



Tăuții Măgherauș

VIVIT : JUSTUS EX FIDE



1

**Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
(PMUD)2016_2020
Oraș Tăuții Măgherauș**

V3_Ianuarie 2018

CUPRINS

PARTEA a I-a	8
P.M.U.D. – Componenta strategică.....	8
(corespunzătoare etapei I-a)	8
1. INTRODUCERE.....	8
1.1. Scopul și rolul documentației.....	12
1.1.2. Scopul documentației.....	15
1.1.3. Rolul PMUD : Planificare si Modelare.....	15
1.1.3. Obiectivele si indicatori PMUD	16
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	22
1.2.1. Incadrarea in PUG Tăuții Măgherăuș (PUG 2007), dpdv. Cai de Comunicatie si Transport	22
1.2.2. Incadrarea in Strategia De Dezvoltare Durabila a orasului Tăuții Măgherăuș , orizont 2020-2035.....	30
1.2.3. Incadrarea in Documentele Strategice ale Consiliului Judetean Maramures	30
1.2.4. Incadrarea in documentele strategice ale Zonei metropolitane Baia Mare.....	41
1.2.5. Incadrarea in documentele strategice ale mun. Baia Mare , Resedinta de Judet Maramures	42
1.2.6. Transportul în comun.....	43
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale.....	53
1.3.1. Incadrarea in Master Plan Transport 2020	53
Transport Rutier.....	54
Transport feroviar conform Master Plan Transporturi	60
Transport aerian in (MasterPlanTransporturi_2016, 2016).....	63
Cal Navigabile, Someș Navigabil.....	69
Incadrarea in Politica Publica Transport 2020, Regiunea Nord Vest , Drum Regional Transilvania Nord	70
Incadrarea in Programul Operational Regional 2014-2020	71
Axa Prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon.....	71
Obiectivul specific 3.2. al axei prioritare/priorității de investiții	72
A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători.....	73
B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat	73
C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO ₂ în zona urbană	73
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	75

1.4.1.	Descrieți viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a U.A.T.-urilor și explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune.....	75
Elementele Strategiei Tăuții Măgherauș 2020 -2035		76
1.4.2.	Explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune	81
2.	ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	82
2.1.	Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice:	82
	Modelul de dezvoltare al orașului	87
a)	Firme in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ / angajatorii majori/ 2014.....	87
b)	Firme de Transport i n TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	89
c)	Alte firme ce infl. PMUD /auto.....	90
2.2.	Rețeaua stradală.....	91
2.2.1.	informații referitoare la traseele principale	91
2.2.1.	Condiții de siguranță rutieră.....	93
2.2.2.	Parcari	94
2.3.	Transport public	96
	7. Proiecte privind transportul public propuse de ZMBM & Urbis SA Baia Mare	102
2.4.	Transport de marfă.....	105
2.4.2.	Transport marfa Feroviar/ CFR.....	110
2.5.	Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicletă, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)112	
2.6.	Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică).....	113
2.7.	Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc).....	113
2.8.	Arii protejate si Biodiversitate	116
2.8.1.	ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL	116
2.8.2.	ARII PROTEJATE.....	118
	Lista ariilor protejate	118
	Suprafete arii protejate	119
	Harti arii protejate in TM.....	119
	Aria de acoperire PMUD	120
x2.5.	Arii protejate/descriere.....	123
1.	Somesul Inferior , ROSCI0436 total 2201,60 ha are cca. 141,76 ha l teritoriul Ora Tautii Magheraus ..	123

2.	Bozinta, ROSCI0302 , are cca. 37,59 ha in Orasul Tautii Magheraus	124
3.	Arboretele de castan comestibil , ROSCI0302 , nu acopera teritoriul orasului Tautii Magheraus	125
4.	Zona Montana , Zona cu constrangeri Naturale Semnificative	127
	Concluzii Arii Protejate vs. PMUD	128
3.	Model de transport	129
3.1.	Prezentare generală și definirea domeniului.....	129
3.1.1.	Tipul Modelului	130
3.1.2.	Acoperirea spațială a modelului	132
3.1.4.	Anul de bază al modelului și anii de prognoză selectați.....	135
3.1.5.	Informația care va fi furnizată de model.....	135
3.2.	Colectarea de date:.....	139
3.2.1.	Colectare date/sondaj	139
3.2.2.	Colectarea de date tehnice	141
3.2.2.1.	Locatiile pentru sondaje	141
3.2.2.2.	Perioadele de timp a sondajelor	142
3.3.	Dezvoltarea rețelei de transport:.....	144
3.3.1.	Acoperirea spatiaa a modelului de transport	144
3.3.2.	Caracteristicile infrastructurii rutiere existente.....	145
3.4.	Cererea de transport	145
3.4.1.	Cererea de transport a fost prezentata la anterior (3.1.5)	145
3.4.2.	Analiza –diagnostic a traficului	145
3.5.	Calibrarea și validarea datelor:	156
3.5.1.	Modelul selectat= Modelul simplu	156
3.5.2.	Timpi scurți de parcurs	157
3.5.2.	Analiza capacității joncțiunilor simple sau multiple fără comutarea rutelor.....	159
3.5.3.	Analiza secțiunilor rutiere sau a rețelelor mici pentru prognozarea accidentelor în cazul în care nu se anticipează nicio modificare a cererii, a modului de partajare a modului sau a rutei.....	159
3.5.4.	Aplicarea ratelor de creștere pentru a anticipa viitoarea cerere de transport pe o legătură de transport sau dintr-o zonă de transport.....	159
3.5.5.	Calibrarea	160
3.6	Prognoze	163
3.6.1	Scenariul contrafactual "fără proiect"	163

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz.....	169
4. Evaluarea impactului actual al mobilității.....	171
4.1 Eficiență economică.....	171
4.2. Impactul asupra mediului	177
4.2.1. Monoxid de carbon	177
4.3. Emisiile de alte substanțe poluante.....	188
4.3.1. Poluarea cu Nox.....	189
4.3.2. Emisii atmosferice.....	190
4.4. Poluarea sonica/Zgomot.....	194
4.5. Accesibilitatea:	195
4.6. Siguranța	196
4.6. Calitatea vieții:	197
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane.....	197
5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în sub-sectiunea 6.4):	197
5.1.1. Lista Obiective PMUD Tautii Magheraus, Pachetele de masuri “e,m,a,s,c”	199
5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:.....	200
5.2.1. Lista de masuri (emasc-5masuri), proiecte –scop si indicatori/criterii de selectie proiecte	200
5.2.1.1. Metodologia de selectie a proiectelor pe cele 5 masuri prezentate va fi bazata pe criteriile :	201
5.2.2. Masuri /proiecte de crestere a eficientei economice , indicatori, prioritati	201
5.2.2.1. Legaturile cu Modelul OD.....	203
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane.....	208
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport:	208
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale:	208
6.2.1. Directii/ Proiecte selectate.....	209
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale.....	210
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:	210
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.....	211
7.1. Eficiență economică	211
7.2. Impactul asupra mediului	212
7.3. Accesibilitate.....	213
7.4. Siguranță	213
7.5. Calitatea vieții:	213

PARTEA a II-a	214
(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)	214
1.Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung:	214
1.1. Cadrul de prioritizare	214
1.2. Prioritățile stabilite: m1, m2.....	215
2. Planul de acțiune	215
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:.....	215
2.2. Transport public, proiectele prioritare:.....	215
2.3. Transport de marfă:.....	216
2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă):	216
2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră):	217
2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.):.....	217
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;	217
2.8. Aspecte instituționale	217
3.Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III).....	218
3.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:	218
3.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	220
LISTA PROIECTE IN PMUD - UAT TAUTII MAGHERAUS	222
A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători	223
A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători	223
<input type="checkbox"/> Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători.....	223
A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători	223
<input type="checkbox"/> Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători.....	223
Obs. Finala.....	224
Nici unul din proiecte nu este in zonele/ariile protejate , toate sunt localizate in zonele studiate – traseele de trasport in comun	224
Lista Tabele.....	224
Lista Fig. Desene/Diagrame	228
Bibliografie	231
Anexe	233

Anexa.1. Studiu Trafic , DRUMEX , 2017 233
Anexa 2. Raport stare transport in comun , SMBM 233

PARTEA a I_a.

P.M.U.D. – Componenta strategică

(corespunzătoare etapei I-a)

8

1. INTRODUCERE

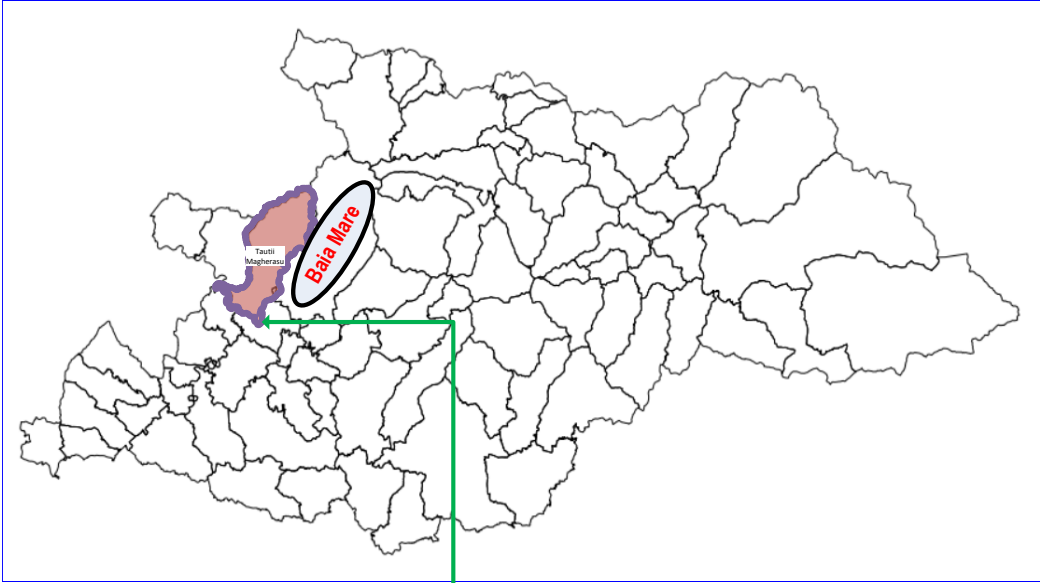
Conform (Jaspers_GhidAMPOR_2015, 2015) , pag.7 , Tabel 1, Traducere AMPOR :

Orasul Tautii M , face parte din nivelul 3 , cu o populatie sub 40.000 de locuitori, **respectiv 8186de locuitori in 2017 .**

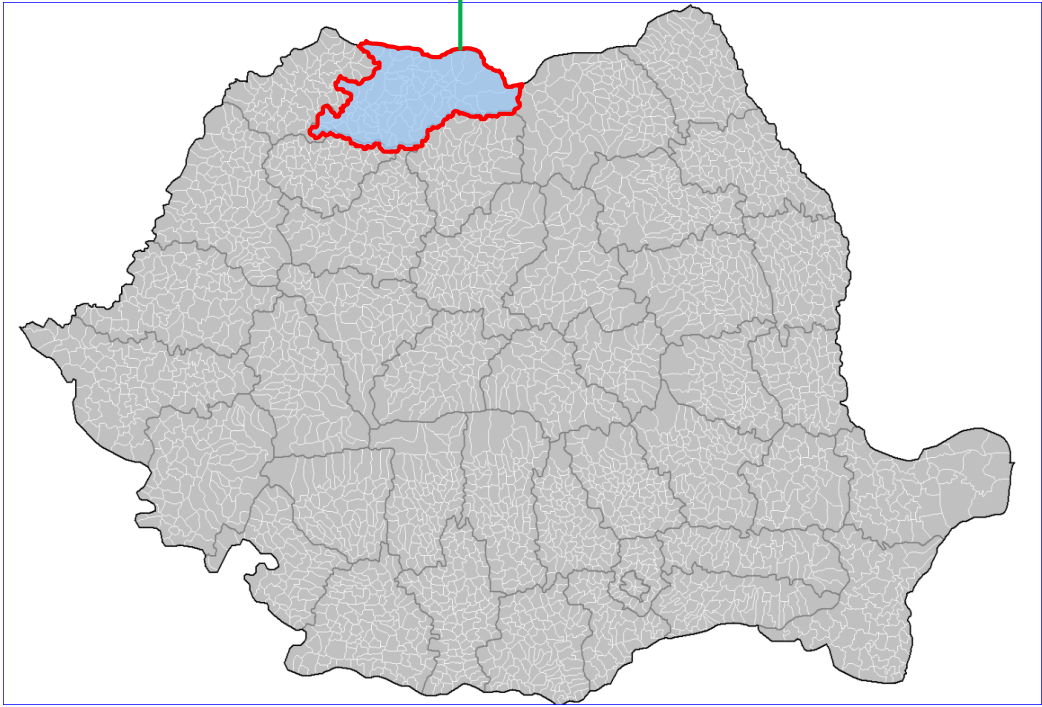
Tabel 1: Nivelul oraşelor pentru analize funcţionale regionale

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Tautii Magheraus
Populație >100,000 locuitori	Populație 40,000 - 100,000 locuitori	Populație <40,000 locuitori	8186 locuitori
Transport Public Rețea complexă cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	Transport Public Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb	Transport Public Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii.	4 x rute de transport public
Trama stradală Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestiunea traficului care apare în perioadele tipice din zi.	Trama stradală Centru urban Compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în / prin zona urbană.	Trama stradală Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zona, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative	1 drum principal DN1C –E58

Tabel 1. Nivelul 3 - Oras Tăuții Măgherauș dpdv. PMUD

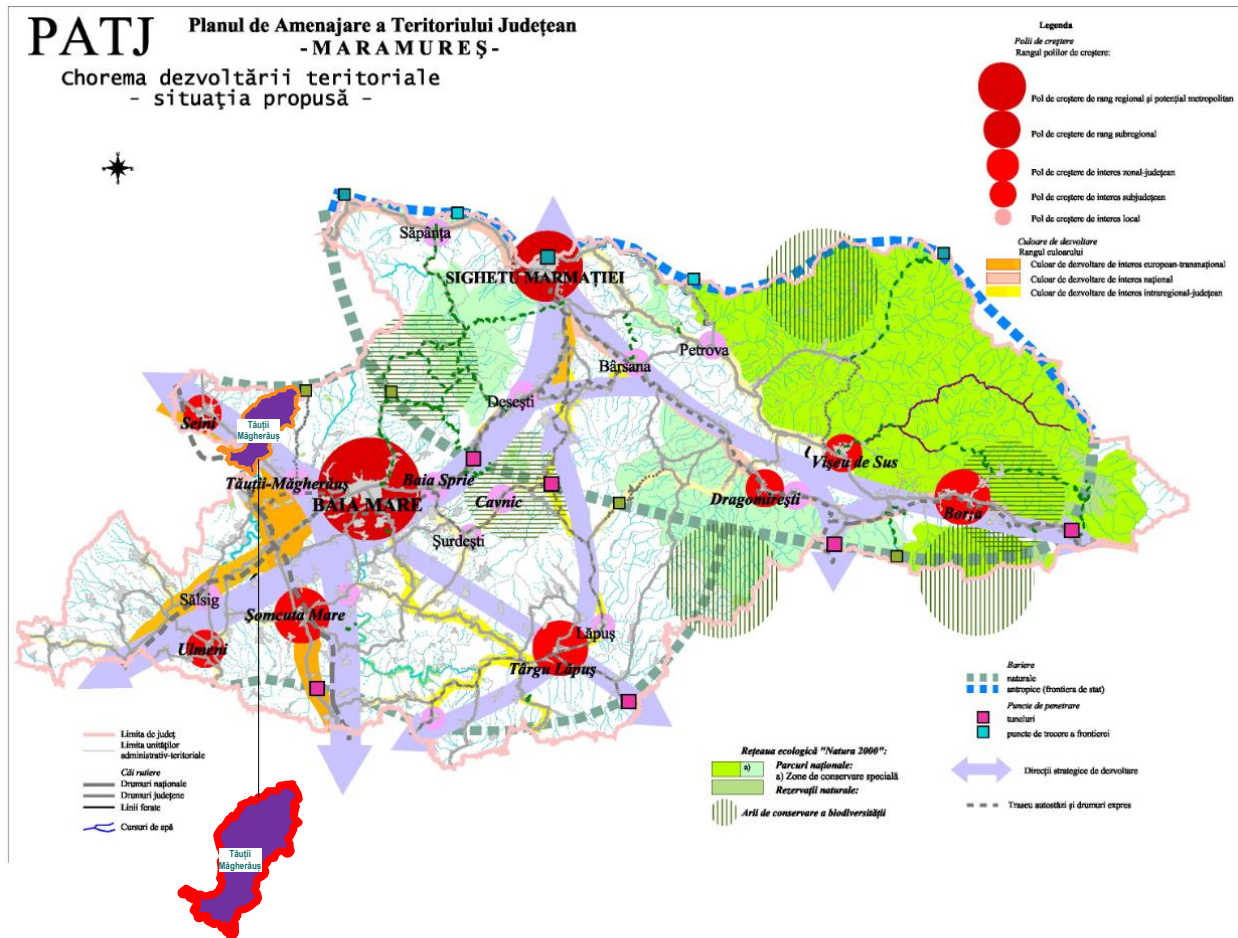


Oras Tautii Magheraus , Localizare in jud. Maramures, Romania



Jud. Maramures in Romania

Figură 1. Localizare Oras Tăuții Măgherauș in vestul judetului Maramures , in vecinatate vest a mun. Baia Mare



Figură 2. Amplasarea Tăuții Măgherauș pe fluxurile principale din Maramureș , conform PATJ (PATJ_Maramures2008, 2008)

Descrierea de referință este apropiată de următoarele amendamente pentru orașul Tăuții Măgherauș :

- Este traversat de un drum național Dn1C , European E58
- Are Aeroportul internațional Maramureș în teritoriul UAT
- Are cartiere în zona montană (Lant Gutin) și în zona riverană a Somesului
- Are populația în creștere (printre puținele localități din județul MM și Regiunea de Nord Vest)
- Este deservit cu servicii de transport urban de către URBIS SA , operatorul Autorității Zonei Metropolitane Baia Mare (ZMBM)

Tot în op. Cit . (Jaspers_GhidAMPOR_2015, 2015) , pag.7

„În plus față de categoriile de mai sus, se poate defini, de asemenea, o categorie aparte - "alte zone funcționale", care descriu mediul rural sau zone semi-urbane, care ar putea cuprinde mai multe localități urbane.

Cerințele pentru aceste regiuni vor varia și, prin urmare, ar trebui să facă **obiectul unui exercițiu de definire specific** înainte de a începe orice analiză.

In contextul in care operatorul de transport local este cel al ZMBM , consideram orasul Tăuții Măgherăuș o categorie aparte dpdv. PMUD., cu actiuni limitate in teritoriul propriu dar si in cel ZMBM dat fiind ponderea minora in luarea deciziilor in cadrul operatorului de transport .

In plus orasul Tăuții Măgherăuș are in teritoriul administrativ 3 obiective majore in contextul Cartei Albe a Transporturilor EU 2050 (UE_CartaAlbaTransporturi2011) :

Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere;
- Toate acestea vor contribui la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

Din cele Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil: puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de GES (UE_CartaAlbaTransporturi2011) , pag.9

Dezvoltarea și implementarea combustibililor și a sistemelor de propulsie sustenabile

Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030; dispariția lor progresivă din orașe până în 2050; implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ în marile aglomerări urbane până în 2030¹.

Atingerea unui nivel de 40 % în privința utilizării în aviație a combustibililor sustenabili cu conținut scăzut de carbon până în 2050; de asemenea, reducerea cu 40 % a emisiilor de CO₂ ale UE generate de combustibilii pentru transportul maritim până în 2050 (dacă este fezabil, chiar cu 50 %²).

Optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic

Un procent de 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50 % până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. **Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate.**

Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030 și menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre. Până în 2050, **majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată.**

Implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații.

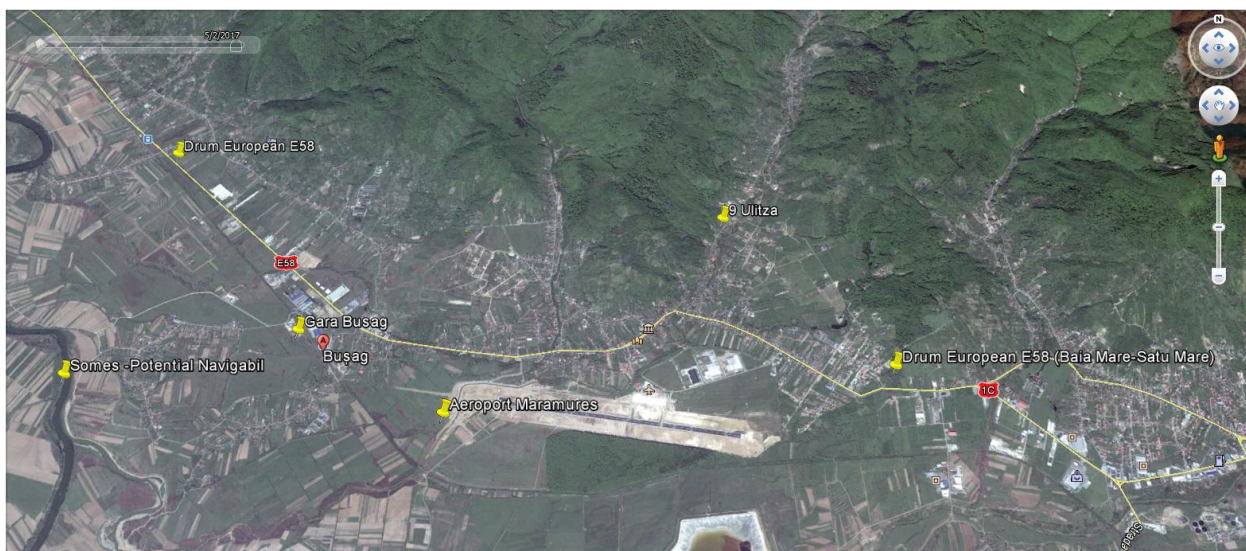
¹ Acest lucru ar reduce totodată substanțial și alte emisii nocive.

² Conform Comunicării Comisiei intitulată „A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050” (Foaie de parcurs pentru o economie competitivă cu emisii reduse de carbon în 2050), COM (2011) 112.

Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă și, acolo unde este posibil, la sistemul de căi navigabile interioare.

Prin poziționarea TĂUȚII MĂGHERĂUȘ în triunghiul Aeroport-Gara(Bușag)_Somes Navigabil, acest document își propune pregătirea preliminarilor pentru realizarea unui lanț logistic multimodal pe teritoriul orașului, ca și partea esențială a atingerii obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES în transporturi până în anul 20150..

