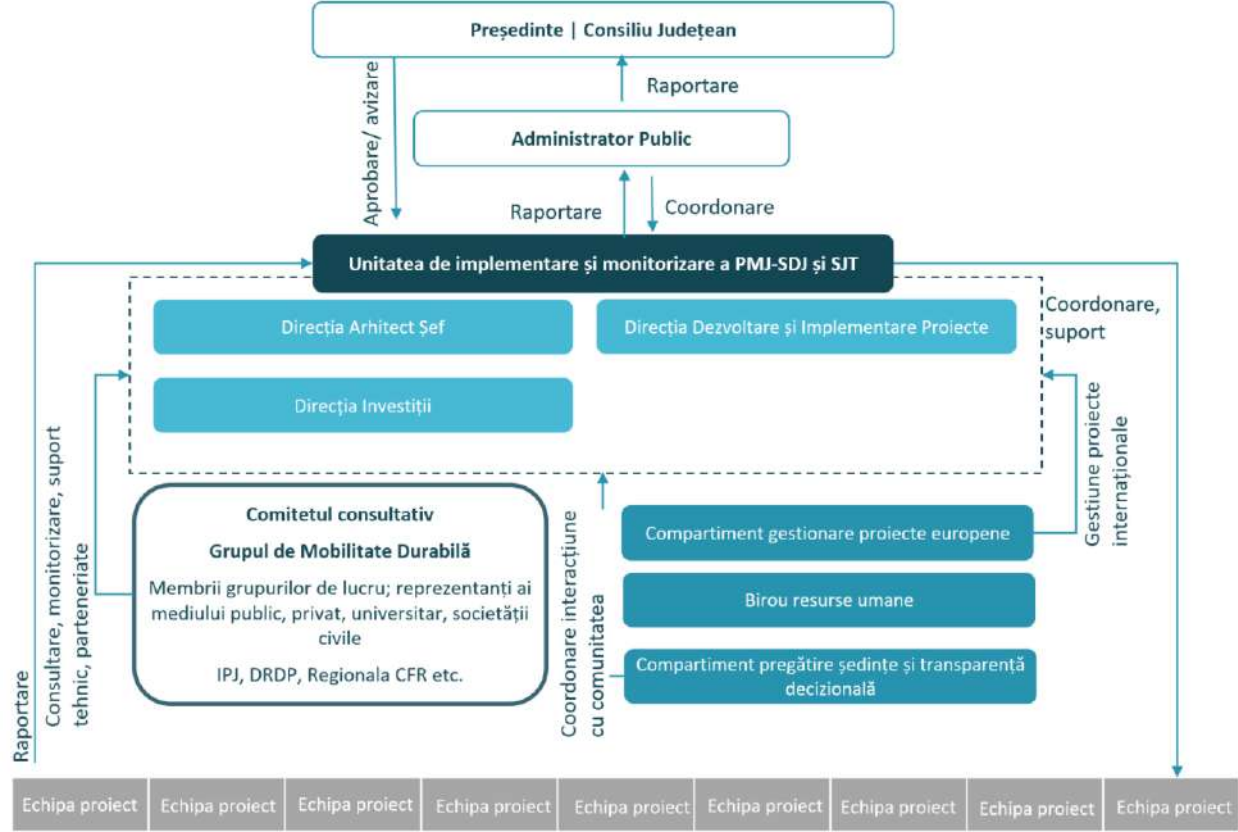
UIM este susținută tehnic și de alte direcții din consiliul județean cât și de furnizori de servicii. Pentru a asigura un demers coerent, valorificând totodată resursele umane locale, se va constitui un COMITET CONSULTATIV (Grupul de Mobilitate Durabilă) format din factori interesați din comunitate:

- Specialiști locali în domeniul transportului și a mobilității urbane durabile,
- ONG-uri,
- Inspectoratul Județean de Poliție
- Direcția Regională de Drumuri și Poduri
- Regionala CFR
- Operatori de transport public județean
- Reprezentanți ai municipiilor și orașelor
- APM etc.

Acest comitet va susține echipele consiliului județean cu idei și soluții iar membrii acestuia se pot implica inclusiv în dezvoltarea și implementarea de proiecte locale. Grupul de Mobilitate va fi implicat și în proiectele de schimb de experiență privind mobilitatea durabilă în care este implicat consiliul județean.

Componența grupului și participarea acestuia poate varia în funcție de subiectul proiectelor la care acesta contribuie.

FIGURA 77 SCHEMA PRIVIND GESTIONAREA IMPLEMENTĂRI PLANULUI DE MOBILITATE



ANEXE

7.7. A1 PLANUL DE MĂSURI ȘI ACȚIUNE

7.7.1. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

TABEL 22 PROIECTE PROPUSE - INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Realizare drum express Petea-Satu Mare-Baia Mare	2030	309.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR/CJ Maramures
Autostrada Nordului Lotul 1 Baia Mare - Bistrița	2035	724.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR
"Drum Expres Baia Mare-Jibou"	2035	352.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: realizare legătură strada Plevnei – strada Forestierului, strada Plevnei și strada Plevnei - 5,4 km)	2027	7.074.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: strada Corbului, strada Râului și strada Morii - 5,2 km)	2027	6.812.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie
Extindere DN18 la 3 benzi pe sens și pistă velo	2027	2.227.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Baia Sprie
Coridor de legătură Comuna Recea (DN 1C) – Municipiul Baia Mare – Oraș Tăuții Măgherauș (DN1 C)	2027	4.847.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare – Primăria Tăuții Măgherauș – Primăria Comunei Recea
Coridoare de legătură Comuna Recea – Municipiul Baia Mare și Comuna Recea-Comuna Groși	2027	12.772.500 €	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA Primăria Baia Mare – Primăria Recea – Primăria Comunei Groși
Acces direct zona centrală către Drumul Expres Petea – Satu Mare – Baia Mare	2027	2.600.000 €	Anghel Saligny / Buget local	Primăria Baia Mare
Variantă de ocolire pentru: Baia Mare	2027	250.000.000 €	POIM / POT	CNAIR / CJ Maramures /

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
				Primăria Baia Mare
Variantă de ocolire pentru Borșa	2027	15.000.000 €	POIM / POT	CNAIR – Primăria Borșa
Variantă de ocolire Sighetu Marmăției	2025	75.000.000 €	POIM / POT	CNAIR – CJ Maramureș – Primăria Sighetu Marmăției
Variantă de Ocolire Copalnic Mănăștur	2025	4.000.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ / Buget local	Primăria Copalnic Mănăștur - CJ Maramureș
Variantă de Ocolire Cavnic	2027	9.000.000 €	Buget CJ Maramureș / POT	Primăria Cavnic - CJ Maramureș
Variantă de Ocolire Vișeu de Sus	2027	12.000.000 €	Buget CJ Maramureș / POT	Primăria Vișeu de Sus - CNAIR
Variantă de Ocolire Șomcuta Mare	2027	15.000.000 €	Buget CJ Maramureș / POT	Primăria Șomcuta Mare – CNAIR – CJ Maramureș
Modernizare și reabilitare Strada Europa și Strada Dumbravei din municipiul Baia Mare	2027	9.000.000 €	Anghel Saligny	CNAIR - CJ Maramureș – Primăria Baia Mare
Realizare Pasaj Clubul Văcarilor (Baia Mare – Recea)	2027	19.800.000 €	PNRR/Anghel Saligny	CNAIR - CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Realizare Pasaj Italsofa (Baia Mare – Groși)	2027	14.400.000 €	POR/Anghel Saligny	CNAIR - CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Realizare Pasaj rutier zona Independenței intersecție cu strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	15.000.000 €	Anghel Saligny	CNAIR - CJ Maramureș Primăria Baia Mare -
Modernizare și reabilitare Pod peste râul Săsar – Strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	3.800.000 €	Anghel Saligny	CNAIR -CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Modernizare și reabilitare DJ183 – Baia Mare – Izvoare – DN18	2027	35.000.000 €		CJ Maramureș - Primăria Baia Mare

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Reabilitare DJ 108A Gârdani – limita județului Sălaj	2027	11.655.439 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 108E Mireșu Mare – Lucăcești – Dăneștii Chioarului – Pribilești – Mogoșești – Hideaga (DJ 193)	2027	7.042.610 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 109U Strâmbu Băiuț – Băiuț – Botiza	2027	20.114.724 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 182B Baia Mare – Coaș	2027	9.890.931 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Lucrări de intervenție pentru protecția structurii rutiere, reabilitarea și modernizarea elementelor de siguranță rutieră pe traseul de drumuri județene DJ 184 – DJ 109F – DJ 185	2027	9.129.578 €	Anghel Saligny	CJ Maramureș
Reabilitare DJ 185 Petrova – Bistra – Valea Vișeuului	2027	9.025.294 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș
MARANORD – Reabilitare drumuri județene POR LOT 1: DJ 109F (DJ 171) Rogoz – Lăpuș – Băiuț – Căvnic (DJ 184) LOT 2: DJ 109F Ocna Șugatag (int. DJ185) – Ferești (DN18) LOT 3: DJ 185 Hărniciești (DN18) – Ocna Șugatag (DJ 109F) LOT 4: DJ 186 Vadu Izei (DN 18) – Oncești – Nănești – Bârsana (DJ 185) LOT 5: DJ 186B Ferești (DN 18) – Cornești – Călinești – Sârbi – Budești (DJ 109F)	2027	125.763.627 € 624.957.841 lei	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș
Modernizarea drumurilor județene degradate: DJ 171C, DJ 183A, DJ 183C, DJ 187A, DJ 187B, (DJ 108B, DJ 108E, DJ 108T, DJ 109G, DJ 110C, DJ 182E, DJ 186D, DJ 171 E) + din PATJ (DJ109U, DJ182B, DJ183B, DJ183, DJ186A)	2027	50.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș
Modernizarea drumului național 18B, sectorul: Târgu Lăpuș - Rohia – limită județ Cluj	2025	10.400.000 €	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile județene (DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187 și DJ 185)	2025	500.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile naționale (DN 18, DN 1C, DN 18B și DN 19)	2025	500.000 €	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Realizare tunel Gutin	2035	200.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CNAIR - CJ Maramureș

7.7.2. CĂI FERATE

TABEL 23 PROIECTE PROPUSE - CĂI FERATE

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Quick wins magistralele 300/400: Apahida - Dej - Baia Mare - Satu Mare	2025	106.000.000 €	PNRR	CNCFR SA
Modernizarea linia 409 Câmpulung Tisa - Valea Vișeuului	2025	3.000.000 €	Buget MT	CNCFR SA
Modernizarea Gării Sighetu Marmăției	2025	5.000.000 €	POT	CNCFR SA
Modernizare gări pe magistrala 400	2025	1.000.000 €	POT	CNCFR SA
Modernizare gări pe liniile 409 și 423	2025	5.500.000 €	POT	CNCFR SA
Tren metropolitan Baia Mare L1 (pe infrastructura feroviară existentă – linie simplă, neelectrificată, nemodernizată): Baia Mare - Tăuții Măgheruş - Seini / Baia Mare - Ulmeni	2027	42.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș – Primăria Baia Mare – Zona Metropolitană Baia Mare
Tren metropolitan / turistic Sighetu Marmăției - Borșa	2030	53.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș – Primăria Sighetu Marmăției – Primăria Borșa – Primăria Vișeu de Sus - CNCFR SA
Conexiune feroviară Aeroportul Internațional Maramureș	2035	2.500.000 €	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș (AIM) - CNCFR SA
Revitalizarea nodului intermodal Gara CFR Baia Mare (inclusiv spațiul public - Piață Gării)	2030	12.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport	Primăria Baia Mare - CNCFR SA
Electrificare magistrala 400 Dej - Baia Mare - Satu Mare	2030	350.000.000 €	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA
Studiu de fezabilitate pentru dezvoltarea rețelei de căi ferate (Baia Mare - Târgu Lăpuș - Dej / Baia Mare - Sighetu Marmăției)	2030	500.000 €	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA – CJ Maramureș

7.7.3. TRANSPORT PUBLIC - RUTIER

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Amenajare terminale de transport public și P&R (Piața Izvoare sau str. Vasile Lucaciu și Gara CFR)	2027	5.000.000 €	RO-UA CBC / Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Aplicație județeană de transport public - Faza 2	2027	50.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Aplicație județeană de transport public - Faza 3	2030	250.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare
Creșterea exigențelor privind calitatea, gradul de poluare și monitorizarea flotei pentru operatorii județeni: vehicule cu norma de poluare redusă, dotate cu GPS, preferabil și sistem de contorizare a îmbarcărilor. Rafinarea periodică a indicatorilor de monitorizare a serviciului județean.	2023	0 €		CJ Maramureș
Airport Bus - linie de transport public către Aeroportul Internațional Maramureș	2023	1.300.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș - Primăria Baia Mare – Primăria Tăuții Măgherauș
Modernizarea autogării Sighetu Marmăției	2025	400.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primăria Sighetu Marmăției
Amenajarea autogărilor publice în centrele urbane ale județului (Târgu Lăpuș, Borșa, Cavnic, Șomcuta Mare, Seini și Ulmeni)	2025	1.750.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primării
Program multianual de amenajare a stațiilor de transport județean, corelat cu proiectele pentru reabilitarea drumurilor	2023-2025	2.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primării
Implementarea unui sistem de transport în comun la cerere la nivel județean ("demand responsive transit"):	2030	2.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Interreg Europe	CJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
BikeBus - Mogoșa / Căvnic - linie de transport public echipată cu suport / remorcă pentru biciclete.	2025	50.000 €	Buget local (CJ / ADI ZMB / PMB)	CJ Maramureș / Zona Metropolitană Baia Mare
Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transportul Public Turistic	2025	0 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș
Implementarea unei rețele de autobuze turistice de tip Hopp and Off care să conecteze principalele obiective turistice din județul Maramureș (ex. Borșa, Drăgășani, Căvnic, Târgu Lăpuș, Fărcașa etc.)	2025	2.500.000 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș - Primărie
Dezvoltarea unui serviciu de transport public interurban / metropolitan Borșa - Săliștea de Sus - Dragomirești	2027	4.200.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027	Primăria Borșa – Primăria Săliștea de Sus – Primăria Dragomirești

7.7.4. ELECTROMOBILITATE / COMBUSTIBILI NEPOLUANȚI

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule electrice (etapa 1) - 50 stații:	2025	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR	CJ Maramureș - Primărie
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2027	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primărie
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2030	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primărie

7.7.5. TRANSPORT DE MARFĂ - NAVAL

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL
Transport intermodal RO-LA Ucraina - România (Câmpulung Tisa / Valea Vișeuului - Berlibas) - proiect pilot	2027	2.500.000 €	Transport marfă	RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL
Studiu de fezabilitate pentru transformarea râului Someș în culoar navigabil (Frontiera cu Ungaria - Dej)	2030	250.000 €	Naval	POT	Apele Române, CJ Maramureș, CJ Satu Mare, CJ Cluj
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Sighetu Marmăției	2030	2.000.000 €	Transport marfă		CNCFR SA
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Baia Mare	2030	7.000.000 €	Transport marfă		CNCFR SA

7.7.6. TRANSPORT AERIAN

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL
Aeroportul internațional Maramureș – construcție terminal nou pentru pasageri și creștere siguranță	2025	68.802.000 €	Aerian	POIM	CJ Maramureș

7.7.7. DE GRANIȚĂ

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției (format din două poduri paralele, realizarea a 1,2 kilometri de drum nou, construcția a 5 poduri de desecare, 1 intersecție de tip girație și un punct de frontieră cu parcare).	2025	36.000.000 €	POIM	CNAIR
Conexiune nouă și punct de trecere a frontierei: Poienile de sub Munte - Shibene	2030	10.000.000 €	Buget local / RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș
Pod peste Tisa în zona Piatra - Teceu Mic și punct de trecere a frontierei	2030	10.000.000 €	RO-UA CBC / POT - Programul Operațional Transport	MAI - CJ Maramureș
Eficientizarea activității de supraveghere și verificare la punctele de control ale frontierei "Schenghen Bus"	2025	500.000 €	RO-UA CBC	MAI

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Eficientizarea activităților de control al frontierei prin reabilitarea DJ 185 Valea Vișeuului - Lunca Tisa	2027	900.000 €	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș - MAI

7.7.8. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Realizarea unui sistem integrat de piste de biciclete la nivelul Zonei Urbane Funcționale - Zona Metropolitană a Municipiului Baia Mare	2030	3.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027/ PNRR / AFM	Primăria Baia Mare / Zona Metropolitană Baia Mare / Primării
Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Centură velo	2030	6.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Baia Mare / Zona Metropolitană Baia Mare / Primării
Coridor Verde-Albastru Săsar (Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Râul Săsar)	2027	2.528.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Baia Mare - Apele Române
Coridor Verde-Albastru Iza	2027	1.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Sighetu Marmăției - Apele Române
Coridor verde-albastru pe direcția Târgu Lăpuș - Rogoz în lungul râului Lăpuș	2027-2035	2.500.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	PL - Apele Române
Implementare treceri de pietoni smart (creștere intensitate luminoasă) pe drumurile județene (și naționale) cu fluxuri mari de trafic, în localitățile cu risc crescut de accidente o DN 18 între Mara – Sighetu Marmăției – Borșa – se vor selecta localitățile cu nr. mare de accidente. o DN 18B – între Baia Mare – Târgu Lăpuș o DN 1C și DJ 182B – în zona metropolitană Baia Mare și pe segmentul între Baia Mare – Șomcuța Mare, o DJ 108 E - Baia Mare - Ulmeni o DJ 184 – Baia Sprie – Căvnic o DJ 186 – Sighetu Marmăției – Săliște de Sus		375.000 €	Buget local / Buget CJ Maramureș	CNAIR - CJ Maramureș
Studiu de fezabilitate județean pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate mersului cu bicicleta (cicloturism și navetism între localități)	2025	150.000 €	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș - Primării

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	FINANȚARE	RESPONSABIL
Program multianual de amenajare trasee cicloturistice și piste pentru biciclete înre localități: Padurea Ardușat - Arbore Sequoia - Baia Mare Amenajare coridor cicloturistic în lungul râului Bistra între localitățile Borșa și Vișeu de Sus (posibil sa nu fie tot practicabil) Amenajare coridor cicloturistic între Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Săpânța Extindere coridor între Săpânța – Teceu Mic – Piatra (legătură cu posibile treceri frontiere) Amenajare piste cicloturistice între Sighetu Marmăției – Borșa, pe traseul drumului județean (nu național): Borșa – Săcel - leud Șomcuta Mare - Baia Mare Șomcuta Mare - Coaș - Berinta - Copalnic - Ciolt (circuit) Fărcașa - Ulmeni - Cehu Silvaniei (SJ) - pe fosta cale ferată 414 Seini - Baia Mare (de validat traseul - posibil să nu fie spațiu) Vișeu de Sus / Jos – Ruscova – Poienile de sub Munte Ardușat - Baia Mare (parțial în lungul Someșului) Sighetu Marmăției - Breb Rută cicloturistică națională Sighetu Marmăției - Căvnic - Târgu Lăpuș - Județ Bistriță Năsăud	2025-2035	50.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM	CJ Maramureș - Primărie

7.7.9. PROGRAME ȘI PROIECTE LOCALE

PROGRAME LOCALE PENTRU SUSȚINEREA TRANZIȚIEI CĂTRE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	ORIZONT	BUGET (€)	SURĂ FINANȚARE
a) Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a dotărilor / serviciilor conexe	2027	50.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR / AFM
b) Modernizarea și optimizarea sistemelor de transport public local / metropolitan	2027	35.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR
c) Dezvoltarea zonelor pietonale și facilităților pentru pietoni	2027	25.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027
d) Dezvoltarea facilităților pentru noua mobilitate	2027	5.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027/ Investiții private
e) Optimizarea rețelei stradale	2027	500.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / Buget local

PROGRAME LOCALE PENTRU SUSȚINEREA TRANZIȚIEI CĂTRE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	ORIZONT	BUGET (€)	SURĂ FINANȚARE
f) Dezvoltarea sistemelor de management al mobilității și tranziția către mobilitatea ca un serviciu	2027	15.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027 / PNRR
g) Modernizarea și dezvoltarea nodurilor intermodale ca parte a unor proiecte de regenerare urbană (inclusiv P&R)	2027	20.000.000 €	Programul Regional Nord-Vest 2021-2027

7.8. A2. PRIORITIZARE INFRASTRUCTURĂ DE MOBILITATE, CADRU DE PRIORITIZARE, PRIORITĂȚI STABILITE

Întregul proces de prioritzare a proiectelor are la bază o analiză multicriterială detaliată mai jos. Aparte de această evaluare, gruparea proiectelor în intervenții pe termen scurt, mediu și lung are în vedere și corelarea cu problemele structurale ale teritoriului care trebuie ameliorate cu prioritate: siguranța și fiabilitatea transportului public județean, coridoare majore de transport subdimensionate care traversează așezări urbane, un sistem de transport feroviar învechit și necompetitiv și o infrastructură pentru mersul cu bicicleta subdezvoltată.

CRITERIU	MOD DE NOTARE	PONDERE
Dimensiunea grupului țintă	- proiectul vizează întregul municipiu/ un grup țintă extins (5-10 puncte, în funcție de dimensiunea grupului țintă) - proiect cu impact la nivelul unei zone restrânse / grup țintă specific, restrâns (1-5 puncte, în funcție de dimensiunea grupului țintă)	15%
Disponibilitatea resurselor financiare	- din surse nerambursabile (10 puncte) - din bugetul propriu (6 puncte) - din împrumuturi contractate (3 puncte)	20%
Complementaritatea cu alte proiecte	- condiționează alte proiecte (8-10 puncte) - completează acțiuni deja implementate (3-7 puncte) - nu se corelează cu alte proiecte de investiții (1-2 puncte)	10%
Maturitatea proiectului	- proiectul este matur (gata de implementare, documentațiile tehnice sunt pregătite etc.) (8-10 puncte) - este în curs de pregătire (4-7 puncte) - este la nivel de idee/schiță (1-3 puncte)	20%
Poziția în agenda publică/urgența	- este pe agenda publică, necesită acțiune imediată (8-10 puncte) - nu este pe agenda publică, dar poate deveni o problemă urgentă/ oportunitate importantă (4-7 puncte) - este pe agenda publică, dar nu necesită acțiune imediată (1-3 puncte)	5%
Impactul social (afectează grupuri vulnerabile din UAT) - se completează cu criteriul 1	- vizează grupurile vulnerabile (8-10 puncte) - atinge problematica grupurilor vulnerabile (4-7 puncte) - nu vizează grupuri vulnerabile (1-3 puncte)	10%

CRITERIU	MOD DE NOTARE	PONDERE
Impactul asupra dezvoltării durabile, eficiența utilizării resurselor și protecției mediului	- vizează explicit acest impact (8-10 puncte) - atinge problematica (4-7 puncte) - nu contribuie deloc (1-3 puncte)	15%
Transferabilitate/ potențial de a testa o soluție/ abordare care să servească ca exemplu pentru intervenții ulterioare	- în mare măsură (8-10 puncte) - în mică măsură (4-7 puncte) - nu este transferabil (1-3 puncte)	5%

Analiza multicriterială este completată de prioritățile evidențiate de cetățeni în cadrul chestionarului dedicat Planului de Mobilitate 2020-2030. Acestea sunt vizează cu precădere investiții în infrastructura rutieră, inclusiv autostrăzi/drumuri expres dar și în îmbunătățirea sistemului de transport public județean.

1. Modernizarea străzilor și drumurilor: 5.60/8;
2. Realizarea de noi autostrăzi / drumuri expres: 5.36/8;
3. Îmbunătățirea sistemului de transport public județean: 5.11/8;
4. Îmbunătățirea condițiilor de deplasare a pietonilor în și între localități: 5,01/8;
5. Extinderea transportului public local în zona de influență a orașelor: 4.77/8;
6. Dezvoltarea transportului multimodal: 3.79/8;
7. Dezvoltarea unei rețele județene de piste pentru biciclete: 3.33/8;
8. Dezvoltarea sistemului de transport aerian: 2.99/8.