12



Figură 3.Drum European_ Aeroport Maramures_ Gara Busag_ Somes Potential Navigabil pe o raza de 1_2 Km in Orasul Tăuții Măgherăuș (la 10 Km de Baia Mare) , conectabile într-un lanț logistic multimodal (Obiectiv PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2030-2050)

În acest context local **Scenariile de mobilitate pe baza modelului de trafic vor fi cf.** (Jaspers_GhidAMPOR_2015, 2015), pag.36 în 3 variante de baza

- Scenariu de mobilitate la scara periurbană/metropolitană (realizabilă de către Zona Metropolitană Baia Mare³⁾)
- **Scenariu de mobilitate la scara localității**
- Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor /ariilor cu nivel ridicat de complexitate (nu e cazul)

1.1. Scopul și rolul documentației

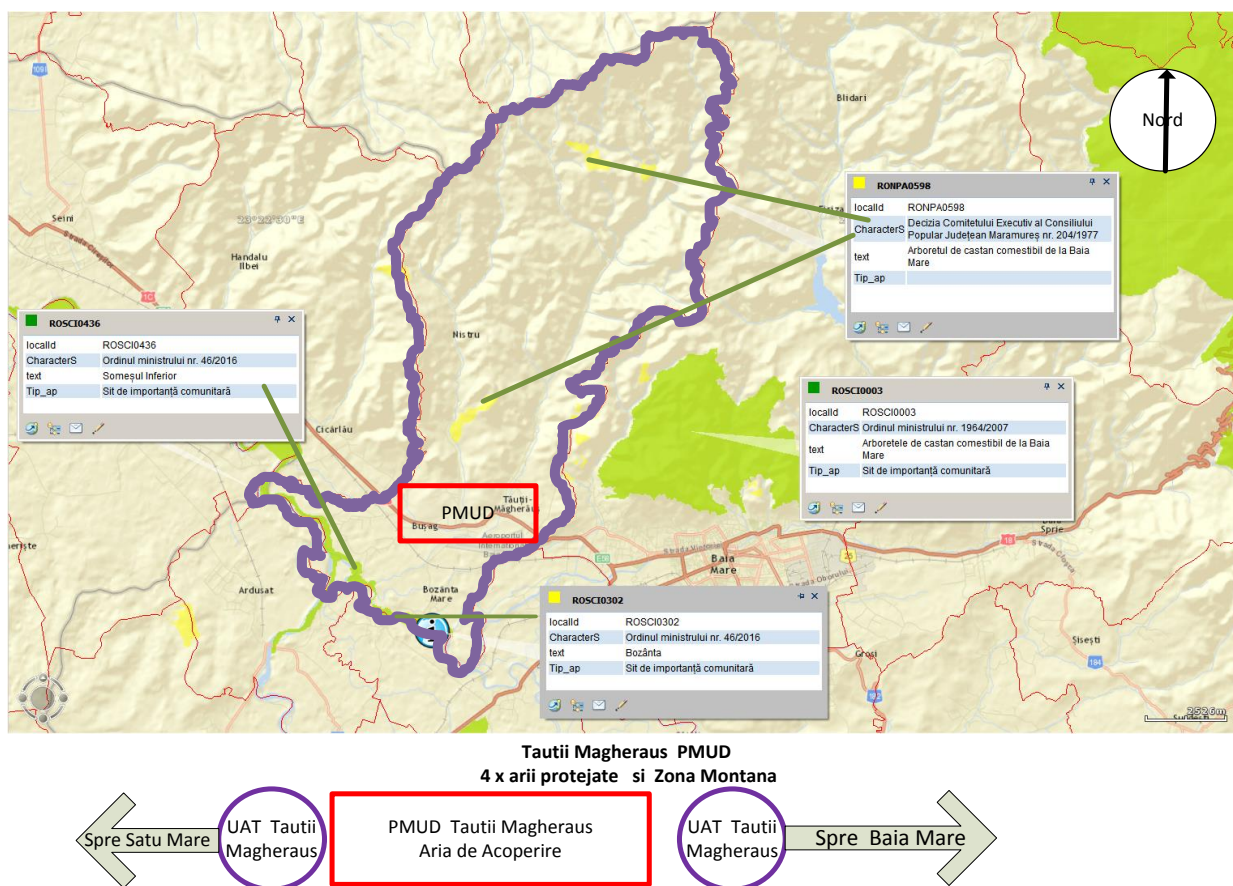
Scopul documentației este de realizarea unui Plan de Mobilitate Urbană conform cu conținutul cadrului legislativ pentru Orașul Tăuții Măgherăuș, Jud. Maramureș și conform situațiilor locale dpdv. Cerințe UE, RO, Regionale

³ www.zmbm.ro

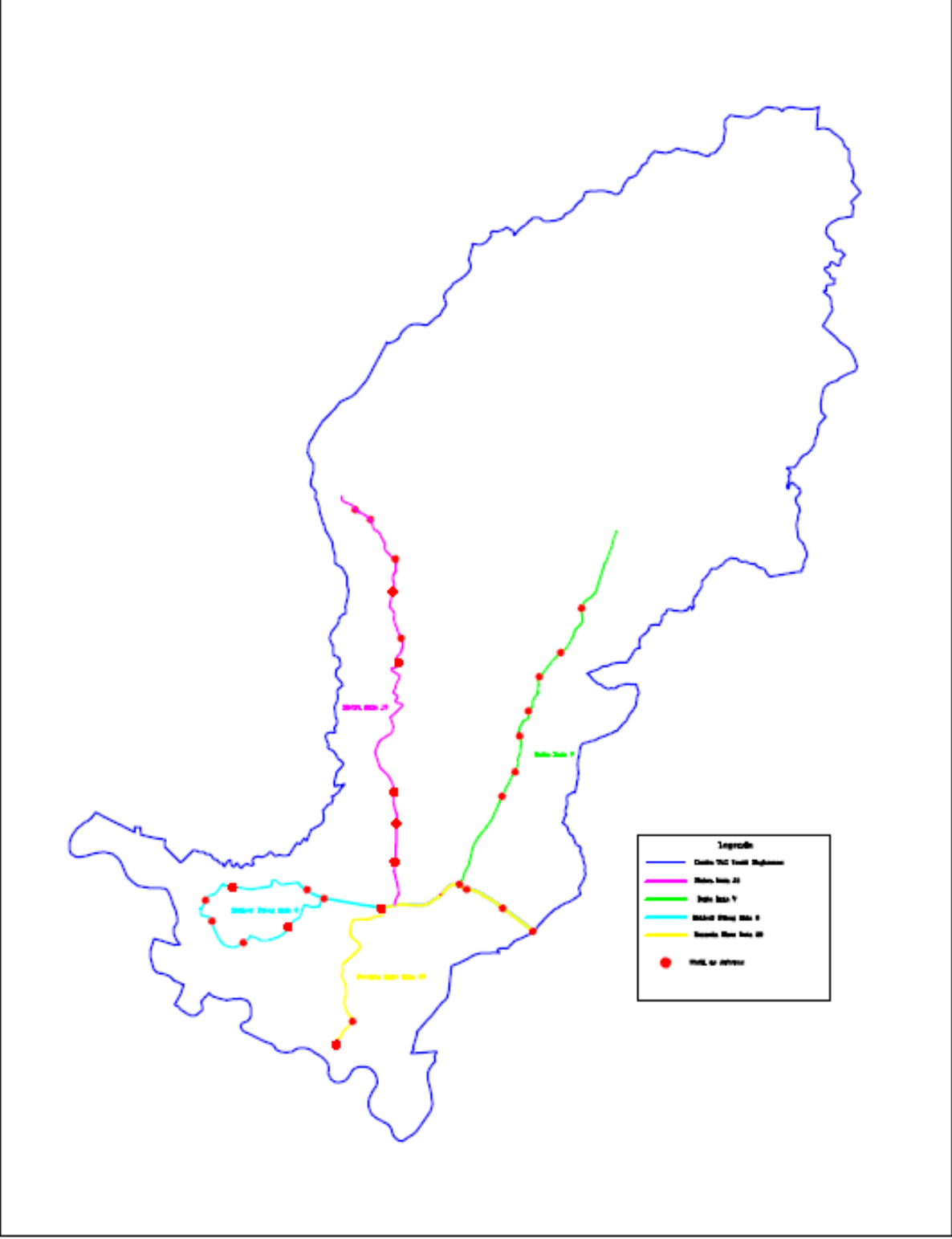
În cadrul acestei parti este prezentată structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, pe baza conținutului-cadru al P.M.U.D. preluat din art. 16 al Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016.

Evidențați aria de acoperire geografică a P.M.U.D. Justificați de ce aria selectată este cea mai potrivită din punct de vedere al transportului, al utilizării terenului și al considerentelor de ordin economic. Explicați care sunt scopul și obiectivele Planului.

1.1.1. Aria de Studiu PMUD (traseele actuale de transport in comun- autobuze)



Figură 4. Aria aplicabilitate PMUD Tăuții Măgherauș , traseele actuale de transport in comun /autobuze vs. Ariile Protejate



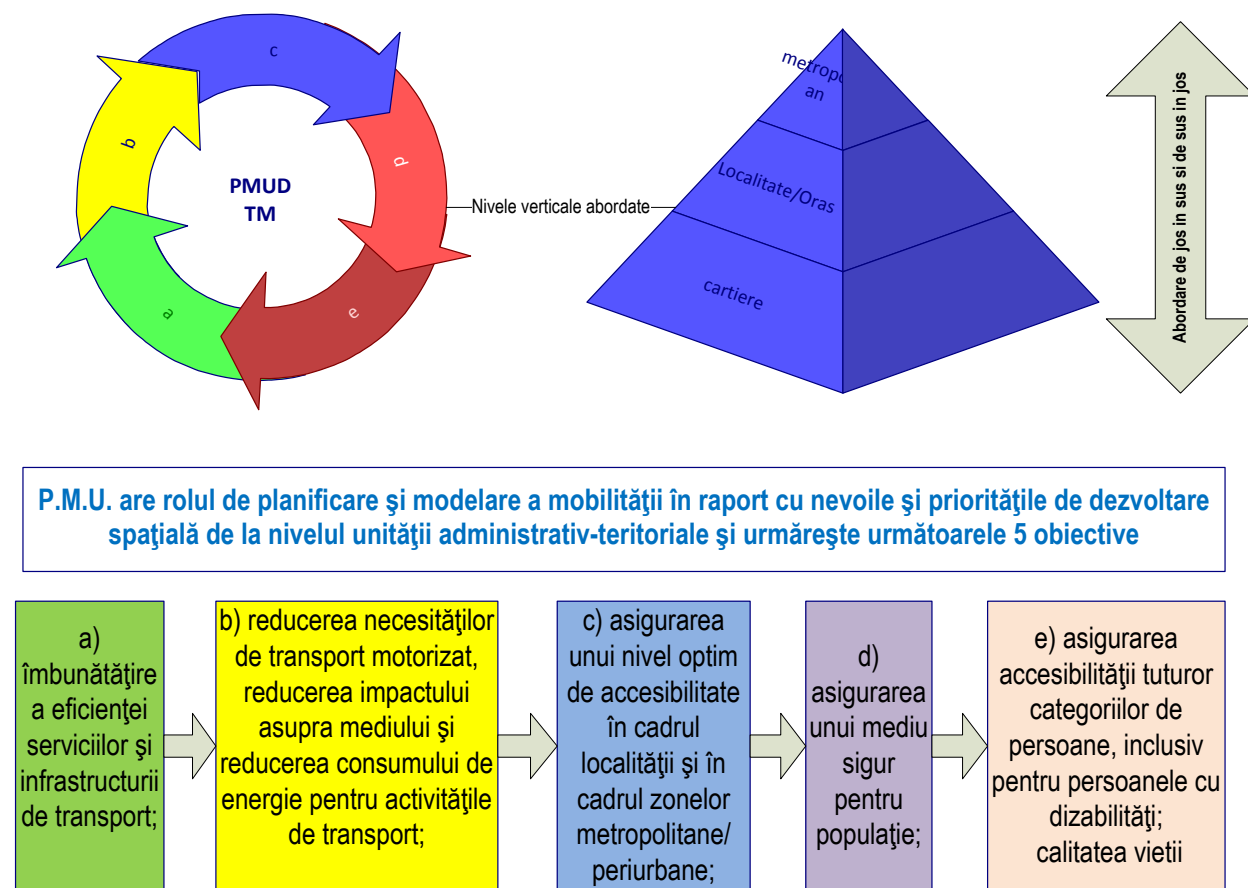
Figură 5. Aria aplicabilitate PMUD TM , Traseele deTransport in Comun URBIS SA (Baita, Nistru, Busa-Merisor, Bozinta)

1.1.2. Scopul documentatiei

este de realiza un Plan de Mobilitate Urbana conform cu continutul cadru legislativ pentru Orasul Tăuții Măgherauș , Jud. Maramures si conform situatiilor locale dpdv. Cerinte UE , RO , Regionale

1.1.3. Rolul PMUD : Planificare si Modelare

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



Figură 6. Obiectivele pe termen mediu PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2020/ Abordari orizontale si verticale

1.1.3. Obiectivele si indicatori PMUD

Obiective PMU	Obiective SMART (T=2020)			Indicatori	Obs.
a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;	a1.Eficiența marită a serviciilor de transport	a2.Eficiența marită a infrastructurii de transport		Cantitativi ; calitativi	Cantitativi=Cit de mult îmbunătățite ; Calitativi=Cit de bine
b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;	b1.Reducerea necesitatilor de transport motorizat	b2.reducerea impactului asupra mediului	b3.reducerea consumului de energie	Cantitativi ; calitativi	
c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;	c1.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității	c2.asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;		Cantitativi ; calitativi	
d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;	d1.asigurarea unui mediu sigur pentru populație			Cantitativi ; calitativi	
e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități, creșterea calitatii vieții	e1.asigurarea accesibilității 4tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități			Cantitativi ; calitativi	

Tabel 2. Obiective vs. Indicatori PMUD Tăuții Măgherauș (v1)

Obs.

1.Indicatorii vor fi definiți și urmăriți în partea de planificare

2. În contextul apartenenței TĂUȚII MĂGHERĂUȘ la ZMBM (zona metropolitană Baia Mare) , ZMBM • **aprobă strategia de dezvoltare a serviciilor de utilitate publică inclusiv cea acoperitoare în TĂUȚII MĂGHERĂUȘ , deci această strategie este obligatorie ca și documente de referință** ⁵.

⁴<https://dexonline.ro/definitie/accesibilitate> =***accesibilitate** f. (lat. *accessibilitas, -ātis*). Ușurința de a ajunge undeva, calitatea de a fi accesibil: *accesibilitatea unui munte*.

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

1. Operatorul de Transport din ZMBM , URBIS SA , nu detaliaza pe Harta de Transport zona Tăuții Măgherăuș⁶ , pentru putea analiza la nivel strategic datele initiale ale problemei.
2. Planul de administrare Urbis 2014 2019 ⁷ , conform pag. 44 prevede la modul viitor masuri greu de evaluat Ca si efecte in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ (fiind relativ confundatele cele 3 etape de realizare a PMUD , la implementare nefacindu-se faza de management strategic ci faza operationala de implementare a unui Plan clar definit ..)
3. Datele statistice 2015 indica faptul ca numarul de salariatii din TĂUȚII MĂGHERĂUȘ (cca.10.000) depaseste populatia orasului TĂUȚII MĂGHERĂUȘ , ceea ce insemna ca locuitorii din Zona Metropolitana BM sunt principalii beneficiari ai locurilor de munca create in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ si beneficiarii sistemului de transport in comun al URBIS SA

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

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

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

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

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

⁶http://www.urbisbaia mare.ro/catalog/HARTA+BM_04-05-2015_51-54-++A3.pdf

⁷<http://www.urbisbaia mare.ro/catalog/PLAN+DE++ADMINISTRARE+CA+URBIS-final.pdf>

- **Realizarea de sisteme de monitorizare video** bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului;

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

Nr.crt	Componenta	Masura	Presiune/Stare	Raspuns
1	Achiziționarea de vehicule ecologice pentru unitățile administrative teritoriale	M1. Dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu vehicule noi, nepoluante, cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă și sisteme de supraveghere video (pentru creșterea gradului de siguranță al pasagerilor) va oferi oportunități îmbunătățite potențialilor pasageri noi, oferind o alternativă viabilă și confortabilă utilizării autoturismelor personale;	Nu exista parc propriu , transportul fiind asigurat de operator URBIS SA	Nu se pot achizitiona vehicule pentru terta parte , decit daca se infiinteaza un serviciu public propriu ; Se poate doar efectua lobby pentru achizitia colectiva prin cofinantare
2	Modernizare a/reabilitarea /extinderea traseelor de transport electric	M2. Modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport electric (incluzând calea de rulare și spațiile conexe, rețeaua de străzi pe care operează mijlocul de transport, inclusiv trotuare/refugii/stații) și infrastructura tehnică aferentă;	Nu exista trasee de transport electric auto-troleibuze , doar in mun. Baia Mare	Alternative : 1. Construirea unei retele proprii de troleibuze –conectabile cu sistemul urban (investitie f. mare); 2. Utilizarea portiunii d ecale ferata –electrica dintre Baia Mare si Tautii Magherasu (Busag) prin realizarea unei dotari corespunzatoare (locomotva+ tren) si modrnizare/ adecvare Gara din Busag
3	Modernizare a/reabilitarea depourilor	M3. Modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă;	Nu exista depou in oras	S-ar putea construi un Depou/ in apropierea aeroportului de tip : park&drive ; park&fly; park&byke , cu marele avantaj al apropierii de Aeroport si Gara si cu posibil punct de navigatie , toate in imediata apropiere
4	Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente	M4. Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente , inclusiv realizarea de noi stații și terminale, inclusiv prin sisteme de informare pentru călători în stații și mijloacele de transport în comun;	Obiectiv realist , statiile actuale pot fi imbunatatite cantitativ si calitativ in ideea optimizarii traseelor si a	Pct.3. pare determinat prin modificarea majora a structurii de trafic si prin ceeerea de alternative la problema nr. 1 Blocajul DN1C/ E58 (care poate izola complet aeroportul si traficul Baia Mare-Dsatu Mare E58) Prin creerea si unor alternative

			mijloacele de transport conform cu trafic actual si corelat cu pct.3	ocolitoare (Recea-Sat Sasar si/sau Bozinta Mare-Merisor)
5	Realizarea de sisteme de monitorizare video	M5. Realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului;	Masura neaplicabila pentru transport in comun, neavind instrumente de management al traficului la nivel local	Se poate realiza un sistem integrat cu cel al URBIS, mun. Baia Mare cu informatie partajata pe teritoriul Tăuții Măgherăuș pentru trafic pietonal, etc (masuri pasive)
6	Realizarea sistemului de e-ticketing pentru călători	M6. Realizarea sistemului de e-ticketing pentru călători care va permite facilitarea utilizării transportului public si de către persoanele cu mobilitate redusă sau pentru grupuri țintă specifice (pensionari, elevi, studenți, turiști) precum și o creștere a veniturilor din transportul public.	Masura neaplicabile de catre UAT Tăuții Măgherăuș (doar de URBIS SA)	S-ar putea realiza o varianta complexa de e-ticketing in contextul realizarii depoului multiplu , in care sa se integreze toate sistemele de transport existente (Auto, Cale Ferata , Aer si posibil naval)

Tabel 3. Masuri din PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ, componente ale sistemului de transport public vizate vizate / Propuneri

Orasul **TĂUȚII MĂGHERĂUȘ** face parte din **Zona Metropolitana Baia Mare (ZMBM)** si conform Statut/ROF⁸ :

Principalele atribuții ale Adunării Generale sunt următoarele :

- aprobă și modifică Statutul și Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației;
- numește Consiliul Director și de Administrație; • alege și revocă Cenzorii asociației;
- aprobă execuția bugetului de venituri și cheltuieli al asociației și situațiile financiare anuale;
- aprobă lichidarea și dizolvarea asociației;
- aprobă strategia de dezvoltare a serviciilor de utilități publice;
- elaborează politica tarifară în domeniul serviciilor de utilități publice;

⁸<http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html> , pag.5

- încheie contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice,

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

Obs. PUG TĂUȚII MĂGHERĂUȘ este realizat în 2007-2008 , actualizarea acestuia s-ar putea face în contextul unei Viziuni de Dezvoltare Integrată

Extras din PUZ⁹ :

Cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la :

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

Completarea Planului Urbanistic General al Orașului Tăuții Măgherauș urmărește, prin introducerea în cadrul documentației de urbanism existente a constrângerilor și permisivităților urbanistice generate de zonele propuse pentru extindere, crearea condițiilor de autorizare a noilor construcții, crearea premiselor spațiale pentru desfășurarea activităților economice și sociale în acord cu obiectivele de dezvoltare județene¹⁰. Se vor lua în considerare implicațiile dezvoltării urbanistice asupra sistemului de circulații și a rețelei de infrastructură edilitară, fiind conturate măsurile pentru dezvoltarea armonioasă a localităților.

	Arii de interventie PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2020	Faza Strategie	Faza Operationala	Faza Monitorizare
--	---	-----------------------	--------------------------	--------------------------

⁹ PUZ TM 2007, Memoriu General Aedilis Proiect SA , pag.3

¹⁰ Strategia MM 2014-2020 , Proiect Turism@maramures-vest.ro , http://www.strategiedezvoltaremm.cjmaramures.ro/download/Strategia_de_dezvoltare_durabila_a_Judetului_Maramures_pentru_perioada_2014-2020_varianta_draft.pdf

1	a) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
2	b) crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
3	c) promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
4	d) reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
5	e) organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
6	f) organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
7	g) stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxe ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor motorizate etc.);	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
8	h) restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
9	i) dezvoltarea rețelelor de transport public;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi
10	j) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;	Identificare probleme/solutii /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi si calitativi

11	k) dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;	Identificare probleme/soluuții /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi și calitativi
12	l) îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;	Identificare probleme/soluuții /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi și calitativi
13	m) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.	Identificare probleme/soluuții /alternative generale ; sondaje/opinii	SF/PT/PTE , Finantare (Buget Local, Bugete Nerambursabile , etc)	Indicatori Cantitativi și calitativi

Tabel 4. Arii de Interes PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Cerința : Prezentată modul în care P.M.U.D. se va corela cu alte documente de planificare spațială relevante, de la nivel local, regional și național. Descrieți modul în care P.M.U.D. susține politicile adoptate de la nivel regional și național, țintele stabilite și cerințele legale

1.2.1. Incadrarea în PUG Tăuții Măgherăuș (PUG 2007), dpdv. Cai de Comunicație și Transport

În PUG 2007 ¹¹ Memoriu General (PUG_AedilisTautiiMagheraus, 2017), pag18-19

“2.6.CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT

Circulația rutieră:

Din punct de vedere rutier este de menționat în primul rând drumul național principal DN 1C (Dej – Baia Mare – Tăuții Măgherăuș – Livada – DN 19), care asigură legătura cu municipiul Baia Mare, reședința de județ, și care este, totodată, și traseu european (E 58), făcând legătura cu Ungaria (punct frontieră Halmeu), apoi drumul județean DJ 109J (Tăuții Măgherăuș – aeroport – Baia Mare) și șase drumuri comunale: DC 97 spre Bozânta Mare, DC 98 spre Bușag, DC 99 spre Merișor, DC 103 spre Nistru, DC 104 spre Băița și Ulmoasa și DC 105 spre Apa Sărată.

Circulația feroviară:

Calea ferată Baia Mare- Satu Mare traversează orașul Tăuții Măgherăuș, având halta la Bușag. Lungimea căii ferate ce este situată în orașul Tăuții Măgherăuș este 4,868 km.

Teritoriul studiat este deservit de linia 400 Satu Mare- Baia Mare- Jibou-Dej , tronson de cale ferată neadaptată unui trafic conform normelor europene în vigoare, cu treceri la nivel cu calea ferată care nu dispun de instalații automate de semnalizare rutieră, fiind fără bariere și nepăzite.

Circulația aeriană:

În orașul Tăuții Măgherăuș se găsește singurul aeroport al județului Maramureș. El este situat la 10 km de Baia Mare și la 1,25 km de DN 1C.

¹¹ PUZ Tautii Magheraus 2007 actualizat/avizat Mediu

Disfuncționalități

	Disfuncționalități, cf. PUG MG pag.19, aferent 2.6. Cai de Comunicatie si Transport	Interes pentru PMUD	Obs.
1	profilurile transversale ale străzilor nu corespund din punct de vedere urbanistic, au lățimi prea mici, nu dispun de trotuare sau spații verzi de protecție.	Foarte Important	Trafic pietonal , biciclisti
2	unele străzi necesită modernizare și viabilizare;	Foarte Important	Trafic pietonal , biciclisti
3	discontinuitatea trotuarelor și chiar lipsa acestora (în cartierele noi);	Foarte Important	Trafic pietonal , biciclisti
4	iluminat stradal insuficient;	Important	Iluminat modern/ eficienta energetica
5	trafic eterogen (trafic greu, tractoare, căruțe, bicicliști, automobiliști și pietoni);	Foarte Important	Trafic pietonal , biciclisti
6	desfășurarea traficului de tranzit și a traficului de mărfuri pe DN 1C și în perimetrul zonei centrale	Cel mai important	Lipsa de alternative in caz de blocaje
7	lipsa legăturilor între străzi;	Foarte Important	Lipsa de alternative in caz de blocaje
8	lipsa de parcaje amenajate aferente principalelor dotări ale orașului, în zonele de interes social și comercial;	Foarte Important	Surse finantare prin GALMMV
9	trecuri la nivel cu calea ferată fără instalații automate de semnalizare și fără barieră.	Foarte Important	Riscuri majore

Tabel 5. Disfuncionalitati cf. PUG/MG pag.18, aferent Cap.2.6. Cai de Comunicatie si transport

Obs. PUG/MG :

Principala problemă o constituie rezervarea spațiilor necesare dezvoltării rețelei de comunicație, cu interdicții temporare sau chiar definitive de construire, astfel încât aceste terenuri să rămână libere pentru a fi utilizate în diferite scopuri funcționale (**zonă de protecție și siguranță, spațiu verde, platforme și parcaje etc.**).

Traseele deficitare ca elemente geometrice, cu sinuoșități, curbe necorespunzătoare etc., împreună cu zonele adiacente, care se prevăd a fi îmbunătățite în diferite etape, trebuie să apară în măsurile restrictive pentru a se evita apariția de construcții noi prost amplasate, care să împiedice optimizarea situației.”

Bilant Teritorial Orasul Tăuții Măgherauș		
Zone functionale	Existent	
	Suprafata	Procent
Cai de comunicatie si transport din care	172,51	7.96
Rutier	33,39	1,54
Feroviar	6,86	0,32
Aerian	132,26	6,1
Spatii verzi , sport , agrement , protectie		
	202,00	9,32
Alte terenuri (ape, etc)	19.8	0,91

TOTAL	2168,40	100,00
--------------	----------------	---------------

Tabel 6. Bilant Teritorial conform PUG , Memoriu General pag.21, cap.2.7. Zonarea Functionala , fara pietonale , piste biciclisti, parcuri

	Disfuncționalități conform Memoriu General , cap. 2.7. Zonarea	Interes pentru PMUD
1	Existența unor zone în care se manifestă alunecări de teren active și situarea unor construcții în zone cu potențial de instabilitate sau în zone inundabile;	Nerelevant (momentan)
2	Existența unor zone destinate dezvoltării de locuințe, care în prezent nu sunt utilizate	Nerelevant (momentan)
3	Existența unor zone destinate dezvoltării de locuințe, slab construite și cu disfuncționalități din punct de vedere al sistemului de circulații local;	Foarte Important
4	Slaba dezvoltare a structurilor turistice (capacități de cazare, unități de alimentație publică și structuri de agrement);	Important
5	Desfășurarea traficului de tranzit și a traficului de mărfuri pe DN 1 și în perimetrul zonei centrale	Cel mai important
6	Slaba valorificare a potențialului deținut de terenurile situate în zonele de acces în municipiu Baia Mare și în proximitatea aeroportului;	Foarte important
7	Existența unor surse de poluare industrială (iazurile de decantare, halde de steril) și zone poluate pe teritoriul orașului situate în imediata proximitate a zonelor destinate locuirii.	Important

24

Tabel 7. Disfuncționalitate cf. MG vs. PMUD/MG , pag.22 Si pag.45

Potențial de dezvoltare conform Memoriu General (PUG), cf. 2.7 Zonarea	Interes pentru PMUD	Obs.
Situarea orașului adiacent viitorului traseu al drumului expres, precum și Aeroportului Baia Mare, va impulsiona dezvoltarea activităților industriale și turistice, și va îmbunătăți relaționarea teritorială a orașului cu zona și cu principalele centre economice din proximitate.	Foarte Important	Introdus in PUG la initiativa GALMMV
Existența gării pe teritoriul orașului;	Foarte Important	Introdus in PUG la initiativa GALMMV
Situarea orașului Tăuții Măgherăuș în imediata proximitate și în sfera de influență a municipiului Baia Mare;	Foarte Important	In PMUD Baia Mare nu se trateaza corespunzator zonele de acces in Tăuții Măgherăuș , inclusiv zona Aeroport (transport in comun etc) si zona Garii din Busag) - comunicat la ZMBM de mai multe ori -fara Reactie oficiala
Situarea într-o zonă cu climat favorabil pentru practicarea turismului de recreere și agrement, a turismului de tranzit , a turismului itinerant cu	Important	Initiativa GALMMV a proiectului Turism@Maramures-Vest

valențe culturale;		
Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii edilitare;	Important	De corelat cu fluxurile importante : auto, pietonale, biciclisti ; feroviar
Interesul investițional pentru dezvoltarea sectorului locuințelor, a activităților economice terțiare și productive și a unor structuri turistice;	Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Existența resurselor turistice: resurse ale cadrului natural (relieful, vegetația), resurse culturale (monumente de interes național și local);	Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Ofertă industrială diversificată (terenuri și infrastructură imobiliară și productivă, forță de muncă calificată, facilități fiscale pentru activități industriale în zonele miniere defavorizate);	Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Existența unor centre industriale mari cu economie în curs de terțiarizare cu potențial de coordonare transfrontalieră;	Foarte Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Dezvoltarea sectoarelor industriale bazate pe valorificarea resurselor locale (agricole, forestiere, minerale), a tradițiilor locale și a forței de muncă înalt calificate (electronică, informatică, materiale noi etc.);	Foarte Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Crearea unui mediu de afaceri favorabil prin concentrarea atenției asupra IMM – urilor existente în sensul integrării acestora în sisteme funcționale flexibile și dinamice;	Important	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Diversitatea resurselor agricole, forestiere, minerale ale spațiului regional;	Putin Important (momentan)	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Grad relativ ridicat de dependență a sistemului productiv de resursele minerale și agricole ale spațiului regional;	Putin Important (momentan)	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Tradiția și calificarea forței de muncă în activități industriale;	Putin Important (momentan)	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Fond imobiliar industrial diversificat cu ofertă importantă pentru noile investiții;	Putin Important (momentan)	Pot genera Fluxuri de circulație auto/pietonal/biciclisti
Concentrare de IMM –uri cu profile diversificate, potențial productiv important și eficiență economică în creștere.	Important	Numar mare de firme cu profil Transporturi de marfuri (a se vedea analiza GALMMV firme /domenii activitate in Tăuții Măgherăuș)

Tabel 8.Potential de dezvoltare conform PUG/Memoriu General

PUG_MG_2.10 PROBLEME DE MEDIU, pag.31

Sursele de poluare care afectează factorii de mediu, apa și solul, constau în deșeuri menajere provenite din activități desfășurate în gospodăriile populației și obiective de interes public, de producție și de deservire.