7.9. A3. DOCUMENTAȚIE GRAFICĂ – HĂRȚI

FIGURA 78 LOCALIZAREA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

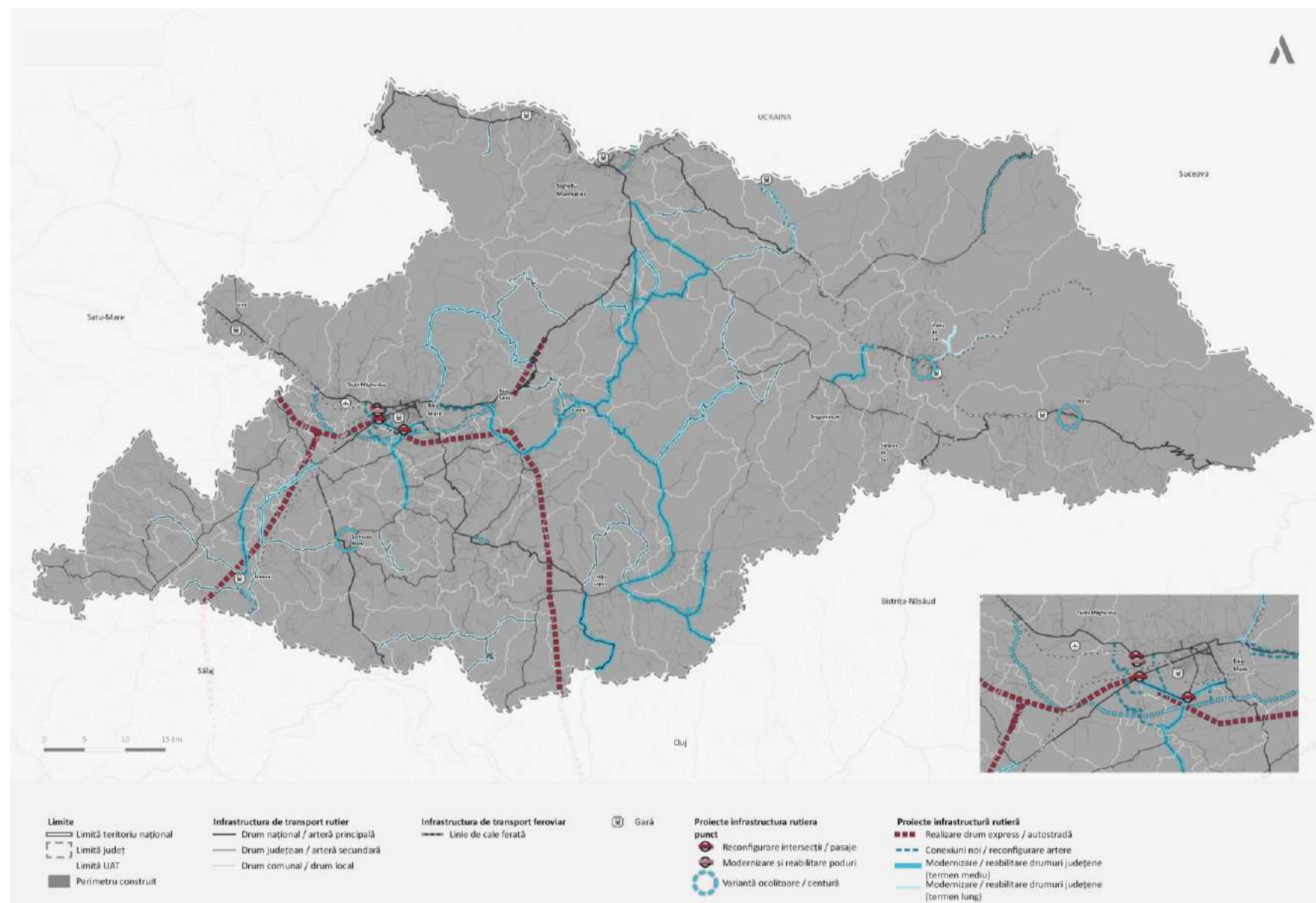


FIGURA 79 LOCALIZAREA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ ȘI TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN PE CALE RUTIERĂ

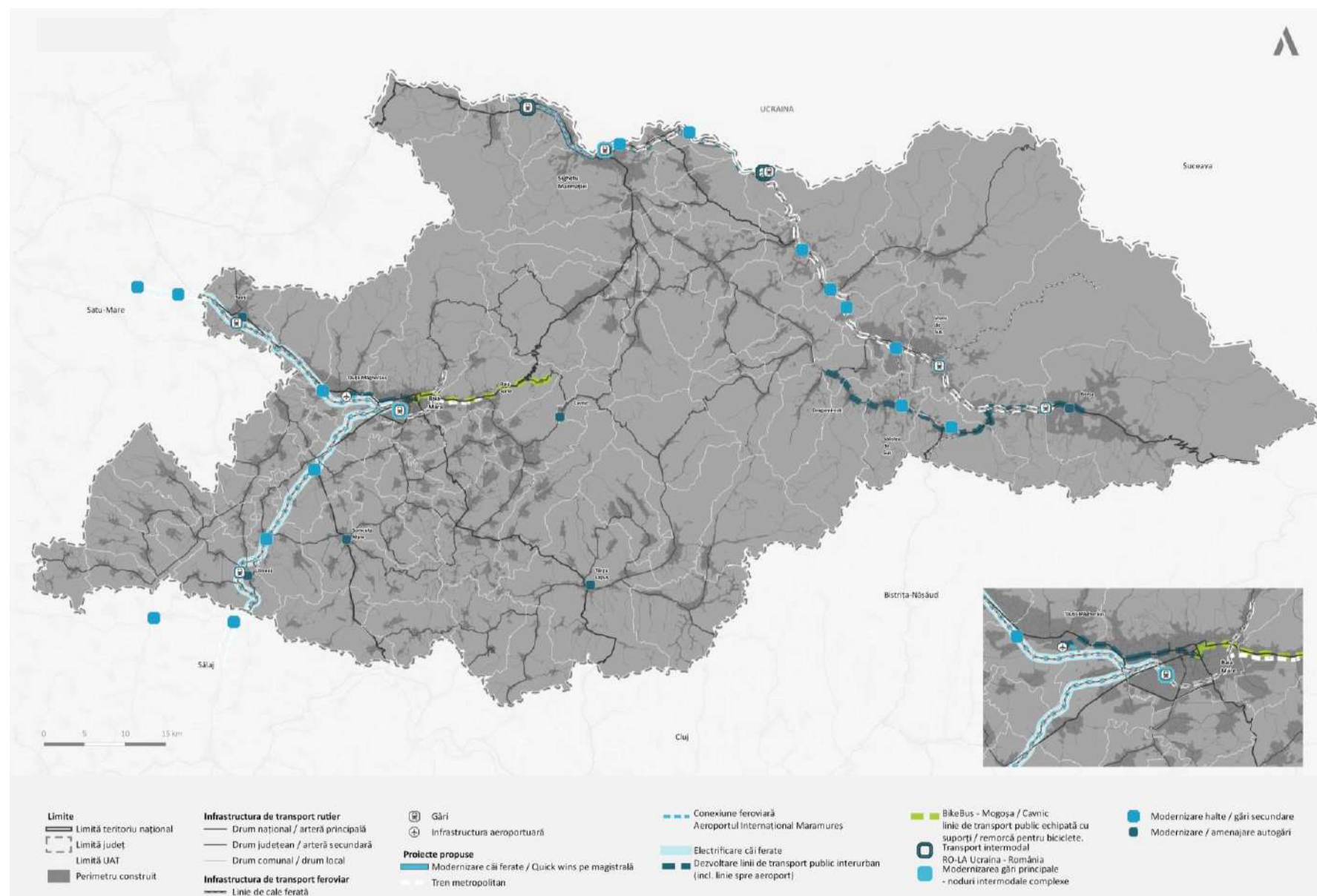


FIGURA 80 LOCALIZAREA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ PENTRU DEPLASĂRI NEMOTORIZATE

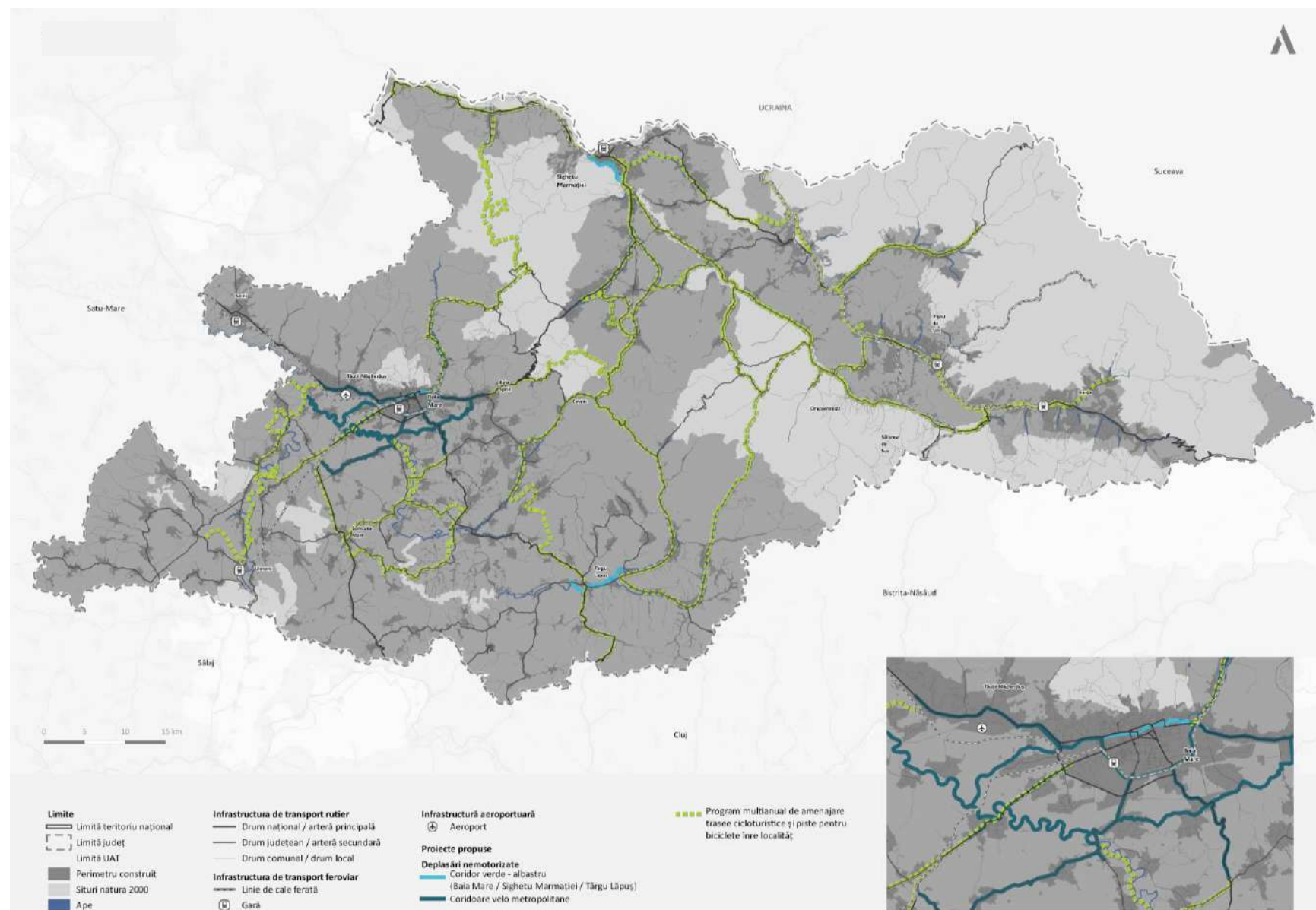
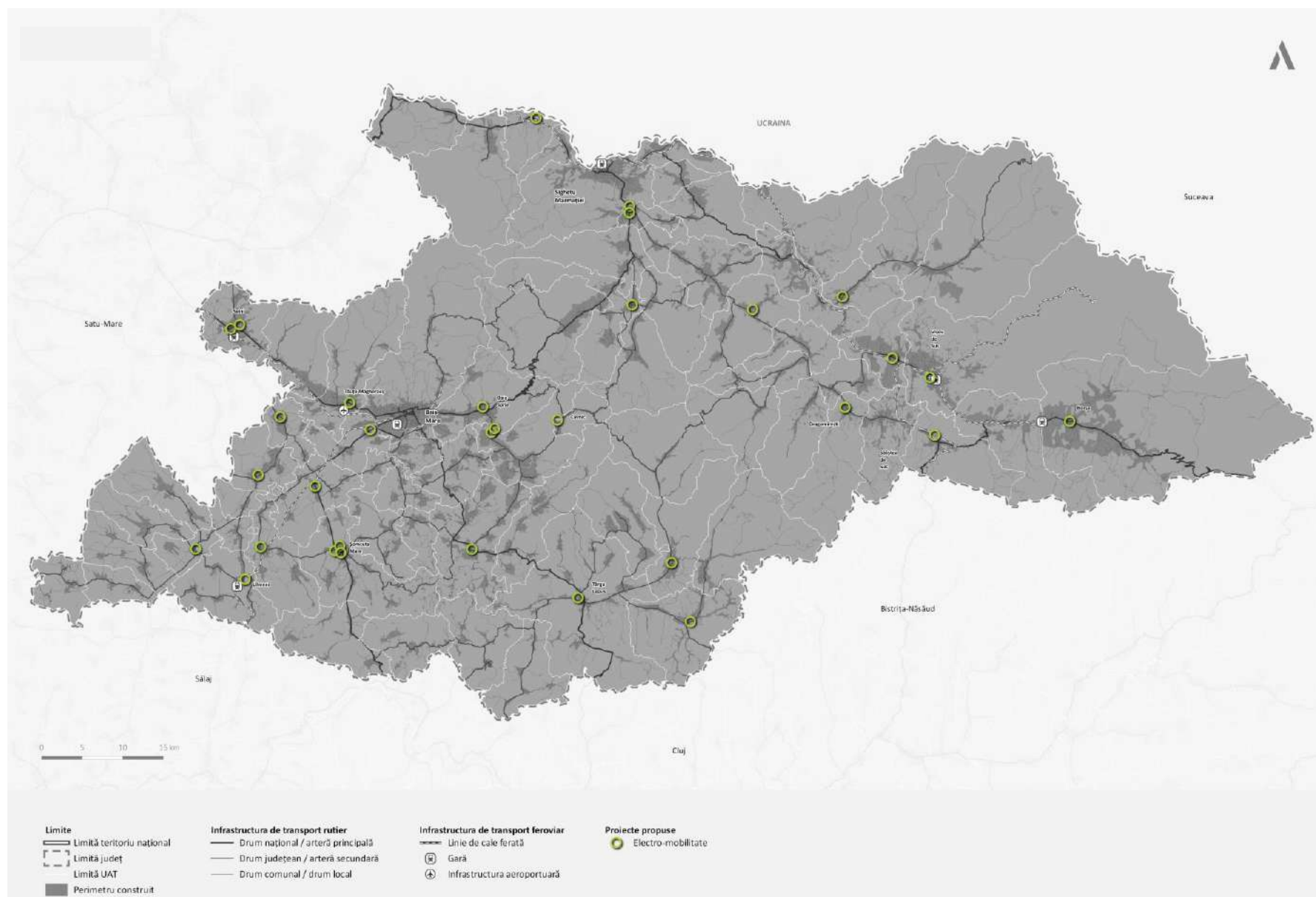


FIGURA 81 LOCALIZAREA PROIECTELOR DE ELECTROMOBILITATE / COMBUSTIBILI ALTERNATIVI



7.10. A4. PORTOFOLIUL DE PROIECTE

TABEL 24 PORTOFOLIUL DE PROIECTE

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Realizare drum express Petea-Satu Mare-Baia Mare	2030	309.000.000 €	Rutier	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR-CJ Maramureș – CJ Satu Mare	SF în curs de actualizare / PMUD - R01
Autostrada Nordului Lotul 1 Baia Mare - Bistrița	2035	724.000.000 €	Rutier	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR	SF licitat cu 2.5mil € pentru lotul 1 (cele două înlocuiesc proiectele: DX Dej Jibou-Baia Mare-Hamleu și DX Baia Mare-Satu Mare din MPGT și Programul Investițional). Autostrada Nordului este stipulată prin legea 264 din 20 noiembrie 2020
”Drum Expres Baia Mare-Jibou”	2035	352.000.000 €	Rutier	POT - Programul Operațional Transport	MT/CNAIR	
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: realizare legătură strada Plevnei – strada Forestierului, strada Plevnei și strada Plevnei - 5,4 km)	2027	7.074.000 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE - Primăria Baia Sprie	PMUD - R04
Coridor de legătură Baia Mare – Tăuții de Sus – Baia Sprie (Realizarea unei alternative de deplasare prin arterele: strada Corbului, strada Râului și strada Morii - 5,2 km)	2027	6.812.000 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE - Primăria Baia Sprie	PMUD - R05

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Extindere DN18 la 3 benzi pe sens și pistă velo	2027	2.227.000 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE – Primăria Baia Sprie	PMUD - R06
Coridor de legătură Comuna Recea (DN 1C) – Municipiul Baia Mare – Oraș Tăuții Măgherauș (DN1 C)	2027	4.847.000 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE - PRIMĂRIA TĂUȚII-MĂGHERĂUȘ – Primăria Comunei Recea	PMUD - R07
Coridoare de legătură Comuna Recea – Municipiul Baia Mare și Comuna Recea-Comuna Groși	2027	12.772.500 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE – Primăria Comunei Recea – Primăria Comunei Groși	PMUD - R08
Acces direct zona centrală către Drumul Expres Petea – Satu Mare – Baia Mare	2027	2.600.000 €	Rutier	Anghel Saligny / Buget local	PRIMĂRIA BAIA MARE	PMUD - R11
Variantă de ocolire pentru: Baia Mare	2027	250.000.000 €	Rutier	POIM / POT	CNAIR – CJ Maramures - PRIMĂRIA BAIA MARE	SF în curs de elaborare
Variantă de ocolire pentru Borșa	2027	15.000.000 €	Rutier	POIM / POT	Primăria Borșa – CNAIR – CJ Maramures	
Varianta de ocolire Sighetu Marmăției	2025	75.000.000 €	Rutier	POIM / POT	CNAIR – CJ Maramures - PRIMĂRIA SIGHETU MARMAȚIEI	SF în curs de elaborare

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
VARIANTĂ de Ocolire Copalnic Mănăştur	2025	4.000.000 €	Rutier	Buget CJ MARAMUREȘ / Buget local	PRIMĂRIA COPALNIC MĂNĂȘTUR - CJ Maramureș	SF în curs de elaborare
VARIANTĂ de Ocolire Cavnic	2027	9.000.000 €	Rutier	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Cavnic - CJ Maramureș	
VARIANTĂ de Ocolire Vișeu de Sus	2027	12.000.000 €	Rutier	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Vișeu de Sus – CNAIR – CJ Maramures	
VARIANTĂ de Ocolire Șomcuta Mare	2027	15.000.000 €	Rutier	Buget CJ MARAMUREȘ / POT	Primăria Șomcuta Mare – CNAIR – CJ Maramureș	SF în curs de elaborare
Modernizare și reabilitare Strada Europa și Strada Dumbravei din municipiul Baia Mare	2027	9.000.000 €	Rutier	POT - Programul Operațional Transport	CNAIR - CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	SF în curs de elaborare
Realizare Pasaj Clubul Văcarilor (Baia Mare – Recea)	2027	19.800.000 €	Rutier	PNRR/Anghel Saligny	CNAIR - CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	SDJ 2021-2027 (după caz se poate analiza și reconfigurarea sensului giratoriu prin mărirea insulei centrale și creșterea nr. de benzi care intră)
Realizare Pasaj Italsofa (Baia Mare – Groși)	2027	14.400.000 €	Rutier	PNRR/POR	CNAIR - CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	SDJ 2021-2027 (după caz se poate analiza și reconfigurarea sensului giratoriu prin mărirea insulei centrale și creșterea nr. de benzi care intră)
Realizare Pasaj rutier zona Independenței intersecție cu strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	15.000.000 €	Rutier	Anghel Saligny	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	SDJ 2021-2027 (după caz se poate analiza și reconfigurarea sensului giratoriu prin mărirea insulei centrale și creșterea nr. de benzi care intră)

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Modernizare și reabilitare Pod peste râul Săsar – Strada Europa din municipiul Baia Mare	2027	3.800.000 €	Rutier	Anghel Saligny	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	
Modernizare și reabilitare DJ183 – Baia Mare – Izvoare – DN18	2027	35.000.000 €	Rutier		CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	
Reabilitare DJ 108A Gârdani – limita județul Sălaj	2027	11.655.439 €	Rutier	Anghel Saligny	CJ Maramureș	Depus noiembrie 2021 - fază DALI
Reabilitare DJ 108E Mireșu Mare – Lucăcești – Dănești Chioarului – Pribilești – Mogoșești – Hideaga (DJ 193)	2027	7.042.610 €	Rutier	Anghel Saligny	CJ Maramureș	Depus noiembrie 2021 - fază DALI
Reabilitare DJ 109U Strâmbu Băiuț – Băiuț – Botiza	2027	20.114.724 €	Rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș	Fază DALI
Reabilitare DJ 171 Rogoz – limita județului Bistrița-Năsăud	2027	11.555.983 €	Rutier	PR 2021-2027 / Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș	Fază DALI
Lucrări de intervenție pentru protecția structurii rutiere, reabilitarea și modernizarea elementelor de siguranță rutieră pe traseul de drumuri județene DJ 184 – DJ 109F – DJ 185	2027	9.129.578 €	Rutier	Anghel Saligny	CJ Maramureș	Depus noiembrie 2021
Reabilitare DJ 185 Petrova – Bistra – Valea Vișeuului	2027	9.025.294 €	Rutier	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
MARANORD – Reabilitare drumuri județene POR ⁶² DJ 109F (DJ 171) Rogoz - Lăpuș - Băiuț – Căvnic (DJ 184) DJ 109F Ocna Șugatag (int.DJ185) – Ferești (DN18) DJ 186B Ferești (DN 18) - Cornești - Călinești - Sârbi – Budești (DJ 109F) DJ 186 Vadu Izei (DN 18) - Oncești - Nănești – Bârsana (DJ 185) DJ 185 Hărniciești (DN18) – Ocna Șugatag (DJ 109F) DJ 188 Bogdan Vodă (DJ 186) – Vișeu de Jos (DN 18) DJ 171 Limită Jud. Bistrița – Năsăud – Suci de Sus – Suci de Jos - Rogoz (DJ 109F) DJ 171A Suci de Sus (DJ 171) – Groșii Țibleșului (DC 19)	2027	125.763.627 € 624.957.841 lei	Rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș	Parte din proiectul cadru Mara Nord - fază de DALI
Modernizarea drumurilor județene degradate: DJ 171C, DJ 183A, DJ 183C, DJ 187A, DJ 187B, (DJ 108B, DJ 108E, DJ 108T, DJ 109G, DJ 110C, DJ 182E, DJ 186D, DJ 171 E) + din PATJ (DJ109U, DJ182B, DJ183B, DJ183, DJ186A)	2027	50.000.000 €	Rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș	

⁶² Obiectivele specifice ale proiectului sunt: modernizarea/reabilitarea infrastructurii de transport rutier județean din județul Maramureș în conformitate cu normele europene pe traseul de drumuri județene, asigurând conectivitatea cu rețeaua TEN-T, situată în județele limitrofe Sălaj și Bistrița Năsăud, pentru îmbunătățirea parametrilor relevanți – viteza de circulație, siguranță rutieră, capacitatea portantă în lungime totală de 110,964 km

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Modernizarea drumului național 18B, sectorul: Târgu Lăpuș - Rohia – limită județ Cluj	2025	10.400.000 €	Rutier	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP	PATJ Maramureș
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile județene (DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187 și DJ 185)	2025	500.000 €	Rutier	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș	PATJ Maramureș
Program multianual de creștere a siguranței rutiere pe drumurile naționale (DN 18, DN 1C, DN 18B și DN 19)	2025	500.000 €	Rutier	Buget MT	Ministerul Transporturilor / DRDP	
Realizare tunel Gutin	2035	200.000.000 €	Rutier	POT - Programul Operațional Transport	CNAIR - CJ Maramureș	Încă dificil de justificat din punct de vedere al rentabilității economice. Posibil să fie mai abordabil după noul pod și punct de trecere a frontierei de la Sighetu Marmației
Quick wins magistralele 300/400: Apahida - Dej - Baia Mare - Satu Mare	2025	106.000.000 €	Feroviar	PNRR	CNCFR SA	
Modernizarea linia 409 Câmpulung Tisa - Valea Vișeuului	2025	3.000.000 €	Feroviar	Buget MT	CNCFR SA	Lucrări în curs corelate cu intervențiile pe partea Ucrainei pentru restabilirea trenurilor transfrontaliere
Modernizarea Gării Sighetu Marmației	2025	5.000.000 €	Feroviar	POT	CNCFR SA	Clădirea gării și spațiul public din împrejurimi
Modernizare gări pe magistrala 400	2025	1.000.000 €	Feroviar	POT	CNCFR SA	
Modernizare gări pe liniile 409 și 423	2025	5.500.000 €	Feroviar	POT	CNCFR SA	Sighetu Marmației, Valea Vișeuului, Vișeu de Sus, Borșa. Pentru tren metropolitan inclusiv amenajare / modernizare halte: Sarasau, Valea Hotarului,