Zone inundabile:

Pe teritoriul administrativ al orașului Tăuții Măgherauș există zone inundabile, principalii factori de risc fiind râul Băița, Nistru, dar și râul Someș și Lăpuș, scurgerile de pe versanți în urma unor ploii abundente, topiri rapide de zăpadă sau blocării cursurilor de apă prin alunecări de teren sau gheturi.

Pe planșele aferente PUG au fost preluate limitele zonelor inundabile din bazele de date ale Sistemului de gospodărire a Apelor.

Zonele posibil afectate sunt atât terenuri din intravilan din localitățile Merișor, Bozânta Mare și partea sudică a cartierului Bușag, cât și terenuri agricole din extravilan.

Zone cu alunecări de teren:

Există o zonă istorică cu risc de alunecări de teren situată în localitatea Tăuții Măgherauș, la nord de cimitir. Aceasta a fost delimitată prin PUG, iar în cadrul acesteia sunt interzise orice lucrări de construire fără realizarea unor măsuri de protecție specială stabilite prin studii de geotehnice.

PUG_MG_ARIILE NATURALE PROTEJATE (a se vedea anexa specifica)

În zona studiată au fost identificate următoarele arii protejate, pentru care se impun instituirea unui regim de prezervare.

Nr.crt	Denumirea ariei protejate	Teritoriu Administrativ	Suprafata(ha)	Categoria
1	Arboretul de castan comestibil de la Baia Mare – Baia Sprie – Tăuții Măgherauș	Baia Mare – Baia Sprie – Tăuții Măgherauș	500	Rezervatie Naturala

Tabel 9. Arii naturale conform PUG , se va completa cu ariile de la cap. Biodiversitate

Aria naturală se află în partea nord – vestică a județului Maramureș (apoape de limita teritorială a județului Satu Mare), în teritoriul nordic al municipiului Baia Mare, orașului Tăuții Măgherauș și al localității Tăuții de Sus, la poalele sudice ale Munților Gutâi.

Rezervația naturală declarată arie protejată prin *Legea Nr. 5 din 6 martie 2000 publicată în Monitorul Oficial al României Nr. 152 din 12 aprilie 2000* (privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a III – a – Arii protejate) se întinde pe o suprafață de 500 hectare și se suprapune sitului Natura 2000 – *Arboretele de castan comestibil de la Baia Mare*.

Aria naturală reprezintă o zonă împădurită cu arboret de castan comestibil (*Castanea sativa*). Acesta vegetează în asocieră cu specii de stejar (*Quercus robur*), gorun (*Quercus petraea*), carpen (*Carpinus betulus*), paltin de munte (*Acer pseudoplatanus*), tei argintiu (*Tilia tomentosa*), cireș sălbatic (*Ceraus avium*) sau alun (*Corylus avellana*). Regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a faunei și florei sălbatice este stabilit prin *Legea nr. 462/2001*, care constituie garantarea conservării durabile a patrimoniului natural. Totodată legea stipulează și constituirea, organizarea și extinderea de arii naturale într-o rețea, precum și reglementarea regimului acesteia. Legea mai prevede clasificarea ariilor naturale în mai multe categorii, pentru care trebuie instituit un regim diferențiat de ocrotire, conservare și utilizare.

Ariile protejate în totalitate pot fi supuse riscului degradării din cauza protecției insuficiente care li se asigură în prezent.

Nu se propun extinderi de intravilan în perimetrele cu arii naturale protejate, iar propunerile stabilite prin PUG nu prezintă impact asupra ariilor naturale protejate.

Probleme de mediu cf. PUG/MG sinteza , pag.46, 2.11.3.

	2.11.3 Probleme de mediu cf/ PUG/MG	Interes pentru PMUD
1	Existența unor zone în care se manifestă alunecări de teren active cât și a unor zone construite cu potențial de instabilitate;	x
2	Existența în intravilanul orașului a unor văi torențiale neîntreținute, care provoacă inundații în perioadele cu ploi abundente;	x
3	Poluarea fonică și atmosferică a unor zone rezidențiale ca urmare a învecinării acestora cu E58;	Foarte Important
4	Poluarea din cauza învecinării zonelor de locuințe cu zonele de activități productive;	x
5	Existența unor surse de poluare pe teritoriul orașului (zonele de activități miniere, în prezent abandonate);	x
6	Inexistența perdelelor de protecție necesare între zonele de locuințe și zonele de producție;	Foarte Important
7	Poluarea apelor subterane;	x
8	Poluarea solului de activitățile din domeniul minier și depozitarea deficitară a deșeurilor;	x
9	Existența unor surse de poluare chimică a solului, iazurile de decantare și haldele de steril.	x

Tabel 10. Probleme de mediu cf. PUG/MG pag.46

PUG/MG , pag.47

2.1.2. NECESITĂȚI ȘI OPORTUNITĂȚI ALE POPULAȚIEI; PUG vs. PMUD

Propunerile privind organizarea viitoare social-economică și urbanistică a comunei Tăuții Măgherauș au ținut seama de necesitățile și opțiunile populației în contextul amplasării geografice, infrastructura rutieră, precum și importanța deținută de comună la nivel teritorial. Au fost consultate autoritățile locale și analizate propunerile pentru dezvoltarea de noi unități economice și de producție, precum și alte sugestii făcute pe parcursul consultărilor din perioada elaborării Planului Urbanistic General.

În discuțiile purtate cu factorii de decizie, aceștia și-au expus punctul de vedere asupra politicii proprii de dezvoltare a localității, și anume:

☐Includerea în intravilan a zonelor cu potențial de dezvoltare pentru zone rezidențiale, activități productive și turistice.

Sporirea gradului de confort al localității conform PUG/MG , pag.47	Interes pentru PMUD
Infiintarea de noi drumuri, echiparea tuturor zonelor din intravilan cu utilități	Foarte Important
Amenajarea malurilor pe anumite văi din oraș;	x
Încurajarea turismului prin înființarea unor structuri cu potențial turistic, ținând cont de estetica peisajului natural și construit și de activitățile de tip cultural care încă se mai păstrează;	x
Înființarea unor zone destinate activităților productive;	Important/ generatoare potențiale de trafic

înfiiințarea unor unități de colectare și prelucrare a produselor agricole;	Important/ generatoare potientiale de trafic
modernizarea dotărilor existente și realizarea de noi obiective;	Important/ generatoare potientiale de trafic
crearea de spații verzi publice, spații pentru agrement și sport.	Important/ generatoare potientiale de trafic
Impulsionarea economiei locale, prin atragerea de investitori, prin dezvoltarea turismului rural și dezvoltarea producției agricole.	Important/ generatoare potientiale de trafic
Modernizarea tuturor arterelor de circulație la standarde moderne.	Foarte Important
Elaborarea de planuri urbanistice zonale pentru zonele de protecție a monumentelor istorice, a zonelor noi introduse în intravilan, conform Regulamentului Local de Urbanism.	x
Protejarea obiectivelor cu valoare de patrimoniu și a celor cu valoare arhitecturală (case tradiționale).	x
Modernizarea clădirilor publice prin menținerea elementelor tradiționale.	x

Tabel 11. Sporirea gradului de confort al localității conform PUG/MG , pag.47

PUG/MG pag.52 3.2.4.PREVEDERI ALE PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE SOCIO-ECONOMIC AL ORAȘULUI TĂUȚII MĂGHERĂUȘ, JUDEȚUL MARAMUREȘ:

Principalele direcții strategice pe care dezvoltarea Orașului Tăuții Măgherăuș ar trebui să le urmeze sunt:

	PUG/MG/ PREVEDERI ALE PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE SOCIO-ECONOMIC AL ORAȘULUI TĂUȚII MĂGHERĂUȘ, JUDEȚUL MARAMUREȘ:	Interes pentru PMUD
1	Îmbunătățirea și extinderea infrastructurii de transport rutier;	Major
2	Îmbunătățirea și extinderea sistemului de alimentare cu energie electrică;	x
3	Extinderea și îmbunătățirea rețelei publice de apă și canalizare menajeră;	x
4	Sprijinirea întreprinzătorilor privați în cunoașterea cerințelor europene privind dezvoltarea afacerilor;	x
5	Dezvoltarea infrastructurii economice;	Important, acces viitoare
6	Creșterea competitivității economiei regionale;	x
7	Îmbunătățirea serviciilor de sănătate, promovarea unor servicii medicale de calitate;	x
8	Îmbunătățirea sistemului de educație și formare;	x
9	Îmbunătățirea sistemelor de management și gestionarea deșeurilor;	x
10	Prevenirea și combaterea efectelor nocive ale factorilor naturali asupra mediului;	x
11	Dezvoltarea spațiilor verzi și crearea unor perdele vegetale de protecție;	Major, protecție zgomot

12	Dezvoltarea infrastructurii de turism;	x
13	Protejarea și punerea în valoare a potențialului turistic local;	x
14	Reabilitarea fostelor galerii miniere.	x

Tabel 12. Prevederi Strategice

PUG/MG/Propuneri 3.6 ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI

Planul Urbanistic General include un set de propuneri, recomandări și reglementări care vizează îmbunătățirea organizării infrastructurii de trafic și o mai bună accesare a zonelor constituite.

De asemenea, PUG-ul trasează tramele stradale majore pentru zonele de urbanizare. Pentru străzile propuse, sunt reglementate atât traseele, cât și profilele caracteristice.

Suprafețele necesare pentru realizarea măsurilor privind deschiderea de străzi noi, prelungirea unor străzi, lărgirea unor străzi etc. vor trece în domeniul public.

Rețeaua stradală din intravilan:

Se impune reabilitarea drumurilor locale, modernizarea lor prin lărgiri ale carosabilului, realizarea de trotuare, fâșii plantate, respectând profilele transversale tip propuse pe planșele anexate, astfel încât lățimea unei benzi de circulație să fie de minim 3 m, minim 1,00 pentru spații verzi și cel puțin 1,00 m pentru trotuare.

Deschiderea de noi trame stradale:

Prin introducerea unor zone noi în intravilan, vor fi necesare completări ale rețelei secundare locale. Acestea sunt figurate pe planșa de Reglementări Urbanistice – Zonificare. Prin prezenta documentație se stabilește categoria tehnică și profilele transversale ale arterelor (vezi planșe anexate), precum și traseul lor orientativ. Definitivarea traseelor se va face în faza proiectelor de specialitate.

Rețea de piste pentru biciclete:

Se propune amenajarea rețelelor pentru biciclete fie integrate profilelor stradale, fie în afara acestora (trasee verzi).

Obs. Finala la PUG/MG situația propusă, pag.61

Bilant Teritorial Orasul Tăuții Măgherauș				
Zone functionale	Existent		Propus	
	Suprafata	Procent	Suprafata	Procent
Cai de comunicatie si transport din care	172,51	7.96	198,82	8,48
Rutier	33,39	1,54	38,76	1,65
Feroviar	6,86	0,32	6,86	0,32
Aerian	132,26	6,1	132,26	6,1
Spatii verzi , sport , agrement , protectie				
	202,00	9,32	219,38	9,36
Alte terenuri (ape, etc)	19,8	0,91	19,8	0,84
TOTAL	2168,40	100,00	2730,25	116,47

Tabel 13. Situație propusă PUG/MG , pag. 61

Concluzie la analiza PUG

In contextul analizelor existent si propus pentru capitolele de interes PMUD , propunerile pentru

Cai de comunicatie si transport , respectiv spatii verzi –protectie de crestere procentuala de cca. 16% (procentul general propus) este insuficient , in contextul in care se doreste rezolvarea unor probleme majore de trafic , in special :

- Pietonal si biciclisti
- Zone de parcare
- Zone de protectie aferente cailor de transport
- Zone /trasee turistice , drumuri agricole si forestiere

1.2.2. Incadrarea in Strategia De Dezvoltare Durabila a orasului Tăuții Măgherăuș , orizont 2020-2035

In SDD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2035 se prevede explicit necesitatea unui PMUD in contextul estimarii unei dezvoltarii economico sociale majore a zonei.

Politica Publica de **dublarea numarului de Locuitori pina in anul 2020 , prin atragerea de tineri si investitori in zona** , precum si prin Politica de Coeziune Rurala implementata prin GALMMV , Tăuții Măgherăuș va deveni un Motor de Dezvoltare Prinxipal al intregii zone Metropolitane Baia Mare , atragind populatie atit din Mun. Baia Mare cit si din toata zona Maramures Vest (zona Codru , Chioar si din localitati din estul jud. Satu Mare) .

Dezvoltarea integrata QT (patru infrastructurilor de transport : **aer, rutier, cai ferate si naval** , va duce la dezvoltarea unui Pol de Transport major in nord vestul Romaniei , conectarile la AutostrazileEU (prin TĂUȚII MĂGHERĂUȘ respectiv MMV) provoaca comunitatea locala la analize si gasirea de solutii de eficientizare a sistemelor de transport din teritoriu .

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

1.2.3. Incadrarea in Documentele Strategice ale Consiliului Judetean Maramures

Incadrarea in documentele de programare CJ Maramures (Strategia 2020 ¹² , PATJ)

Strategia MM 2014 2020 , pag.33

“Infrastructura de transport:

¹²http://www.strategiedezvoltaremm.cjmaramures.ro/descarcare/Strategia_de_dezvoltare_durabila_a_Judetului_Maramures_pentru_perioada_2014-2020_varianta_draft.pdf

În pofida poziției sale strategice de județ de graniță a României și Uniunii Europene, județul Maramureș are o poziție excentrică față de principalele coridoare de transport rutier și feroviar, ceea ce îi afectează negativ competitivitatea; în plus, Master Plan-ul General de Transport al României nu prevede nicio investiție majoră pentru infrastructura conectivă a județului pentru următorii 7 ani;

Județul Maramureș nu dispune de căi rapide de transport rutier și feroviar care să îi asigure legătura cu granița de nord, de vest și cu principalele centre urbane din regiune și din țară, deși în ultimii 10 ani au fost vehiculate mai multe proiecte de amploare (de ex. Drumul Expres Petea-Satu Mare-Baia Mare, Baia Mare-Autostrada Transilvania), încă nematerializate;

Principalele căi de acces în județ sunt drumurile naționale (dintre care DN1C are și statut de drum european), care au beneficiat de lucrări importante de reabilitare în ultimii ani; există totuși o serie de drumuri naționale aflate în stare relativ proastă, care au beneficiat doar de lucrări de reparație și întreținere;

Municipiul Baia Mare dispune de un drum de centură, care este în prezent modernizat cu fonduri de la bugetul de stat, însă alte centre urbane din județ (Tăuții Măgherauș, Sighetu Marmăției și Borșa) se confruntă cu problemele generate de tranzitul greu; “

Pag.98 :

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

Pag.101

2.2.2.3. Sectorul terțiar (al serviciilor)

Sectorul terțiar (al serviciilor) are cea mai importantă contribuție la economia județului Maramureș, acesta generând, în anul 2012, 58,6% din valoarea adăugată brută, în creștere cu 1,6 puncte procentuale față de anul 2007. De asemenea, sectorul serviciilor asigură și cele mai multe locuri de muncă la nivelul județului, respectiv 67.000 (36,8% din total), precum și pe cele mai bine plătite, în condițiile în care valoarea adăugată este net superioară agriculturii și industriei. Cea mai mare pondere a populației ocupate în sectorul serviciilor se înregistrează în centrele urbane (Baia Mare – 59,2%, Sighetu Marmăției – 52,3%, Baia Sprie – 48,6%, Vișeu de Sus – 46,9%, Tăuții-Măgherauș - 46,5%, Cavnic – 44,7%, Seini – 43,9%)⁷⁷, cele care concentrează majoritatea unităților de profil (unități sanitare, de învățământ, comerciale, financiare, culturale etc.), inclusiv cu rol de deservire a localităților din jur.

Pag.102

Sub-sectorul comerțului și reparațiilor are cea mai importantă contribuție la sectorul terțiar, acestea reunind peste 3.100 de firme în prezent, în scădere cu 24,8% față de anul 2007. Cele mai multe dintre aceste firme sunt mici unități comerciale de familie și de cartier, înființate mai ales la începutul anilor '90, când comerțul era prima opțiune pentru cei care doreau să devină antreprenori. Piața de profil s-a modificat puternic în ultimii 10 ani, pe fondul intrării pe piața locală a marilor rețele comerciale cu capital străin (Auchan, Billa, Cora, Dedeman, Lidl, Metro, Praktiker, Profi, etc.), precum și a mall-ului Gold Plaza, care au acaparat cea mai mare parte a clienților, în defavoarea micilor comercianți. La nivel local, o altă categorie importantă de comercianți sunt depozitele și distribuitorii de mărfuri alimentare și industriale, inclusiv importate, care deservește întreaga piața județeană și chiar o parte din județele

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

Pag.120

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

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

Pag.124

Din perspectiva clasificării așezărilor din Planul Național de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea a IV-a "Rețeaua de localități", județul Maramureș cuprinde 136:

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

Pag.125

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

- poli regionali secundari, municipii de importanță regională, cu o populație de peste 100.000 de locuitori: Baia Mare;
- poli județeni secundari, municipii cu rol de echilibru la nivelul județelor, având populație de peste 20.000 de locuitori: Sighetu Marmăției;
- centre urbane cu rol zonal, orașe cu rol de servire teritorial la nivel subjudețean, cu o populație de peste 5.000 de locuitori: Borșa, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus;
- **centre urbane cu funcții specializate**¹³: **Tăuții Măgherauș**¹⁴, Baia Sprie, Cavnic, Dragomirești, Săliștea de Sus, Seini, Șomcuta Mare, Ulmeni.

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

Pag.126

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

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

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

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

¹⁴<http://www.mdrt.ro/comunicare/buletine/newsletter-mdrt?newsID=311&art=2495>

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

Pag.132

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

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

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

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

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

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

Pag.136

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

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

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

Oarța de Jos, Poienile Izei, Rona de Jos, Suciul de Sus, Valea Chioarului și Vima Mică. Un număr mic de locuințe s-a construit și în orașele Cavnic, Săliștea de Sus și Ulmeni.

Pag.137

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

- din cele 137.927 de clădiri de locuit din județul Maramureș, doar 10,4% au mai mult de un nivel (de tip vilă sau bloc), cea mai mare pondere a acestora din totalul clădirilor de locuit fiind înregistrată în Tăuții-Măgherauș (26%), Baia Mare (24%), Boiu Mare (23%), Dragomirești (21%), Borșa (18%), Groși (17%), Moisei (16%),

35

Pag.138

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

Pag.184

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

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

Pag.222

În ceea ce privește volumul traficului, se remarcă următoarele tronsoane cu valorile cele mai ridicate și cu risc de congestie a circulației și de producere de accidente, conform recensământului CESTRIN din anul 2010¹⁵ (datele de la recensământul din 2015 nu sunt încă disponibile):

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

Pag.228

¹⁵<http://www.cestrin.ro/web2014/pdf/recensamant%202010.pdf>

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

Pag.232

2.8.3. Infrastructura de transport aerian

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

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

Compania Națională TAROM, singurul operator aerian existent la nivel local, oferă în prezent zboruri zilnice exclusiv către Aeroportul Internațional "Henri Coandă" București-Otopeni (cu mențiunea că acestea vor fi suspendate pe durata lucrărilor de reabilitare și modernizare a aeroportului). Astfel, numărul de pasageri s-a menținut în ultimii ani în jurul cifrei de 20.000, marcând totuși o creștere de 22% în anul 2014 față de anul 2013 (de la 16.800 la 20.500). De asemenea, numărul decolărilor a crescut cu 13%, până la 1.126. Totuși, traficul înregistrat rămâne mult sub potențial, în condițiile în care singura cursă regulată este cea către București, iar cele externe sunt doar de tip charter și business³⁴⁰.

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

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

Pag.234

Transportul în comun

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

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

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

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

Pag.264

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

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

1	Așezarea paleolitică de la Bușag - Coasta Bușagului / ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare)	localitate componentă Bușag, oraș Tăuții-Măgherăuș	Coasta Bușagului	Musterian
106504.01.02 (Cod LMI: MM-I-m-B-04378.01)	Așezarea paleolitică de la Bușag - Coasta Bușagului / ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare)	localitate componentă Bușag, oraș Tăuții-Măgherăuș	Coasta Bușagului	gravettian
106504.02.01 (Cod LMI: MM-I-s-B-04379)	Așezarea Suciului de Sus de la Bușag - "Pe toag" / ansamblu anonim (Categorie: locuire civilă) (Tip: Așezare)	localitate componentă Bușag, oraș Tăuții-Măgherăuș	Pe toag	Suciu de Sus
106489.01.01	Mina de epocă medievală de la Băița - Mina Neagră / ansamblu anonim (Categorie: exploatare/carieră) (Tip: Mină)	localitate componentă Băița, oraș Tăuții-Măgherăuș	Mina Neagră	sec. XVII

Table 1. Site uri Arheologice TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Pag.284 ¹⁶

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

¹⁶Sursa: <http://data.gov.ro/dataset/situatia-venituri-si-cheltuieli-uat-uri-1999-2014>

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

Figură 7. SWOT Maramureș, trafic in Tăuții Măgherauș

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

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

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

Figură 8. Portofoliul Proiecte CJMM, variante ocolire TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Pag.353

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

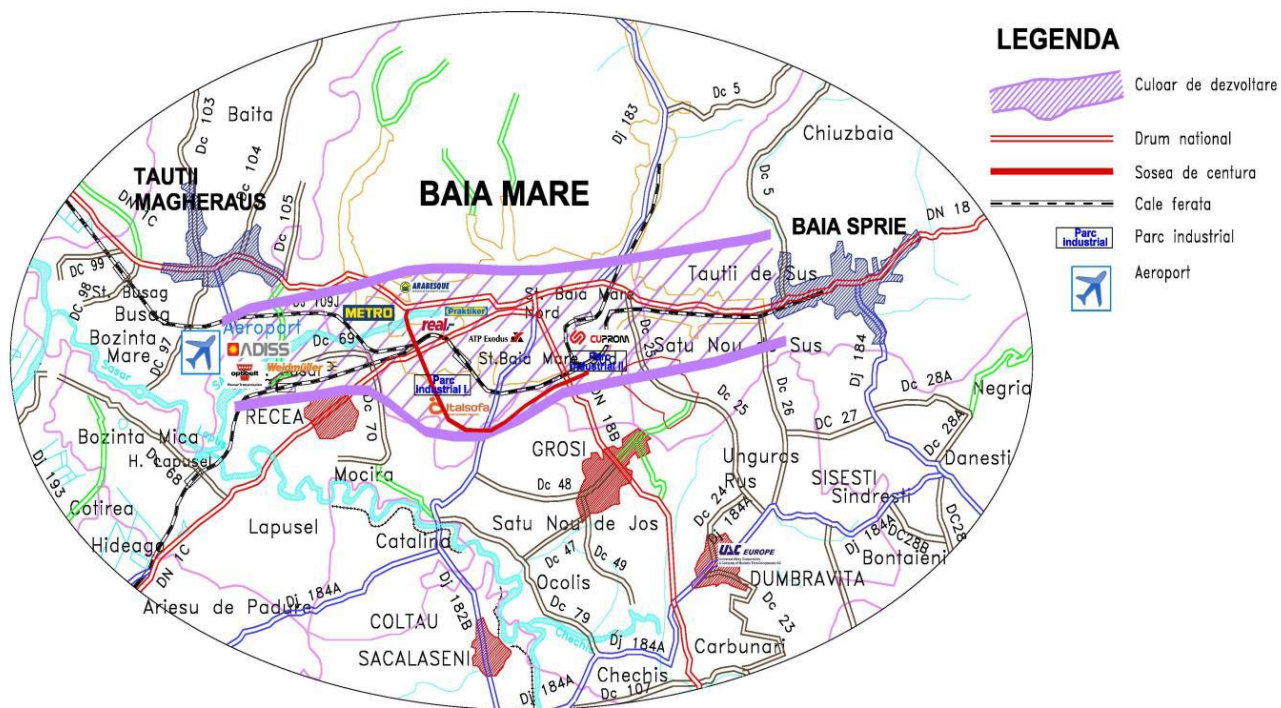
Figură 9. CJMM – variante transport alternativ TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Pag.354 355

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

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

1.2.4. Incadrarea in documentele strategice ale Zonei metropolitane Baia Mare



Figură 10. Culoar de Dezvoltare ZMBM ¹⁷

¹⁷ <http://www.zmbm.ro/documente/strategia-teritoriala>

1.2.5. Incadrarea in documentele strategice ale mun. Baia Mare , Resedinta de Judet Maramures

Pag.5 SIDU Baia Mare

Zona Metropolitană Baia Mare cuprinde următoarele UAT:

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

Pag.51-52-53

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

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

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

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

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

De asemenea, se propune modernizarea tronsonului de cale ferată Cluj Napoca- Satu Mare via Baia Mare, cu intervenții asupra căii de rulare, pentru a permite viteze mai mari, alături de creșterea frecvenței curselor: „este de așteptat ca proiectul să determine o creștere semnificativă a traficului de pasageri pentru **secțiunea modernizată Baia Mare-Satu Mare**, cererea fiind mai mult decât triplă după implementare”

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

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

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

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

Pag.58 plus

1.2.6. Transportul în comun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pentru Baia Mare, acest coeficient are valoare de 3,49. Lungimea străzilor cu trasee este de aproximativ 59,5 km. Gradul de acoperire este un raport care ilustrează deservirea cu transport public a diverselor zone din oraș, alături de identificarea încadrării în interiorul unor izocrone de 5 minute de mers pe jos în zona centrală și de 10 minute de mers pe jos în restul orașului. Valoarea acestuia se poate determina înmulțind lungimea cumulată a traseelor de transport public cu un coeficient standard de 0,475 (kmp) și raportând rezultatul la suprafața intravilanului (kmp). Rezultatul recomandabil trebuie să aibă o valoare între 1,75 și 3.