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
						Camara Sighet, Teplita, Craciunesti, Bocicoiu Mare, Lunca la Tisa, Bistra, Petrova, Leordina Gara, Viseu de Mijloc, Gara Veche, Radeasa, Lunca de Jos, Gara Moisei, Moisei, Valea Unghiului, Monument, Forestierilor.
Tren metropolitan Baia Mare L1 (pe infrastructura feroviară existentă – linie simplă, neelectrificată, nemodernizată): Baia Mare - Tăuții Măgheruş - Seini / Baia Mare - Ulmeni	2027	42.500.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE - CNCFR SA - ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE	Linia de cale ferată trece pe la marginea orașului. Proiectul implică costuri ridicate de mentenanță iar compensația ar trebui plătită în parteneriat CJ MARAMUREȘ / PRIMĂRIA BAIA MARE / ARF. Se pot lua în considerare și extinderi până la Firiza (există o linie industrială funcțională) sau Baia Sprie însă aici s-a construit deja peste linia de cale ferată. Proiectul include și modernizarea / echiparea gărilor. Dacă se are în vedere și reconstrucția căii ferate spre Baia Sprie costurile totale se apropie de 90 mil €.
Tren metropolitan Baia Mare L2 [Baia Mare-Firiza-Baia Sprie]	2030	80.000.000 €			CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE - CNCFR SA - ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE	
Tren metropolitan / turistic Sighetu Marmației - Borșa	2030	53.500.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport	CJ MARAMUREȘ - PRIMĂRIA SIGHETU MARMAȚIEI – Primăria Borșa – Primăria Vișeu de Sus - CNCFR SA	Tren turistic care deservește și nevoie de navetă. Proiectul include amenajarea a 20 de stații și 5 puncte de oprire noi.
Conexiune feroviară Aeroportul Internațional Maramureș	2035	2.500.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport	CJ MARAMUREȘ(AIM) - CNCFR SA	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Revitalizarea nodului intermodal Gara CFR Baia Mare (inclusiv spațiul public - Piață Gării)	2030	12.000.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport	PRIMĂRIA BAIA MARE - CNCFR SA	În PMUD Baia Mare este prins doar revitalizarea spațiului public și a autogării / Gara CFR este parte din proiectul mai amplu „Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România”
Electrificare magistrala 400 Dej - Baia Mare - Satu Mare	2030	350.000.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA	
Studiu de fezabilitate pentru dezvoltarea rețelei de căi ferate (Baia Mare - Târgu Lăpuș - Dej / Baia Mare - Sighetu Marmăției)	2030	500.000 €	Feroviar	POT - Programul Operațional Transport - post 2027	CNCFR SA	Corelat cu studiul de fezabilitate pentru tunelul Gutin astfel încât tunelul să poată integra rutier și feroviar.
Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției (format din două poduri paralele, realizarea a 1,2 kilometri de drum nou, construcția a 5 poduri de desecare, 1 intersecție de tip girație și un punct de frontieră cu parcare).	2025	36.000.000 €	De graniță	POIM	CNAIR – CJ Maramureș	În curs de implementare
Conexiune nouă și punct de trecere a frontierei: Poienile de sub Munte - Shibene	2030	10.000.000 €	De graniță	Buget local / RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș	Conexiunea pe la Poienile de Sub Munte este greu de justificat din punct de vedere economic. Se află la aprox. 1600m altitudine între versanți ceea ce face cvasi imposibilă folosirea legăturii rutiere pe parcursul iernii.
Pod peste Tisa în zona Piatra - Teceu Mic și punct de trecere a frontierei	2030	10.000.000 €	De graniță	RO-UA CBC / POT - Programul Operațional Transport	MAI - CJ Maramureș	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Transport intermodal RO-LA Ucraina - România (Câmpulung Tisa / Valea Vișeuului - Berlibas) - proiect pilot	2027	2.500.000 €	De graniță	RO-UA CBC	MAI - CJ Maramureș	PATJ Maramureș
Eficientizarea activității de supraveghere și verificare la punctele de control ale frontierei "Schenghen Bus"	2025	500.000 €	De graniță	RO-UA CBC	MAI	Proiect MAI „Schengen BUS” - autospeciald care conține toate echipamentele necesare verificărilor de frontieră, echivalent cu o tonetă de control într-un punct de trecere a frontierei (tehnică de calcul/laptop cu sistem de comunicații wireless, cititoare optice, echipament scanare digitală amprente, instrument de examinare a documentelor cu lumină UV variabil, lumină incidentă, trusă binoculară x10 sau monomicroscop cu focalizare variabilă, lampă de reflectare); Echipamente de supraveghere portabile pe principiul termoviziunii: o Senzori de mișcare; o Camere fixe cu senzori; o Sisteme de supraveghere la înălțime (drone); o Aparatură foto și de înregistrare video; o Videocomparatoare spectrale.
Eficientizarea activităților de control al frontierei prin reabilitarea DJ 185 Valea Vișeuului - Lunca Tisa	2027	900.000 €	De graniță	Buget CJ Maramureș	CJ Maramureș - MAI	Acces restricționat pentru traficul de tranzit. Circulație folosită pentru supravegherea zonei de frontieră.
Amenajare terminale de transport public și P&R (Piața Izvoare sau str. Vasile Lucaciu și Gara CFR)	2027	5.000.000 €	Transport public rutier	RO-UA CBC / PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIĂ MARE	PMUD Baia Mare prevede Piața Izvoare care este însă pericentrală. Varianta cu terminale la marginea orașului ar viza Autogara de la Gara CFR și un nou terminal pe str. Vasile Lucaciu) Dacă se merge pe varianta "Regenerare urbană Piața Izvoare – realizare nod intermodal" costul se ridică la 15 mil €

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Aplicație județeană de transport public - Faza 2	2027	50.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	Continuarea proiectului OvercoMaramureșing Barriers prin echiparea mai multor mijloace de transport în comun și integrarea cu transportul public local / metropolitan, integrarea stațiilor de încărcare VE din județ, a traseelor cicloturistice și serviciilor de bike-sharing / bike rental, calculator emisii GES.
Aplicație județeană de transport public - Faza 3	2030	250.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE	Integrare tarifară, abonamente integrate la nivel județean (tren / transport public județean / transport public metropolitan), integrare servicii de mobilitate - bike sharing / e-scooter sharing etc., sistem de bonificații.
Creșterea exigențelor privind calitatea, gradul de poluare și monitorizarea flotei pentru operatorii județeni: vehicule cu norma de poluare redusă, dotate cu GPS, preferabil și sistem de contorizare a îmbarcărilor. Rafinarea periodică a indicatorilor de monitorizare a serviciului județean.	2023	- €	Transport public rutier		CJ Maramureș	O mare parte din măsuri sunt deja incluse în licitațiile pentru trasee
Airport Bus - linie de transport public către Aeroportul Internațional Maramureș	2023	1.300.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș - PRIMĂRIA BAIA MARE - PRIMĂRIA TĂUȚII-MĂGHERĂUȘ	Include achiziția a două autobuze electrice care să circule pe rută
Modernizarea autogării Sighetu Marmăției	2025	400.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / PRIMĂRIA SIGHETU MARMAȚIEI	Proiect județean propus

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Amenajarea autogărilor publice în centrele urbane ale județului (Târgu Lăpuș, Borșa, Cavnic, Șomcuta Mare, Seini și Ulmeni)	2025	1.750.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primării	Proiect județean propus
Program multianual de amenajare a stațiilor de transport județean, corelat cu proiectele pentru reabilitarea drumurilor	2023-2025	2.500.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local	CJ Maramureș / Primării	
Implementarea unui sistem de transport în comun la cerere la nivel județean ("demand responsive transit"):	2030	2.500.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Interreg Europe	CJ Maramureș	Alternativa 1 – 1 sistem comun la nivel județean, prin care se asigura o conexiune din mediul rural către centrul urban cel mai apropiat / deservit bine de serviciile județene; Alternativa 2 – împărțirea județului în sub-zone deservite de DRT și coordonarea serviciului la nivel județean. Se pot defini sub-zone în jurul localităților: Sighetu Marmăției, Tăuții-Măgherauș, Șomcuta Mare, Târgu Lăpuș, Borșa, ș.a. și asigura legături la cerere către localitățile nedeservite în prezent de transport public. Alternativa 3 – dezvoltare sistem DRT preponderent în nord-estul județului, corelat cu principalele zone turistice (Sighetu Marmăției – Vișeu de Jos - Borșa) pentru facilitarea legăturilor către centre urbane și localitățile Săpânța, Poienile de sub Munte, Ieud, Băile Borșa.
BikeBus - Mogoșa / Cavnic - linie de transport public echipată cu suport / remorcă pentru biciclete.	2025	50.000 €	Transport public rutier	Buget local (CJ / ADI ZMB / PMB)	CJ Maramureș / ZMB	Propunere consultant / poate fi parte

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transportul Public Turistic	2025	- €	Transport public rutier	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș	Strategia de Turism a Județului Maramureș 2021-2027
Implementarea unei rețele de autobuze turistice de tip Hopp and Off care să conecteze principalele obiective turistice din județul Maramureș (ex. Borșa, Drăgășani, Cavnic, Târgu Lăpuș, Fărcașa etc.)	2025	2.500.000 €	Transport public rutier	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș - Primării	Strategia de Turism a Județului Maramureș 2021-2027
Dezvoltarea unui serviciu de transport public interurban / metropolitan Borșa - Săliștea de Sus - Dragomirești	2027	4.200.000 €	Transport public rutier	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027	Primăria Borșa, Primăria Săliștea de Sus, Primăria Dragomirești	Include înființare ADI și se poate extinde până la Vișeu de Sus ca o buclă dacă nu se activează trenul metropolitan.
Realizarea unui sistem integrat de piste de biciclete la nivelul Zonei Urbane Funcționale - Zona Metropolitană a Municipiului Baia Mare	2030	3.000.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	PRIMĂRIA BAIA MARE / ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE / Primării	PMUD_V02
Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Centură velo	2030	6.000.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	PRIMĂRIA BAIA MARE / ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE / Primării	PMUD_V03
Coridor Verde-Albastru Săsar (Coridor sigur de deplasare cu bicicleta – Râul Săsar)	2027	2.528.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	PRIMĂRIA BAIA MARE - Apele Române	PMUD_V04
Coridor Verde-Albastru Iza	2027	1.500.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST	PRIMĂRIA SIGHETU	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
				2021-2027 / PNRR / AFM	MARMAȚIEI - Apele Române	
Coridor verde-albastru pe direcția Târgu Lăpuș - Rogoz în lungul râului Lăpuș	2027-2035	2.500.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	Primăria Târgu Lăpuș - Apele Române	
Implementare treceri de pietoni smart (creștere intensitate luminoasă) pe drumurile județene (și naționale) cu fluxuri mari de trafic, în localitățile cu risc crescut de accidente o DN 18 între Mara – Sighetu Marmației – Borșa – se vor selecta localitățile cu nr. mare de accidente. o DN 18B – între Baia Mare – Târgu Lăpuș o DN 1C și DJ 182B – în zona metropolitană Baia Mare și pe segmentul între Baia Mare – Șomcuța Mare, o DJ 108 E - Baia Mare - Ulmeni o DJ 184 – Baia Sprie – Cavnic o DJ 186 – Sighetu Marmației – Săliștea de Sus		375.000 €	Deplasări alternative	Buget local / Buget CJ MARAMUREȘ	CNARI - CJ Mararmueș	
Studiu de fezabilitate județean pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate mersului cu bicicleta (cicloturism și navetism între localități)	2025	150.000 €	Deplasări alternative	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș - Primării	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Program multianual de amenajare trasee cicloturistice și piste pentru biciclete între localități: Padurea Ardușat - Arbore Sequoia - Baia Mare Amenajare coridor cicloturistic în lungul râului Bistra între localitățile Borșa și Vișeu de Sus (posibil să nu fie tot practicabil) Amenajare coridor cicloturistic între Sighetu Marmației – Câmpulung la Tisa – Săpânța Extindere coridor între Săpânța – Teceu Mic – Piatra (legătură cu posibile treceri frontiere) Amenajare piste cicloturistice între Sighetu Marmației – Borșa, pe traseul drumului județean (național): Borșa – Săcel – Ieud Șomcuta Mare – Baia Mare Șomcuta Mare - Coaș - Berinta - Copalnic - Ciolt (circuit) Fărcașa - Ulmeni - Cehu Silvaniei (SJ) - pe fosta cale ferată 414 Seini - Baia Mare (de validat traseul - posibil să nu fie spațiu) Vișeu de Sus / Jos – Ruscova – Poienile de sub Munte Ardușat - Baia Mare (parțial în lungul Someșului) Sighetu Marmației - Breb Rută cicloturistică națională Sighetu Marmației - Cavnic - Târgu Lăpuș - Județ Bistrița Năsăud	2025-2035	50.000.000 €	Deplasări alternative	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM	CJ Maramureș - Primărie	

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
Program multianual de promovare a mobilității urbane durabile (Săptămâna Europeană a Mobilității, campanii etc.)	2023-2035	240.000 €	Deplasări alternative	Buget CJ MARAMUREȘ	CJ Maramureș	
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule electrice (etapa 1) - 50 stații:	2025	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR	CJ Maramureș - Primării	17 stații în implementare, proiect aprobat AFM): Ardușat, Ariniș, Căvnic, Fărcașa, Lăpuș, Mireșu Mare, Ocna Șugatag, Ruscova, Săcel, Seini, Suciul de Sus, Strâmtura, Șomcuta Mare, Șişești, Târgu Lăpuș, Ulmeni, Vadul Izei. 7 stații în orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Recea, Satulung, Șomcuta Mare, Șişești și Seini 10 stații încărcare în orașul Șomcuta Mare 10 în orașele aflate pe drumurile naționale stații publice: Borșa, Vișeu de Sus, Vișeu de Jos, Câmpulung la Tisa (2 stații încărcare, corelat cu noul punct de trecere a frontierei) Stații suplimentare prin PNRR - Vadu Izei și Dragomirești
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2027	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primării	
Program multianual de amplasare stații încărcare vehicule nepoluante (etapa 2) - 50 stații	2030	1.250.000 €	Combustibili nepoluanți	PNRR / POR	CJ Maramureș - Primării	
Aeroportul internațional Maramureș – construcție terminal nou pentru pasageri și creștere siguranță	2025	68.802.000 €	Aerian	POIM	CJ Maramureș	În implementare
Studiu de fezabilitate pentru transformarea râului Someș în	2030	250.000 €	Naval	POT	Apele Române, CJ Maramureș, CJ Satu Mare, CJ Cluj	PATJ Maramureș

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
culoar navigabil (Frontiera cu Ungaria - Dej)						
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Sighetu Marmăției	2030	2.000.000 €	Transport marfă		CNCFR SA	PATJ Maramureș
Amenajare terminal multimodal (rutier - feroviar) Baia Mare	2030	7.000.000 €	Transport marfă		CNCFR SA	PATJ Maramureș
Programe locale pentru susținerea tranziției către mobilitate urbană durabilă						
a) Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a dotărilor / serviciilor conexe	2027	50.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR / AFM		
b) Modernizarea și optimizarea sistemelor de transport public local / metropolitan	2027	35.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR		
c) Dezvoltarea zonelor pietonale și facilităților pentru pietoni	2027	25.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027		
d) Dezvoltarea facilităților pentru noua mobilitate	2027	5.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Investiții private		

NUME	ORIZONT	BUGET (€)	DOMENIU	FINANȚARE	RESPONSABIL	DETALII
e) Optimizarea rețelei stradale	2027	500.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / Buget local		
f) Dezvoltarea sistemelor de management al mobilității și tranziția către mobilitatea ca un serviciu	2027	15.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027 / PNRR		
g) Modernizarea și dezvoltarea nodurilor intermodale ca parte a unor proiecte de regenerare urbană (inclusiv P&R)	2027	20.000.000 €	Local	PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027		Integrează și propunerile de P&R din PATJ Maramureș

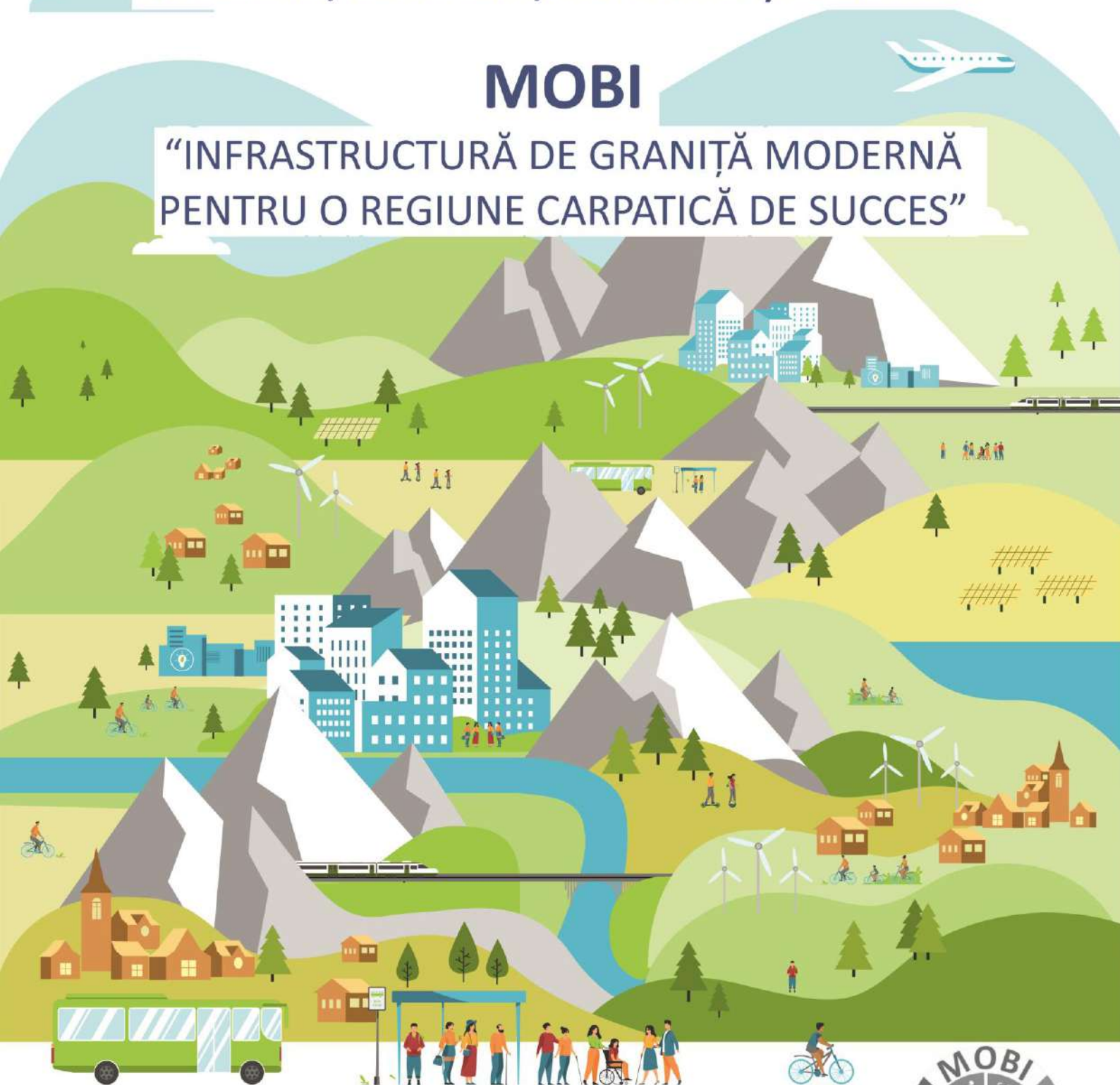
Page left blank for alignment

PLAN DE MOBILITATE TRANSFRONTALIER

PENTRU REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ
UNGARIA, SLOVACIA, ROMÂNIA ȘI UCRAINA

MOBI

“INFRASTRUCTURĂ DE GRANIȚĂ MODERNĂ
PENTRU O REGIUNE CARPATICĂ DE SUCCES”



Hungary
Slovakia
Romania
Ukraine

PARTENERIAT
FĂRĂ GRANIȚE



Proiectul a fost co-finanțat de
Uniunea Europeană



Parteneri de proiect



International Association of Regional Development Institutions "IARDI"

88018, Ukraine, Uzhhorod, Shvabska street, 71a.

Tel .: +380993254990

Email: ceiuzhgorod@gmail.com

Website: <http://iardi.org>

**Project coordinator Nosa-Pylypenko Nataliya
Oleksandrivna**



Service for Restoration IN ZAKARPATTIA OBLAST

Service for restoration and development of infrastructure in Zakarpattia oblast

88000, Ukraine, Uzhhorod, street Sobranetska, 39.

Tel .: +380504036001

Email: 45625808@ukr.net

Website: zk.ukravtodor.gov.ua

Project manager: Roman Karpenko



Self-government of the Szabolcs-Szatmár-Bereg county

4400, Hungary, Nyíregyháza, Hosok Square, 5.

Tel .: +36706833561

Email: zimboran@szszbmo.hu

Website: www.szszbmo.hu

Project manager Zimboran Gabor



Kosice self-governing region

042 66, Slovakia, Kosice, Square Peace Maraton, no 1.

Tel .: +4216196656

Email: stefan.zacharias@vucke.sk

Website: web.vucke.sk

Project manager Stefan Zacharias



Maramures County Council

430311, Romania, Baia Mare, Gheorghe Sincai street, 46.

Tel .: +40262214170

Email: office@maramures.ro

Website: www.cjmaramures.ro

Project manager Mihaela Lite



Territorial Administrative Unit of Satu Mare County

440026, Romania, Satu Mare, October 25 Square, 1

Tel .: +40261711004

Email: office@cjsm.ro

Website: www.cjsm.ro

Project Manager Stern Felicia Christina

CUPRINS

PARTENERI DE PROIECT	1
SCOPUL DOCUMENTULUI.....	4
CONTEXT STRATEGIC	5
VIZIUNEA – 2040	10
1. MOBILITATE ACTIVĂ (INFRASTRUCTURA PIETONALĂ ȘI DE CICLISM)	11
1.1. Principalele provocări	11
1.2. Proiecte principale	12
2. REȚEAUA FERROVIARĂ	15
2.1. Principalele provocări	15
2.2. Proiecte principale	17
3. TRANSPORT PUBLIC	20
3.1. Principalele provocări	20
3.2. Proiecte principale	21
4. REȚEAUA RUTIERĂ	23
4.1. Principalele provocări	23
4.2. Proiecte principale	25
5. CĂI NAVIGABILE.....	28
5.1. Principalele provocări	28
5.2. Proiecte principale	28
6. TRANSPORT AERIAN	29
6.1. Principalele provocări	29
6.2. Proiecte principale	30
7. TRECEREA FRONTIEREI	31
7.1. Principalele provocări	31
7.2. Proiecte principale	31
8. TRANZIȚIA LA COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	35
8.1. Principalele provocări	35
8.2. Proiecte principale	36
9. CONCLUZII ȘI PAȘII URMĂTORI	38

ABREVIERI

UE	:	Uniunea Europeană
CE	:	Comisia Europeană
CEI	:	Inițiativa Central Europeană
SUERD	:	Strategia UE pentru Regiunea Dunării
UA	:	Ucraina
RO	:	România
SK	:	Slovacia
HU	:	Ungaria
CBC	:	Cooperare transfrontalieră
NUTS	:	Nomenclatorul Unităților Teritoriale Statistice
PIB	:	Produs Intern Brut
ICT	:	Transportul Auto Individual
PPT	:	Transportul Public de călători
P&R	:	Park&Ride
MaaS	:	Mobilitatea ca Serviciu
DRT	:	Sistem de tranzit receptiv la cerere
STI	:	Servicii de tehnologie a informației
IDP	:	Persoane Strămutate Forțat
SWOT	:	Analiza punctelor tari, punctelor slabe, oportunităților și amenințărilor
TEN-T	:	Rețeaua Trans-Europeană de Transport
3SI	:	Inițiativa Celor Trei Mări

SCOPUL DOCUMENTULUI

Planul de Mobilitate Transfrontalier a fost elaborat ca parte a implementării proiectului "MOBI: Infrastructură modernă de frontieră - o regiune carpatică de succes", care este implementat cu sprijinul financiar al UE în cadrul Programului CBC al Instrumentului European de Vecinătate (ENI) Ungaria-Slovacia-România-Ucraina 2014-2020. Proiectul "MOBI" este implementat de un consorțiu internațional de organizații, care include organisme regionale și subregionale de autogovernare locală, instituții profesionale specializate și de experți: Organismul de autogovernare al regiunii Szabolcs-Szatmár-Bereg (Ungaria); Regiunea de autogovernare Košice (Slovacia); Consiliul Județean Maramureș și Unitatea Administrativ Teritorială Județeană Satu Mare (România); Asociația Internațională a Instituțiilor de Dezvoltare Regională IARDI (Ucraina); Serviciul de Reînnoire și Dezvoltare a Infrastructurii din Regiunea Zakarpattia (Ucraina).