În Baia Mare, gradul de acoperire al rețelei de transport public are o valoare de 0,79. Valoarea rezultată este mult sub minimul recomandat. Fenomenul este explicabil în virtutea faptului că intravilanul include suprafețemari industriale. De asemenea, cartierele Ferneziu și Firiza, din N orașului, sunt configurate din locuințe individuale cu procent de ocupare redus și regim de înălțime mic, utilizând moderat teritoriului.

Localizarea traseelor pe hartă indică o deservire foarte bună a zonei centrale, 10 linii având traseul configurat pe străzi din zona centrală băimăreană, în vreme ce linia 40-Metro traversează zona Izvoarele.

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

Analiză și așa, schema de localizare a stațiilor de transport public indică o acoperire acceptabilă a zonei bulevardului prin amplasamentele de pe Bulevardele Decebal, Gării și Republicii. Strada Progresului, în sensul activităților de educație amplasate de-a lungul său, generează fluxuri considerabile de deplasări pentru mobilitate școlară, însă nu beneficiază de nicio stație de transport public. Strada 22 Decembrie (cu o lungime de aproximativ 800 de metri) este tranzitată de 8 linii de transport public, însă stațiile sunt localizate în capetele acesteia, în Piața Izvoarele și Piața Revoluției. În acest context și conform schemei de reprezentare a traseelor transportului public, arealul cuprins între străzile Gheorghe Șincai (nord), bulevardul Unirii (vest), strada Vasile Alecsandri (sud și est) este deservit doar perimetral. În acest areal, sunt localizate licee, clădiri ale administrației publice, spații de birouri, locuințe și alte activități economice care atrag zilnic fluxuri importante de oameni. În zona Pieței Izvoarele, au stație 11 dintre cele 12 linii de transport public. Acestea li se adaugă și liniile de transport public periurban, contribuind astfel la crearea unui context în care zona Pieței Izvoarele devine un pol de transbordare al transportului în comun, similar zonei intermodale a Gării. În aceste condiții, o serie de elemente nu conlucrează pentru a asigura un transfer rapid și eficient al călătorilor între mijloacele de transport. Stațiile de pe liniile care traversează zona Pieței nu sunt concentrate, distanța pentru transbordare fiind de aproximativ 100-150 metri, cu obstacole de tipul intersecțiilor aglomerate. Stația de pe strada Piața Izvoarele (breteaua nordică) nu este prevăzută cu alveolă și nici cu mobilier urban pentru așteptare (scaune, bănci). O analiză comparativă a situației actuale cu cea propusă în Studiul de Optimizare Transport în Comun pentru Municipiul Baia Mare în anul 2007 (denumit în continuare "studiul") relevă o modelare diferită a traseelor din prezent față de cele propuse în anul 2007.

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

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

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

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

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

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

Arterele pe care mijloacele de transport în comun de pe aceste rute intră în municipiu sunt: Bulevardul Independenței, strada Victoriei, Bulevardul București, strada Mihai Eminescu și Bulevardul Unirii. Frecvența transportului public diferă în funcție de rută și de momentul zilei (cu frecvență mai mare la orele de vârf), însă programul de funcționare se desfășoară de la orele 5 dimineața până la orele 23, astfel că oferta de transport către și dinspre Baia Mare este suficient de generoasă în ceea ce privește timpul de serviciu. Punctele de descărcare ale liniilor periurbane în oraș sunt bine relaționate cu transportul public municipal, astfel că transbordarea pasagerilor se poate realiza într-un timp convenabil, permițându-le acestora să ajungă la destinația dorită din oraș. La stația Izvoare au stație liniile 3 și 51 care realizează legătura cu estul (dispecerat Urbis) și vestul (zona Gold Plaza și zona comercială Auchan).

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

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

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

de sănătate, administrativ-financiare, educaționale ș.a., Baia Mare reprezintă un puternic polarizator al localităților învecinate.

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

În februarie 2013, CJ Maramureș (prin Hotărârea 51.

Localizarea traseelor Urbis în zona periurbană a Municipiului Baia Mare.

Analiză transport județean de persoane prin curse regulate 2014-2019, care prevede 65 de trasee, din competența acestuia fiind eliminate toate traseele aferente UAT-urilor care au intrat în sistemul de transport public metropolitan din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni, și respectiv Municipiul Baia Mare). Astfel, traseele din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (Zona Funcțională Urbană) au intrat în competența ZMBM.

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

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

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

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

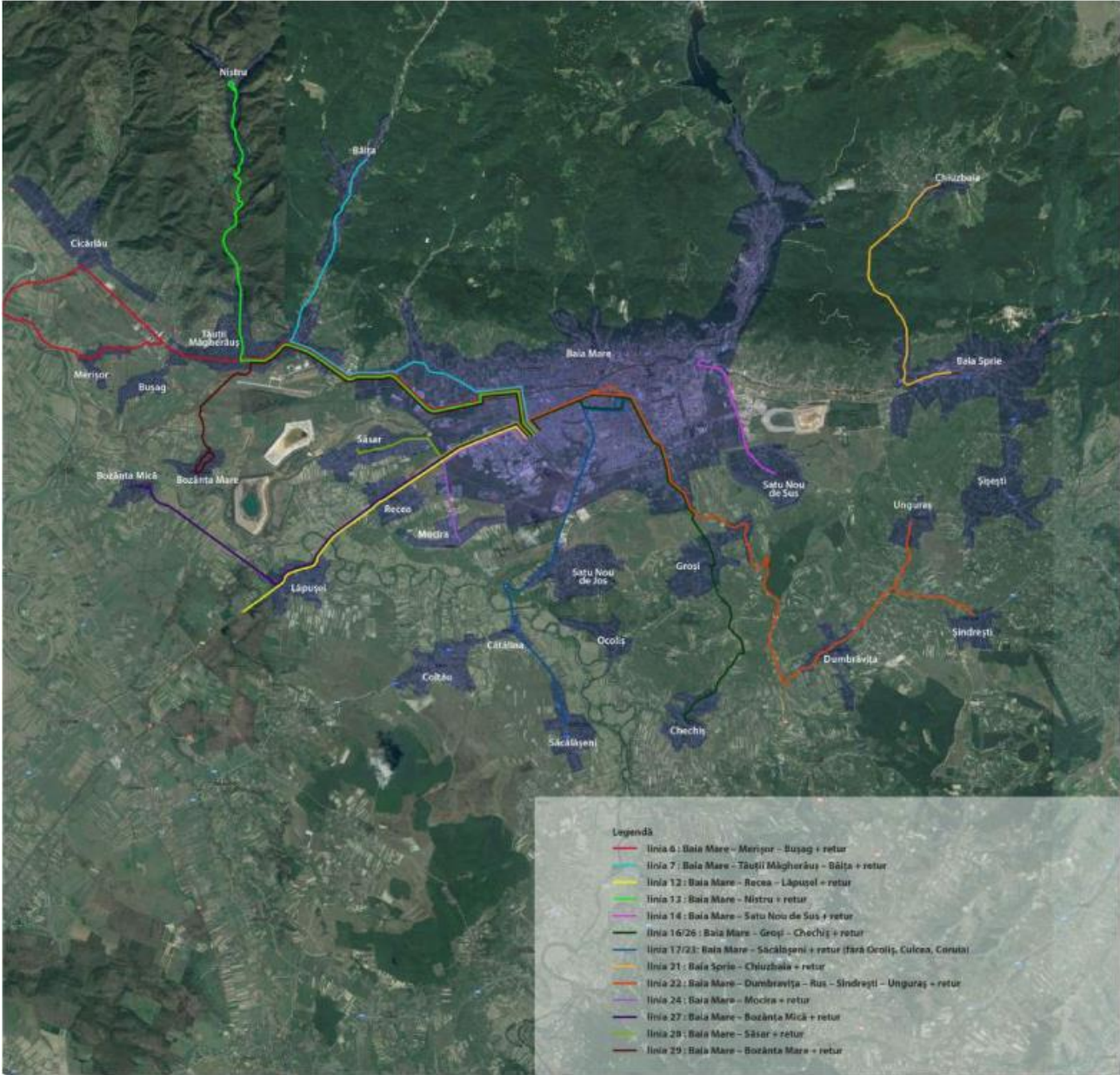
Se constată astfel că aproximativ 60% dintre deplasările în scop comercial au ca origine localitățile din imediata vecinătate (la maxim 10 km distanță) a municipiului Baia Mare: Baia Sprie, Senini, Tăuții Măgherauși, Groși, Recea, Satulung, Dumbrăvița.

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

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

În ceea ce privește serviciul de transport public, structura traseelor între Baia Mare și celelalte localități din ZMBM utilizează toate cele 5 artere majore care penetrează municipiul. Astfel, tranzitul se desfășoară în vest, pe DN 1C – Baia Mare – Livada, cu 60 de curse pe zi, în sud-vest pe DN1C Baia Mare – Cluj-Napoca cu 61 de curse pe zi, în sud pe DJ182B Baia Mare – Șomcuta Mare cu 19 curse pe zi și pe DN18B Baia Mare - Cășeiu cu 31 de curse zilnice.

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



Figură 11. Zona Baia Mare-Tautii Magheraus, Transport in Comun (URBIS SA)

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

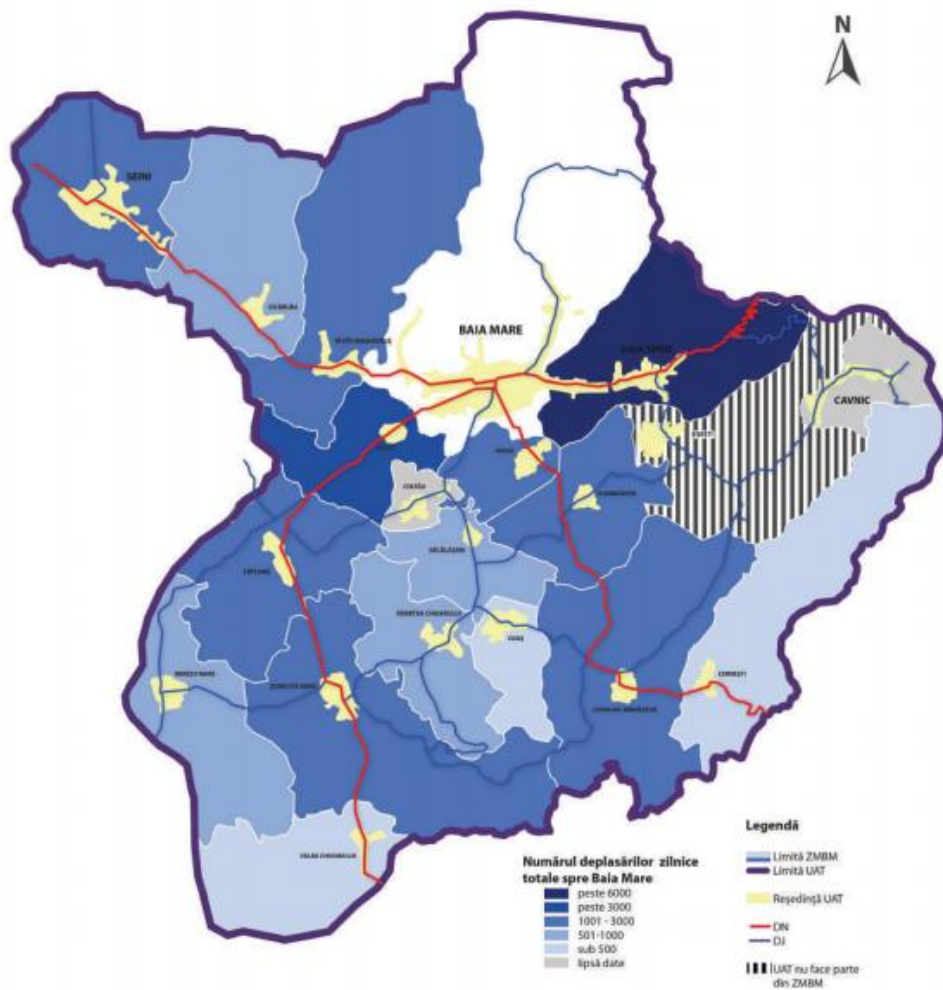


Repartiția modală a deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013

Scopul deplasărilor din localitățile ZMBM spre Baia Mare, anul 2013

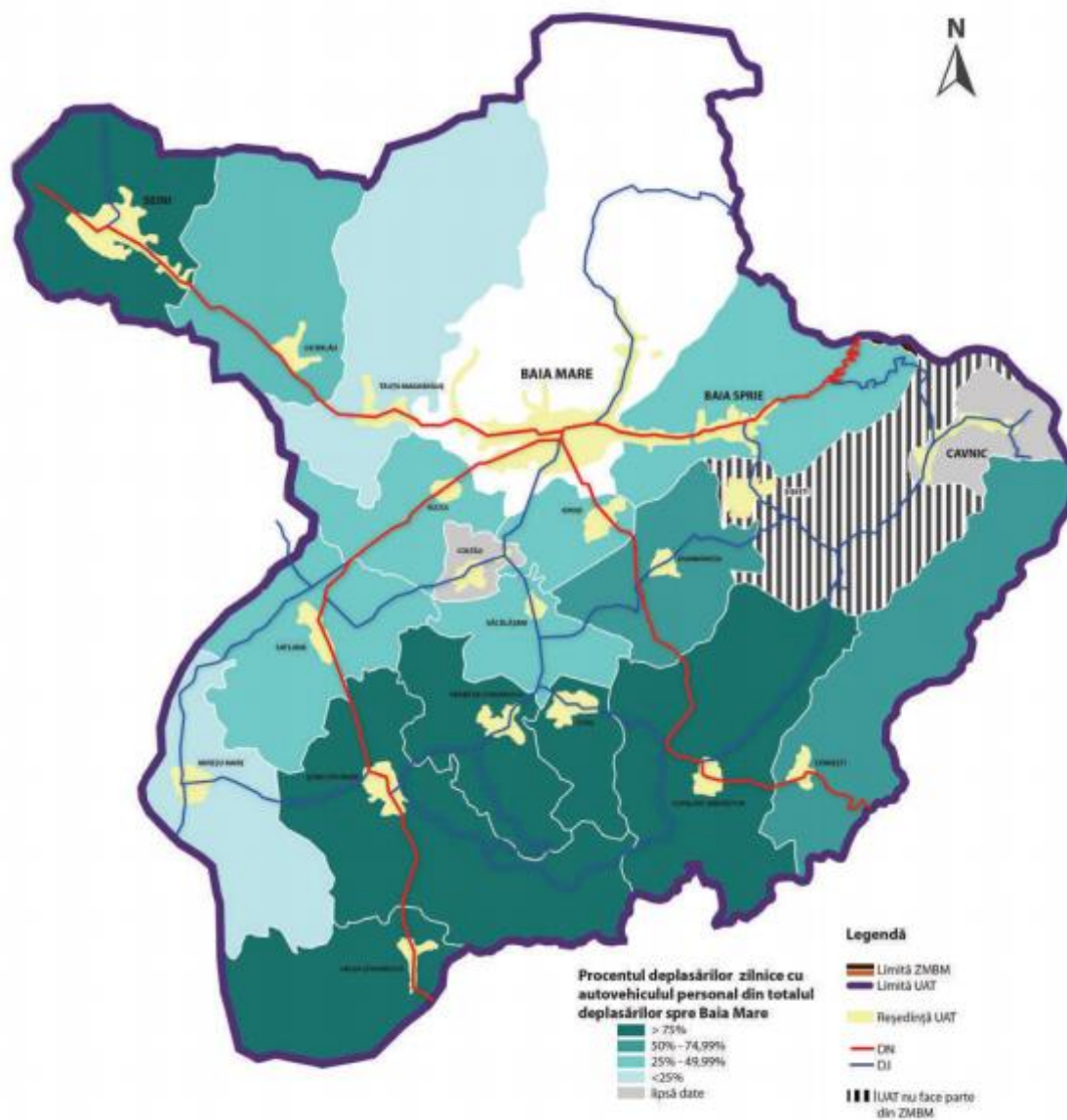


Numărul deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013



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

Figură 12. Repartiția modală a deplasărilor din ZMBM –Baia Mare



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

Figură 13. Procentul deplasărilor zilnice ZMBM , sub 25% spre Tăuții Măgherauș, in tranzit pe DN1C peste 75% (Seini)

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

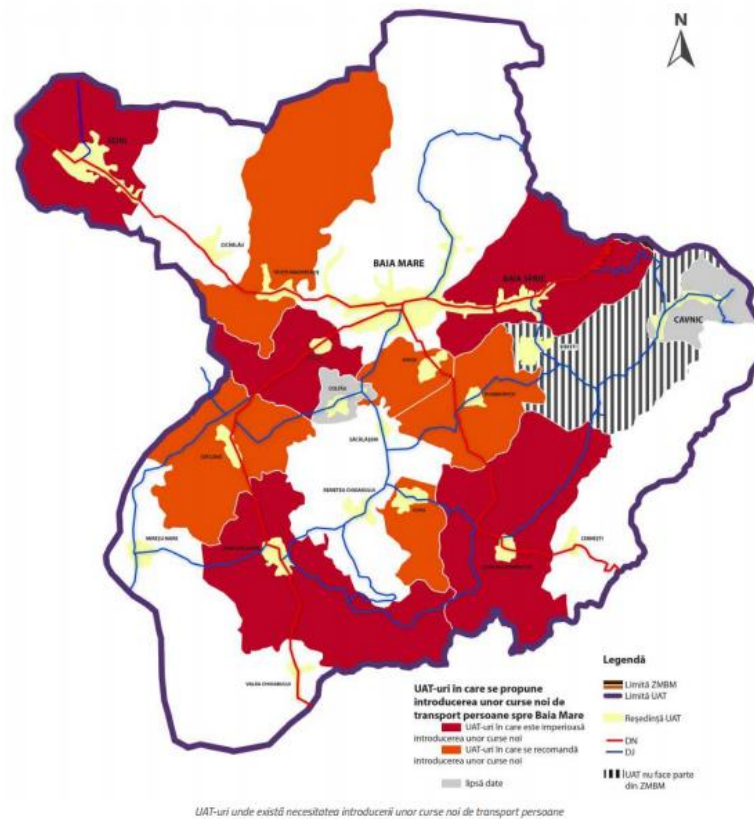
Gruparea UAT-urilor după numărul persoanelor care utilizează autoturismul personal pentru deplasările spre Baia Mare. sursa: prelucrare date, Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare, 2013

Tabel 14. Deplasari automobil-autobuz-tren/ UAT uri

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

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

Tabel 15. Deplasari spre Baia Mare/ procentual, scop profesional



Figură 14. UAT uri in care se propune introducerea de curse noi /transport comun (Se recomanda la Tăuții Măgherăuș, obligatoriu la Seini si Baia Sprie)

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Descrieți alte documente strategice sectoriale, care sunt în vigoare în aria geografică a P.M.U.D. și care fundamentează politicile referitoare la: planificarea utilizării terenului, sănătate, economie, locuire și mediu. Prezentați o analiză a modului în care P.M.U.D. susține aceste politici.

1.3.1. Incadrarea in Master Plan Transport 2020 ¹⁸ (MasterPlan_Transport_Romania2015, 2015)

¹⁸<http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>

Transport Rutier

Pe Modelul Național de Transport a fost utilizat și pentru cuantificarea timpului pierdut pe rețea, din punct de vedere cantitativ cât și din perspectivă spațială. Această analiză a fost cuantificată sub forma următorului indicator:

$$\text{Timp Pierdut} = \sum_{i=0, n} \frac{\text{Fluxi}(\text{Timp tinta} - \text{Timp Actual}) \times \text{VT}}{\text{Lungime}}$$

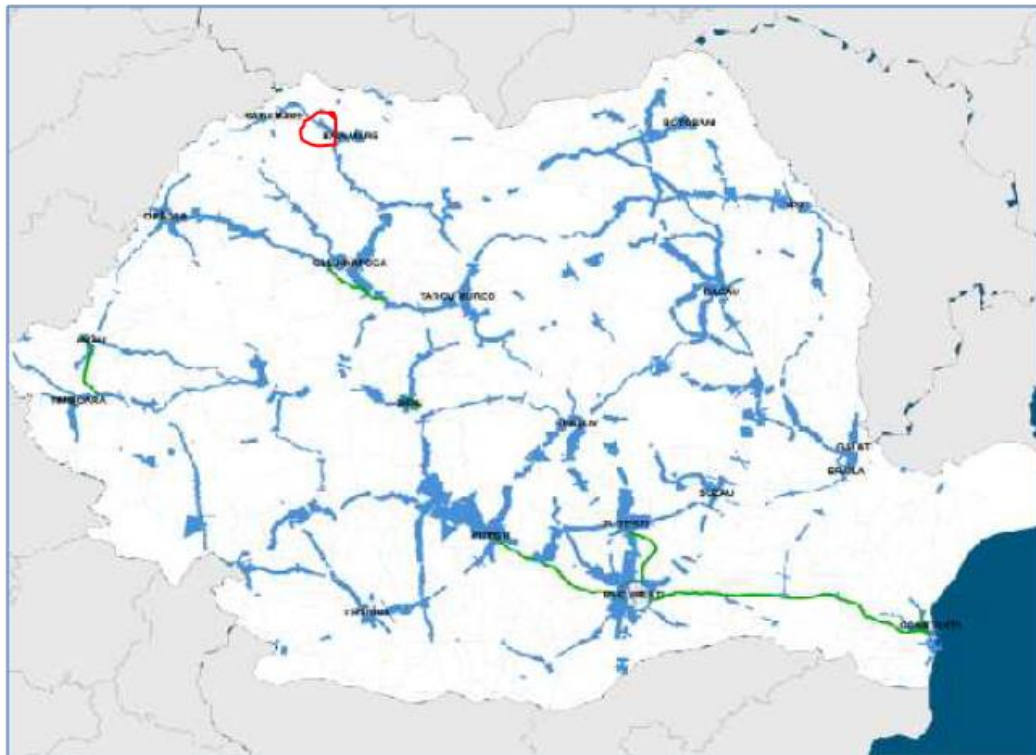
Unde fiecare segment din rețea a fost evaluat și:

Flux de trafic = Media Zilnică Anuală a Traficului (MZA);

i = Scopul deplasării cu autovehiculul (de exemplu, navetă, interes de afaceri etc.); și

VT = Valoarea Timpului.