Obiectivul general al proiectului MOBI a fost de a crea o platformă stabilă pentru o mobilitate transfrontalieră eficientă a persoanelor și bunurilor prin îmbunătățirea infrastructurii de frontieră și a punctelor de trecere a frontierei relevante (în special la granița cu Ucraina); consolidarea cooperării organismelor regionale și locale de auto-guvernare cu organizațiile de experți, profesionale și de planificare a proiectelor din regiunea de frontieră a Carpaților. Cooperarea transfrontalieră comună specificată are ca scop îmbunătățirea calitativă a mobilității transfrontaliere a persoanelor și a bunurilor prin pregătirea și adoptarea deciziilor relevante convenite și prin implementarea proiectelor de infrastructură și tehnologice atât în domeniul transporturilor și al infrastructurii de frontieră, cât și în ceea ce privește îmbunătățirea și extinderea conexiunilor internaționale de servicii rutiere, feroviare și aeriene în regiunea Carpatică.

Planul de mobilitate transfrontalieră a fost elaborat într-un context dificil, având în vedere invazia rusă care a început în 24 februarie 2022, care a adus schimbări semnificative în fluxul de bunuri și persoane în regiunea Carpatică, dar a impulsionat și nevoia urgentă de reformare radicală a transportului internațional de mărfuri și pasageri de-a lungul principalelor lanțuri logistice din Europa Centrală, de Vest și de Sud-Est.

În prezent, are loc deja o reformatare a lanțurilor internaționale de aprovizionare cu mărfuri și bunuri, atât în ceea ce privește logistica, cât și tipurile de transport. Numărul rutelor de transport de pasageri cauzate de plecarea și migrația a milioane de refugiați din Ucraina către țările europene este în creștere. Încărcarea infrastructurii de transport rutier și feroviar de mărfuri din Europa continuă să crească, inclusiv în regiunea Carpaților. Incertitudinea cu privire la durata operațiunilor militare pe fronturile războiului ruso-ucrainean, planurile de reconstrucție și restaurare a Ucrainei postbelice, procesele de integrare europeană și planurile de aderare la NATO nu fac decât să sporească nevoia de creștere a transportului prin granițele vestice cu țările UE și, în special, prin teritoriul macroregiunii Carpatice.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că partenerii proiectului MOBI reprezintă structurile de putere din țările lor, în principal la nivelul unităților administrativ-teritoriale NUT-3: județ/regiune - România și Ungaria; regiune și oblast - Slovacia și Ucraina. Prin urmare, există o anumită limitare în planificarea competențelor, deciziilor și acțiunilor care au un caracter internațional (transfrontalier).

Crearea planului de mobilitate transfrontalieră (denumit în continuare "Planul de Mobilitate") își propune să **îmbunătățească fluxul de pasageri și mărfuri**, sprijinind în același timp în mare măsură **modelele de mobilitate durabilă** în regiunea transfrontalieră Ungaria-Slovacia-România-Ucraina, incluzând următoarele unități administrativ teritoriale: județul Szabolcs-Szatmár-Bereg (HU), regiunile Košice și Prešov (SK), județele Maramureș și Satu Mare (RO) și oblasturile Zakarpattia,

Ivano-Frankivsk și Cernăuți (UA). Teritoriul care cuprinde aceste opt unități administrative va fi denumit în continuare în acest document „**regiune transfrontalieră**”.

Planul de mobilitate transfrontalieră este o sinteză, dar și o corelație a planurilor de mobilitate individuale (județene, regionale) dezvoltate în cadrul sau în paralel cu proiectul MOBI (Infrastructură modernă de frontieră – Regiune Carpatică de succes, finanțat prin programul ENI CBC Ungaria-Slovacia-România-Ucraina 2014-2020).

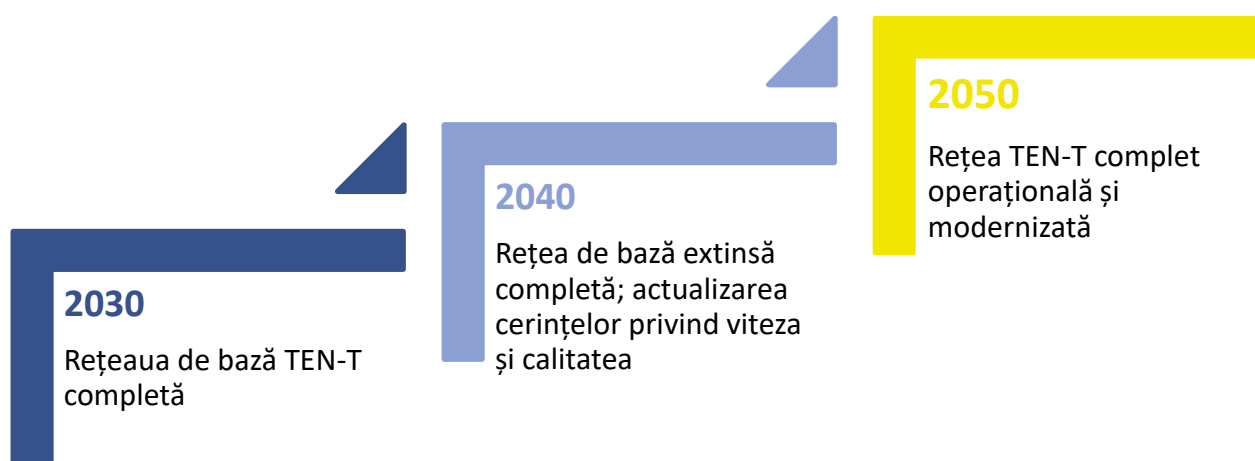
Planul de Mobilitate transfrontalieră nu se concentrează doar pe legăturile dintre teritoriul european mai larg și regiunea transfrontalieră și pe modul în care acestea trebuie să se adapteze la noile modele de transport, ci are în vedere în special fluxurile interregionale cu scopul de a îmbunătăți cooperarea transfrontalieră pentru a promova coeziunea teritorială, creșterea economică durabilă și o mai bună calitate a vieții.

CONTEXT STRATEGIC

REȚEAUA EUROPEANĂ TEN-T joacă un rol vital în îmbunătățirea fluxurilor de transport de pasageri și marfă în întreaga Europă, fiind coloana vertebrală a sectorului european de transport. Cea mai recentă revizuire a rețelei TEN-T, din iulie 2022, include modificări pentru îmbunătățirea și extinderea conexiunilor către unele țări terțe (de exemplu, Ucraina, Moldova) și diminuarea semnificativă a interesului pentru îmbunătățirea conexiunilor cu altele (Rusia și Belarus). Rolul strategic al Ucrainei în procesele internaționale de transformare a transporturilor este confirmat de includerea rutelor sale logistice în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și de acordarea Ucrainei a statutului de candidat la aderarea la UE și de partener în cadrul Inițiativei celor Trei Mări.

Rețeaua este compusă din 9 coridoare tematice (a se vedea harta) care asigură conexiuni est-vest și nord-sud în toată Europa. Fiecare coridor tematic este compus din coridoare rutiere, feroviare și pe căi navigabile interioare individuale, împreună cu porturile, aeroporturile și terminalele feroviare și rutiere multimodale corespunzătoare. Rețeaua TEN-T este compusă din 2 straturi, rețeaua care reprezintă cele mai importante noduri și legături ale rețelei transeuropene de transport și rețeaua extinsă, o rețea la nivel european care asigură accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor din Uniune, inclusiv regiunile ultra-periferice și zonele îndepărtate. Termenul limită pentru finalizarea întregii rețele TEN-T este 2050, cu etape intermediare în 2030 și 2040 (a se vedea tabel) și se preconizează că aceste evoluții vor duce la o reducere cu 0,4% a emisiilor de GES și la o creștere cu 2,4% a PIB până în 2050.

FIGURE 1 CRONOLOGIA DE DEZVOLTARE TEN-T



La nivel european, rețeaua TEN-T este completată de rețeaua EuroVelo, care este o rețea extinsă de coridoare pentru ciclism pe distanțe lungi care leagă mai multe țări. Ciclismul nu a fost integrat pe deplin în liniile directoare ale rețelei TEN-T în timpul actualizării din 2021, prin urmare, EuroVelo reprezintă principala rețea europeană pentru moduri alternative de transport, cuprinzând în prezent 17 coridoare și 45,000 km. Rețeaua este preconizată să atingă 90.000 km odată implementată complet. Aceste coridoare au potențialul de a fi o coloană vertebrală pentru traseele sau rețelele naționale și locale de biciclete, fiind totodată un brand atractiv pentru cicloturismul în Europa.

ACORDUL DE LA PARIS este un tratat internațional obligatoriu din punct de vedere juridic privind schimbările climatice, adoptat în cadrul Conferinței ONU privind schimbările climatice (COP21) din Paris, Franța, pe 12 decembrie 2015. Principalul scop al acordului este de a menține creșterea temperaturii globale "mult sub" limita de 2 ° C și de a menține eforturile pentru limitarea creșterii temperaturii la 1,5 ° C, comparativ cu valorile preindustriale. Pornind de la aspectele esențiale ale acestui acord, UE a elaborat **PACTUL VERDE EUROPEAN**, o nouă strategie la nivel european pentru asigurarea dezvoltării durabile. Aceasta se concentrează pe promovarea unei dezvoltări bazate pe tehnologii ecologice și soluții durabile pentru a atinge obiectivul privind neutralitatea climatică până în 2050. Pactul identifică o serie de provocări principale pentru următoarele decenii, cum ar fi: energia curată, industria durabilă, construcțiile și renovarea și mobilitatea durabilă. Cele mai relevante pentru Planul de mobilitate transfrontalieră sunt măsurile și obiectivele stabilite pentru mobilitate, și anume reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră legate de transport ar trebui să fie de cel puțin 90 %, comparativ cu valorile din 1990, pentru a contribui în mod semnificativ la neutralitatea climatică.

Din perspectiva Pactului Verde European (UE 2019) și a Acordului de la Paris (2015), transportul este unul dintre principalii factori ai schimbărilor climatice globale. Declarația făcută de Comisarul UE pentru Transporturi, A. Vălean, în ziua anunțării Pactului Verde European din 11 decembrie 2019, subliniind necesitatea tranziției transportului pe distanțe lungi de pasageri și marfă de la drumuri la transportul feroviar și pe apă folosind tehnologii multimodale, este de o importanță fundamentală pentru MOBI. Acest lucru este crucial pentru zona de interes a proiectului MOBI, deoarece este zona cu cea mai mare supraîncălzire dintre toate zonele de locuit compacte de pe planetă, care a fost observată în ultimul deceniu.

STRATEGIA PENTRU O MOBILITATE DURABILĂ ȘI INTELIGENTĂ a fost lansată de Comisia Europeană în decembrie 2020, cu scopul de a ghida modul în care ar trebui să se dezvolte mobilitatea

la nivel european, luând în considerare în special efectele Covid-19 asupra mobilității și de nevoile corespunzătoare care rezultă din pandemie. Strategia este completată de un plan de acțiune compus din 82 de inițiative menite să ghideze planificarea mobilității în anii următori. Obiectivele de bază ale strategiei sunt durabilitatea, inteligența și reziliența, toate urmând obiectivul corespunzător legat de mobilitate al "Pactului Verde". Strategia a propus 3 piloni pentru atingerea acestui obiectiv ambițios:

- I. Toate vehiculele de transport să fie mai durabile;
- II. Alternativele durabile să fie disponibile pe scară largă într-un sistem de transport multimodal;
- III. Crearea de stimulente pentru a sprijini tranziția preconizată.

Aceste trei obiective funcționează și se sprijină reciproc pentru a contura o mobilitate ecologică, conectată, automatizată, multimodală și accesibilă, folosind în același timp criza creată de pandemia Covid-19 ca mijloc de accelerare a proceselor de modernizare și de decarbonizare a întregului sistem de transport și a mobilității, până în anul 2050. Pentru a atinge acest rezultat, în strategie au fost incluse mai multe obiective și etape importante:

Până în 2030:

- Cel puțin 30 de milioane de mașini cu emisii zero în circulație pe drumurile europene.
- 100 de orașe europene neutre din punct de vedere climatic.
- Traficul feroviar de mare viteză dublat în toată Europa.
- Mobilitate automatizată pe scară largă.
- Navele maritime cu emisii zero pregătite pentru piață.
- Transportul colectiv planificat pentru deplasări mai mici de 500 km trebuie să aibă emisii neutre de carbon.

Până în 2035:

- Avioane mari cu emisii zero pregătite pentru piață.

Până în 2050:

- Aproape toate autoturismele, camioanele, autobuzele și vehiculele grele vor fi vehicule cu emisii zero.
- Traficul feroviar de marfă dublat
- Rețeaua TEN-T (Rețeaua transeuropeană de transport) multimodală, pe deplin operațională, pentru un transport durabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză.

INIȚIATIVA CELOR TREI MĂRI (3SI) este o inițiativă inspirată din punct de vedere politic și impulsionată din punct de vedere comercial pentru îmbunătățirea conectivității între 12 state membre ale UE situate între Marea Baltică, Marea Adriatică și Marea Neagră. Inițiativa a fost propusă începând cu anul 2014, datorită interesului comun pentru dezvoltarea conexiunilor de transport, energie și infrastructură digitală pe axa nord-sud a UE. În 2022, sunt stabilite cinci obiective pentru 3SI au fost stabilite, unul dintre acestea fiind axat pe o conectivitate fiabilă, durabilă și favorabilă incluziunii, dedicată în special creării de soluții inteligente pentru schimbul de date și pentru o utilizare mai eficientă și mai sigură a rețelelor de conectivitate în sectoarele transporturilor, energiei și digital. În plus, în 2019, a fost introdus **FONDUL DE INVESTIȚII AL INIȚIATIVEI CELOR TREI MĂRI**, un fond comercial care vizează investițiile în infrastructura critică, care accelerează dezvoltarea economică, îmbunătățește conectivitatea și cooperarea în întreaga regiune. Pentru sectorul transporturilor, fondul sprijină extinderea facilităților de transport și finanțarea de noi conexiuni de transport între țările celor Trei Mări.

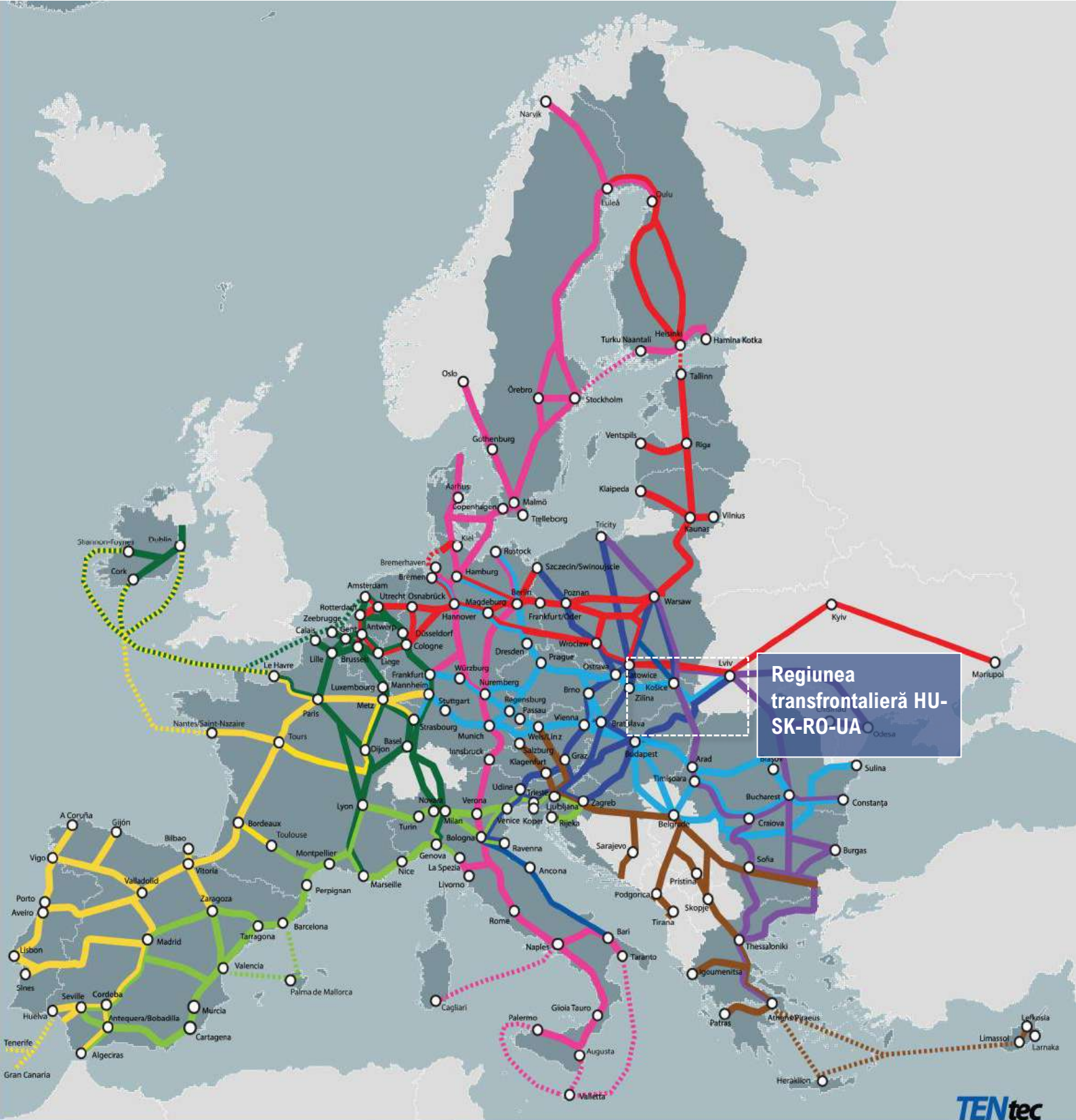
Printre cei mai importanți factori care influențează formarea Planului de Mobilitate se numără dobândirea simultană a statutului de candidat pentru aderarea la UE și parteneriatul cu Inițiativa celor Trei Mări (3SI) de către Ucraina (precum și Moldova) în ultima decadă a lunii iunie 2022. 3SI include

12 țări UE și parteneri strategici precum Statele Unite, Marea Britanie, Germania și Japonia. În această structură macroregională, în curs de dezvoltare din 2016, principalele obiective ale MOBI se încadrează în Prioritatea # nr. 1, care primește peste jumătate din investițiile atrase pentru proiecte în țările 3SI.

Singurul mecanism de guvernanță pe mai multe niveluri care acoperă întreaga zonă a Carpaților este Convenția-cadru privind protecția și dezvoltarea durabilă a Carpaților (**CONVENȚIA CARPAȚILOR**), adoptată de șapte țări în mai 2003 la Kiev, Ucraina. Această convenție este al doilea regim subregional bazat pe tratate pentru protecția și dezvoltarea durabilă a unei regiuni montane la nivel european. Pe baza Convenției Carpatice, propunerea de **STRATEGIE MACRO-REGIONALĂ PENTRU REGIUNEA CARPAȚI** a fost înaintată în 2018 către CE. Obiectivul principal al strategiei este de a consolida competitivitatea și atractivitatea macro-regiunii Carpați, pe baza patrimoniului său natural și cultural unic și a potențialului său de dezvoltare internă. Strategia este compusă din patru domenii prioritare principale, dintre care unul se concentrează pe mobilitate, și anume: 3. Carpații coezivi: Creșterea accesibilității funcționale a Carpaților, în special în ceea ce privește inițiativele de creștere a accesibilității transportului și a accesibilității digitale și de dezvoltare a serviciilor electronice de mobilitate. Documentul de bază al Convenției privind sarcinile proiectului MOBI este Protocolul privind transportul, adoptat în 2014.

În același timp, zona proiectului MOBI se află pe teritoriul **EUROREGIUNEA PILOT "UPPER PRUT"**, care, prin decretul Cabinetului de Miniștri al Ucrainei din 14 februarie 2002, Nr. 59-r, este responsabilă pentru "dezvoltarea experimentală a mecanismelor de cooperare transfrontalieră ca elemente ale procesului de integrare europeană și de construire a politicii regionale", iar prima prioritate a acesteia a fost definită în anul 2000 ca fiind "dezvoltarea infrastructurii de transport și comunicații la nivelul coridoarelor transeuropene și al conexiunilor locale". În plus, locul de convergență a granițelor administrative ale regiunilor Ivano-Frankivsk și Cernăuți din Ucraina și ale județului Suceava din România (care fac parte din ambele euroregiuni - "Carpați" și "Prutul Superior"), cu județul Maramureș de la granița ucraineano-română se află la 60 km de centrul geografic al continentului european menționat mai sus, în Zakarpatia, dar este aproape cea mai mare "pată albă" transfrontalieră din întreaga regiune dintre Carpați și Dunăre.

În cele din urmă, în conformitate cu scopul său istoric, confirmat în două războaie mondiale, conectivitatea prin această regiune transfrontalieră, care a fost dezvoltată anterior în cadrul unui singur stat, este, de asemenea, importantă pentru asigurarea mobilității militare. Teritoriul proiectului MOBI (unde centrul geografic al continentului european este situat de-a lungul căii ferate care traversează granița româno-ucraineană la Dilove-Valea Vișeuului) se află în totalitate în cadrul **STRATEGIEI UE PENTRU REGIUNEA DUNĂRII (SUERD)** și al Inițiativei Central-Europene (ICE - sediul celui de-al V-lea Coridor Pan-European, care traversează această regiune, se află în cadrul Secretariatului ICE din Trieste, ale cărei țări au semnat Declarația ministerială "Către un transport durabil în țările ICE" în 1999). În plus, obiectivele și sarcinile MOBI se încadrează pe deplin în prioritatea 1b a SUERD (transport rutier, feroviar și aerian), iar Grupul de Supraveghere al acesteia, care include reprezentanți ai tuturor țărilor participante în cadrul proiectului MOBI, a elaborat analize relevante pentru a identifica perspectivele și sarcinile de dezvoltare pentru aceste sisteme de transport.



TENtec

- ATLANTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- MEDITERRANEAN
- NORTH SEA - ALPINE
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- WESTERN BALKANS
- NORTH SEA - BALTIC
- RHINE - DANUBE
- BALTIC - BLACK - AEGEAN SEAS

Harta propusă de Comisie în propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T (14 decembrie 2021-COM(2021)812) și modificată (27 iulie 2022 - (COM(2022)384)

VIZIUNEA – 2040

SISTEMUL DE TRANSPORT AL REGIUNII TRANSFRONTALIERE UNGARIA-SLOVACIA-ROMÂNIA-UCRAINA

-  • O regiune bine conectată de principalele coridoare de transport ale UE, dar cu conexiuni interne eficiente și durabile.
-  • O rețea de trasee coerente de pentru biciclete dezvoltată de-a lungul râurilor, drumurilor agricole, drumurilor cu trafic redus sau chiar ca piste pentru biciclete dedicate care leagă principalele atracții turistice de principalele orașe.
-  • O rețea completă de căi ferate, în mare parte electrificate și cu viteze de deplasare de peste 160 km/h pe liniile principale.
-  • O vastă rețea de râuri, coloană vertebrală ecologică a regiunii – folosită pentru transportul de mărfuri și persoane (turiști) dar și cicloturism.
-  • O rețea de autostrăzi și drumuri expres sigure care conectează marile orașe.
-  • O rețea vastă de drumuri județene „complete”* care leagă zonele îndepărtate de principalele noduri urbane și orașe mici și medii.
-  • O rețea de aeroporturi regionale și locale cu acces facil la principalele noduri aeroportuare din UE și deservite de zboruri comerciale / de afaceri intra-regionale cu emisii scăzute.
-  • Conectivitate transfrontalieră sporită, susținută de o mare varietate de puncte de trecere a frontierei și de unități eficiente de control la frontieră, care sprijină o circulație liberă a mărfurilor și a persoanelor.
-  • A rețea extinsă de stații de încărcare rapidă de-a lungul principalelor coridoare de transport, și orașe deservite în principal de flote de transport public cu emisii zero.
-  • Orașele mai mari de-a lungul frontierei beneficiază de servicii coerente de transport public transfrontalier (feroviar sau autobuz)

* Drumuri județene bazate pe caracteristici de proiectare care acordă mai multă atenție pietonilor și bicicliștilor



1. MOBILITATE ACTIVĂ (INFRASTRUCTURA PIETONALĂ ȘI DE CICLISM)

1.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

O infrastructură de ciclism bine sincronizată și dezvoltată în colaborare, orientată spre un scop precis, va contribui în mare măsură la dezvoltarea întregii regiuni transfrontaliere. Pe lângă faptul că este un instrument ideal de mobilitate pentru turiști, efectele sale directe pot fi resimțite în public, în coeziunea socială, în dezvoltarea economiei locale și în îmbunătățirea calității vieții. Dezvoltarea traficului de biciclete este în același timp un instrument eficient de dezvoltare economică, este atractivă și pentru vizitatori și turiști, deoarece oferă pur și simplu o modalitate convenabilă de a cunoaște o anumită zonă la un cost redus. În regiunea transfrontalieră, tururile organizate cu bicicleta și călătoriile turistice colective cu bicicleta devin din ce în ce mai populare.

Dezvoltarea turismului pe bicicletă este împiedicată de lipsa infrastructurii de bază, prin urmare, potrivit actorilor din turism, pentru a obține succesul turismului local, este necesar să se dezvolte infrastructura sistemului de transport pe bicicletă. Astfel, unul dintre motivele pentru capacitatea scăzută de formare a bugetului regional al turismului este infrastructura subdezvoltată. Teritoriile de frontieră, din punctul de vedere al turismului, nu au folosit la maximum oportunitățile de cooperare. Această cooperare ar putea deschide perspectiva de dezvoltare a zonelor de frontieră, a regiunii și a produselor individuale prin atragerea de investiții, dezvoltarea de rute tematice, activități de marketing în multe domenii (Fig. 2).

Regiunea transfrontalieră este traversată doar de una dintre cele 19 rute EuroVelo. EuroVelo 11 Europa de Est conectează cea mai nordică parte a Norvegiei de Grecia, urmând o direcție destul de dreaptă nord-sud și traversând Prešov și Košice în regiunea transfrontalieră. Traseul este la câțiva kilometri de Nyíregyháza. Ruta este funcțională în Slovacia și Ungaria, dar mai sunt segmente de finalizat în Polonia, Serbia sau Macedonia de Nord, precum și în Grecia.

Regiunile din Slovacia și Ungaria au investit în infrastructura pentru biciclete în ultimii 10 ani, încercând să construiască rețele regionale de biciclete. Košice și Prešov au deja acces la o mare varietate de trasee pentru bicicliști, administrate de ONG-uri și finanțate prin subvenții. Principala problemă în acest caz este că aceste rute nu sunt încă interconectate și nu reușesc să formeze o rețea coerentă. În cazul Ungariei, în ultimii ani, orașul Nyíregyháza și-a extins semnificativ rețeaua de piste pentru biciclete. Orașul are în prezent mai mult de 60 km de piste pentru biciclete. Această tendință de extindere a infrastructurii pentru biciclete este vizibilă și la nivelul județului. Nyíregyháza este deja conectat la EuroVelo 11, care trece prin zona viilor Tokaj. Există, de asemenea, mai multe drumuri pentru bicicliști (în cea mai mare parte sub formă de piste pentru biciclete, separate de șosea) care leagă orașele de satele din jur. Traseul a fost deschis bicicliștilor în 2017 și are o lungime de aproape 30 km. Există chiar și o posibilă conexiune între Nyíregyháza și Satu Mare (România). În cadrul proiectului de cooperare transfrontalieră "HUROVELO" a fost construită o pistă de biciclete pe barajul Someș între Satu Mare - Csenger și Fehérgyarmat.

În cadrul proiectului MOBI, a fost realizată reconstrucția pistei de biciclete din cadrul așezării Péterfalva (Ucraina) pe autostrada de stat Vylok - punctul de control "Diakovo", cu o lungime de 4.350 de metri. Zona specificată este o continuare a pistei de biciclete deja existente de la punctul de control "Vylok" până în satul Péterfalva. Pentru a asigura o rută circulară în anii următori, este planificată construirea unei piste de biciclete cu o lungime de peste 12 km din satul Péterfalva până la punctul de frontieră "Velyka Palad" (Ucraina) - Kispalady (Ungaria), precum și continuarea asfaltării pistelor de biciclete în direcția punctului de control "Diakovo", care este de aproximativ 10 km, din satul Vylok în direcția orașului Vynogradiv, cu o lungime totală de 20 km de piste existente și, în viitor, nou construite.

Rutele de ciclism și cicloturismul în regiunile din Ucraina sunt într-un stadiu incipient de dezvoltare, în timp ce pentru cazul orașelor din România acestea sunt planificate a fi implementate în următorii 3-5 ani. Košice și Prešov sunt singurele orașe mari care au un sistem local de bike sharing, în timp ce municipiile Satu Mare și Baia Mare pregătesc astfel de facilități prin intermediul propriilor planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD).

1.2.PROIECTE PRINCIPALE

ROMÂNIA

- Extinderea traseelor de bicicletă / cicloturism Satu Mare – Csenger – Fehérgyarmat la a) Mátészalka b) Nyíregyháza.
- Dezvoltarea unei rețele de cicloturism și navetă în municipiul Satu Mare și împrejurimi.
- Drumul Verde Someș - Tisa (trasee de bicicletă / cicloturism de la Chop la Satu Mare și Baia Mare).
- Dezvoltarea unei rețele de trasee pentru cicloturism și navetă în județul Maramureș.

SLOVACIA

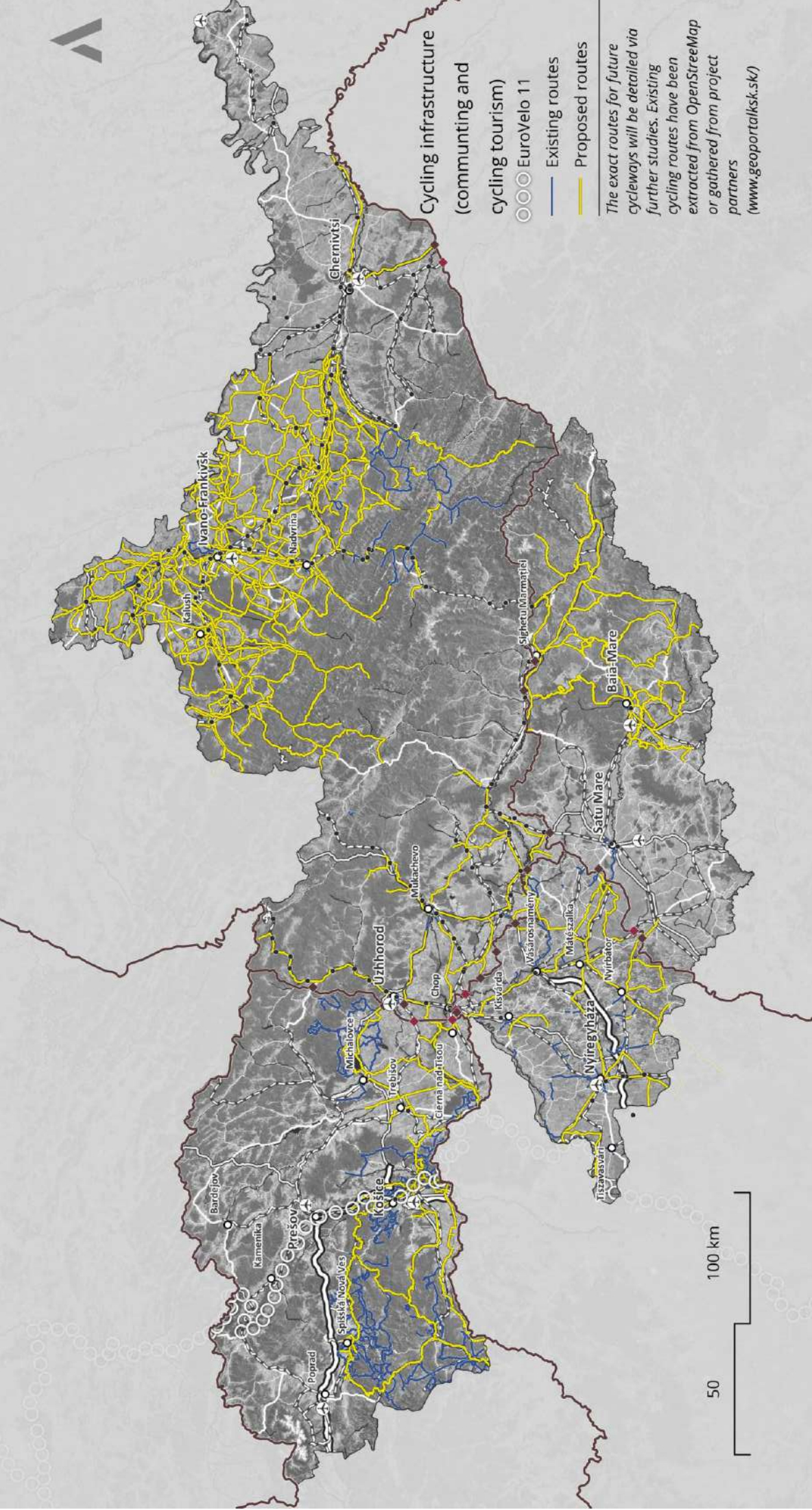
- Interconectarea (prin Košice) a traseelor de rețele de cicloturism și navetă din regiunea Košice.
- Studiu de amenajare a podului peste râul Latorica (piste de biciclete către UA și HU).
- Dezvoltarea de trasee de rețele de cicloturism și navetă de-a lungul orașelor mai mici din regiunea Košice: Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely, Trebišov, Michalovce și Sobrance.
- Sisteme locale de partajare și închiriere de biciclete susținute de regiunea autonomă Košice.
- Conectarea regiunii autonome Košice cu destinația turistică Tokaj (HU) prin trasee de bicicletă / cicloturism.
- Finalizarea infrastructurii pentru cicloturism, parte din Eurovelo 11, în Košice.
- Dezvoltarea sistemelor de bike – sharing în Satu Mare, Baia Mare și Košice (Antik – operator privat).

UCRAINA

- Reconstrucția și amenajarea pistelor de biciclete în regiunea Zakarpattia, și anume:
 - de-a lungul autostrăzii M06 Kiev - Chop de la punctul de control Mali Selence (Ucraina) - Strumkivka - Uzhhorod - Mukachevo - Svaliava.
 - de-a lungul autostrăzii M23 Berehove - Vylk - Vynohradiv și M26 Vylk - punctul de control Diakovo cu continuarea în direcția satului Korolevo
 - de-a lungul autostrăzii N13 Uzhhorod - Perechyn - Velykyi Bereznyi cu oprire la punctul de control Malyi Bereznyi
 - de-a lungul drumului T-07-19 Irshava - Vynohradiv
 - de-a lungul autostrăzii M25 Chop - Velyka Dobron - Mukachevo
- Elaborarea Strategiei de dezvoltare a transportului cu bicicleta și de consolidare a siguranței bicicletelor, care s-ar baza pe o abordare științifică și ar lua în considerare experiența progresivă din străinătate.
- Dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete în regiunile Zakarpattia, Ivano-Frankivska și Cernăuți.
- Sprijin instituțional pentru dezvoltarea ciclismului, inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a actelor de reglementare privind utilizarea bicicletelor și participarea acestora în trafic.
- Promovarea mobilității pe distanțe scurte, orientată social și ecologic, pe baza conceptului "Orașul distanțelor scurte" și punerea în aplicare a principiilor de intermodalitate pentru a asigura o interacțiune optimă între biciclete și alte moduri de transport.
- Crearea traseelor de biciclete din Euroregiunea Carpatică. Construirea și extinderea infrastructurii de ciclism existente (rute de ciclism) în zonele de frontieră adiacente, împreună cu oportunități turistice și promovarea unui stil de viață sănătos.
- Crearea de piste pentru biciclete pe digurile și malurile canalelor din Sistemul de poldere transfrontaliere Berehove.

UNGARIA

- Dezvoltarea traseului pentru biciclete Tokaj-Tiszabecs.
- Amplasarea de indicatoare pe traseul de biciclete nr. 32 între Záhony-Vásárosnamény-Csenger-Mátészalka-Nyírbátor-Debrecen. Traseul are o lungime de peste 300 km. Integrarea oraşului Debrecen în acest traseu reprezintă o piaţă ţintă semnificativă pentru regiunea Tisa Superioară.
- Dezvoltarea centrelor de cicloturism şi a punctelor de odihnă în Vásárosnamény, Csaroda, Tákos, Tarpa, Tivadar, Panyola, Kölcse, Nyírbátor, Lónya, Csenger, Cégénydányád, Barabás şi Bátorliget. Punctele de odihnă au toalete, spaţii de depozitare a bicicletelor, în unele cazuri cazare, servicii şi un centru pentru vizitatori.
- Furnizarea unei flote uniforme de biciclete şi a unui serviciu de transfer pentru biciclete în regiunea Tisa Superioară. Furnizarea unui parc de biciclete semnificativ în regiunea Tisei Superioare, cu scopul de a servi programelor de ciclism şi de a opera o reţea de închiriere de biciclete. Un total de 122 de biciclete KTM unificate sunt disponibile pentru turism în regiune, dintre care 18 biciclete electrice. Există alte 100 de biciclete Csepel în Fehérgyarmat, care fac parte şi ele din flota de biciclete din regiunea Tisa Superioară.
- Elaborarea de trasee turistice de patrimoniu local şi regional, propuneri de tururi, recomandări pentru potenţialii utilizatori.
- Promovarea traseelor de biciclete existente pe digurile de inundaţii, îmbunătăţirea continuă a reţelei.
- Dezvoltarea pistelor de biciclete din jurul mlaştinii (Tiborszállás-Nagyecsed-Tyukod-Ura-Csengerújfalu-Csenger-Komlódtótfalu-Nagygyéc) şi conectarea acestora la reţeaua regională existentă de piste de biciclete de-a lungul drumurilor 49 şi 471.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Mátészalka şi Ópályi (6 km).
- Construirea unei piste pentru biciclete şi pietoni care să facă legătura între Tarpa (HU) şi Badaló (UKR) pe digul de protecţie împotriva inundaţiilor al râului Tisa.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Nyírtass şi Ajak.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Kékcse şi Kisvárd.
- Reconstrucţia de piste pentru biciclete în comuna Máriapócs.
- Construirea unei piste de biciclete interne în Kisléta (2,2 km).
- Construirea de piste pentru biciclete din Tokaj până la Tiszadada via Tiszlök.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Nyíregyháza şi Nagykálló.
- Construirea de piste pentru biciclete între Nyírbátor şi Nyírbétek prin Piricse şi Encsencs.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Nyírbétek - Ömböly - Bátorliget.
- Construirea unei piste de biciclete transfrontaliere Nyírbátor - Nyírvassvári - Terem - Bátorliget - Vállaj - Urziceni - Carei (HU - RO).
- Construcţia pistei transfrontaliere de biciclete Tiszakóród (HU) - Vary (Варп) (UA).
- Construirea unei piste pentru biciclete între localităţile Balkány şi Szakoly.
- Construirea pistelor pentru biciclete Hajdúdorog - Újfehértó - Nagykálló şi Nyíregyháza -Újfehértó - Téglás.
- Construirea unei piste de biciclete între localităţile Szakoly - Nyírmihálydi - Nyírlugos.



- | | | | |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> □ National border | <ul style="list-style-type: none"> — Rivers | <ul style="list-style-type: none"> — Secondary roads | <ul style="list-style-type: none"> — Cross-border points |
| <ul style="list-style-type: none"> Populated places ○ Main cities in the study area | <ul style="list-style-type: none"> Transportation — Motorway — European road — Primary roads | <ul style="list-style-type: none"> — Tertiary roads — Railways • Railway stations ✈ Airports | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Rail-crossing ◆ Road-crossing |
| <ul style="list-style-type: none"> Waterways ■ Lakes | | | |

2. REȚEAUA FERROVIARĂ

2.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Dezvoltarea inițială a căilor ferate în regiunea transfrontalieră a proiectului MOBI, ocolind și traversând Carpații, a avut loc în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, prin intersecția conexiunilor istorice ale "Drumului Mătăsii" și "de la Varangi la Greci", ținând cont de rezultatele Războiului din Crimeea (de Est). Potrivit inițiatorilor construcției de căi ferate din timpul "Monarhiei Habsburgice", principalele sale direcții în această zonă erau Baltica-Mediteraneană și "Trieste-Odesa". Baza pentru utilizarea și dezvoltarea modernă a acestora este Acordul AGTC sub auspiciile Comisiei Europene UN/ECE, care este responsabilă pentru proiectul său TEM/TER și care servește drept bază pentru dezvoltarea rețelei de coridoare de transport TEN-T/RFC a UE. Coridorul TEN-T cheie pentru acest proiect este coridorul modern "Rin-Dunăre" și conexiunile sale cu coridoarele "Marea Nordului-Baltica" și Mediterana-Orientul Mijlociu.

Principalele coridoare de transport feroviar ale rețelei TEN-T din regiunea transfrontalieră urmează o direcție est-vest care leagă regiunile ucrainene de Europa centrală și Marea Nordului, Europa de Est și Marea Baltică/Marea Neagră și Europa de Sud și Marea Adriatică (doar transportul de marfă). Există două coridoare (Marea Nordului – Coridorul Baltic și Coridorul Rin – Dunăre¹) care converg spre Lviv și continuă spre Kiev și Odesa (port) sau Ivano-Frankivsk – Cernăuți – Suceava – Constanța (port).

După modificările aduse de Comisia Europeană la 27.02.2022 în viziunea de dezvoltare a părții estice a rețelei TEN-T, accentul se pune pe integrarea Ucrainei pe rutele care trec prin Lviv, Kiev, Odesa spre estul țării, precum și pe Europa Centrală și zona Baltica de Est spre porturile de la Marea Neagră (Constanța, Varna, Burgas), Mediterana de Est și Marea Adriatică. Cu toate acestea, cea mai scurtă rută prin Carpați nu este încă luată în considerare: prin Kolomyia - Rakhiv - Sighetu-Marmației - Tereșva, cu o extensie către Europa Centrală prin Chop - Čierna and Tisou (UA-SK)/Chop - Záhony and Batyovo – Eperjeske (UA-HU) sau Diakove - Halmeu (UA-RO)/Dilove-Valea Vișeuului (UA-RO). Aceste conexiuni trebuie luate în considerare în cadrul rețelei TEN-T cuprinzătoare și vor servi drept o alternativă importantă pentru reconstrucția liniei principale de 1520/1435 mm prin Lviv.

În ceea ce privește regiunea transfrontalieră analizată, cele mai relevante coridoare TEN-T sunt coridoarele Rin - Dunăre și Marea Baltică - Marea Adriatică. Ambele intră în Ucraina dinspre Ungaria (linia 100 Debrecen - Záhony) și Slovacia (linia 190 Košice - Čierna nad Tisou) prin Chop. Acest lucru face din Chop un nod feroviar esențial în regiune și o importantă poartă de intrare în Ucraina. Toate aceste coridoare feroviare importante ocolesc și, prin urmare, nu ajung în județele românești Satu Mare și Maramureș. Linia 400 care leagă Baia Mare de Satu Mare și continuă până la cele două puncte de trecere a frontierei Carei și Halmeu (linia 402) reprezintă doar o parte din rețeaua TEN-T extinsă.

În regiunea transfrontalieră, principalele probleme apar din lipsa unei viziuni coordonate între țările interesate (spre deosebire de acordurile încheiate cu peste 100 de ani în urmă, după dizolvarea Monarhiei Austro-Ungariei) și se referă fie la calitatea și continuitatea căii ferate, fie la serviciile puse la dispoziția pasagerilor. În majoritatea județelor, transportul feroviar se caracterizează printr-o buclă autonomă de operațiuni feroviare de marfă și pasageri: serviciul nu este suficient de atractiv ducând la pierderea de pasageri, fie din cauza frecvenței, a materialului rulant (vechimea materialului rulant depășește 40 de ani în majoritatea cazurilor), sau a timpilor de călătorie (de obicei de două ori mai lent decât aceeași rută cu mașina), ceea ce duce la frecvențe mai scăzute și întreruperea serviciilor din cauza performanțelor slabe, generând astfel mai multe pierderi de pasageri din cauza accesibilității / atractivității reduse.

Cea mai semnificativă provocare pentru un nivel mai ridicat de integrare a transportului feroviar în județele partenere este dată de diferențele dintre ecartamentul căilor ferate utilizate în Ucraina (1520 mm), care diferă de standardul UE (1435 mm). O astfel de diferență este un obstacol imens în calea interoperabilității. Conform abordărilor actuale (inclusiv decizia comună a Comisiei Europene și a Băncii Europene de Investiții din 21.10.2022), această problemă este abordată prin refacerea rețelei TEN-T prin restaurarea ecartamentului Euro inițial de 1435 mm în regiunile de vest din Ucraina și în Moldova, cu extinderea ulterioară spre Est.

¹ De asemenea, Coridorul Marea Baltică – Marea Adriatică dar numai pentru transport de marfă.

Regiunea transfrontalieră analizată în proiectul MOBI are o acoperire destul de bună a infrastructurii feroviare, principala preocupare rămânând continuitatea liniilor din zona de frontieră împreună cu calitatea acestora. Linia 100 de la Debrecen la Nyíregyháza și linia 190 de la Košice la Trebišov, precum și linia 191 care continuă spre Humenné sunt într-o stare mai bună², astfel încât vitezele de deplasare să se poată apropia de 80-100 km/h, aceasta fiind încă departe de potențialul acestui traseu.

Chiar dacă legăturile feroviare între orașele principale din Slovacia și Ungaria sunt în condiții mai bune, acest lucru nu este neapărat valabil și pentru regiunile din România și Ucraina. În ambele cazuri, rețeaua feroviară este fragmentată din motive geografice, deoarece liniile trebuie să traverseze Munții Carpați. De exemplu, județul Maramureș este traversat de 2 ramuri de infrastructură feroviară, care nu se intersectează în interiorul județului. Una deservește teritoriul de nord-est și este conectată la calea ferată din Ucraina, iar cealaltă deservește așezările din vestul județului și asigură legătura între orașele Baia Mare și Satu Mare. Există un decalaj în rețea între Baia Mare (orașul principal) și Sighetu Marmăției. Astfel, toți cei care călătoresc din Baia Mare spre Ucraina trebuie să facă un ocol de peste 150 km.

În general, cele mai mari probleme de conectivitate apar în apropierea frontierei. În Szabolcs-Szatmár-Bereg, o călătorie de 101 km de la Nyíregyháza până la punctul de trecere a frontierei din Zajta durează în medie 5 ore, fiind necesare două transferuri, în timp ce o călătorie peste graniță (dacă ar fi posibilă) ar implica timp de călătorie și mai lungi. În aceste cazuri, serviciile feroviare sunt semnificativ mai puțin atractive decât transportul rutier și sunt utilizate doar de către rezidenții fără mașină. Sunt necesare investiții în îmbunătățirea conectivității între Debrecen / Nyíregyháza și Satu Mare, linii importante precum 110³ (Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka) sau 116 (Nyíregyháza – Vásárosnamény) trebuie modernizate, în timp ce liniile 113 (Nyíregyháza – Mátészalka – Zajta) și 114 (Mátészalka – Csenger) (și 400 Satu Mare – Brașov pe partea română) trebuie extinse pentru a forma o rețea transfrontalieră funcțională.

Provocări similare sunt vizibile de-a lungul graniței dintre Ucraina și România, unde linia 417 de la Satu Mare la Negrești Oaș (la mai puțin de 10 km de graniță) nu mai este utilizată. De mai bine de 10 ani, linia Câmpulung la Tisa - Sighetu Marmăției - Valea Vișeuului a fost închisă pentru trenurile transfrontaliere, chiar dacă este o legătură esențială în rețeaua feroviară ucraineană (legătura dintre Chop și regiunea Ivano-Frankivsk, Cernăuți și Odesa prin Moldova). Îmbunătățirea conectivității transfrontaliere trebuie să meargă mână în mână cu crearea de servicii de transport transfrontalier de călători. În prezent, astfel de servicii sunt disponibile doar pe câteva legături, cum ar fi Košice - Chop sau Nyíregyháza - Mukachevo. Există, de asemenea, o conexiune directă între Nyíregyháza și Košice, dar trenurile fac un ocol prin Miskolc unde pasagerii sunt transbordați pe alt tren. Între timp, trenul dintre Dilove - Valea Vișeuului - Sighetu Marmăției - Câmpulung la Tisa și Teresva este în curs de relansare (reparațiile la calea ferată trebuie să fie finalizate). Pentru toate celelalte legături feroviare transfrontaliere, pasagerii trebuie să schimbe trenul și să călătorească cu un alt mijloc de transport între gări.

Pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor feroviare, investițiile în materialul rulant rămân esențiale, în timp ce modernizarea principalelor noduri feroviare, cum ar fi Baia Mare, Satu Mare sau Košice, este importantă pentru a asigura un bun transfer între rețelele de transport internațional/național/regional și local. În plus, având în vedere că majoritatea orașelor mari din regiunea transfrontalieră beneficiază de rețele feroviare extinse, este important să se valorifice aceste active de infrastructură și să se studieze sau chiar să se dezvolte servicii feroviare metropolitane. Această abordare ar contribui la crearea unei opțiuni atractive pentru naveta, reducând astfel dependența de mașini în suburbii.

Comunicarea dintre centrele regionale din Ucraina și România trebuie să fie dezvoltată în continuare, în special:

- Ivano-Frankivsk (cu o prelungire până la Lviv) - Rakhiv - Valea Vișeuului (cu o schimbare a ecartamentului la 1435 mm) - Salva - Cluj-Napoca - Nyiregyhaza - Debrecen.
- Ivano-Frankivsk (cu o extensie la Lviv) - Rakhiv - Valea Vișeuului (cu schimbarea ecartamentului la 1435 mm) - Salva - București - Constanța.
- Ivano-Frankivsk (cu o extensie la Lviv) - Rakhiv - Valea Vișeuului (cu schimbarea ecartamentului la 1435 mm) - Salva - Sofia - Istanbul.

² Fiind singurele linii electrificate din regiunea transfrontalieră.