Figura 4.3 Analiza timpului pierdut în cadrul rețelei – anul de referință

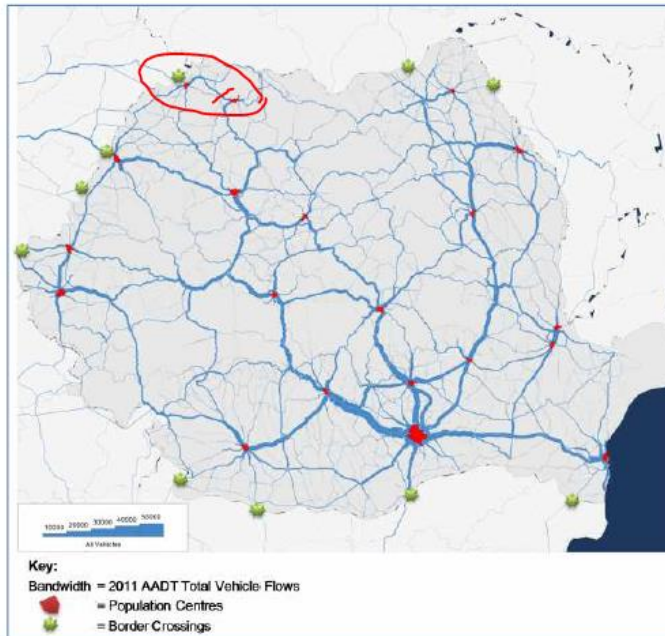


Sursa: Modelul Național de Transport elaborat de către AECOM

Figură 15. Analiza timp pierdut , coridor Baia Mare-Satu Mare (Poziționare oraș Tăuții Măgherauș)

Fluxurile totale de vehicule spre principalele puncte vamale , in special punctul Petea trec in majoritate prin Tăuții Măgherauș :

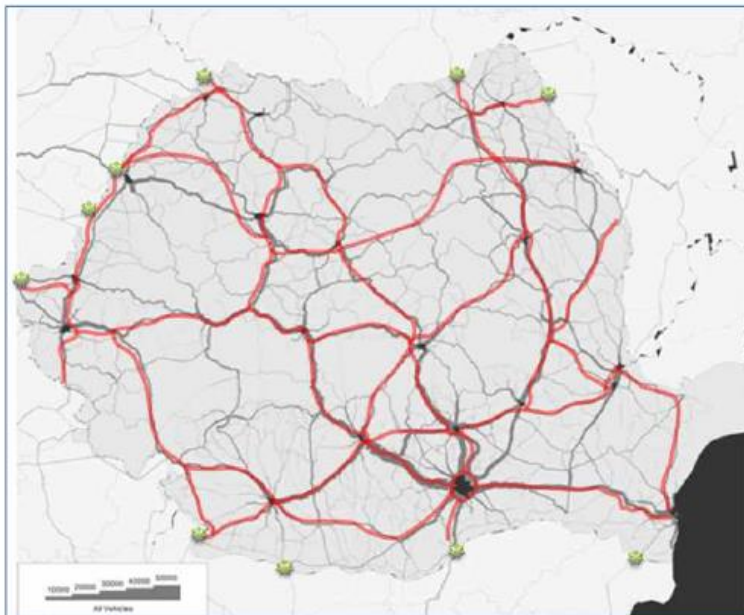
Figura 4.12 Fluxuri totale de vehicule, centrele urbane și punctele importante de trecere a frontierei pe cale rutieră



Sursa: Modelul Național de Transport elaborat de către AECOM

Figură 16. Fluxuri totale de vehicule pe Traseu spre si de la Petea , loc 6 national ca si trafic greu

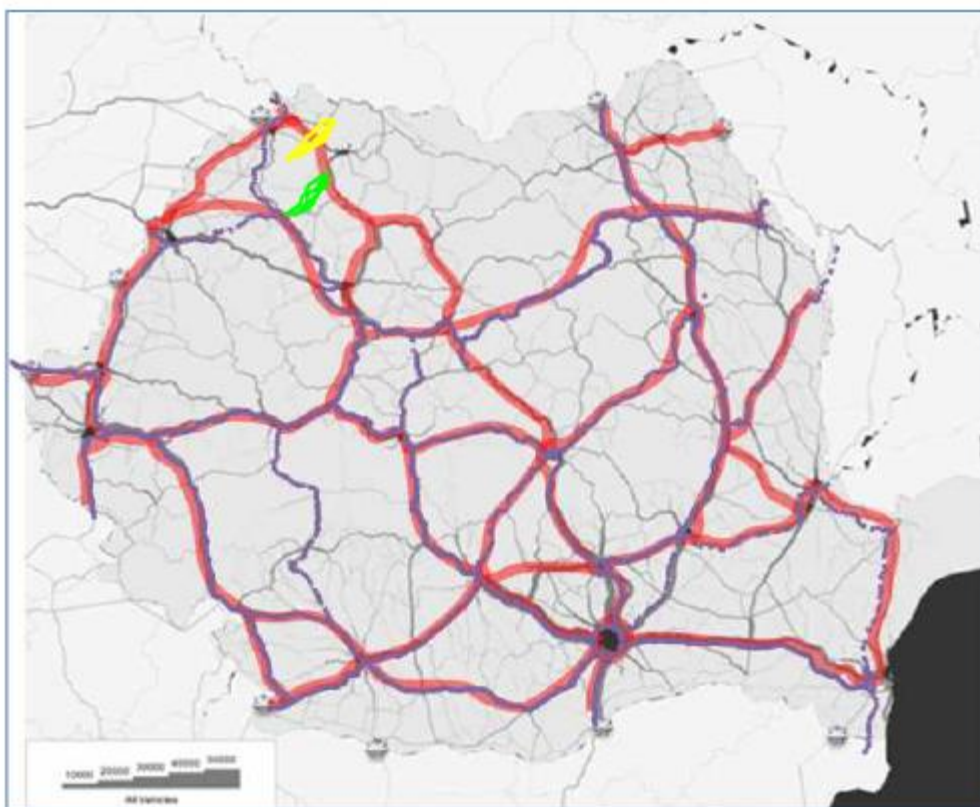
Figura 4.13 Rețeaua Economică Primară recomandată (suprapusă peste rezultatele analizei din cadrul Modelului Național de Transport)



Sursa: Modelul Național de Transport elaborat de către AECOM

Figură 17. Reteaua economica primara REP , conform (MasterPlan_Transport_Romania2015, 2015) , pag.116

Figura 4.14 Corelarea dintre REP (roșu) și TEN-T (violet)



Sursa: Modelul Național de Transport elaborat de către AECOM

Figură 18. Corelarea dintre Reteaua Economica Primara (REP) si TEN-T (cu violet)

Obs. S- a marcat cu galben zona Tăuții Măgherauș si cu verde Drumul Nordului in finantare deschisa , drum care va aduce –duce un flux suplimentar pe directia retea TEN (incepind probabil cu anul 2020)

Master Plan Tabelul 4.16 Identificarea intervențiilor de siguranță rutieră pentru puncte negre

N r.crt	Măsuri de siguranță la intrarea în localitate (insule, marcaje orizontale și verticale)	Sat sau comună	Relevanta pentru PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ
1	Trecere de la 4 benzi de circulație la 2 la intrarea în localitate (insule/ borduri ieșite în relief/ înalte și marcaje)	Sat sau comună	f. important
2	Benzi rezonatoare	Sat sau comună	f. important
3	Benzi mediane continue cu borduri	Zonele urbane și zonele rurale în care predomină accidentele cu impact frontal	f. important

4	Separatoare mediane din plastic	Zone în care nu sunt instalate nici parapete New Jersey nici benzi mediane cu borduri	f. important
5	Refugiu pentru pietoni	În zonele cu număr redus de accidente cu pietoni	f. important
6	Limitatoare de viteză din plastic	Sate și comune cu drumuri cu o singură bandă	f. important
7	Trotuare (de 2 m lățime)	Sate și comune unde nu sunt instalate	f. important
8	Treceri de pietoni cu semnalizare controlată	În zonele cu număr mare de accidente pe drumuri cu o singură bandă în care sunt implicați pietoni	f. important
9	Benzi dedicate pentru viraje la stânga (marcaje verticale + insule)	În zonele în care se înregistrează un număr mare de coliziuni laterale	f. important
10	Alveole pentru autobuz/ parcări locale	Sate și comune	f. important, COMPETENTE LOCALE
11	Iluminat stradal	În zonele cu număr mare de accidente cu pietoni	f. important, COMPETENTE LOCALE
12	Sisteme video de monitorizare a traficului (radare)	În zonele cu număr mare de accidente cauzate de viteze mari/ condus imprudent, și/sau coliziuni față-spate	f. important, COMPETENTE LOCALE
13	Parapete New Jersey pe căi de rulare interurbane alăturate cu 2 benzi pe sens	În zonele rurale în care drumul are patru benzi	f. important
14	Pasarele/ pasaje subterane pietonale	În zonele cu un număr mare de accidente cu pietoni, iar drumul are 4 benzi sau are separatoare de sensuri	f. important
15	Parapete de siguranță (acostament)	În zonele în care se înregistrează un număr mare de accidente cu vehicule care părăsesc carosabilul	f. important, COMPETENTE LOCALE
16	Măsuri de siguranță la intrarea în localitate (insule, marcaje orizontale și verticale)	Sat sau comună	f. important, COMPETENTE LOCALE

Tabel 16. Identificarea intervențiilor de siguranță rutieră pentru puncte negre

Obs. dat fiind nivelul de siguranța rutiera actual din Orasul Tăuții Măgherauș , il putem considera ca un punct negru local , cu tendinta de agravare in contextul proiectelor majore din zona : Reabilitare Aeroport Maramures , Deschideri de noi puncte frontiera la Sighet , Reabilitarea Drumului Nordului , Sistem integrat de Deseuri de la Farcasa .

Concluzie :

Dpdv. Master Plan 2015 , orasul Tăuții Măgherauș este pozitionat pe un intercoridor OR5 :

Alte intercoridoare

Legătura unor coridoare de conectivitate cu areale de importanță economică actuală sau prognozată este asigurată prin alte intercoridoare, precum:

- a) Intercoridorul Regiunea Centru - Maramureș – conectează Coridorul OR5 cu Maramureșul

și vămile Halmeu și Petea pe aliniamentul Turda – Cluj Napoca, Gherla, Dej, Baia Mare, Satu Mare. Ramura estică se desprinde de la Dej și conectează Bistrița prin Beclean.

Tabelul 4.32. Principalele caracteristici ale altor coridoare

Denumire intercoridor	Lungime coridor (km)	Km în operare	Km în construcție	Km în proiect	Cost estimat finalizare mil. Euro fara TVA	Centre urbane conectate	Coridoare conectate
Regiunea Centru - Maramureș	289.7	0	0	289.7	1713.2	Turda, Cluj N., Gherla, Dej, Beclean, Năsăud, Bistrița, Baia Mare, Baia Sprie, Satu Mare, Tășnad, Negrești	OR5

Tabel 17. Caracteristici coridor OR5 : lungime, cost estimat

Modificari conform Master Plan 206 (MasterPlanTransporturi_2016, 2016)

Pag.196 , **Proiecte de Nivel 2 – Drumul expres Turda-Halmeu**

Descriere succintă a propunerii:

4.5.80 Obiectivul general al proiectului este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România. Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe traseul dintre Turda și Halmeu, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Traseul conectează municipiile Cluj - Napoca, Bistrița, Satu Mare, și Baia Mare. Împreună cu OR2 asigură legătura între sudul și centrul țării cu zonele de nord-vest dar și cu Ucraina. Include legături până la punctele de trecere a frontierei Halmeu și Petea oferind valoare adăugată pentru rutele europene.

4.5.81 Traseul drumului expres este ilustrat în Figura 4,66. Conform analizei Modelului Național de Transport, standardul potrivit pentru această propunere este de drum expres.



gura 4,66 - Traseul orientativ al drumului expres Turda-Halmeu
 rsa: Analiza AECOM, Modelul Național de Transport

Figură 19. Traseu drum expres Turda Halmeu , cu trecere prin Tăuții Măgherauș

Descriere succintă a problemei(lor) abordate:

4.5.83 Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind estimată la aproximativ 70 km/h. Cea mai mare parte a infrastructurii existente pe acest coridor este într-o stare tehnică defavorabilă – 89% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens.

Costuri neactualizate (prețuri din 2014 în milioane de EURO):

☐CAPEX 99,175 milioane de Euro

Rezultat(e):

4.5.84 Acest proiect returnează o valoare monetară excelentă (RBC de 3,29) și operează aproximativ 30,000 de vehicule (MZA). Aproximativ întregul volum de trafic existent pe coridorul cel mai apropiat trece pe noul traseu. Schimbările de la nivelul fluxului de trafic sunt ilustrate în Figura 4,67.

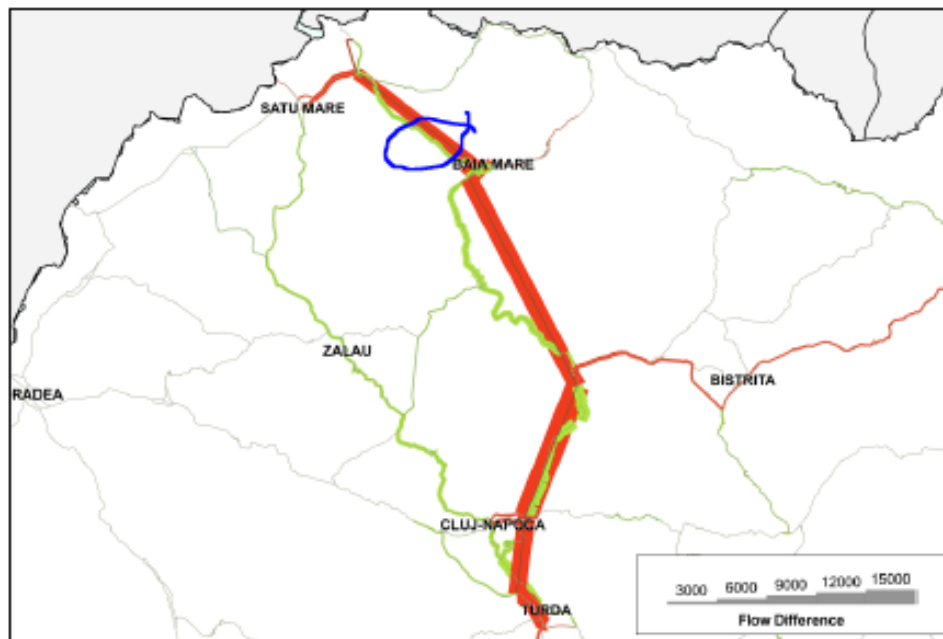


Figura 4,67 - Modificări ale fluxului de trafic ca urmare a proiectului pentru drumul expres Turda-Halmeu
Sursa: Analiza AECOM, Modelul Național de Transport

Figură 20. Traseu detaliat Turda_Halmeu , prin Orasul Tăuții Măgherăuș

Obs. Daca realizarea acestui drum rapid nu va duce la ocolirea centrului Tautii Maagheraus , atunci vor apare serioase probleme de trafic in special pentru localnici.

Acesta varianta are sens daca si numai daca Drumul rapid Baia Mare va fi cel care va prelua traficul din zona centrala orasului , motiv pentru care vom prezenta in continuare si acesta investitie posibila si documentata , inclusiv in PUG.

Transport feroviar conform Master Plan Transporturi

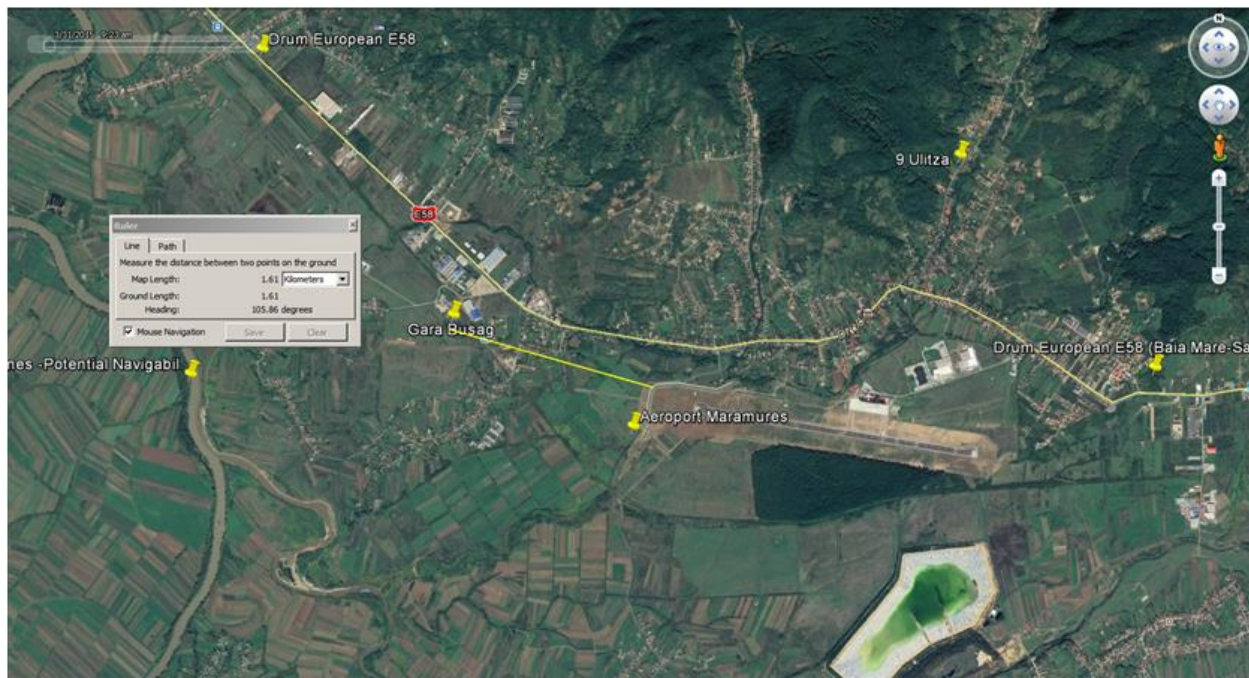
In orasul Tăuții Măgherăuș exista gara BUSAG , de mica insemnatate in acest moment .

In perspectiva insa acesta gara poate deveni Gara zonei metropolitane datorita :

- Amplasarii deficitare a garii din Baia Mare , atit ca fluiditate a traficului feroviar (gara cu traseu infundat , in care trenurile in tranzit intra dus intors in Baia Mare , pierzind timpi pretiosi pentru manevre , respectiv amplasare in zona relativ centrala si intens locuita).

Pe contextul apropierii de Aeroportul Maramures , Gara Busag poate deveni

Principala poarta de intrare in Maramures , daca este conectata si cu aeroportul , cu drum european si chiar cu zona de potential navigabil a Somesului , toate la distante de cca. 2 Km.



Figură 21. Pozitionare –distanța Gara Busag-Aeroport Maramures- Somes Navigabil

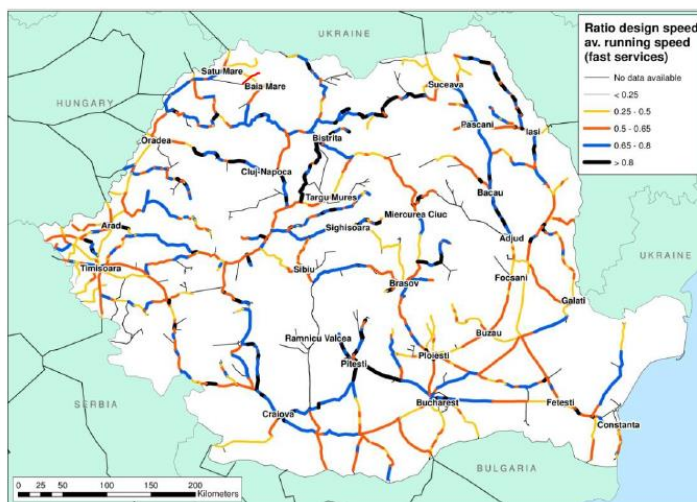


Figura 5.33 Comparație între viteza medie de circulație și viteza maximă pe calea ferată

Figură 22. Comparatie viteza rutiera vs. cale ferata

Căi ferate de pe rețeaua TEN-T Comprehensive facilitează conectivitatea feroviară la nivel național și internațional suprapunându-se pe rute cu trafic de marfă și călători ridicat. Parte dintre acestea, odată cu modernizarea lor, vor beneficia de asemenea de servicii feroviare pentru a atrage noi fluxuri de trafic. Conectează centre și poli urbani de primă mărime din România, cu alte centre din țară sau din Europa. Căile ferate identificate conectează următoarele stații de cale ferată:

- Videle – Giurgiu)
- București – Pitești – Rm. Vâlcea – Sibiu – Vințu de Jos

- Filiași – Rovinari – Tg. Jiu – Petroșani – Simeria
- Filiași – Tg.Cărbunești – Tg. Jiu
- Cluj Napoca – Oradea – Ep.Bihor – Biharkeresztész (HU)
- Arad – Oradea – Carei – Satu Mare – Halmeu – Dyakovo (UA)
- **Dej – Baia Mare – Satu Mare**
- Adjud – Comănești – Siculeni – Gheroghieni – Deda – Beclean
- Buzău – Făurei – Brăila – Galați – Reni - Giurgiulesti (MD, UA)
- Fetești – Țândărei - Făurei
- București – Fetești - Constanța

Conform cu (MasterPlanTransporturi_2016, 2016) traseul Dej_BaiaMare-Satu Mare este clasificata in poz.6 ca si cai ferate de conectivitate nationala si internationala .

In contextul unor trasee regionale (v. pag.314 (MasterPlanTransporturi_2016, 2016)) care ar trece si prin Busag

“DS Oradea – Cluj Napoca via Satu mare și Baia Mare: un tren la 2 ore, plus reabilitarea liniei pentru a permite viteze de circulație la viteza proiectată” **ar trebui luate in considerare efectele asupra mobilitatii din Tăuții Măgherauș .**

Facilitățile din stații

5.5.16 **Problema:** Facilitățile disponibile în majoritatea stațiilor din România sunt relativ reduse și nu încurajează călătoria cu trenul. De exemplu, stațiile nu sunt monitorizate prin sistemul CCTV, iar iluminarea adecvată, zonele de așteptare acoperite și toaletele sunt în mare parte inexistente;

5.5.17 **Soluții propuse:** Sistemele de informare și comunicare în timp real contribuie, de asemenea, la creșterea cererii de călătorie cu trenul prin reducerea incertitudinii cu privire la posibilele întârzieri. Pe lângă îmbunătățirea facilităților enumerate mai sus, este necesară crearea unor legături mai bune cu alte moduri de transport și cu rețelele pietonale.

Posibilitatea de a îmbunătăți facilitățile din cadrul fiecărei stații va fi determinată de nivelul actual și cel previzionat de utilizare a stațiilor, precum și de costurile potențiale ale construcției. Îmbunătățirile ar trebui să includă analiza fezabilității facilităților multimodale pentru a asigura conexiuni cât mai comode către modurile principale de transport. În plus, vor fi necesare facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, instalarea de sisteme de informare în timp real, lifturi, scări rulante, amenajarea locurilor de așteptare și locuri de odihnă, servit masa, etc.

5.5.18 Este esențial ca stațiile identificate pentru reabilitare să fie legate de acele rute care, de asemenea, sunt prevăzute pentru modernizare, deoarece beneficiile ar fi nesemnificative dacă s-ar rezolva doar prima categorie de probleme în lipsa impactului îmbunătățirii pentru cea de a doua categorie de probleme. Stații care ar putea beneficia de modernizări sunt: Baia Mare, Satu Mare, Timișoara Nord, Miercurea Ciuc și Roșiorii de Vede.

Figura 5,50

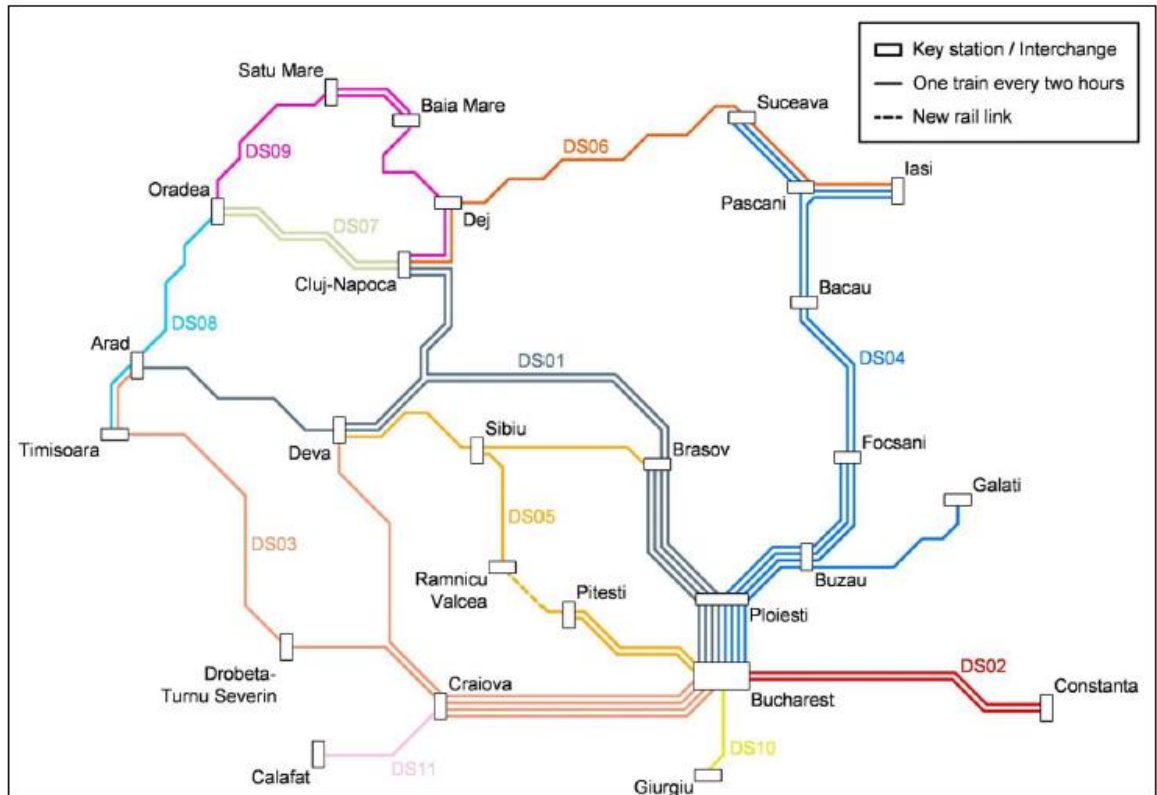


Figura 5,50 - Graficul de mers cadentat propus

Sursa: Propunere AECOM

Figură 23. Grafic de mers cadentat propus pentru legaturi feroviare Dej_Baia Mare , Baia Mare-Satu Mare

Transport aerian in (MasterPlanTransporturi_2016, 2016)

Aeroportul din Tăuții Măgherauș a fost cunoscut ca si Aeroportul Baia Mare , actual fiind redenumit Aeroportul Maramures de catre Consiliul Judetean Maramures de care este gestionat ca si Regie autonoma.

Aeroportul a intrat in renovare-reabilitate fiind estimat a reintra in curcuitele aeronautice pina in 2020 .

Tabelul 7,1 - Numărul pasagerilor înregistrați în traficul aerian intern și internațional în anul 2014 în I

Aeroport	Pasageri Intern	Pasageri Internațional	Pasageri TOTAL
București Henri Coandă	496,699	7,798,141	8,294,840
București Băneasa	484	2,161	2,645
Timișoara	155,046	579,481	734,527
Cluj-Napoca	157,683	1,021,478	1,179,161
Bacău	167	313,203	313,370
Târgu Mureș	6,097	337,351	343,448
Iași	110,142	162,714	272,856
Sibiu	812	215,129	215,941
Constanta	360	29,076	29,436
Oradea	35,856	214	36,070
Craiova	76	138,669	138,745
Suceava	204	14	218
Satu Mare	12,609	35	12,644
Baia Mare	20,075	294	20,369
Arad	202	27,848	28,050
Tuzla	20,813	0	20,813
Tulcea	252	861	1,113

Figură 24. Numar pasageri trafic aerian Baia Mare/ Tăuții Măgherăuș aeroport internațional Maramures cf. Master Plan

Ca și perspectiva Aeroportul MM este prevăzut a fi clasificat ca și Regional , cu prognoza de a-și dubla numărul de pasageri pînă în anul 2025.

Tabelul 7,2

Aeroport	Categorie	% din trafic realizat în ora de vârf*
Bacau	Regional	40%
Baia Mare	Regional	40%
Bucharest	Major Internațional	15%
Cluj	Internațional	30%
Constanta	Strategic Internațional	40%
Craiova	Internațional	30%
Iasi	Internațional	30%
Oradea	Regional	40%
Satu Mare	Regional Mic	50%
Sibiu	Regional	40%
Suceava	Regional	40%
Targu Mures	Regional	40%
Timisoara	Internațional	30%
Arad	Regional Mic	50%
Tulcea	Regional	40%
Tuzla	Aerodrom	50%
Brasov	Regional	40%

*Ipoteză de lucru pentru model

Tabel 18. Prognoze trafic aerian in ore de vîrf

Tabelul 7,5 - Aeroporturi din România, Prognoze Orizont 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri	Total Pasageri
BUC - HC	8,624,699	9,003,006	9,444,198	9,955,628	10,546,066	11,225,943	12,007,649	12,905,901	13,938,185	15,125,305	16,492,048
BUC - BB	2,750	2,871	3,011	3,175	3,363	3,580	3,829	4,115	4,445	4,823	5,259
TIMISOARA	763,178	796,192	834,728	879,428	931,056	990,521	1,058,902	1,137,483	1,227,788	1,331,630	1,451,169
CONSTANTA	30,607	31,949	33,515	35,330	37,425	39,838	42,612	45,799	49,463	53,675	58,526
CLUJ - NAPOCA	1,224,720	1,277,337	1,338,785	1,410,083	1,492,449	1,587,330	1,696,448	1,821,845	1,965,949	2,131,649	2,322,384
SIBIU	224,240	233,836	245,047	258,057	273,088	290,405	310,320	333,207	359,509	389,751	424,562
ORADEA	37,504	39,149	41,068	43,292	45,859	48,816	52,215	56,121	60,610	65,772	71,715
TARGU MUREȘ	356,622	371,864	389,670	410,336	434,213	461,722	493,359	529,718	571,501	619,543	674,842
ARAD	29,085	30,293	31,708	33,352	35,254	37,445	39,967	42,865	46,195	50,024	54,430
IASI	283,517	295,796	310,128	326,752	345,951	368,064	393,492	422,713	456,294	494,909	539,362
BAIA MARE	21,152	22,057	23,115	24,342	25,761	27,394	29,273	31,432	33,914	36,767	40,051
SATU MARE	13,120	13,673	14,320	15,072	15,940	16,941	18,092	19,415	20,935	22,683	24,695
SUCEAVA	20,720	21,591	22,610	23,794	25,162	26,739	28,553	30,638	33,033	35,788	38,958
BACAU	325,320	339,166	355,346	374,127	395,831	420,837	449,598	482,652	520,636	564,310	614,579
CRAIOVA	144,262	150,590	157,970	166,524	176,401	187,773	200,848	215,873	233,139	252,996	275,857
TULCEA	1,157	1,208	1,267	1,336	1,415	1,506	1,611	1,732	1,870	2,030	2,213
TUZLA	21,641	22,590	23,697	24,980	26,462	28,168	30,129	32,383	34,973	37,952	41,381

Sursa: Analiza MT

Tabel 19. Prognoze pasageri orizont 2025 , cf. Master Plan

Experienta aeroportului similar ca și poziționare din Suceava unde prognoza este similară , dar realitatea din 2017 a dus la un număr de peste 200.000 pasageri ¹⁹ trebuie să ducă la analize atente a variantelor de trafic auto conectat cu traficul Aero și cu cel feroviar din Tăuții Măgherauș .

Pag.509 (MasterPlanTransporturi_2016, 2016)

Accesul spre și dinspre aeroporturi

7.2.52 În prezent se manifestă o lipsă a unui transport public de calitate care să conecteze zonele urbane și aeroporturile din rețeaua României, în particular conexiunea la Aeroporturi București.

7.2.53 Viziunea MPGT pentru orizontul 2025 este ca aeroporturile din rețeaua națională a României să asigure standarde de conectivitate, **în colaborare cu autoritățile locale** sau ceilalți administratori ai infrastructurii naționale. Standardele de conectivitate sunt prezentate pe categorii de aeroport în tabelul de mai jos:

¹⁹ <https://www.monitorulsv.ro/Local/2017-08-22/Aeroportul-Suceava-a-depasit-cifra-de-150000-de-pasageri-de-la-inceputul-acestui-an>

Categorie aeroport	Legătură rutieră	Legătură feroviară ¹	Serviciu de transport public cu autobuzul ³	Serviciu de transport public cu trenul 1)3)	Servicii de taxi ²⁰	Parcare de lungă durată	Obs. PMUD
MI	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	
I	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	Obligativ	
R	Obligativ	Optional	Obligativ	Optional	Optional	Optional	In contextul competitiei cu aeroport Satu Mare si Cluj ar trebui tintite obiectivele superioare, de aeroport de importanta Internationala
RM	Obligativ	Nu	Obligativ	Nu	Optional	Nu	

1) Trenurile vor opera la un interval de 30 min în ora de vârf

2) Fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului

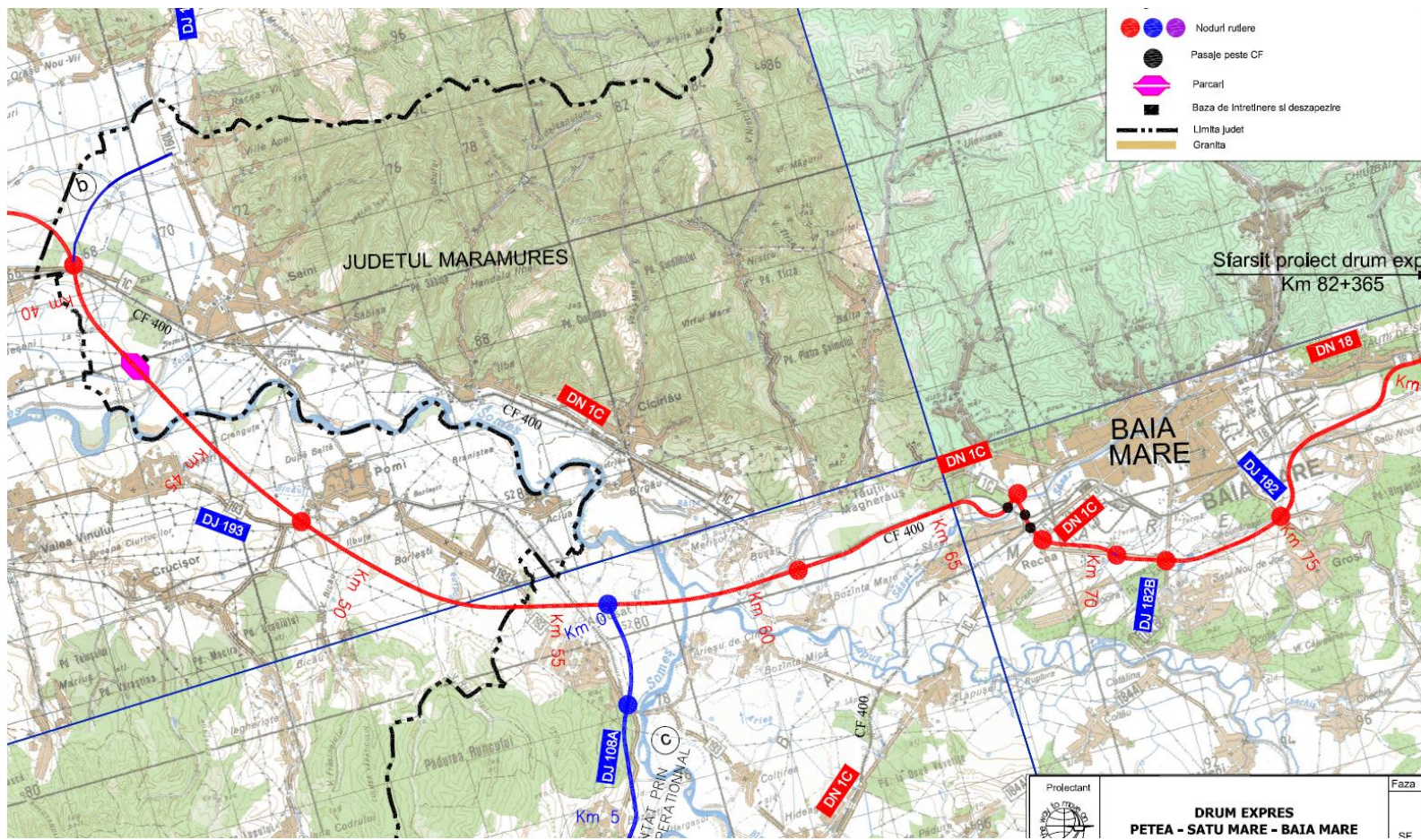
3) Stațiile de tren/autobuz nu vor fi mai departe de 15 min de mers pe jos față de terminalul de plecări

Tabel 20. Cerinte aeroport –transporturi conexe , Conform Tabel 7.14 din (MasterPlanTransporturi_2016, 2016) , pag.509, Standarde de conectivitate

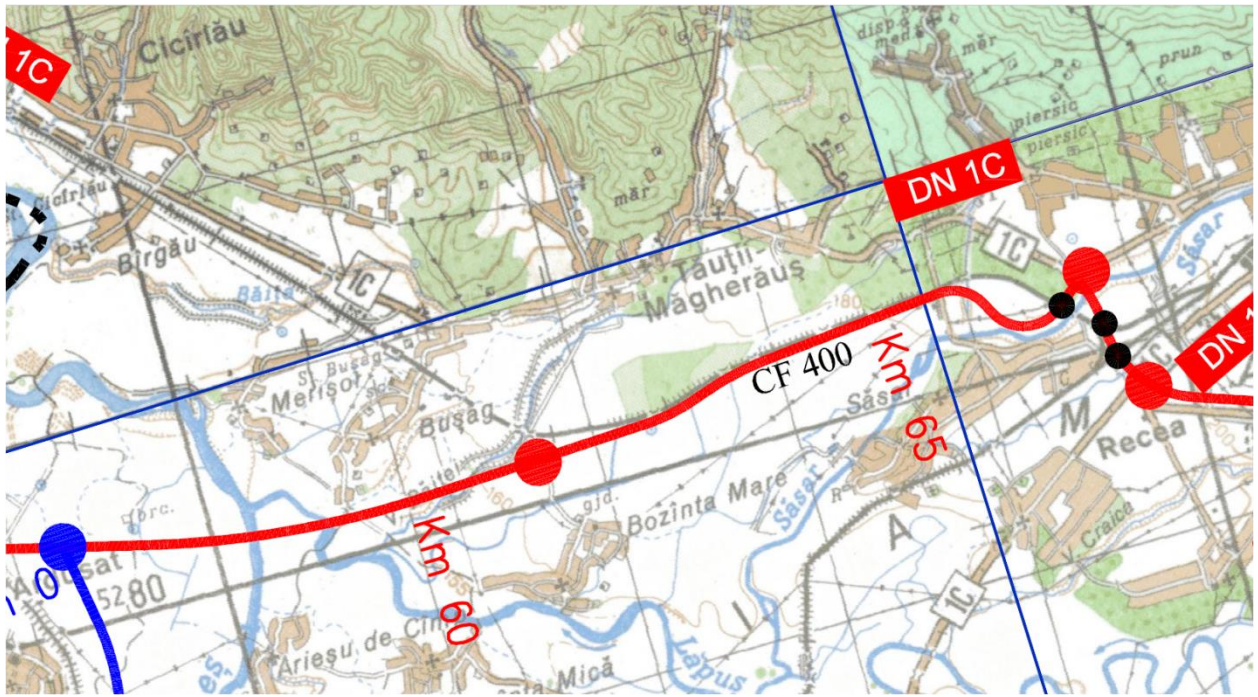
In contextul in care Aeroportul Maramures reprezinta cel mai tare punct in analiza SWOT a localitatii , si principalul punct de atragere a investitorilor straini si romani , principala misiune a Autoritatii Locale este sa asigure atingerea standardului de conectivitate al aeroportului International , astfel incit valorificarea acestui punct tare sa devina Factorul Cheie de Dezvoltare a localitatii .

²⁰ Fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului

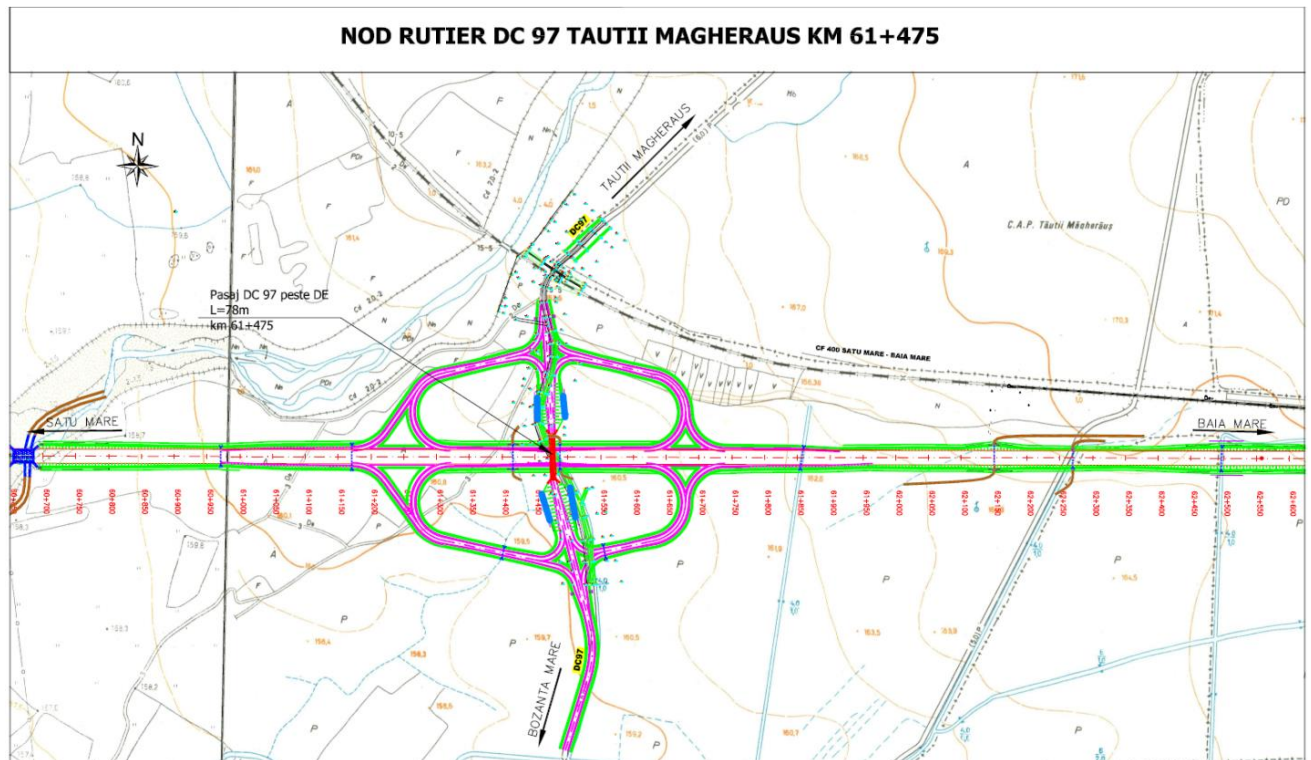
Drum Expres Baia Mare –Vaya (DExBMV)



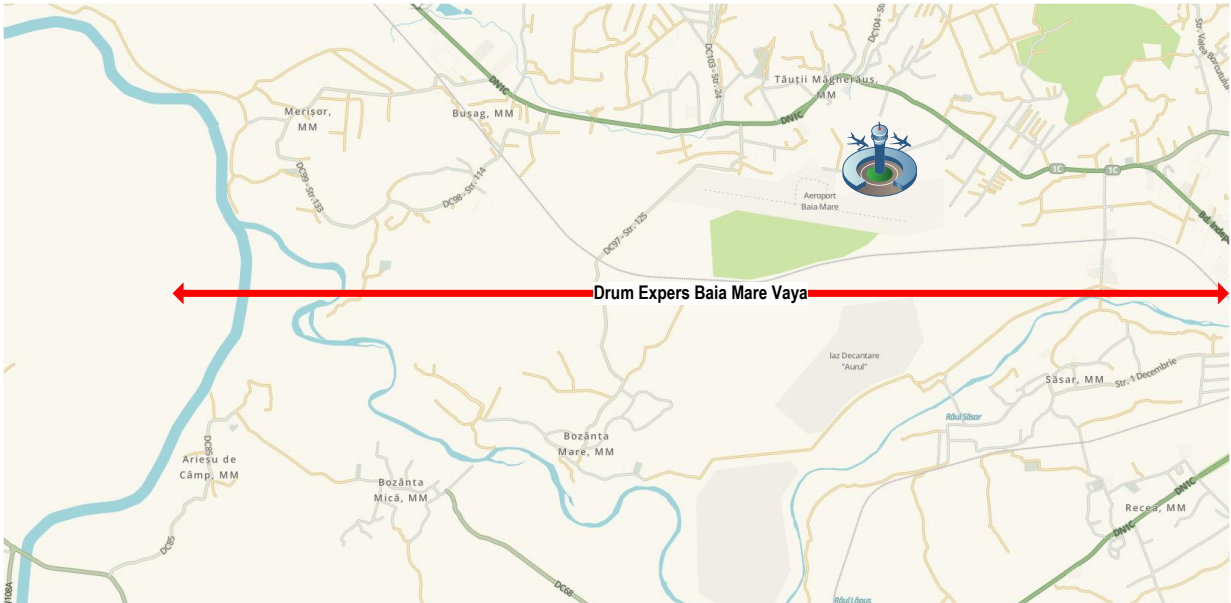
Figură 25. Ansamblu Drum rapid + Mentionare POR DJ 108A (in lista de prioritati a CJMM 2020),cu trecere prin Tautii Magheraus



Figură 26. Nodul de la Busag, conform Drum rapid Baia Mare-Vaya (Sursa PUG) , Factor Cheie Major in perspectiva 2035



Figură 27. Nod TĂUȚII MĂGHERĂUȘ / Detalii, Pozitionare fata de Calea Ferata Baia Mare –Satu Mare via Gara Busag



Figură 28. Drum Expers/ Drum rapid vs. Aeroport MM

Cal Navigabile, Somes Navigabil

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



Sursa: PATN

Figură 29. Somes Navigabil Dej-Baia Mare-Tautii Magheraus –Satu Mare cf. PATN

În județele Cluj și Satu Mare ²¹ există inițiative civice privind acest proiect, pentru Tăuții Măgheraș (amplasat la ½ din traseul navigabil) acest proiect ar putea fi unul MAJOR având în vedere contextul local și internațional. Dacă marile proiecte de transport Rutier (Drum Expres + Drumul Nordului), Aeroportuar, CFR (și nod rutier) Busag orășul Tăuții Măgheraș ar fi primul pol concentrator de infrastructuri din Nod Vestul României (având în același loc) acces la toate cele 3 infrastructuri majore de transport.

În contextul Ordinului Min. Mediului (OrdinMinMediului_46_2016_SCI, 2016)

ORDIN nr. 46 din 12 ianuarie 2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România (OrdinMinMediului_46_2016_SCI, 2016)

Respectiv declararea ca și Arii Naturale Protejate Natura 2000 a Somesului Inferior și a zonei Bozinta, o analiză asupra oportunității de a înființa un port-debarcader turistic în zona Merisor merita a fi luată în considerare.

În anexa 1 la PMUD sunt prezentate în detaliu site-urile Natura 2000 din teritoriul orașului Tăuții Măgheraș.

Incadrarea în Politica Publică Transport 2020, Regiunea Nord Vest, Drum Regional Transilvania Nord

Autoritate contractantă: JUDEȚUL MARAMUREȘ (CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ) Număr invitație / anunț: 390740 / 19.08.2016 Denumire contract: Servicii de elaborare documentației tehnice Segmentare studii de fezabilitate pentru tronșoanele din drumurile județene **DJ 182B, DJ 108A, DJ 193 cuprinse în Traseul Regional Transilvania Nord – Drumul Nordului** și întocmirea devizului general

a) Reabilitarea drumului județean DJ 182B, sector Coaș (int. DJ 182C) – Remeți pe Someș (int. DJ 108E) (lotul 04) în două studii de fezabilitate distincte:

1. DJ 182B sector Șomcuta Mare (DN1C) – Coaș (int. DJ 182C) – 10,185 km;
2. DJ 182B sector Șomcuta Mare (DN1C) – Remeți pe Someș (int. DJ 108E) – 14,366 km

și

b) Reabilitare traseu de drumuri interjudețene DJ 193 sector (Ardusat (int. DJ 108A) – lim. județ Satu Mare) – DJ 108A sector (int. DJ 193 – lim. Sălaj) (lotul 02) în două studii de fezabilitate distincte:

1. DJ 108A, sector Gărdani – Fărcașa – Sârbi – Tămaia – Buzești – Ardușat (DJ 193) – 12,382 km;
2. DJ 108A, sector (Gărdani – Sălsig – Ulmeni – lim. jud. Sălaj) – 15,481 km
3. DJ 193 sector (Ardusat (int. DJ 108A) – lim. județ Satu Mare) – 4,259 km

²¹ <http://www.greenborder.ro/obiective.html>



Figură 30. Drumul Nordului , Contract de finanțare semnat de Consiliul Județean Maramureș în 2017

Obs. Realizarea acestui drum (orizont 2020) va duce la concentrarea traficului de circulație auto în zona Tăuții Măgherauș- Aeroport- Satu Mare (Vama) , dat fiind numărul mare de locuitori din Maramureșul Istoric care lucrează în Italia, Spania, Franța și care vor să prefera accesul la Autostrada Transilvania – pe acest tronson ca și cel mai apropiat punct de joncțiune (în jud. Salaj) .

Incadrarea în Programul Operațional Regional 2014-2020

Conform cu Ghidul solicitantului (POR_GhidAxa3_OS3_2, 2017) ,PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2014-2020,GHIDUL SOLICITANTULUI AXA PRIORITYĂ 3, PRIORITYEA DE INVESTIȚII 4e, OBIECTIVUL SPECIFIC 3.2 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN ZONELE URBANE BAZATĂ PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ publicat în versiunea finală DEC 2017 la : <http://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2017/12/Ghid-specific-O.S.-3.2-3-Apeluri-versiune-finala-decembrie-2017.zip> , în care se precizează :

Axa Priorityară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon

<p>Priorityatea de investiții 4e</p>	<p>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</p>
---	---

Prioritatea de investiții 4e derivă din Obiectivul Tematic 4 – „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele”²².

Obiectivul specific 3.2. al axei prioritare/priorității de investiții

Obiectivul Specific 3.2	Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă
--------------------------------	---

Prin Obiectivul specific 3.2 din POR 2014-2020 sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor/orașelor și al zonelor funcționale²³ (în continuare Z.F.) ale acestora.

Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și în măsurile propuse în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (în continuare P.M.U.D.) ale municipiilor/ orașelor sau elaborate inclusiv la nivel de zone periurbane/metropolitane, conform prevederilor legale.

P.M.U.D. reprezintă o strategie sectorială de transport, care analizează în principal impactul scenariilor de transport, constituite din pachete integrate de proiecte finanțabile din diverse surse, iar în ceea ce privește proiectele individuale, P.M.U.D. oferă, de regulă, doar o analiză preliminară a acestora („screening”).

Având în vedere acest lucru, impactul proiectelor individuale din P.M.U.D asupra reducerii de echivalent CO₂, va fi detaliat în cadrul unor studii de analiză a traficului realizate la nivelul ariei de studiu²⁴ a proiectului. Desigur, studiile de trafic se vor dezvolta ținând seama de prognozele, tendințele generale, analizele, datele etc. din P.M.U.D.

Reducerea de echivalent CO₂ din transport la nivelul ariei de studiu este definită ca diferența, pentru un an stabilit (de ex. primul an de după implementarea proiectului), dintre emisiile totale de echivalent CO₂ al celui mai posibil scenariu „fără proiect” („A face minimum”) și emisiile totale de echivalent CO₂ pentru scenariul „cu proiect” („A face ceva”).

Se va avea în vedere faptul că cel mai posibil scenariu „A face minimum” presupune continuarea situației existente, dar poate include și unele investiții care sunt așteptate să se realizeze înainte de anul de prognoză respectiv. Astfel, acest scenariu poate include și investiții aflate în implementare sau cu avizele luate (și unde finanțarea a fost deja obținută) și care se așteaptă să fie finalizate înainte de anul avut în vedere. Calcularea emisiilor de CO₂ pentru scenariile „A face minimum” și „A face ceva” se va realiza la nivelul ariei de studiu a proiectului.

Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 3.2

În cadrul Priorității de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2, vor fi finanțate acele **activități/ subactivități** care, printr-o **abordare integrată**, vor contribui în mod direct la **reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES)**²⁵, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor/orașelor și a Z.F., generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației în interiorul

²² A se vedea art.9 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului;

²³ Zone periurbane/metropolitane, respectiv UAT din vecinătatea teritorială imediată a orașelor/municipiilor;

²⁴ Aria de influență/de impact a proiectului. Se vor vedea explicațiile din Modelul M – Studiul de trafic, cu privire la aria de studiu a proiectului;

²⁵ În cuprinsul ghidului se va folosi termenul de echivalent CO₂;

municipiului/orașului, dar și pentru deplasarea navetiștilor din Z.F., care au ca origine sau destinație a deplasărilor municipiul/orașul în cauză.