³ A doua cea mai importantă linie de cale ferată din regiunea Szabolcs-Szatmár-Bereg.

2.2. PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Îmbunătățirea tronsonului Debrecen-Nyíregyháza-Záhony a liniei de cale ferată Nr. 100 (inclusiv electrificare).
- Reconstrucția liniilor de cale ferată Nr. 80 și Nr. 100c, tronsonul Rákos-Hatvan-Miskolc-Nyíregyháza.
- Reconstrucția completă a liniei de cale ferată 110 între Debrecen și Mátészalka
- Dezvoltarea zonei feroviare din Záhony (construirea terminalului RoLa, dezvoltarea infrastructurii feroviare în Fényeslitke).
- Electrificarea și reînnoirea liniei de cale ferată nr. 110 Debrecen - Mátészalka și dezvoltarea gării Mátészalka pentru transportul de marfă.
- Instalarea unui echipament de descărcare a vagoanelor în Mándok pentru a accelera și a facilita transbordarea.
- Renovarea clădirilor gărilor.
- Extinderea liniilor 113/114 spre România (inclusiv electrificare).
- Dezvoltarea în continuare a terminalului East-West Gate.
- Compania națională de transport rutier de călători și compania națională de transport feroviar de călători au fuzionat. Principalul obiectiv strategic al fuziunii este ca serviciile de transport feroviar și rutier cu autobuzul să deservească publicul călător într-un mod armonizat și economic, cu un sistem uniform de emitere a билетelor și un tarif comun.
- Redeschiderea unei căi ferate cu ecartament îngust pentru turism între Nyíregyháza și Sóstógyógyfürdő.
- Construirea unei treceri la nivel separate a drumului principal nr. 38 și a liniei principale de cale ferată 100 în Nyíregyháza.
- Construcția unui hub intermodal în Nyíregyháza, în gara feroviară.

ROMÂNIA

- Modernizare linie 300/400: Apahida - Dej - Baia Mare - Satu Mare (reparații minore, electrificare în faza 2).
- Modernizare linie 409 Câmpulung la Tisa - Valea Vișeuului.
- Tren metropolitan Baia Mare (Baia Mare - Tăuții Măgheruș - Seini / Baia Mare – Ulmeni).
- Tren metropolitan / turistic Sighetu Marmăției – Borșa.
- Construcția unei căi ferate între Baia Mare și Aeroportul Internațional Maramureș.
- Extinderea rețelei feroviare regionale (Baia Mare - Târgu Lăpuș - Dej / Baia Mare - Sighetu Marmăției).
- Modernizarea gării Halmeu și a terminalului logistic.
- Înființarea rutelor feroviare transfrontaliere de călători: Satu Mare – Petea – Csengersima – Csenger / Municipiul Carei – Urziceni – Merk.
- Modernizarea Gării Centrale Baia Mare (nod intermodal și terminal de autobuze).
- Prelungirea liniei 402 până în Ungaria (conexiune la linia 113/114).
- Asigurarea de legături transfrontaliere RO-UA rutiere – cale ferată (RO – LA) la Câmpulung la Tisa /Teresva si/sau Valea Vișeuului/Berlibas) - proiect pilot.

UCRAINA

- Reconstituirea căii ferate Rakhiv - Valea Vișeuului (terminată deja de Ukrzaliznytsia la Dilove) - Sighetu Marmăției - Câmpulung la Tisa, având în vedere întocmirea unui studiu de fezabilitate pentru

refacerea ecartamentului european de-a lungul drumului Cracovia-Lviv-Ivano-Frankivsk-Cernăuți-Suceava-Iași-Chișinău, în conformitate cu decizia sus menționată a Comisiei Europene și a BEI din 21 octombrie 2022).

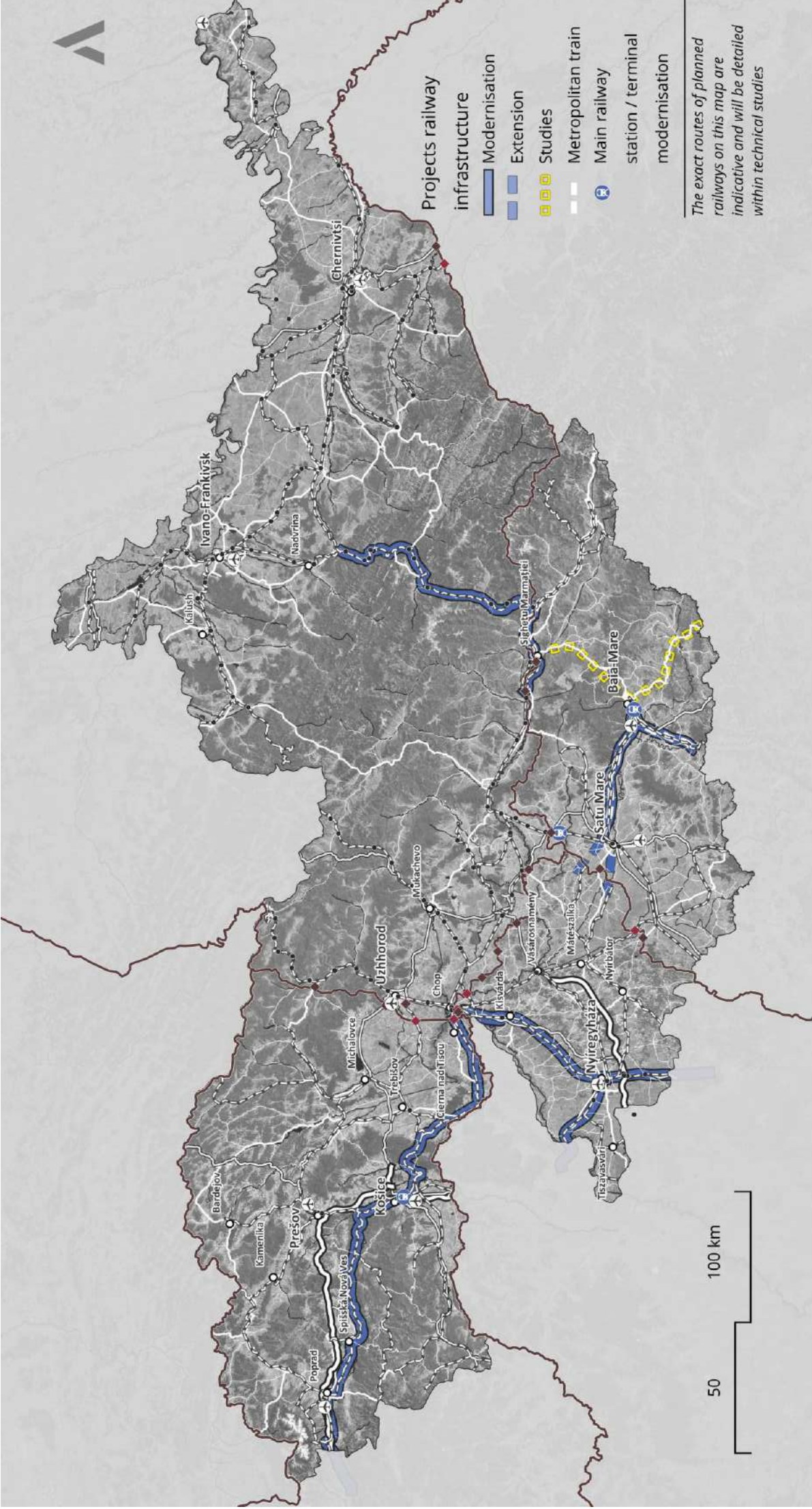
- Relansarea transportului atât de marfă, cât și de pasageri prin Teresva-Câmpulung Tisa, Sighetu Marmației, Valea Vișeuului/Dilove.
- Electrificarea ecartamentului de 1520 mm al căii ferate de la Uzhhorod (Kosice) prin Teresva - Sighetu-Marmației - Rahiv - Kolomyia până la Cernăuți și Ivano-Frankivsk, după restabilirea traficului de marfă și călători pe tronsonul Teresva/Câmpulung Tisa - Dilove/Valya Vyshneva.
- Introducerea unui "autobuz feroviar" pentru legăturile locale transfrontaliere în zonele Uzhhorod - Kosice - Mukachevo - Záhony - Satu Mare și Cernăuți - Suceava, cu utilizarea temporară a unor osii de roți reglabile (până la trecerea la ecartamentul standard de 1435 mm) și aplicarea experimentală a capacităților de propulsie cu baterii electrice și hidrogen.
- Instalarea unui mecanism de schimbare a ecartamentului de la ecartament ucrainean la ecartament european în stațiile de la Valea Vișeuului sau Dilove, în vederea stabilirii rutei Ivano-Frankivsk - București folosind infrastructura existentă.
- Achiziționarea de material rulant cu capacitate de schimbare a ecartamentului, bazându-se pe experiența Spaniei (compania Talgo).
- Reconstrucția liniei de cale ferată cu ecartament îngust Irshava-Berehove la ecartament standard, pentru a stabili legături regulate cu Irshava (cu trenul electric).
- Reconstrucția/lansarea legăturii feroviare între Solotvyno și Velykyi Bychkiv.
- Construcția căii ferate cu ecartament de 1435 mm Chop - Uzhhorod, Pavlovo - Uzhhorod, Rakhiv - Valea Vișeuului.
- Utilizarea celei mai bune experiențe globale pentru dezvoltarea sectorului transporturilor din Ucraina, îmbunătățirea calității și fiabilității serviciilor de transport și logistică, ținând seama de conexiunile economice externe și regionale ale Ucrainei.
- Dezvoltarea tehnologiilor de transport multimodal și a infrastructurii pentru diverse moduri de transport, inclusiv combinații precum "aviație-feroviar-rutier" și "căi navigabile-feroviar-rutier".
- Asigurarea unei dezvoltări inovatoare cuprinzătoare a transporturilor, inclusiv punerea în aplicare a unei strategii de stat (abordare orientată) pentru proiecte inovatoare de dezvoltare și investiții în sectorul transporturilor.

SLOVACIA

- Modernizarea liniei de cale ferată Žilina - Košice – Trebišov/Čierna **și** Tisou. Utilizarea căii ferate existente de 1520 mm de la Uzhhorod la Kosice va permite continuitatea unor trenuri interne ucrainene de lungă distanță care călătoresc la Uzhhorod, precum și a trenurilor regionale care asigură legături între această parte a Slovaciei și gările zona Maramureșului prin Ucraina și spre Aeroportul Internațional Kosice.
- Modernizarea gării Košice (ERTMS și configurație de cale ferată).
- Modernizarea căii ferate Košice – Hidasnémeti – Miskolc.
- Electrificarea și modernizarea căii ferate între Slovenske Nove Mesto – Sátoraljaújhely.
- Modernizarea liniei cu ecartament larg Haniska – Maťovské Vojkovce, inclusiv punctele de transbordare lângă Košice și Dobra.

REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ

- Modernizarea liniilor secundare de cale ferată.
- Modernizarea gărilor secundare ca noduri intermodale locale.



The exact routes of planned railways on this map are indicative and will be detailed within technical studies

- Projects railway infrastructure**
- Modernisation
 - Extension
 - Studies
 - Metropolitan train
 - Main railway station / terminal modernisation

- Cross-border points**
- Rail-crossing
 - Road-crossing

- Secondary roads**
- Tertiary roads
 - Railways
 - Railway stations
 - Airports

- Transportation**
- Motorway
 - European road
 - Primary roads

- National border**
- Populated places**
- Main cities in the study area
- Waterways**
- Lakes

3. TRANSPORT PUBLIC

3.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Regiunile transfrontaliere se află în diferite stadii de dezvoltare și îmbunătățire a serviciilor de transport de pasageri și, ca atare, se confruntă cu diferite provocări.

Deși tendințele europene actuale se concentrează mai mult pe îmbunătățirea experienței utilizatorilor pentru pasagerii din transportul public, este important de menționat că țările din Europa de Est se confruntă în continuare cu provocări în ceea ce privește menținerea unei infrastructuri de bună calitate, în special în zonele rurale, ceea ce afectează apoi posibilitatea de a conecta anumite zone la principalele centre urbane.

În regiunile Cernăuți, Ivano-Frankivsk și Zakarpattia ale Ucrainei, principalele provocări sunt legate de asigurarea unei calități mai bune a infrastructurii rutiere pentru furnizarea de servicii sigure pentru pasageri și de consolidarea capacității de reglementare și monitorizare a autorităților locale/regionale responsabile pentru serviciile de transport de pasageri. Ucraina nu s-a aliniat la Regulamentul (UE) nr. 1370/2007 privind furnizarea de servicii de transport de călători, iar piața de furnizare a serviciilor de transport cu autobuzul este de natură comercială. În acest context, este dificil pentru autoritățile locale/regionale să colaboreze cu operatorii și să îmbunătățească atractivitatea și predictibilitatea serviciilor, fiind mai bine echipate pentru a influența acoperirea teritorială a serviciilor.

Deoarece transportul de pasageri pe rețeaua rutieră este foarte influențat de calitatea drumurilor, în cele 3 regiuni transfrontaliere ucrainene, calitatea infrastructurii afectează posibilitatea de a oferi servicii de transport sigure și previzibile. Acest lucru a determinat ca o parte dintre locuitorii zonelor rurale să se confrunte cu o scădere a nivelului de trai din cauza lipsei furnizării regulate a serviciilor de transport public.

În schimb, în Maramureș unele dintre așezările rurale sunt conectate prin drumuri cu infrastructură de calitate inferioară, dar aici a fost posibilă reabilitarea amplă a rețelei de drumuri folosind finanțare europeană și programe naționale, iar aceste investiții s-au concentrat pe drumuri cu servicii de transport public.

Alinierea la regulamentul UE, în special dezvoltarea serviciilor de contracte publice la nivel local sau județean (adică între autoritățile locale și unul sau mai mulți operatori de transport) care să asigure o concurență liberă pe piață, combinată cu prioritizarea reabilitării drumurilor pe rutele de transport public, ar pune bazele unui nivel mai ridicat de calitate a transportului public cu autobuzul. În paralel, regiunile Cernăuți, Ivano-Frankivsk și Zakarpattia ar trebui să continue schimburile de cunoștințe în cadrul regiunii transfrontaliere pentru a se adapta mai rapid la provocările viitoare, cu care unii dintre vecinii lor s-au confruntat deja.

În Maramureș, serviciile județene sunt caracterizate de o bună acoperire și de un program bine adaptat la nevoile utilizatorilor, dar se confruntă cu provocări în ceea ce privește facilitățile pentru utilizatori, în special stații de autobuz confortabile în zonele rurale și furnizarea de informații ușor de utilizat cu privire la rutele și programul de circulație. Satu Mare se confruntă cu dificultăți similare, deoarece lipsa de informații limitează numărul de utilizatori. În plus, se confruntă cu alte provocări legate de frecvența redusă a serviciilor de transport, viteza redusă a transportului, congestia.

Problemele din regiunea slovacă de est se concentrează mai mult pe îmbunătățirea eficienței serviciilor, deoarece transportul cu autobuzul este organizat în funcție de cererea utilizatorilor și rutele neprofitabile sunt anulate, ceea ce poate afecta acoperirea teritoriului și atragerea de utilizatori noi. Județele se confruntă cu o pierdere continuă de pasageri în favoarea transportului auto individual (ICT), în special a celor care plătesc un tarif întreg, ceea ce cauzează pierderi semnificative în ceea ce privește veniturile din transportul public de călători (PPT). De asemenea, nevoile lor de îmbunătățire legislativă/instituțională sunt diferite de cele ale regiunilor ucrainene și se concentrează mai mult pe îmbunătățirea integrării și pe utilizarea STI pentru servicii mai bune.

Necesitatea și potențialul de îmbunătățire a nivelului de integrare și de utilizare a potențialului de intermodalitate al serviciilor de transport au fost observate și în Maramureș și Satu Mare.

3.2. PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Programul "autobuz verde" - În transportul public urban, numai autobuzele cu propulsie electrică pot fi introduse ca vehicule noi. Nyíregyháza va avea 21 de autobuze electrice până la sfârșitul anului 2023.
- Prin fuzionarea companiei naționale de căi ferate și a companiei naționale de autobuze, se va asigura un serviciu de transport public coordonat la nivel interurban și regional. În cadrul sistemului integrat, tarifele pentru servicii vor fi standardizate.
- Dezvoltarea stației de cale ferată Nyíregyháza ca hub intermodal pentru a integra un terminal de autobuze, construirea de P&R.
- Modernizarea clădirii centrale a gării Nyíregyháza, situată de-a lungul liniei feroviare principale 100, care gestionează un trafic intens.
- Relocarea stației de autobuz din centrul orașului într-un hub intermodal în Fehérgyarmat.
- Îmbunătățirea sistemului de informare a pasagerilor, prin amplasarea de unități de informare în stațiile de autobuz cu o cifră de afaceri semnificativă.
- Construirea unei stații de autobuz regionale lângă gara din Nyírbátor. Construirea de adăposturi pentru autobuze (20), renovarea stațiilor de întoarcere a autobuzelor (25) și a adăposturilor pentru autobuze (50).

ROMÂNIA

- Terminale Park & Ride (P&R) pentru Baia Mare (Piața Izvoare sau str. Vasile Lucaciu și Gara CFR).
- Aplicație și platformă de transport public la nivel județean (continuarea proiectului Depășirea barierelor) – faza 2 și 3 Mobilitate ca serviciu (MaaS).
- Linii de autobuz Baia Mare - Aeroportul Internațional Maramureș / Satu Mare – Aeroportul Internațional Satu Mare.
- Modernizare stații centrale urbane de autobuz: Sighetu Marmației, Șomcuta Mare, Târgu Lăpuș, Borșa, Ulmeni și Seini.
- Testarea unui sistem de tranzit receptiv la cerere (DRT) pentru zonele slab populate.
- Bike-bus Mogoșa (dotarea autobuzelor metropolitane cu suporturi pentru biciclete).
- Dezvoltarea unei rețele de autobuze turistice (hop-on/hop – off).
- Sistem de transport public metropolitan (Borșa - Săliștea de Sus – Dragomirești)
- Înființarea unui sistem metropolitan de transport în jurul orașului Satu Mare.
- Dezvoltarea nodului intermodal Gara Satu Mare pentru integrarea unui terminal de autobuze.
- Rute transfrontaliere de autobuz: Sighetu Marmației – Ucraina, Satu Mare – Petea – Csengersima – Csenger sau Carei – Urziceni – Merk.

UCRAINA

- Ruta combinată tren-autobuz Uzhhorod - Chop - Khust - Solotvyno cu un transfer la autobuzul Solotvyno - Rakhiv folosind un singur bilet (durata călătoriei: 5 ore).
- Rute de autobuze electrice pentru conexiuni transfrontaliere locale între orașele de frontieră din Zakarpattia și țările vecine din UE (între orașe cu caracteristici de noduri de transport de pasageri). Printre direcțiile promițătoare se numără Uzhhorod-Michalovce, Mukachevo-Kosice, Berehove-Vásárosnamény, Mukachevo-Kisvarda-Nyíregyháza, Tiachiv-Baia Mare (sub rezerva punctului de control din Bila Tserkva), Mukachevo-Vynohradiv-Satu Mare. Metode de implementare: 1/ Înlocuirea

flotei de autobuze cu autobuze electrice de-a lungul rutelor internaționale existente; 2/ Introducerea de noi rute de perspectivă de-a lungul direcțiilor.

- Utilizarea celei mai bune experiențe globale pentru dezvoltarea sectorului transporturilor din Ucraina și îmbunătățirea calității și fiabilității serviciilor de transport și logistică, ținând cont de conexiunile economice externe și regionale ale Ucrainei.
- Dezvoltarea tehnologiilor de transport multimodal și a complexelor de infrastructură pentru diverse moduri de transport, inclusiv combinații precum "aviație-feroviar-rutier" și "cale navigabilă-feroviar-rutier".
- Punerea în aplicare a unei noi abordări în ceea ce privește acordarea de licențe transportatorilor rutieri și asigurarea procedurilor de acces pe piața transporturilor rutiere în conformitate cu practicile europene existente.
- Asigurarea unei dezvoltări inovatoare cuprinzătoare a transporturilor, inclusiv punerea în aplicare a unei strategii de stat (abordare orientată) pentru dezvoltarea inovatoare și proiecte de investiții în sectorul transporturilor.
- Crearea condițiilor pentru punerea în aplicare a unor sisteme integrate de informare pentru pasageri și proprietarii de mărfuri.
- Asigurarea mobilității și a funcționării unui transport modern de pasageri. Dezvoltarea transportului multimodal de pasageri și introducerea unui "bilet unic de transport".
- Introducerea planificării strategice a transporturilor în orașe, zone suburbane și regiuni ca parte a planificării strategice a acestora, inclusiv a unor conexiuni suburbane eficiente și convenabile cu facilitățile de transport (aeroporturi, gări, terminale de autobuz etc.).
- Utilizarea noilor tehnologii și a sistemelor inteligente de transport pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor de transport, a sistemelor de informare a serviciilor și implementarea unui sistem electronic și integrat de colectare automată a tarifelor.
- Promovarea unei mobilități urbane sporite și dezvoltarea unei rețele de parcuri și terminale de pasageri pentru transferul de la transportul individual la transportul public urban.

SLOVACIA

- Terminale pentru Krásna (Košice), Michal'any, Pribeník, Streda and Bodrogom, Slanec, Čel'ovce, Kuzmice, Kalša, Čerhov, Čierna and Tisou (inclusiv P&R, tren și autobuz).
- Pentru a reduce ponderea transportului auto individual, ar trebui create posibilități pentru introducerea unei scutiri pentru autobuze în punctele de trecere a frontierei selectate cu Ungaria.
- Introducerea trenurilor directe Miskolc/Szerencs – Sátoraljaújhely – Trebišov, Uzhhorod/Mukachevo – Košice.

REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ

- Program de reînnoire și decarbonizare a flotei de transport public.
- Dezvoltarea și modernizarea nodurilor intermodale (inclusiv facilități P&R).
- Dezvoltarea de linii dedicate de autobuz/tramvai.
- Dezvoltarea de aplicații și platforme de transport public integrate la nivel regional / județean / oblast (tranziție la Mobilitate ca un Serviciu - MaaS).
- Modernizarea/construirea stațiilor de autobuz și a nodurilor locale de mobilitate în zonele rurale.

4. REȚEAUA RUTIERĂ

4.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Principalele coridoare de transport rutier din regiunea transfrontalieră urmează o direcție est-vest care leagă regiunile ucrainene de Europa Centrală, Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Egee prin Slovacia (Prešov - Košice și Uzhhorod) sau Ungaria (Miskolc), dar ocolind România. Sistemul urban Prešov - Košice acționează ca un important nod de transport rutier în regiune, fiind traversat de 3 coridoare TEN-T: Rin - Dunăre, Baltica - Marea Neagră - Marea Egee și Marea Baltica - Marea Adriatică⁴. Alte orașe importante din regiune nu sunt traversate de principalele coridoare rutiere TEN-T. Doar Nyíregyháza și Cernăuți fac parte, de asemenea, din rețeaua centrală TEN-T, în timp ce celelalte orașe principale din regiunea transfrontalieră (Satu Mare sau Baia Mare) sunt conectate doar la rețeaua TEN-T extinsă. Între timp, Ivano-Frankivsk nu este conectat direct la rețeaua TEN-T. Deși este benefic pentru regiunea transfrontalieră să fie conectată la principalele coridoare TEN-T, configurația actuală nu favorizează fluxul de mărfuri și pasageri în interiorul regiunii.

Rețeaua TEN-T este transpusă la nivel local prin autostrăzi, drumuri expres sau, în unele cazuri (acolo unde traficul este mai redus), drumuri naționale. Rețeaua de autostrăzi și drumuri expres din regiunea transfrontalieră este încă în mare parte în construcție, doar câteva segmente fiind finalizate, în special de-a lungul unor rute de transport importante, cum ar fi: Zilina - Prešov - Košice - Miskolc sau Budapesta - Nyíregyháza - Nyírmada (Vásárosnamény). Această rețea intraregională se bazează pe patru coridoare majore de transport, având forma unui paralelogram:

1. Nord-Sud: Prešov - Košice - Miskolc,
2. Nord-Sud: Ivano-Frankivsk - Baia Mare,
3. Est-Vest: Baia Mare - Satu Mare - Nyíregyháza,
4. Est-Vest: Ivano-Frankivsk - Košice (cu un ușor ocol la Stryi sau Dolyna).