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

Mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Achiziționarea de material rulant (tramvaie) - Codul 043;
- ✓ Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie) - Codul 043;
- ✓ Achiziționarea de troleibuze - Codul 043;
- ✓ Achiziționarea de autobuze - Codul 043;

Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric - Codul 043;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă - Codul 043;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea stațiilor de transport public (tramvai, troleibuz, autobuz urban) - Codul 043;
- ✓ Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) - Codul 044;
- ✓ Crearea/modernizarea/reabilitarea/extinderea de benzi separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public de călători - Codul 043;
- ✓ Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, în vederea construirii/modernizării/extinderii benzilor dedicate pentru transportul public de călători, a construirii/modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere - Codurile 032/034 (partea carosabilă)/ 043 (benzi dedicate și separate pentru transportul public urban)/ 090 (piste pentru biciclete și trasee pietonale) etc, după caz;

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

- ✓ Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a automobilelor electrice și electrice hibride - Codul 083;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete - Codul 090;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-rental”/„bike-sharing”) - Codul 043 (pentru echipamente și mijloace de transport - biciclete);
- ✓ Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale - Codul 090;
- ✓ Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone - Codul 044;

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI) - Codul 044;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport - Codurile 032/034, după caz;
- ✓ Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - Codul 083;

- ✓ Construirea parcarilor de transfer la transportul public urban de tip „park and ride” – Codul 043;

Date fiind prevederile Ghidului pentru cele 3 categorii de investitii , din care Orasul Tautii Magheraus doreste – in limita disponibilitatilor financiare sa pregatesca proiecte cu prioritate in ordinea urmatoare :
A. Prioritatea 1; B-Prioritatea 2; C. Prioritatea 3.

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

Mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Achiziționarea de autobuze - Codul 043;

Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) - Codul 044;

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete - Codul 090;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-rental”/„bike-sharing”) - Codul 043 (pentru echipamente și mijloace de transport - biciclete);
- ✓ Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale - Codul 090;

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI) - Codul 044;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport - Codurile 032/034, după caz;
- ✓ Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - Codul 083;

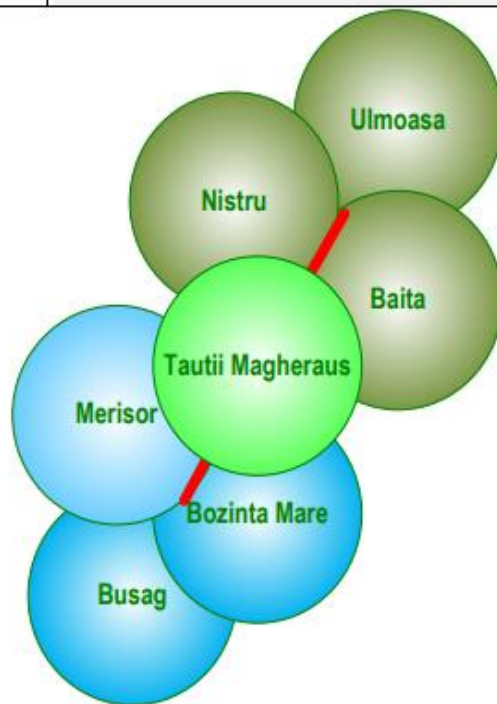
In acest sens PMUD ul actual prezinta analiza-diagnostic a sistemului de transport existent **si argumentatia aplicarii de proiecte Obiectivul Specific 3.2. al axei Prioritate 3 - : Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon si pregatirea aplicarii si altor proiecte pe linii de finantare accesibile in perioadele de timp 2018-2020-2035.**

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

1.4.1. Descrieți viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a U.A.T.-urilor și explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune.

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orasului Tăuții Măgherauș (StrategiaTautiiMagheraus2020) , publicata in rezumat la ²⁶

²⁶ http://www.tautiimagheraus.ro/anunturi-servicii/proiecte/Strategia_de_dezvoltare_revizuita_20161124.pdf



Orasul Tautii Magheraus
Un Oras Competitiv in Europa 2020

Trăiește Cu Măsură și Crediță!
Dinamica, Echilibru, Incredere

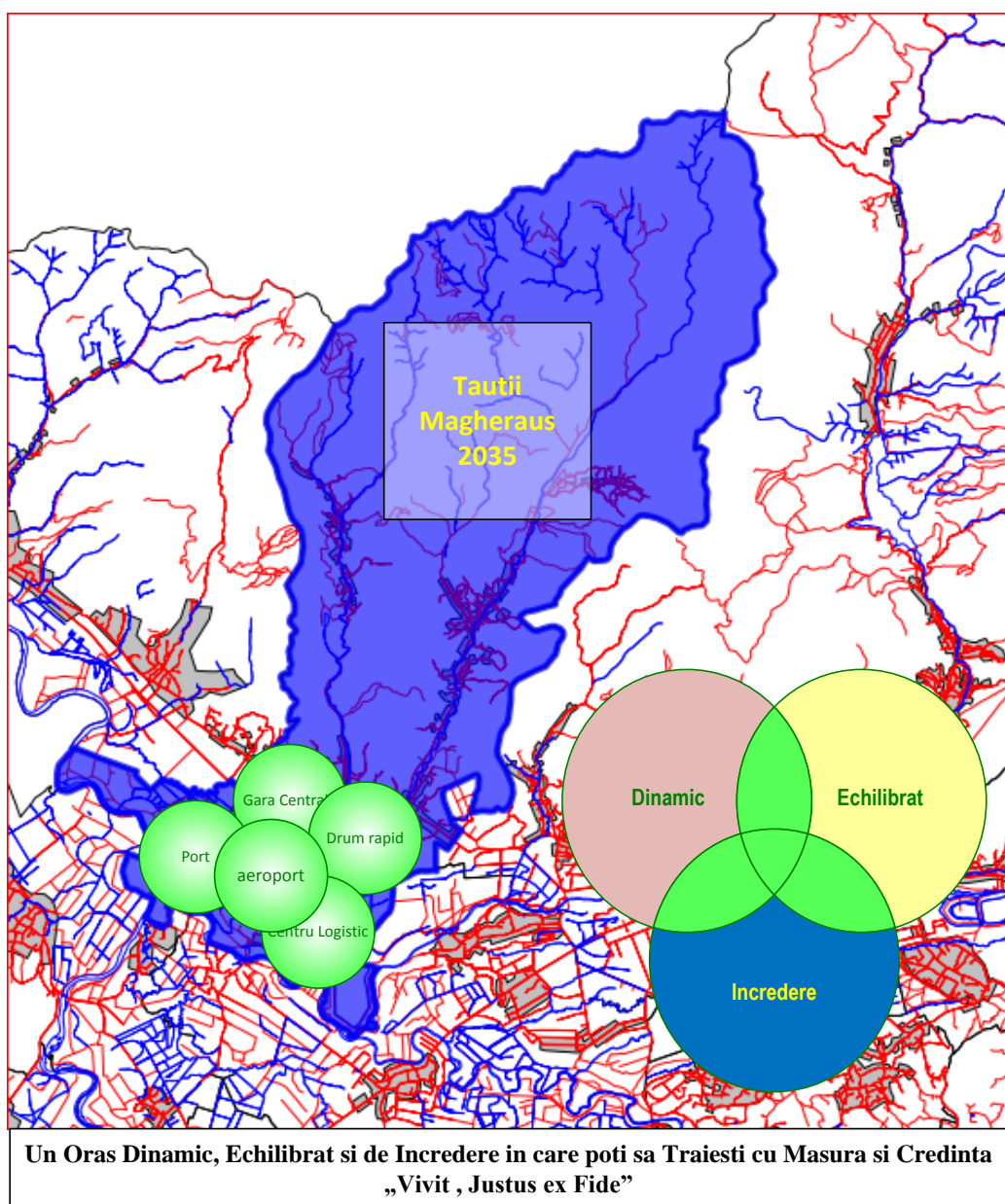
A fost extinsa printr –un complement strategic pina la nivelul anului 2035 , obiectivele strategice prezentate pe site la Cap.4 pag. 47 fiind prezentate in continuare .

Elementele Strategiei Tăuții Măgherauș 2020 -2035

Viziune : 2020 : Dinamica , Echilibru , Incredere

2035 : Cel mai dezvoltat oras al judetului Maramures (economico-social-mediu)

Cu Cel mai ridicat standard de viata din Maramures



Figură 31. Viziunea de Dezvoltare a Orasului Tăuții Măgherauș orizont 2035

Misiuni 2020 2035

2020 : Aplicarea celor 3 x politici de dezvoltare , pentru cresterea :

- **Dinamicii dezvoltarii (economico-sociala)**
- **Echilibrului (intre urban si rural , echilibre socio-economice si de mediu)**
- **Increderii in administratie si Comunitate**

Pina in anul 2020 , in contextul atragerii de fonduri nerambursabile de cca. 10-15 mil EURO

2035 : Alinierea la Standardele Europene de Calitate a Vietii

VIVIT : JUSTUS EX FIDE

WBS/ Obiective Strategice /Spargerea Obiectivelor generale in subobiective **TĂUȚII MĂGHERĂUȘ**
2020-2035

Dinamic		Echilibrat (durabil)		Incredere	
Economic	Social	Urban	Rural	Civica/ In Comunitatea Locala	In administratie
<p>Un oras dinamic dpdv. Economic , cu politici de dezvoltare economica cu proiecte pentru dezvoltarea afacerilor , atragerea investitorilor etc.</p> <p>Infrastructuri si de afaceri puse la punct !</p>	<p>Un oras dinamic dpdv. Socio-cultural , cu politici de dezvoltare sociala , cu proiecte pentru dezvoltarea sociala si culturala , modernizare si pastrare a specificului socio-cultural.</p> <p>Infrastructuri specifice puse la punct!</p>	<p>Un oras la standarde europene , cu dezvoltare verticala si orizontala continua , cu adecvare la zona geografica (munte deal ses) , cu factori de risc minimali (mediu, sociali, etc).</p> <p>Infrastructuri Urbane puse la punct si infrastructuri turistice moderne(medicale , sport, recreere urbana)</p>	<p>Cartiere/sate cu infrastructuri urbane si cu conservarea traditiilor specifice micro structurii teritoriale , cu specific montan , colinar si riveran .</p> <p>Infrastructuri inter sate puse la punct! Cu excelenta in infrastructuri turistice MONTANE si Riverane ;</p> <p>Valorificarea resurselor naturale in special in zonele ariilor protejate (situate in special in zonele periferice/cartiere, zona montana si riverana (Lapus-Somes)</p>	<p>Incredere in respectarea drepturilor fundamentala ale omului vis a vis de fiecare locuitor indiferent de credinta-religie, nationalitate, proprietate etc, respectul valorilor locale</p>	<p>Incredere in autoritati garante a bunei guvernari locale , a teritoriului, a institutiei in sine , a problemelor majore legate de standardul de viata a cetatenilor</p>

Politici de dezvoltare Economica (Planuri de dezvoltare economica incl. Turismul ca Business 2014_2020)	Politici de dezvoltare Sociala (Planuri de dezvoltare sociala , culturala, educatie) inclusiv Turismul Cultural, Rural etc) 2014_2020)	Planul integrat de dezvoltare Urbana (TĂUȚII MĂGHERĂUȘ PIDU 2020), cu sau fara SUBM , cu un ADI cu peste 10000 de locuitori) (economic, social si de mediu)	Plan Local / Integrat (per fiecare cartier si per ansamblu) de dezvoltare Rurala +Plan zonal de dezvoltare rurala (GALMMV corelat cu TĂUȚII MĂGHERĂUȘ si celelate comunitati rurale partenerere)	Politici de dezvoltare/educatie civica , sisteme de educatie pe tot parcursul vietii, identitate locala	Politici Publice de Buna Guvernare / e-Guvernare/ Standarde de calitate in management ul comunitatii si institutiilor locale
---	--	---	---	---	--

Figură 32. Obiective strategice TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Obiective EU2020

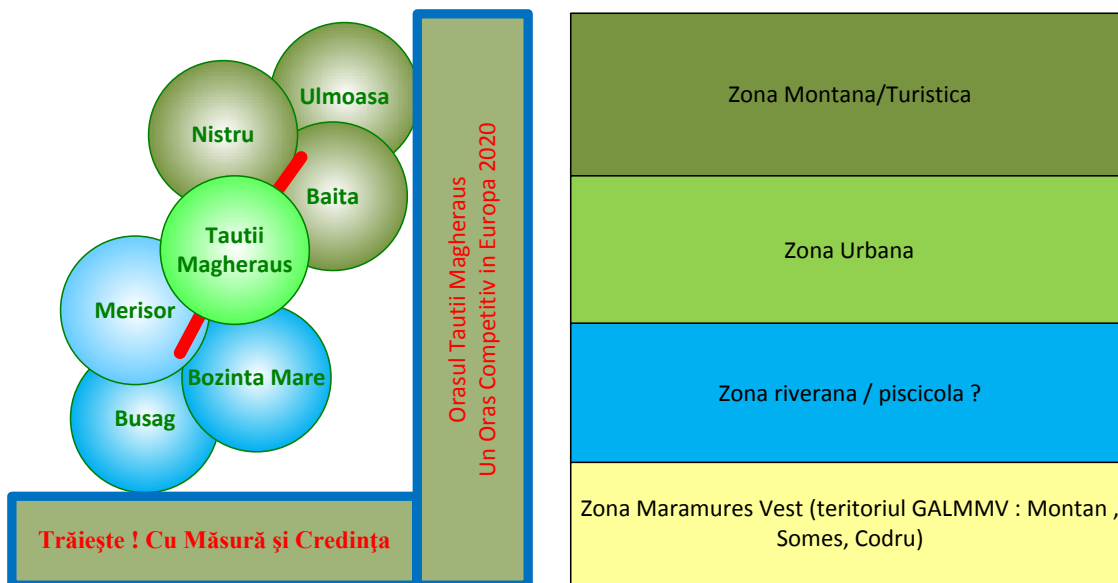
Europa 2020 reprezintă strategia Uniunii Europene (U.E.) de creștere economică pentru următorii zece ani. Astfel, atât la nivelul U.E., cât și la nivelul fiecărui stat membru, au fost stabilite obiective care urmează să fie îndeplinite până în 2020, privind diferite aspecte. In ceea ce privește obiectivul referitor la energie și climă, au fost stabilite următoarele obiective principale:

- **reducerea cu 20 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (sau chiar cu 30 %, în condiții favorabile) față de nivelurile înregistrate în 1990;**
- creșterea ponderii surselor de energie regenerabile, până la 20 %;
- creșterea cu 20 % a eficienței energetice.

în acest sens, România a stabilit următoarele ținte pentru 2020:

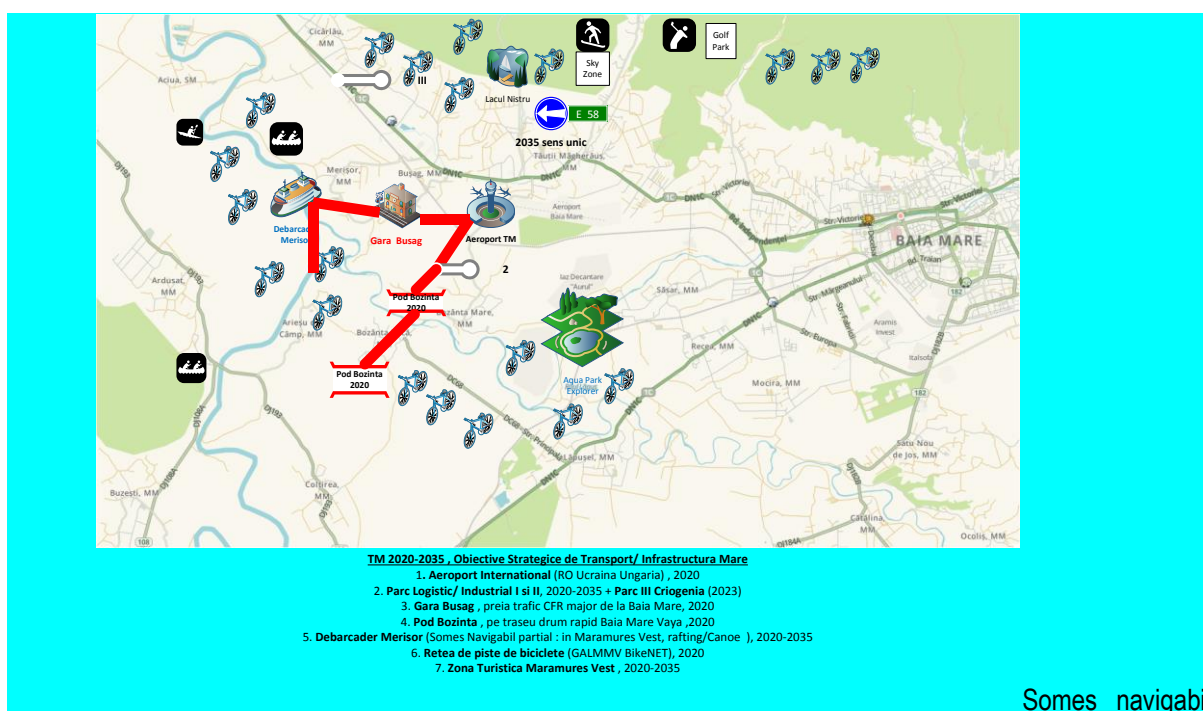
- reducerea cu 19 % a emisiilor de CO2;
- creșterea ponderii surselor de energie regenerabile cu 24 %;
- utilizarea durabilă a energiei: 10 %.

Imaginea segmentarii strategice TĂUȚII MĂGHERĂUȘ /politici teritoriale



Figură 33. Segmentari strategice /teritorii TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

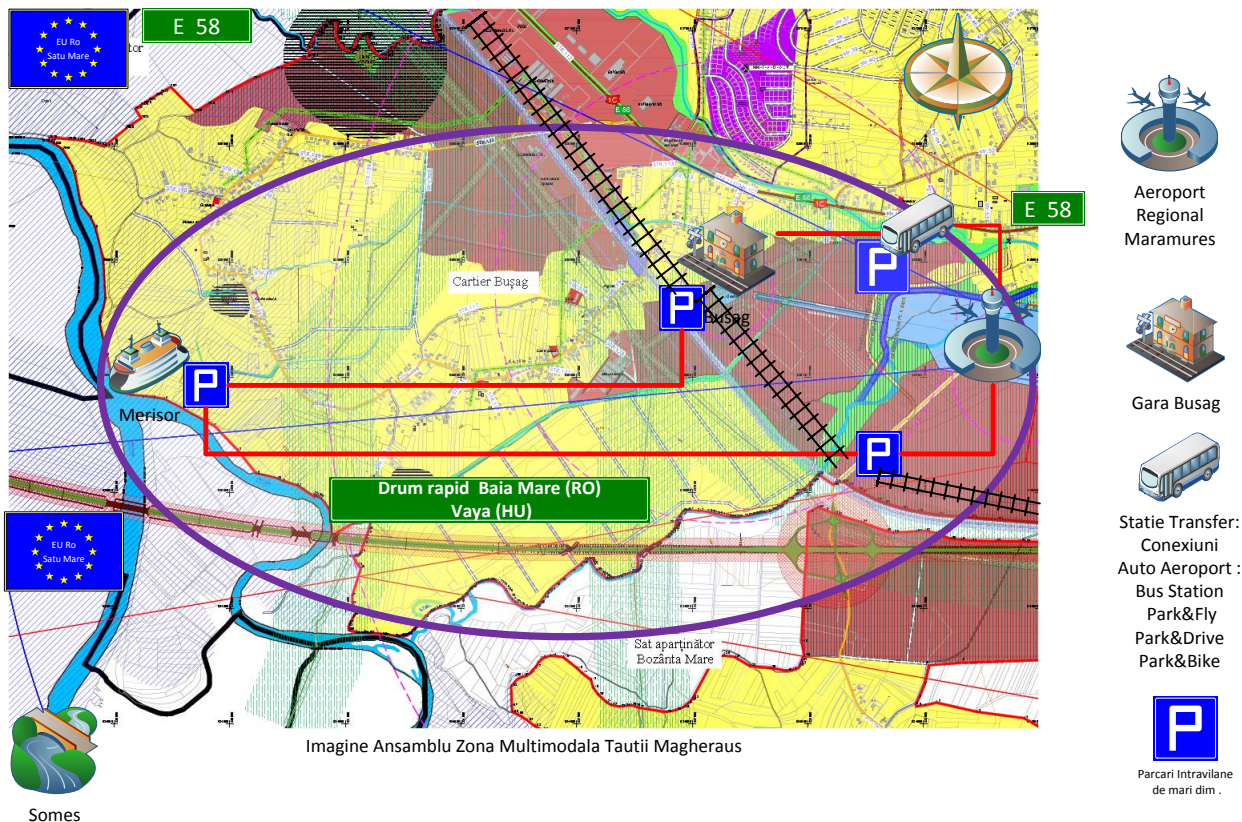
Incadrarea in SDD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2020 , prevederea realizarii PMUD , cu identificare problemelor majore specifice SDD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2035 , Obiective majore de infra mare



27

Figură 34. Imagina de ansamblu a Patrulaterului de Dezvoltare Logistica a Orasului Tăuții Măgherauș (Aeroport, Gara, Rutier European/Drum Rapid , Somes Navigabil)

²⁷ <http://www.greenborder.ro/obiective.html>



Figură 35. Sistemele de transport din Tăuții Măgherauș (perspective 2035) : Aeroport International_DrumEuropean_Gara Regionala_Somes Navigabil (Tautii Magheraus-Satu Mare)

1.4.2. Explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune

P.M.U.D va sustine viziunea de dezvoltare a orasului Tăuții Măgherauș sustinind ideile de dezvoltarea si fundamentare a nucleului dur / proiectul hard (Centrul Logistic –Aeroport-Gara-Rutier-Navigabil si pregatind dezvoltarea echilibrata a sistemelor de transport pentru intreaga localitate.

Abordarea complexa a sistemelor de transport si orientarea catre pregatirea si promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru orasul Tăuții Măgherauș cu un profil urban in accentuare dar si cu elemente de rural in schimbare majora este o oportunitate pentru promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare

PMUD este principalul instrument de planificare prin care comunitatea locala si sistemul metropolitan Baia Mare vor putea implementa si monitoriza elementele de baza pentru ca Aeroportul Maramures sa devina un aeroport international certificat , orasul Tăuții Măgherauș sa devina cel mai competitiv oras din Maramures, placa turnanda a Maramuresului catre Europa 2035 pe aer-cale ferata- rutier si pe cale navigabila .

Toate acestea se pot intimpla numai printr o abordare de jos in sus , de la nivelul comunitatii locale , prin

adoptarea viziunii de dezvoltare comunitare si prin politicile de dezvoltare aferente.

Nivelul de baza in toate acestea este Nivelul Infrastructurilor , iar politica publica aferenta dezvoltarii acestora este PMUD ul .

Cadre si Prevederi legale PMUD

Conform cu (OrdMDRAP233_2016)

(1) Conform prevederilor din Lege, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este **corelată**

- **dezvoltarea spațială a localităților și**
- **a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu**
- **nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.**

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

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

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

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

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

Populația existentă și distribuția pe cartiere

Orașul Tăuții Măgherauș are 7 136 locuitori (conform Recensământului 2011) și este compus din următoarele cartiere și localități:

1. Oraș Tăuții Măgherauș – 2 761 locuitori ;
2. Cartier Băița – 1 686 locuitori ;

3. Cartier Nistru – 1 136 locuitori ;
4. Sat Bozânta Mare – 567 locuitori ;
5. Cartier Buşag – 548 locuitori ;
6. Cartier Merişor – 265 locuitori ;
7. Sat Ulmoasa – 173 locuitori.

Tendintele demografice

La nivelul anului 2014 populația a ajuns la 7991 , avind un numar de 1804 salariați (22.5%) , dovedind o tendinta de crestere a populației și un grad ridicat de ocupare .