În același timp, în zona de sud-est a zonei proiectului MOBI, în jurul joncțiunii dintre regiunile Ivano-Frankivsk și Cernăuți din Ucraina și județele Maramureș și Suceava din România, există doar două drumuri în România, care leagă județele prin Borșa, Iacobeni și Gura Humorului. Liniile de cale ferată de la punctul de trecere a frontierei Dilove - Valea Vișeuului până la Borșa și de la punctul de trecere a frontierei Vadul Siret - Vișani până la Putna și Brodina (care înainte de cel de-al Doilea Război Mondial ajungeau până la Ruska și Selyatyn în Ucraina) au rămas paralele cu acestea. Pe teritoriul ucrainean, regiunile Cernăuți și Ivano-Frankivsk sunt legate în zonele de frontieră prin drumurile interregionale P 62 de la Cernăuți la Kryvorivnya, P 24 de la Kryvorivnya la Tatariv și apoi prin drumul național N-09 prin Rakhiv și punctele de trecere a frontierei din Dovhe și Solotvyno, și de la Mukachevo la Chop și Uzhhorod. În paralel cu aceste drumuri, există căi ferate de la punctul de trecere a frontierei Vadul Siret prin Hlyboka și Storozhynets până la Berehomet și de la Cernăuți până la Vyzhnytsia (care înainte de al Doilea Război Mondial ajungea la Tudylovo în Ivano-Frankivsk).

Principalele probleme de conectivitate în rețeaua rutieră din regiunea transfrontalieră sunt între Ungaria/Slovacia și România/Ucraina, unde capacitatea rețelei rutiere este redusă, iar congestiile sunt mai mari. Blocajele transfrontaliere dintre România și Ucraina sunt cauzate de relieful dificil al Munților Carpați, care sunt greu de traversat (în special cu costuri ridicate) cu drumuri de mare capacitate. Acest lucru este mai mult decât dublat de necesitatea de a traversa și râul Tisa, care separă cele două țări.

Principalele blocaje în rețeaua rutieră transfrontalieră sunt:

- Pe direcția N-S Ivano-Frankivsk – Baia Mare nu există autostradă, doar drum național cu o bandă pe sens și mai multe provocări din cauza reliefului,

⁴ CE. Propunere de revizuire a rețelei TEN-T COM2021/812 - COM2022/384

- Pe direcția E-V Baia Mare – Satu Mare – Nyíregyháza autostrada se oprește după Nyírmada before Vásárosnamény (HU). Nu există drum de mare capacitate care să lege județele Satu Mare și Maramureș de Szabolcs-Szatmár-Bereg,
- Pe direcția E-V Ivano-Frankivsk – Košice nu există autostrăzi, ci doar drumuri naționale cu o bandă pe sens și mai multe provocări din cauza reliefului.

Având în vedere fluxurile mari de mărfuri către Uzhhorod, este important să existe rute alternative. Una dintre acestea este Chop, care, în prezent, beneficiază de o conexiune directă doar cu Ungaria, în timp ce doar o legătură lipsă de 4-5 km ar putea să conecteze drumul M06 (UA) direct cu Slovacia, urmând drumul național 79. Legături lipsă similare sunt vizibile și la granița dintre România și Ucraina, între Teceu Mic și Tiachiv, Vișeu și Dilove, în timp ce singurul pod care trece Tisa nu suportă transportul de marfă. Aceste treceri disfuncționale sau inexistente afectează în mare măsură performanța coridorului nord-sud de la Baia Mare la Ivano-Frankivsk și Cernăuți.

În timp ce rețeaua principală de transport rutier este încă în curs de construcție, drumurile județene, districtuale și regionale au încă nevoie de modernizare și întreținere. Acest lucru este valabil mai ales în zonele montane îndepărtate, cum ar fi Munții Carpați, între România și Ucraina, unde drumurile trebuie să treacă pe un teren dificil și să deservească un număr redus de persoane și întreprinderi (de exemplu legătura lipsă între Lopuhovo și Chorna Tysa - drumul "Zakarpattia de Sus"). O conectivitate redusă pare a fi o problemă nu doar în zonele îndepărtate, ci și de-a lungul frontierei, unde mai multe drumuri nu sunt interconectate, în special între Ucraina și România și România și Ungaria (de exemplu, Csengerújfalú - Boghiș sau Nagyhódos și Velyka Palad).

De asemenea, în regiunea transfrontalieră există mai multe orașe care nu au o variantă ocolitoare și care sunt traversate de fluxuri intense de trafic de marfă, în special în apropierea frontierei. Acest lucru reduce foarte mult siguranța rutieră, generează congestii și crește poluarea (în special emisiile de GES) și, prin urmare, deteriorează semnificativ calitatea vieții. Aceasta este o problemă în special în orașele mari, cum ar fi Baia Mare, Košice sau Cernăuți, dar și în orașe mai mici, cum ar fi Carei, Sighetu Marmăției, Șomcuta Mare, Berehove sau Nadvirna.

Cele mai multe drumuri județene / districtuale sau la nivel de oblast nu dispun de trotuare adecvate sau de infrastructură pentru bicicliști, în timp ce siguranța rutieră rămâne o preocupare importantă, în special în orașele mari și în jurul acestora, în ceea ce privește participanții vulnerabili la trafic, cum ar fi pietonii și bicicliștii. Acest lucru necesită o nouă abordare a proiectării drumurilor, dezvoltată în jurul conceptului "Vision Zero" și cu accent pe calmarea traficului (în special în zonele vulnerabile, cum ar fi școlile) și o atenție sporită acordată infrastructurii pentru pietoni și bicicliști.

4.2. PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Construcția autostrăzii M34, care va lega Vasarosnameny de Zahonny, ca o continuare a M3 către Ucraina.
- Construcția autostrăzii M49 ca legătură între M3 (Budapesta – Nyíregyháza) și granița cu România (Csenger – Vetiş).
- Modernizarea drumului principal nr. 4 între Debrecen - Újfehértó - secțiunea Nyíregyháza și construirea unei șosele de ocolire în jurul orașului Újfehértó.
- Dezvoltarea unei legături rutiere între așezările Nagyhódos și Velyka Palad (inclusiv un pod și un punct de trecere a frontierei).
- Construcția variantei sudice de ocolire pentru Kisváda.
- Construcția secțiunii nordice și sudice a șoselei de ocolire pentru Nyírbátor.
- Construcția unui drum de legătură între Geszteréd și Újfehértó (4,5 km).
- Construcția unui drum de legătură între localitățile Nyírbátor - Nyírdersz - Hodász.
- Pregătirea unui nou pod rutier pe Tisa între Záhony (HU) și Chop (UA).
- Pregătirea și construirea unui nou pod rutier pe Tisa între Záhony (HU) și Male Trakany (SK).
- Pod nou peste râul Tisa la Vasárosnamény, pe autostrada M3.
- Construcția unui nou pod rutier peste Tisa la Tivadar.
- Pregătirea și construirea noului pod peste râul Szamos între Olcsava și Olcsvaapáti.
- Renovarea podului de la Kraszna și a drumului de lângă Vállaj.
- Reconstrucția și modernizarea drumului principal principal Nyíregyháza - Beregsurány (nr. 41).
- Reconstrucția și modernizarea drumului principal secundar Rohod - Mátészalka - Csengersima (nr. 49).

ROMÂNIA

- Construcția Autostrăzii de Nord (Drum expres Satu Mare – Baia Mare) cu posibilă prelungire până la Petea (trecere a frontierei).
- Construcția drumului expres Satu Mare – Oar – Csenger (inclusiv trecerea frontierei).
- Prolungirea drumului DJ 187 de la Poienile de Sub Munte până la granița cu Ucraina (inclusiv trecerea frontierei).
- Varianta de ocolire Sighetu Marmăției și Pod peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției spre Bila Tserkva în Ucraina (inclusiv trecerea frontierei).
- Construirea drumului expres Baia Mare – Jibou.
- Modernizarea drumului județean dj193 satu mare-borlești-limita de județ maramureș, km 1+300-41+300"

UCRAINA

- Construcția unei autostrăzi pe tronsonul de la granița de stat cu Slovacia (D1 Košice – Uzhhorod) până la autostrada M-06 Kiev – Chop.
- Construcția unei autostrăzi pe tronsonul de la granița de stat cu Ungaria (M3 Beregdaróc–Dyida) până la autostrada M-24 Mukachevo-Berehovo-Luzhanka.
- Construcția unei autostrăzi pe tronsonul de la granița de stat cu România până la autostrada H-09 Mukachevo-Rakhiv-Rohatyn-Lviv (satul Bila Tserkva).
- Construirea unei secțiuni de drum între Solomonovo (UA) și Čierna (SK) (inclusiv trecerea frontierei).
- Dezvoltarea legăturii rutiere între localitățile Péterfalva și Velyka Palad cu construcția de poduri.
- Construirea de drumuri pentru dezvoltarea turismului și recreerii între teritoriile vecine ale regiunilor Zakarpattia, Lviv și Ivano-Frankivsk:

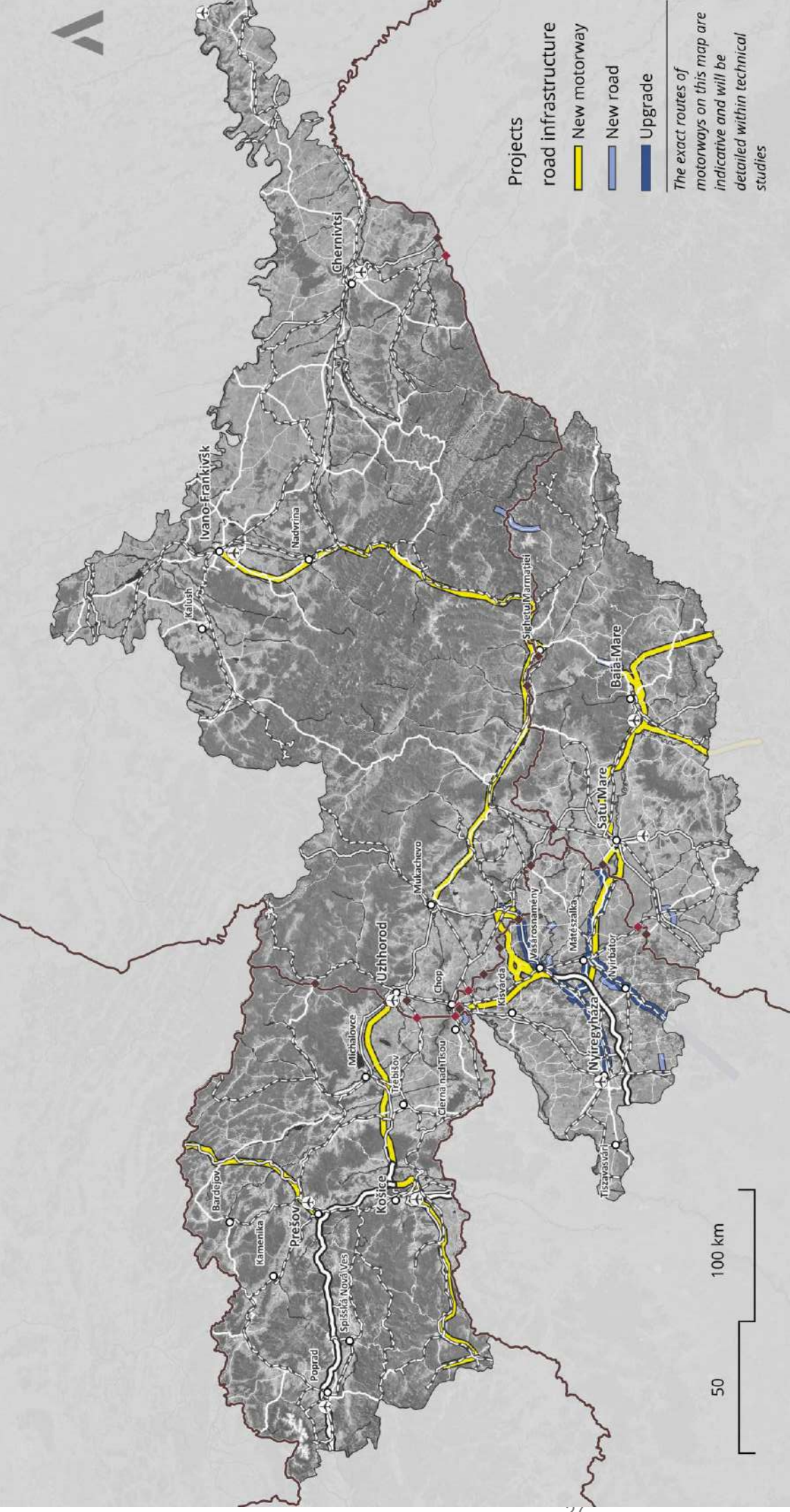
SLOVACIA

- Construcția autostrăzii D1 între Košice și Uzhhorod.
- Construcția autostrăzii R4 între Prešov și Vyšný Komárnik.
- Construcția autostrăzii R4 – variantă ocolitoare Košice.
- Construcția autostrăzii R2 între Košice și Lučenec.
- Zona de odihnă cu parcare pe drumul I/19 Vyšné Nemecké.

REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ

- Ghid de proiectare pentru drumuri „complete”.
- Program regional de modernizare a drumurilor județene / raionale / oblast.
- Program regional de construire de variante ocolitoare de-a lungul orașelor traversate de trafic intens (Carei, Negrești-Oaș, Ardud, Livada, Nadvirna, Ulmeni, Berehove, Kisvárd, Baia Mare, Copalnic Mănăstur, Căvnic, Borșa, Vișeu de Sus, Sighetu Marmăției, Șomcuta Mare).
- Program regional pentru îmbunătățirea siguranței rutiere (accent pe drumurile principale și „punctele negre”)⁵.

⁵ Punctul negru reprezintă segmentul de drum public care prezintă o rată mai mare de accidente rutiere decât rata medie a accidentelor înregistrate pe care, într-o perioadă de 5 ani consecutivi, s-au înregistrat minimum 10 accidente grave de circulație, soldate cu cel puțin 10 persoane decedate sau rănite grav.



5. CĂI NAVIGABILE

5.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Căile navigabile interioare reprezintă una dintre cele mai puțin dezvoltate rețele de transport din regiunea transfrontalieră și, prin urmare, în prezent, râurile fac parte din rețeaua TEN-T (centrală sau extinsă). Tisa și Someșul sunt principalele râuri din regiune, dar niciunul dintre ele nu este navigabil pentru transportul de marfă în prezent. Cu toate acestea, ambele au tradiția de a fi artere importante în transportul pe apă: Someșul a fost folosit pentru transportul sării din minele de la Dej spre Ungaria, în timp ce Tisa, de-a lungul graniței româno-ucrainene, a fost folosit pentru transportul lemnului recoltat în zonă. Din cauza schimbărilor climatice și a perioadelor mai lungi de pescaj, utilizarea căilor navigabile interioare pentru transportul de mărfuri devine din ce în ce mai dificilă. Cu toate acestea, în cadrul strategiei Dunării, există studii în curs de pregătire pentru a analiza oportunitatea de a transforma râul Tisa într-o cale navigabilă de clasa IV, ceea ce ar putea activa mai multe porturi de-a lungul râului (de exemplu, portul Záhony - Chop).

Activitățile de agrement par a fi principalul rol al căilor navigabile interioare din regiune în ceea ce privește transportul. De exemplu, în Szabolcs-Szatmár-Bereg, râul Tisa este folosit pentru canoe între "Vylok - Tiszabecs", în timp ce în regiunea Prešov, râul Dunajec include două porturi turistice: Červený Kláštor și Lesnica. Râul Someș, în zona Satu Mare, este, de asemenea, folosit destul de des pentru excursii sau cursuri de caiac.

Deși râul Tisa reprezintă o barieră importantă în continuitatea căilor de comunicare, nu există puncte de trecere a frontierei cu feribotul de-a lungul acestuia. Sunt analizate mai multe opțiuni pentru astfel de servicii, cum ar fi: Solovka – Tizzaszentmárton, Badalovo - Szatmárcseke or Vary -Tiszakóród.

5.2. PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Noi treceri cu feribotul, și anume: Vary – Tiszakóród, Badalovo - Szatmárcseke și Tizzaszentmárton – Solovka.

UCRAINA

- Crearea unui segment național al sistemului de schimb de informații privind traficul naval și activitățile entităților economice din sectorul transportului maritim. Integrarea în sistemul european de informații.
- Achiziționarea de unități de căutare și salvare maritimă/fluviailă și crearea unei infrastructuri pentru baza acestora.
- Liberalizarea progresivă a transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare, deschiderea căilor navigabile interioare pentru navele străine. Revizuirea politicilor de formare a tarifelor și taxelor fluviiale pentru a stimula dezvoltarea transportului pe ape interioare.
- Îmbunătățirea conexiunii de transport (fluviail) în bazinul superior al râului Tisa, în special în Ucraina, Ungaria și Slovacia.
- Realizarea unui studiu tehnic și economic pentru determinarea potențialului de navigație pe râul Tisa în zona Chop-Záhony și cercetarea posibilităților de construire a unui port fluviail.

ROMÂNIA

- Studiu de fezabilitate pentru identificarea potențialului de navigație al râului Someș.

REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ

- Dezvoltarea porturilor turistice și a activităților de agrement de-a lungul râurilor din regiunea transfrontalieră.
- Dezvoltarea în continuare a serviciilor de feribot pentru a îmbunătăți conectivitatea de-a lungul râurilor.

6. TRANSPORT AERIAN

6.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Principalele aeroporturi din zona transfrontalieră sunt Aeroportul Internațional Maramureș (Baia Mare), Aeroportul Internațional Satu Mare (Satu Mare), Aeroportul Internațional Debrecen (Debrecen), Aeroportul Internațional Uzhhorod (Uzhhorod), Aeroportul Internațional Ivano-Frankivsk (Ivano-Frankivsk), Aeroportul Košice (Košice) și Aeroportul Poprad-Tatry (Poprad). Din păcate, nu există zboruri între orașele din regiunea transfrontalieră, deoarece acestea au legături doar cu alte orașe mari/centrale de transport din Europa. Nevoia de transport aerian este susținută, în general, de duratele mari de călătorie cauzate de rețeaua de autostrăzi încă incompletă din regiune și de congestia cauzată de punctele de trecere a frontierei.

Cele două aeroporturi situate în județele Satu Mare și Maramureș, deși se recuperează încet după restricțiile asociate cu pandemia Covid 19, sunt printre cele mai mici aeroporturi în ceea ce privește numărul de pasageri transportați din România (sub 75.000 de pasageri/an pe aeroport). Ambele deservește partea de nord-vest a României și se află la o distanță de numai 65 km unul de celălalt. Aeroportul Internațional Satu Mare deservește și localități din Ungaria, iar Aeroportul Internațional Maramureș (lângă Baia Mare) se adresează în principal turiștilor care vizitează zona turistică Maramureș. Regiunea de NV este deservită și de alte aeroporturi cum ar fi Aeroportul Internațional Avram Iancu (Cluj-Napoca) și Aeroportul Internațional Debrecen din Ungaria. Aceste două aeroporturi se află la 2-3 ore distanță de majoritatea orașelor și oferă o varietate mai mare de zboruri internaționale, inclusiv principalele aeroporturi de intrare în Europa. În prezent, niciunul dintre cele două aeroporturi românești nu este conectat cu orașul principal, respectiv Satu Mare și Baia Mare printr-o linie de transport public.

Aeroportul Uzhhorod are posibilitatea de a efectua întreținerea aeronavelor. Locația aeroportului Uzhhorod este foarte atractivă pentru aeronavele mici, întrucât multe astfel de aeronave planifică zboruri către Balcani prin acest aeroport. Principalul obstacol pentru dezvoltarea aeroportului Uzhhorod este proximitatea acestuia de granița cu Slovacia. Acest fapt face posibilă operarea aterizării și plecării aeronavelor doar utilizând spațiul aerian al Slovaciei. Până în 2016, a fost în vigoare un acord specific între Ucraina și Republica Slovacă, care a făcut posibilă operarea părții necesare din spațiul aerian al Republicii Slovacă pentru aterizarea aeronavelor. Până în 2016, Aeroportul Uzhhorod putea opera până la 15.000 de pasageri anual. Acum se formează un nou acord între Ucraina și Republica Slovacă, care va permite restabilirea traficului aerian regulat.

Aeroportul internațional Ivano-Frankivsk funcționează în centrul regional cu o capacitate de 120 de persoane/oră, și poate primi toate tipurile de aeronave. Aeroportul primește și expediază aeronave (deservește zboruri regulate, charter, interne, internaționale de pasageri și de corespondență și îndeplinește funcțiile de rezervă pentru aeroportul Lviv), efectuează întreținerea comercială, la sol și tehnică a acestora, servicii pentru pasageri, bagaje, poștă și marfă. Potențialul Aeroportului Internațional din Cernăuți este, de asemenea, similar. Primul avion a aterizat pe teritoriul său în 1910. A fost construit în perioada 1930-1936, iar în 1939, prin intermediul acestuia, aviația militară poloneză a fost adăpostită în România. Statutul său internațional a fost restabilit în 2002, iar în 2021, în cadrul Forumului de investiții "Ucraina - Invest 2030", a fost anunțată dezvoltarea aeroporturilor Uzhhorod și Cernăuți ca aeroporturi regionale internaționale.

Aeroportul internațional Poprad - Tatry asigură legături aeriene cu regiunea Prešov. După o reconstrucție completă realizată în 1992, de aici se efectuează transport regulat și neregulat de pasageri și mărfuri, precum și zboruri turistice. Împreună cu aeroportul Košice, aeroportul Poprad-Tatry face parte din rețeaua agregată de aeroporturi a rețelei transeuropene de transport TEN-T Core. În regiunea Prešov există mai multe aeroporturi de importanță regională, care sunt utilizate în principal în scopuri sportive. Acestea sunt aeroporturile din Svidník, Mlynica, Kamenica nad Cirochou și Ražňany.

6.2.PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Modernizarea aeroportului Nyíregyháza – construirea unei noi piste de 1500 m.

ROMANIA

- Modernizarea și extinderea Aeroportului Internațional Maramureș.
- Linie de autobuz către Aeroportul internațional Maramureș.
- Legătură feroviară (1km) către Aeroportul Internațional Maramureș (pe termen lung).
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Satu Mare - Construcția unui nou terminal de pasageri și marfă și a unui hangar pentru avioane pentru Aeroportul Internațional Satu Mare.

UCRAINA

- Elaborarea unui acord Ucraina – Slovacia pentru restabilirea traficului aerian regulat pe Uzhhorod.
- Proiectarea și construcția unui aeroport în regiunea Zakarpattia cu o capacitate de pasageri de 500.000 de pasageri pe an (Programul de Stat pentru Dezvoltarea Aeroportului).
- Lucrări de modernizare la aeroporturile regionale (Ivano-Frankivsk și Cernăuți).
- Construirea unei rețele de aerodromuri și piste de aterizare în comunitățile regionale și în centrele turistice și de agrement importante din zonele montane, asigurând o conectivitate durabilă cu aeroporturile regionale și internaționale.
- Creșterea capacității spațiului aerian al Ucrainei prin introducerea spațiului aerian de rută liberă (FRA) și a tehnologiilor de navigație bazate pe GNSS.
- Dezvoltarea complexelor terminale de pasageri și de marfă cu tehnologii multimodale prin implicarea proprietarilor acestora și/sau a parteneriatelor public-private, asigurând standarde internaționale de calitate a serviciilor pentru pasageri.
- Reconstrucția pistelor și modernizarea completă a echipamentelor din aeroporturile regionale pentru a permite operarea aeronavelor de rază medie și, dacă este necesar, a aeronavelor de tip wide-body, în conformitate cu legislația europeană.
- Dezvoltarea transportului aerian intern, inclusiv modernizarea aeroporturilor regionale și a aerodromurilor din Ucraina, cu implicarea programelor internaționale de creditare și a granturilor pentru reducerea costurilor și creșterea accesibilității serviciilor aeroportuare.
- Crearea unor condiții favorabile pentru a atrage mai multe companii aeriene pentru transportul aerian internațional și intern, inclusiv companii low-cost.
- Achiziționarea de unități de căutare și salvare în domeniul aviației și crearea de infrastructură pentru baza acestora.
- Nereglementarea activităților economice ale aeroporturilor regionale cu un trafic de pasageri de până la 5 milioane de pasageri, în conformitate cu legislația UE relevantă.

SLOVACIA

- Modernizarea, prelungirea și lărgirea pistei existente a Aeroportului Internațional Košice.
- Aeroportul Prešov Poprad Tatry – modernizarea pistei.
- Construirea unui centru de transport de marfă cu operațiuni CARGO la aeroportul din Košice, cu conexiuni speciale rutiere.
- Finalizarea și echiparea aeroportului din Spišská Nová Ves ca aeroport de importanță locală.

7. TRECEREA FRONTIEREI

7.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

O bună distribuție a punctelor de control transfrontaliere este esențială pentru a asigura un flux decent de persoane și bunuri în regiunea transfrontalieră. Chop - Záhony, Csengerisma - Petea (aproape 3 milioane de persoane / an sau 1 milion de mașini) și Uzhhorod - Vyšne Nemecke sunt cele mai aglomerate puncte de control. În prezent, cele mai multe puncte de trecere a frontierei sunt concentrate între Ungaria - Ucraina și Slovacia - Ucraina, în timp ce între România și Ucraina există peste 160 km de frontieră fără puncte de control, între Valea Vișeuului și Valea Siretului. Într-adevăr, această zonă este traversată de lanțul muntos Carpați și este mai puțin locuită. Acest număr redus de puncte de trecere a frontierei creează o presiune puternică asupra punctului de control de frontieră de la Sighetu Marmăției, un pod care are nevoie de reparații urgente și care nu permite trecerea mărfurilor în acest moment. Pentru a îmbunătăți mobilitatea transfrontalieră, se construiește un drum de ocolire a municipiului Sighetu Marmăției și un nou pod peste râul Tisa între Sighetu Marmăției și Bila Tserkva. Construcția punctului internațional de trecere a frontierei între Bila Tserkva (Ucraina) și Sighetu-Marmăției (România) este inclusă în Planul de acțiune pentru reconstrucția și modernizarea punctelor de trecere a frontierei, iar proiectul de Acord la nivel interguvernamental între Ucraina și România a fost deja aprobat.

Probleme de conectivitate transfrontalieră apar, de asemenea, de-a lungul frontierei dintre Ungaria și România, care este deservită de doar 4 puncte de trecere a frontierei (3 pentru autoturisme și 1 pentru trenuri)⁶, în timp ce există mai multe legături feroviare și rutiere lipsă care ar putea reduce cozile de la principalele puncte de control la frontieră. Acest lucru este valabil și pentru Prešov și Zakarpattia, unde linia 196 se oprește la câțiva kilometri de frontieră.

Nu există puncte de trecere a frontierei cu feribotul, chiar dacă Tisa formează o graniță de peste 50 km între România și Ucraina și câteva segmente de graniță de 10-15 km între Ungaria și Ucraina sau granița principală între regiunea Košice și județul Szabolcs-Szatmár-Bereg.

Analiza acordurilor interstatuale existente care reglementează deschiderea și funcționarea punctelor de trecere a frontierei a arătat că aceste documente au nevoie de actualizare, deoarece deciziile la nivel național se bazează pe acestea, iar în prezent există o lipsă de coerență între viziunile de dezvoltare la nivel regional, programele specifice pentru dezvoltarea infrastructurii punctelor de control la nivel național și acordurile interstatuale.

Reconstrucția și modernizarea punctelor de trecere a frontierei sunt factori-cheie, dar nu singurii, pentru dezvoltarea mobilității. Documentele programului pentru implementarea unui sistem integrat de gestionare a frontierelor includ următoarele prevederi:

- Introducerea tehnologiilor avansate și a suportului informațional pentru transport, inclusiv crearea unui sistem informațional unificat pentru interacțiunea tehnologică între diferitele moduri de transport, proprietarii de mărfuri, expeditorii de mărfuri, autoritățile vamale și autoritățile de control de stat în transport și la punctele de trecere a frontierei.
- Îmbunătățirea gestionării frontierelor dintre Ucraina și statele membre ale UE, îmbunătățirea funcționării procedurilor de trecere a frontierei la punctele de control, reducerea timpilor de așteptare a pasagerilor și crearea unor condiții mai bune de circulație.

7.2. PROIECTE PRINCIPALE

Este important de menționat că proiectele de dezvoltare a punctelor de trecere a frontierei menționate în această secțiune ar trebui să fie prezente în textele acordurilor interstatuale, precum și în programele-țintă și planurile de acțiune relevante.

⁶ În timpul pandemiei Covid 19 au fost deschise temporar 3 puncte de trecere a frontierei suplimentare (Bercu- Garbolc, Peleş - Zajta și Horea - Ömböly) pentru a reduce presiunea asupra punctului de trecere a frontierei Petea. Acestea sunt acum active doar 1 zi / săptămână.

UNGARIA / ROMÂNIA

- Trecere a frontierei pe cale rutieră între Vetiş - Csenger (aferentă noii autostrăzi).
- Construirea unui punct de trecere a frontierei pe cale ferată între Zajta și Peleş sau Csenger și Oar (inclusiv extinderea căii ferate).
- Construirea unei treceri rutiere de frontieră între Garbolc și Bercu.
- Eficientizarea activității de supraveghere și verificare la punctele de control la frontieră „Schengen Bus”.

UCRAINA / ROMÂNIA

- Modernizarea stației și terminalului Halmeu și a trecerii frontierei (2 intrări și 2 ieșiri).
- Instalarea sistemelor WIM („Weight in Motion” – cântărire în mișcare) în punctele de trecere a frontierei românești: Halmeu, Petea și Urziceni.
- Asigurarea legăturilor transfrontaliere RO-UA pe cale rutieră - feroviară (RO - LA) la Câmpulung la Tisa / Teresva și/sau Valea Vișeuului / Berlibaş.
- Punctul de control Diakove: construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de marfă și a containerelor;
- Punctul de control Bila Tserkva: construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de marfă și a containerelor;
- Punctul de control Ruska: construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri;
- Punctul de control Krasnoilsk: reconstrucția punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri;
- Punctul de control Porubne (secțiunea de pasageri, modernizarea și retehnologizarea tehnică a punctului de control): construirea de copertine peste zonele de control vamal; reconstrucția cabinelor de inspecție în profunzime; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri; instalarea unui sistem inteligent de control video; amenajarea complexelor de cântărire pentru cântărirea vehiculelor de pasageri în mișcare (până la 5 tone) la intrare și la ieșire;
- Punctul de control Diakivtsi: reconstrucția punctului de control, inclusiv a unui sistem de supraveghere video și de cântărire, instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri.
- Punct de control Tiachiv - Malyi Tiachiv sau punct de control Yablunivka-Remeti.
- Punct de control Khyzha-Tarna Mare.

UNGARIA / UCRAINA

- Puncte de trecere a frontierei cu feribotul: Vary -Tizsakórod sau Badalovo - Szatmárcseke.
- Construcția punctului de control Dyjda-Beregdaróc (legat de autostrada M3).
- Construirea unui nou pod peste râul Tisa la Lónya și între Záhony și Chop.
- Punct de control Solovka - Eperjeske (feribot/rutier).

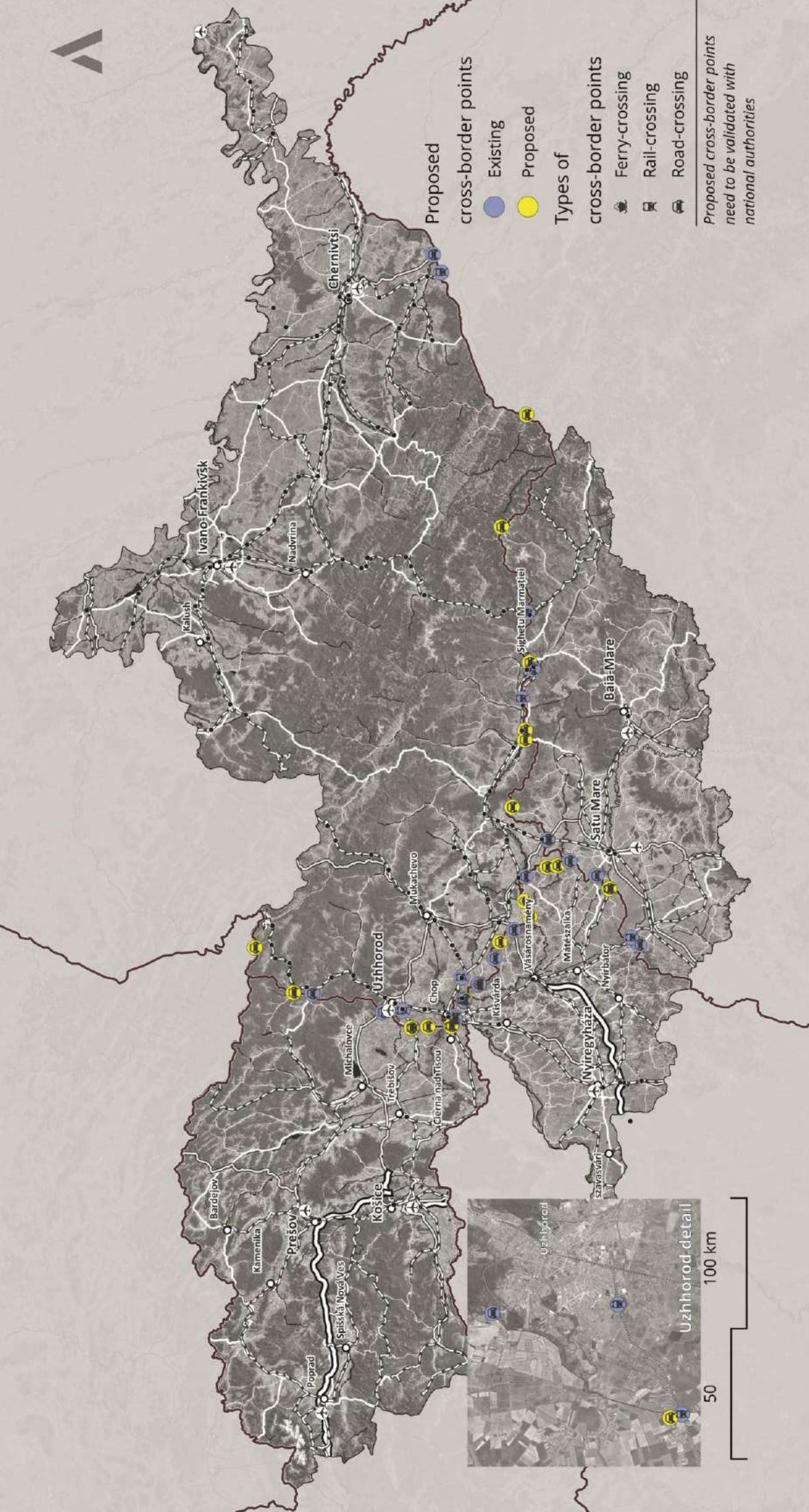
- Construirea unui drum (pod) punct de trecere Chop- Cherna-nad-Tisou.
- Punct de trecere Chop-Zahony (biciclete și pietoni).
- Punctul de control Chop: (modernizarea și reechiparea tehnică a punctului internațional de control al vehiculelor, reparații capitale ale instalațiilor de infrastructură; construirea unui depozit pentru bunurile confiscate; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția autovehiculelor; instalarea unui sistem inteligent de control video).
- Punctul de control Dzvinkove: (construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri).
- Punctul de control Kosyno: (construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri).
- Punctul de control Dyjda: (construirea punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de marfă și a containerelor).
- Punctul de control Luzhanka: (reconstrucția punctului de control, inclusiv a unui sistem de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri; instalarea unui sistem de scanare de tip staționar pentru inspecția vehiculelor de marfă și a containerelor).
- Punctul de control Vylok: (reconstrucția punctului de control, inclusiv a sistemului de control video și de cântărire; instalarea unui sistem de scanare staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri).

SLOVACIA / UNGARIA

- Modernizarea punctelor de trecere a frontierei SK/HU pentru a asigura trecerea autobuzelor (3,5 t).
- Host'ovce-Tornanádaska (HU - și pentru transport de mărfuri până la 12 t cu conexiune la R2).

SLOVACIA / UCRAINA / POLONIA

- Punct de control Lubnia-Volosate (și drumul care duce la acesta). Este planificată construirea unui nou punct de trecere a frontierei numit "Lubnia-Volosate" și dezvoltarea infrastructurii rutiere și de transport aferente. Scopul este de a crea oportunități mai bune pentru mobilitatea transfrontalieră, în special pe calea dezvoltării turismului.
- Modernizarea Vyšné Nemecké – Uzhhorod (pietoni și bicicliști). Pentru a atinge acest obiectiv, este necesar să se aducă modificări la acordul interguvernamental.
- Punct de trecere a frontierei Čierna - Solomonovo (UA).
- Punct de trecere a frontierei Lekárovce - Botfalva (UA).
- Pe partea Ucraineană a tronsonului UA-SK al frontierei de stat:
- Punctul de control Uzhhorod: (modernizarea și retehnologizarea tehnică a punctului internațional de control al vehiculelor, reconstrucția secției de pasageri a punctului de control, inclusiv a sistemului de control video și a sistemului de cântărire; instalarea unui sistem de scanare staționar pentru inspecția vehiculelor de pasageri, instalarea unui sistem inteligent de control video (direcția de transport de marfă), restaurarea copertinei din zona de marfă, construirea unui depozit pentru mărfurile confiscate).



8. TRANZIȚIA LA COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

8.1. PRINCIPALELE PROVOCĂRI

Tranziția către carburanți alternativi nepoluanți este esențială pentru următorii 10 ani pentru a îndeplini obiectivele Acordului de la Paris și ale Pactului Verde European și pentru a contracara schimbările climatice, combătând în același timp degradarea rapidă a calității aerului în marile orașe și disponibilitatea limitată a benzinei. În 2019, cea mai mare parte a regiunii transfrontaliere se afla peste media UE în ceea ce privește adoptarea vehiculelor electrice⁷ (nu există date privind Ucraina). În 2020, județul Szabolcs- Szatmár-Bereg (HU) și regiunile Košice și Prešov (SK) reușiseră deja să furnizeze 5-10 stații de încărcare / 1000 de locuitori, în timp ce Satu Mare și Maramureș aveau mai puțin de 1 stație de încărcare / 1000 de locuitori.

În ultimii ani, investițiile în tranziția către combustibili alternativi au constat în principal în achiziționarea de autobuze electrice (sau CNG Ungaria), instalarea de stații de încărcare a vehiculelor electrice și subvenții, de obicei de la guvern, pentru achiziționarea unui nou vehicul electric. În prezent, fiecare oraș mai mare din regiunea transfrontalieră are cel puțin 20-30 de stații de încărcare a vehiculelor electrice și o rețea națională de stații de încărcare poziționate de-a lungul drumurilor principale. Rețeaua existentă de stații de încărcare poate fi suficientă pentru numărul actual de vehicule electrice, dar este subdimensionată pentru cererea viitoare preconizată. Investițiile sunt necesare în special în județele/oblastele din România și Ucraina, unde rețeaua rutieră principală nu este bine acoperită cu stații de încărcare a vehiculelor electrice, ceea ce îngreunează deplasarea pe distanțe mai lungi a șoferilor cu vehiculele lor electrice. Există, de asemenea, diverse proiecte în curs de planificare pentru adoptarea transportului pe bază de hidrogen, în special în regiunea Košice (Slovacia).

⁷ ICCT, 2021. Dincolo de marile orașe: Analiza gradului de adoptare a autoturismelor electrice în regiunile rurale europene.

8.2. PROIECTE PRINCIPALE

UNGARIA

- Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare a vehiculelor electrice în orașele principale și de-a lungul drumurilor și autostrăzilor importante.

ROMÂNIA

- Program multianual de instalare a stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice în județul Maramureș (150 de stații).
- Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare a vehiculelor electrice în orașele și comunele din județul Satu Mare.
- Dezvoltarea transportului public în județul Satu Mare prin investiții în mijloace de transport care folosesc combustibili alternativi.

UCRAINA

- Punerea în aplicare a stimulentele economice pentru utilizarea unor moduri de transport mai puțin poluante din punct de vedere ecologic, inclusiv a vehiculelor electrice, a transportului public electric, cum ar fi metroul, tramvaiele, troleibuzele, autobuzele electrice, precum și a modurilor de transport cu propulsie musculară, cum ar fi bicicletele (sisteme publice de închiriere de biciclete), scuterele și sistemele publice de închiriere a acestora.
- Creșterea numărului de stații de încărcare rapidă de mare capacitate de-a lungul autostrăzilor interurbane în zonele de frontieră (într-o zonă de 100 km de la graniță). Abordarea cea mai optimă și mai rapidă ar fi instalarea de stații în benzinăriile existente, care se caracterizează printr-o densitate mare de locații și acces la alimentarea cu energie electrică. Justificare: toate țările țintă tind să își dezvolte infrastructura pe baza principiului "center-out", considerând zonele de frontieră ca fiind periferice. Prin urmare, dezvoltarea infrastructurii rămâne în urmă în comparație cu regiunile centrale și mai dens populate ale țărilor.

În afară de construirea de stații de încărcare pentru vehicule electrice de-a lungul principalelor coridoare de transport, în zonele turistice și urbane / metropolitane, Agenția de Stat pentru Drumuri Auto din Ucraina (Ukravtodor) și organismele de autoguvernare locală ar trebui, de asemenea, să ia în considerare următoarele principii atunci când planifică și implementează proiecte noi de construcție / modernizare a drumurilor:

- Să includă dispoziții în documentația de urbanism pentru a aloca spațiu pentru instalarea de stații de încărcare a vehiculelor electrice de mare putere (50 kW și peste) și de centre de încărcare și să includă cerințele și dispozițiile relevante în documentația de urbanism. Astfel de locații ar trebui planificate în imediata apropiere a autostrăzilor internaționale și naționale, pe parcele de teren adiacente.
- Atunci când se repară sau se reconstruiește un drum sau o stradă care coincide cu coridorul autostrăzii, se include în specificațiile tehnice și în cerințele de proiectare instalarea de cabluri electrice de capacitate corespunzătoare (sau de conducte pentru acestea) până la locațiile planificate ale stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice sau ale hub-urilor de încărcare.
- La construirea de noi facilități comerciale de masă (centre comerciale, supermarketuri, benzinării, parcuri acvatice etc.), în special de-a lungul autostrăzilor și la intrările în oraș, se includ în specificațiile tehnice și în cerințele de proiectare prevederi privind construirea de stații de încărcare a vehiculelor electrice și instalarea de cabluri electrice de capacitate corespunzătoare.

SLOVACIA

- Valea hidrogenului în regiunea Košice (parte a celor 23 de văi de hidrogen din UE).
- Inițiative de cercetare pentru integrarea în continuare a hidrogenului în sistemul de transport, în special aviație (memorandum cu Centrul de inovare al regiunii Košice) și transportul de marfă (memorandum cu Regiunea Moravia-Silezia) sau transportul public metropolitan (memorandum cu Kosit a.s.).

REGIUNEA TRANSFRONTALIERĂ

- Dezvoltarea stațiilor locale de încărcare a vehiculelor electrice (în special în zonele urbane și destinațiile turistice).
- Dezvoltarea unei rețele de stații de încărcare de mare viteză a vehiculelor electrice de-a lungul principalelor rute de transport.
- Dezvoltarea schemei de subvenții pentru achiziționarea de vehicule nepoluante (inclusiv biciclete electrice, scutere electrice, biciclete cargo, vehicule electrice mici pentru bătrâni etc.).
- Dezvoltarea unor sisteme nepoluante de partajare și închiriere de mașini în orașele mai mari.

9. CONCLUZII ȘI PAȘII URMĂTORI

Infrastructura modernă, concurența loială și deschisă pe piață și dezvoltarea și coordonarea diferitelor moduri de transport, împreună cu punerea în aplicare a unui sistem eficient de reglementare și de gestionare, constituie fundamentul pentru dezvoltarea mobilității. Tendințele globale ale sistemelor de transport indică necesitatea unei integrări rapide a tehnologiilor de transport și a proiectelor de mobilitate regională.

Creșterea vitezei, a rentabilității și a ecologiei vehiculelor de transport este o tendință-cheie în toate modurile de transport, care se aliniază cu strategiile de dezvoltare care pun accentul pe eficiența energetică, sustenabilitate, siguranță și prietenie cu consumatorii și cu mediul.

Țările din regiunea Carpaților au un potențial neexploatat în ceea ce privește conexiunile istorice, economice, sociale și culturale comune, infrastructura, digitalizarea rapidă și poziția geografică avantajoasă, care creează condiții pentru o dezvoltare progresivă.

Pe lângă acest potențial, este nevoie de un răspuns prompt și de o transformare rapidă în fața provocărilor globale. Schimbările climatice, războaiele, pandemiile, migrația populației și alte provocări obligă țările să acționeze rapid și în colaborare. De aceea, este esențial să existe o viziune coordonată în ceea ce privește direcția strategică a țărilor partenere, luând în considerare provocările, tendințele globale și posibilitățile interne ale teritoriilor de frontieră.

Elaborarea Planului de mobilitate CBC a început cu o analiză cuprinzătoare a regiunilor de frontieră ale celor patru țări din regiunea Carpaților. Rezultatele au ajutat la identificarea caracterului complet al includerii direcțiilor strategice care afectează dezvoltarea mobilității în documentele de planificare și normative. Analiza a examinat, de asemenea, nivelul actual al infrastructurii în teritoriile de frontieră și a explorat oportunitățile de dezvoltare viitoare a mobilității.

O analiză a acordurilor interstatale existente care reglementează deschiderea și funcționarea punctelor de trecere a frontierei a evidențiat necesitatea unor actualizări. În prezent, deciziile sunt luate la nivel național pe baza acestor acorduri, ceea ce duce la neconcordanțe între viziunile de dezvoltare regională, programele țintă de dezvoltare a infrastructurii la nivel național și acordurile interstatale.

Prin urmare, următorul pas va fi luarea în considerare a prevederilor Planului de Mobilitate, care include și ia în considerare planurile regionale ale fiecărei regiuni de frontieră în domeniul transportului și al infrastructurii de frontieră, în planificarea strategică a dezvoltării conexiunilor internaționale.

Regiunea transfrontalieră Ungaria, Slovacia, România și Ucraina, reprezentată în acest proiect (MOBI) de unități administrativ teritoriale: județul Szabolcs-Szatmár-Bereg (HU), regiunile Košice și Prešov (SK), județele Maramureș și Satu Mare (RO) și oblasturile Zakarpattia, Ivano-Frankivsk și Cernăuți (UA) se află în plin proces de dezvoltare a infrastructurii de transport iar orașele acesteia au început deja tranziția către o mobilitate urbană durabilă și incluzivă. Cu toate acestea, în următorii ani, conexiunile transfrontaliere între diferitele teritorii ale regiunii trebuie îmbunătățite semnificativ. Acest aspect trebuie tratat cu mare atenție la trei niveluri diferite:

- a) nivelul Uniunii Europene și o mai bună racordare la rețeaua TEN-T – în prezent regiunea este cvasi ocolită de principalele coridoare de transport european,
- b) nivelul național și o mai bună armonizare cu politicile de transport național – în prezent principalele investiții în infrastructură de transport la nivel național se află considerabil în afara regiunii (căi ferate modernizate sau noi, autostrăzi sau puncte de trecere ale frontierei),
- c) nivelul local și o mai bună corelarea cu politicile de mobilitate urbană durabilă la nivel orașelor și zonelor metropolitane.

În acest context, unitățile administrativ teritoriale care formează regiunea transfrontalieră Ungaria, Slovacia, România și Ucraina trebuie să își continue, chiar accelereze demersul către un sistem de transport durabil, incluziv și inteligent mizând pe:

- modernizarea și interconectarea rețelei de căi ferate, mai ales în zona de frontieră,
- creșterea atractivității și optimizarea transportului public județean,
- dezvoltarea rețelei de trasee de cicloturism și navetism cu bicicleta,
- dezvoltarea și modernizarea punctelor de trecere a frontierei,
- continuarea proiectelor de modernizare și extindere a drumurilor județene urmând principiile „străzilor complete”,
- extinderea rețelei de autostrăzi și drumuri expres cu accent pe interconectarea lor în zona de frontieră,
- amenajarea de variante ocolitoare și trasee pentru traficul greu,
- extinderea rețelei de stații de încărcare vehicule electrice și de alimentare cu combustibili alternativi,
- optimizarea și modernizarea rețelei de aeroporturi din regiune și conectarea lor ca centrele urbane din proximitate prin servicii de transport public,
- valorificarea rețelei hidrografice pentru transport ecologic și agrement.

Toate aceste demersuri vor fi parte din viitoare proiecte de cooperare transfrontalieră.

Un impact pozitiv în dezvoltarea rețelelor și sistemelor de transport va fi cauzat de documentele strategice care acoperă sau includ teritoriile din Carpați: Strategiile UE pentru regiunea Dunării; Strategiile macroregiunii carpatice; Strategiile "Euroregiunea Carpatică - 2020 & Beyond".

Această publicație a fost realizată cu sprijinul financiar al Uniunii Europene.

Asociația Internațională a Instituțiilor de Dezvoltare Regională este singura responsabilă pentru conținutul acesteia,

și nu reflectă în mod necesar punctul de vedere al Uniunii Europene.

Programul de cooperare transfrontalieră ENI Ungaria-Slovacia-România-Ucraina 2014-2020 oferă finanțare din partea UE pentru dezvoltarea durabilă de-a lungul frontierei Ucrainei cu Ungaria, Slovacia și România, contribuie la reducerea diferențelor de nivel de trai și la rezolvarea problemelor comune de-a lungul acestor frontiere.

Statele membre ale Uniunii Europene au decis să își unească cunoștințele, resursele și destinele. Împreună, au construit o zonă de stabilitate, democrație și dezvoltare durabilă, păstrând în același timp diversitatea culturală, toleranța și libertățile personale. Uniunea Europeană încearcă să împărtășească realizările și valorile sale cu țările și popoarele din afara granițelor sale.

Strada Shvabska nr. 71a,

88018 Uzhhorod, Ucraina

Asociația Internațională a Instituțiilor de Dezvoltare Regională

IARDI

număr de telefon: +380993254990,

e-mail: associationiardi@gmail.com,

web: <https://mobi.iardi.org>