Nr. Crt	Codul SIRUTA	Numele localității		Total		2014 nr.mediu salariați	%
		Județ	UAT	M	F		
1	106461	MM	ORAS TAUTII-MAGHERAUS	3972	4019	1804	22.58

Tabel 21. Populație 2014 , sursa INSEE ²⁸

Dinamica Populației/ tendinte demografice

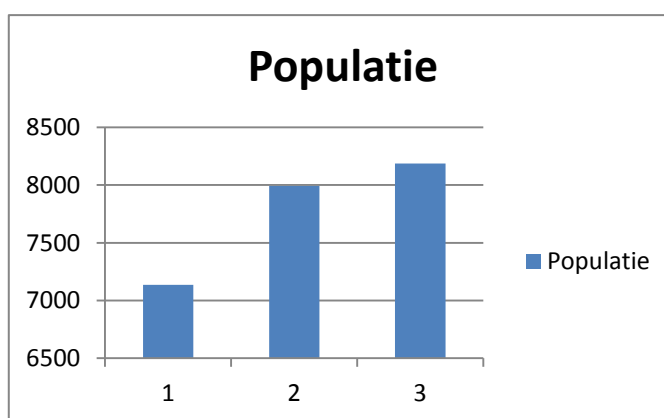
Nr. Crt	Cod ul SIR UTA	Numele localității		Total F	Total locuitori	2014 Stabiliri domiciliu		2014 Plecari domiciliu		2014 Emigranti		2014 Imigranti	
		Jud eț	UAT			Nr. Persoa ne	%	Nr. Persoa ne	%	Nr. Persoa ne	%	Nr. Persoa ne	%
1	1064 61	MM	TAUTII- MAGHER AUS	4019	7991	218	2.73	120	1.5	4	0.05	0	0

Tabel 22. Schimbari domiciliu 2014 , surse INSSE Tempo

Dinamica populației 2011-2017 conform surse statistice TEMPO ²⁹

An	Populație
2011	7136
2014	7991
2017	8186

Cresterea de
cca.15% in 6
ani (cca.1000
locuitori)



Concluzie : Populație/tendinte :

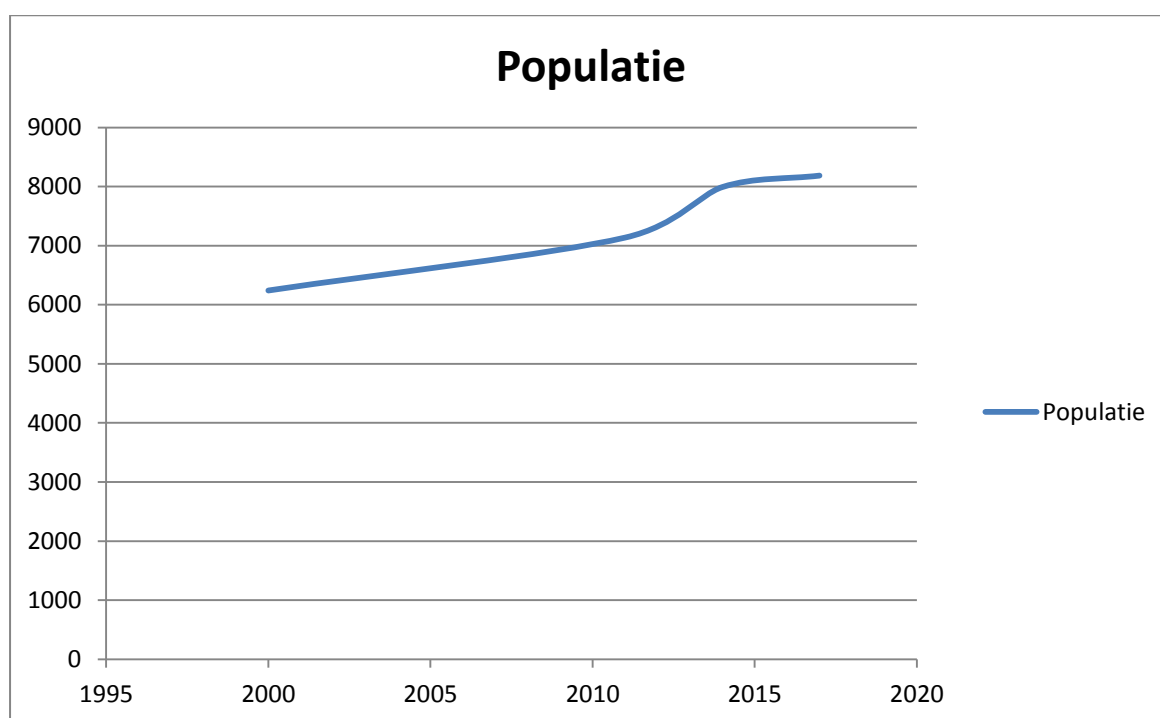
²⁸ <https://statistici.insse.ro/shop/?lang=ro>

²⁹ <http://statistici.insse.ro/shop/>

Tendinta de crestere a populatiei este o tendinta unica intre orasele din Maramures si probabil in Romania , context in care Tăuții Măgheraușul va ajunge **la depasirea numarului de 10.000 de locuitori probabil in 2020 , iar la nivelul anului 2035 probabil la cca. 20000 de locuitori.**

Motivele cresterii populatiei sunt in special legate de migrarea populatiei din zona muncipiului Baia Mare spre Tăuții Măgherauș datorita :

- Concentrarii industriale din zona Aeroport si zona Cicirlau (locuri de munca in domenii de virf : electronica , aeronautica , proiectare , etc)
- Atractivitatea zonei Montane (Potentiale zone turistice in Ulmoasa –Baita si Nistru si limitrof Luna Ses- Statiune de ski)
- Reintorcerii localnicilor plecati in tara si strainatate



Figură 36. Grafic evolutie populatie 2000-2017

Structura populatiei pe grupe de virsta (2011)

Numele localității		Total		0-4 ani		5-9 ani		10-14 ani		Total 0-14 ani		15-19 ani		20-24 ani		20-24 ani		30-34 ani		35-39 ani	
Județ	UAT	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
MM	TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	3972	4019	189	174	218	217	224	210	631	601	215	219	250	224	311	299	324	299	373	309

Tabel 23. Structura populatiei pe grupe de virsta

Structura de virsta dominanta este cea intre 40-64 ani (o grupa de virsta matura spre imbatrinita) , urmata de grupa de virsta de 15-39 de ani (cu nevoi majore de mobilitate) si grupele extreme : 0-14 ani (scolari-elevi) si peste 65 de ani (pensionari) . (speranta medie de viata in Maramures 71 ani –barbati, 78 ani- femei, cu o medie de 74 ani)

Codul SIRUTA	Numele localității		Locuitori 2015			Someri Decembrie 2015			
	Județ	UAT	M	F	Total	M	F	Total	%

						locuitori			someri	
106461	Maramures	ORAS TAUTII-MAGHERAUS		3972	4019	7991	27	25	52	0.65

Tabel 24. Somaj , an 2015 cf. INSSE

Densitatea Populatie/Suprafete

Modul de folosinta pentru suprafata agricola/Anul 2010/ Hectare / ha

Tabel Surs <http://statistici.insse.ro/shop/index.jsp?page=tempo3&lang=ro&ind=AGR101B>
 AGR a
 101B INS
 SE

	Total	Agri cola	Arabil a	Pasu ni	Finet e	Vii si pepinier e viticole	Livezi si pepinier e pomicol e	Terenuri neagricol e total	Paduri si alta vegetatie forestiera	Ocupat a cu ape, balti	Ocup ata cu const ructii	Cai de com unica tii si cai ferat e	Tere nuri degr adat e si nepr odu ctive
1 Tăuții Măgh erăuș	1206 5	262 6	790	1014	775	15	32	9439	8713	118	306	93	209

Tabel 25. Suprafete

Densitatea Populatiei la nivelul anului 2017 este de 67,8loc/km² la nivelul anului 2017.

Structura Ocupationala

In agricultura

Tabelul 35b. Persoane (număr total) care au lucrat în agricultură, după statutul juridic al exploatațiilor agricole, pe localități

Nr.	Codul SIRUTA	Județ	UAT	Exploatații agricole fără personalitate juridică			Exploatații agricole cu personalitate juridică								Total			
				Exploatații agricole individuale	PFA, II, Intreprinderi familiale	TOTAL	Regii autonome	Societati /Asociatii agricole	SC cu capital majoritar privat	SC cu capital majoritar de stat	Instituti / statiuni cercerare, unitati scolare cu profil agricol	Consilii locale, primarii	Alte instituti publice	Unitati cooperatiste		alte tipuri	TOTAL	
1	106461	Maramures	ORAS TAUTII-MAGHERAUS	2948		2948				10			1			12	23	2971

Tabel 26. Populatie ocupata = 2971

Judete	Localitati	Ani
		Anul 2016
		UM: Numar persoane
		Numar persoane

Maramures	106461 ORAS TAUTII-MAGHERAUS	2178 ³⁰
------------------	-------------------------------------	--------------------

Tabel 27. Numar mediu salariati INSEE

Numar mediu salariati 2016 =2178

Somaj mediu, Dec 2016=59 someri

Rezultatele cautarii - Someri inregistrati la sfarsitul lunii, pe sexe, judete si localitati			
Sexe	Judete	Localitati	Perioade
			Luna decembrie 2016
			UM: Numar persoane
			Numar persoane
Total	Maramures	106461 ORAS TAUTII-MAGHERAUS	59

Tabel 28. Somaj cf. INSEE

Rata somaj=1.1. %

Rezultatele cautarii - Ponderea somerilor inregistrati la sfarsitul lunii in totalul resurselor de munca, pe sexe, judete si localitati			
Sexe	Judete	Localitati	Perioade
			Luna decembrie 2016
			UM: Procente
			Procente
Total	Maramures	106461 ORAS TAUTII-MAGHERAUS	<u>1,1</u>

Tabel 29. Rata somaj=1,1% in dec 2016

Practic nu exista somaj in zona , mai degraba o criza a fortei de munca locale.

Marii investitori din zona aduc forta de munca din Baia Mare si din teritoriile apropiate in special din teritoriul GALMMV³¹ , teritoriu in care exista cca. 40.000 de locuitori si pentru care Orasul Tăuții Măgherăuș reprezinta un

³⁰ INSEE Tempo On Line

³¹ www.galmmv.ro

fel de capitala a microregiunii Maramures Vest .

Modelul de dezvoltare al oraşului

Modelul de dezvoltare a Oraşului este un model de

- (1) **Concentrare economica in zona Aeroportului Maramures** , unde s-au localizat firme mari care angajeaza in prezent peste 1000 persoane , cu o dezvoltare in perspectiva si in perimetrul (3)
- (2) O a doua concentrare economica in devenire spre comuna invecinata Cicarlau (pe drumul European E58) , cu firme /investitii straine si romanesti
- Activitate dispersata in intreg teritoriul oasului , IMM uri si activitati agricole



Figură 37. Cele 3 zone de dezvoltare/concentrare economica din Tăuții Măgherăuș

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

Contextul socio economic / descriere INSEE

a) Firme in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ / angajatorii majori/ 2014

Nr	Nume Firma	Jud	Localitate	CAEN	Obiect activitate	Numar de salariați 2014
1	WEIDMULLER INTERFACE ROMANIA SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	2790	Fabricarea altor echipamente electrice	535
2	OPTIBELT POWER TRANSMISSION SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	2219	Fabricarea altor produse din cauciuc	268

3	ADISS SA	MM	Tăuții Măgherăuș	2829	Fabricarea altor masini si utilaje de utilizare generala n.c.a.	119
4	AEROPORTUL INTERNATIONAL BAIA MARE RA / Firma Mare cf. Legislatie	MM	Tăuții Măgherăuș	5223	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene	60
5	EGO WAY SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4778	Comert cu amanuntul al altor bunuri noi, in magazine specializate	52
6	BO & RA TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	37
7	ALTIMEX SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	5610	Restaurante	28
8	TRENCADIS DEVELOPMENT SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	6201	Activitati de realizare a soft-ului la comanda (software orientat client)	24
9	TAUTII IUGA SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4711	Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun	18
10	MECANOPLAST SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	1623	Fabricarea altor elemente de dulgherie si tamplarie, pentru constructii	14
11	BILLA SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4711	Comert cu amanuntul in magazine nespecializate, cu vanzare predominanta de produse alimentare, bauturi si tutun	14
12	MFC INTER JOB SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	7820	Activitati de contractare, pe baze temporare, a personalului	12
13	RO STRUCTURI TDI SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4120	Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale	11
14	MOPED SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	1089	Fabricarea altor produse alimentare n.c.a.	10
15	AUTO AGREMAR G.T.S. SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	10

Tabel 30. Firme / angajatori mari in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Obs.

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

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

3. In perspectiva extinderii investitiilor in zona Aeroport numarul de angajati in zona va depasi 1000 de angajati i la sf. 2016) , ceea ce insemna ca cca. 10 % din populatia TĂUȚII MĂGHERĂUȘ se deplaseaza in fiecare dim. In zona Aeroport
4. Este f. probabil ca dintre angajati o buna parte sa vina dinspre Baia Mare , motiv pentru care a doua Problema Majora de transport in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ o reprezinta DE 58, de la Intrarea in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ dinspre Baia Mare , pina la zona Industriala Aeroport .

b)Firme deTransport i n TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

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

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

Tabel 31. Firme cu obiect activitate principal transporturi

c) Alte firme ce infl. PMUD /auto

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

Tabel 32. Firme cu activitati conexe : comert/servicii auto

Agricultura/ exploataii agricole

Judet	UAT	Total exploatații agricole *) (număr)	Exploatații agricole care utilizează suprafața agricolă (număr)	Suprafața agricolă utilizată (hectare)	Suprafața agricolă utilizată, ce revine in medie (hectare)	
					pe o exploatație agricolă	pe o exploatație agricolă care utilizează suprafața agricolă
Maramures	ORAS TAUTII-MAGHERAUS	1933	1845	2180.97	1.13	1.18

Tabel 33. Exploataii Agricole cf. INSEE

Obs. Agricultura este dezvoltata in partea sudica a orasului , in in special in luncile riurilor .

In zona montana este dezvoltata pomicultura (in zone fostei Statiuni de Cercetare Dura) si silvicultura , Tăuții Măgherauși avind in proprietate si administrind prin Ocului Sivic Tăuții Măgherauș zonele forestiere.

2.2. Rețeaua stradală

Prezentați date și descrieri/reprezentări grafice referitoare la rețeaua stradală, precum:

informații referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora,

o analiză a condițiilor de siguranță rutieră (prin ilustrarea datelor agregate și prin indicarea zonelor cu frecvență mare a accidentelor și a cauzelor pentru producerea acestora), areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuirii în rețelele de transport, informații cheie privind durata călătoriei.

Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în secțiunea 3.2), pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.

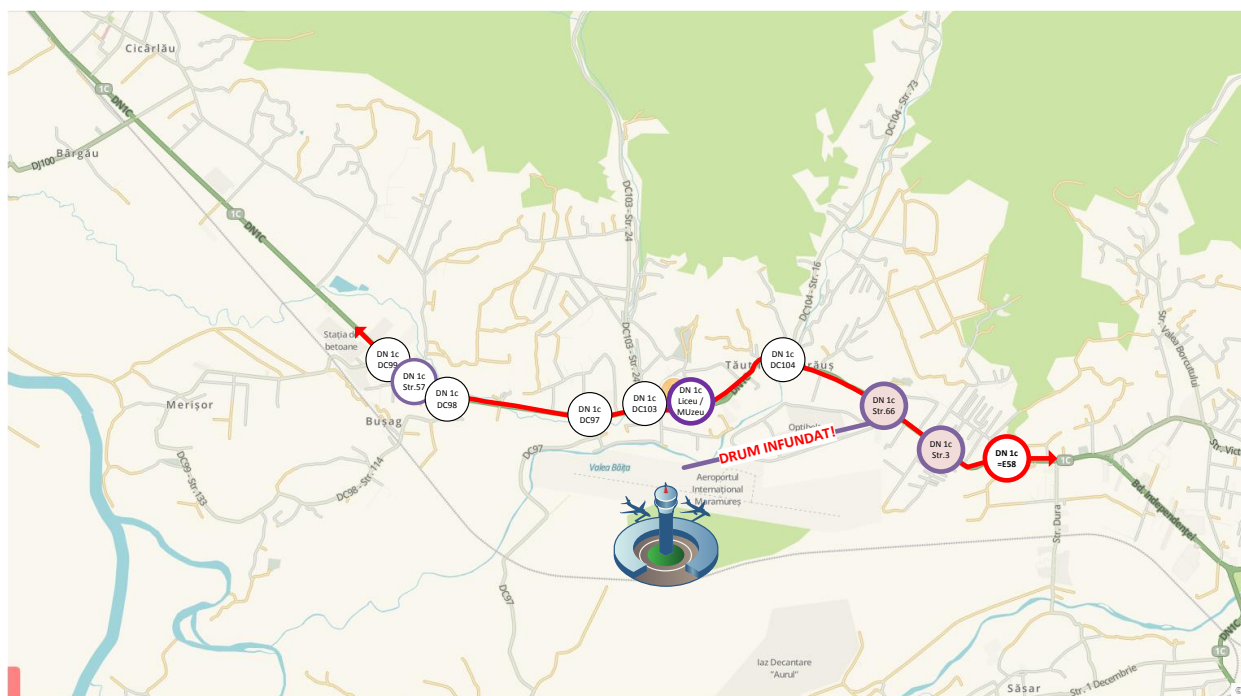
Furnați o analiză a locurilor de parcare existente, arătând care este proporția locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora, o evaluare a gradului de ocupare/a capacității/a cererii, a calității parcarilor existente, precum și problemele asociate cu acestea. Aceste date privind locurile de parcare pot fi prezentate grafic, pentru anumite zone din oraș, identificate/definite de către elaboratorul P.M.U.D.

2.2.1. informații referitoare la traseele principale

Traseul principal pentru Traficul rutier este DN1c = E58 care strabate de a lungul intreg orasul Tăuții Măgherauș Si in jurul caruia graviteaza traficul actual .

Acesta stare existenta duce la situatii tipice pentru structuri de tip "Back Bone" –coloana centrala , in care blocajul oricareia din capete blocheaza atit traficul de tranzit dar si traficul in intranetul comunitatii.

a)Descriere drumuri DN , DJ , DC



PMUD Tautii Magheraus , Trasee Principale : DN , DJ, DC, Strazi Importante

Figură 38. Harta principalelor noduri de circulatie

Descrierea in detaliu a principalelor caracteristici a tronsoanelor de drum sunt prezentate in Studiul de trafic (Trafic_TM_2017, 2017) , de la pag. 15 .

Datele colectate prin sondaje si masuratori sunt prezentate in studiul de trafic la pag.27-47. (Trafic_TM_2017, 2017)

In plus fata de acesta am inclus ca si Noduri esentiale Nodul 3 intersectia DN1c cu Strada 66 , care duce la aeroport si zona industriala 1 cea mai importanta artera de circulatie intravilana , in perspectiva anului 2035 De asemenea Nodul 5 , cu acces Liceu si Muzeu direct din DN 1c si Nod 9 Transilvania cu perspectiva de a deveni zona de deservire a unui Parc Industrial .

Nr.crt	Noduri	Denumire/detalziata	Obs1	Obs.2. PMUD
1	DN 1 C=E58 Dura	Dura , Deal/Panta	Panta si curba periculoase	Cel mai mare nr. accidente din MM
2	DN1C Str.3 Apa Sarata	Apa Sarata/Drurelax	Virf de Panta / Curba Periculoasa	Zona periculoasa
3	DN1c Str 66	Aeroport	Acces Aeroport si Zona Industriala	Intersectie 90% , vizibilitate resusa , semnalizare necorespunzatoare
4	DN1c DC 104	Baita Ulmoasa	Acces perpendicular Pod , vizibilitate redusa	Statie autobuz ; Acces spre Zona Montana
5	DN1C Liceu/Muzeu	Acces Liceu din DN1 c	Zona ultracentrala/ Biserica Romanoa Catolica/ Primarie	Ocolire cu Insula , singura varianta de intors dupa rateu aeroport
6	Dn1c-DC103	Nistru	Acces perpendicular Pod , vizibilitate redusa	Acces spre Zona Turistica Nistru , Cartier Locuinte Tineri, Zona

				Montana
7	DN 1 c DC97	Bozinta	Acces perpendicular Pod , vizibilitate redusa	
8	Dn1 c DC 98	Busag Gara	Acces perpendicular Pod , vizibilitate redusa	Acces GARA BUSAG
9	DN1 C Str.57	Transilvania	Acces viitoare zona industrial/parc industrial	
10	DN1c DC 99	Merisor	Acces perpendicular Pod , vizibilitate redusa	

Tabel 34. Reteaua Stradala , Drumuri si trasee principale

2.2.1. Condiții de siguranță rutieră

Zonele cu cele mai mari riscuri de accidente sunt :

2.2.1.1. La intrarea in oras dinspre Baia Mare-Deal Dura , cu cele mai multe accidente de circulatie din Maramures

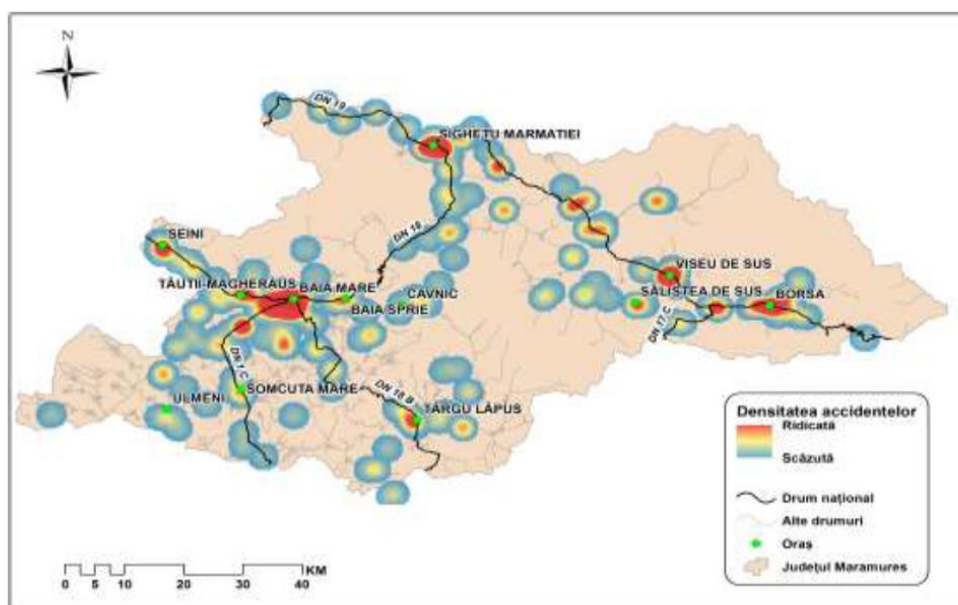


Figura 76 - Densitatea accidentelor rutiere pe drumurile publice din județul Maramures, în perioada 2008-2015

Sursa: planșă proprie elaborată pe baza datelor colectate de Drd. Silviu Marian Ciobanu – Facultatea de Geografie a UBB Cluj-Napoca

Figură 39. Densitatea accidentelor de circulatie din Maramures , preluata din (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017) , pag.221.

Celelalte puncte de risc mare de accidente se gasesc la Intersectiile DN 1 C(E58) cu Pod Baita , respectiv cu Pod Nistru.



PMUD Tautii Magheraus , Trasee Principale : DN , DJ , DC , Strazi Importante
 Zone de risc de circulatie : Dura, Baita , Nistru

Figură 40. Zone de risc major , circulatie rutiera

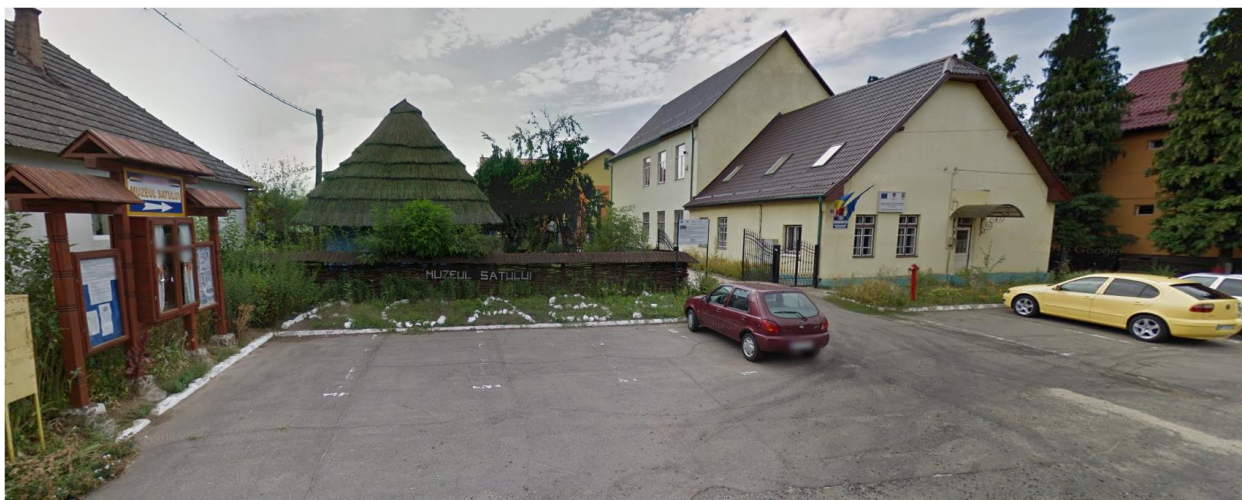
2.2.2. Parcari

Exista 4 parcari amenajate:

1. Primaria Tăuții Măgherauș , 10 locuri parcare
2. Liceu –Muzeu , 10 locuri parcare
3. Aeroport , cca. 100 locuiri parcare (aferente parcarii Aeroportului)



Figură 41. Parcare Primarie



Figură 42. Parcare Liceu –Muzeul Satului

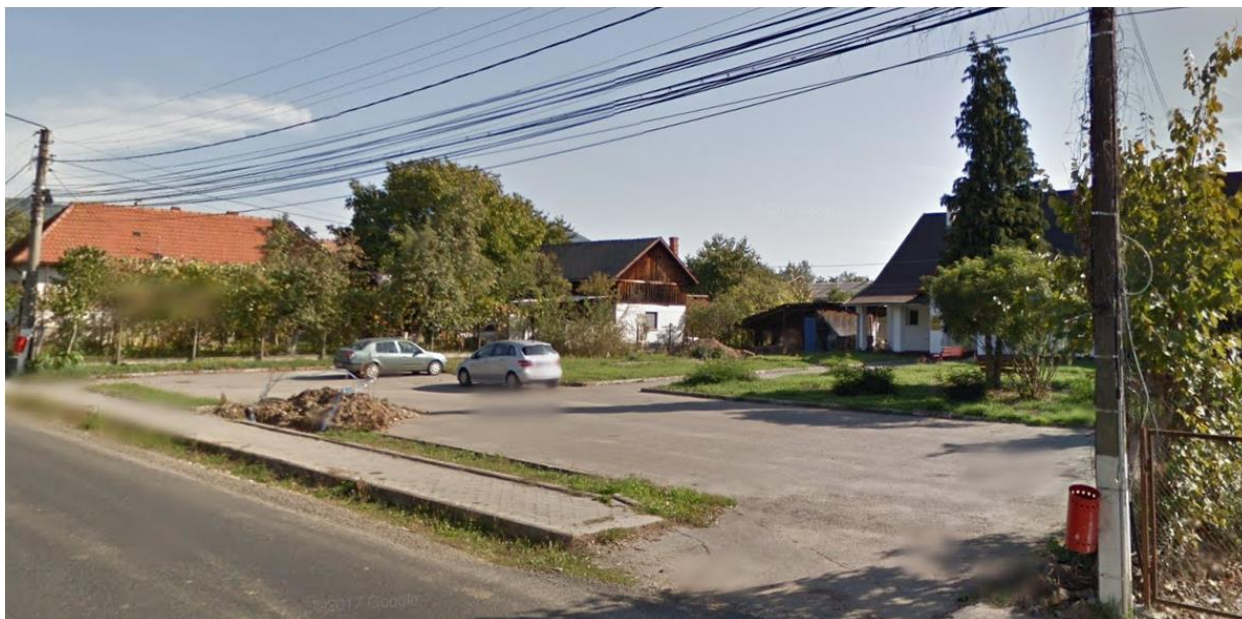
Parcarile publice amenajate sunt insuficiente pentru cerintele locale (cca. 4000 de autoturisme).

Obs. Dat fiind nevoia de parcare pe DN1_EU58 , acestea pot fi amenajate doar de catre Autoritatea Nationala/Judeteană .

Autoritatea locala poate executa parcare in intravilan doar pe drumurile comunale/strazi locale . etc .

Exista zone de parcare in zona centrala :

Dispensar, Restaurant Cento, care ar putea fi amenajate /marcate



Figură 43. Parcare Dispensar



Figură 44. Parcare Restaurant Cento

2.3. Transport public

Prezentați date și descrieri grafice despre rețeaua și serviciile de transport public.

Prezentați informații despre modurile de transport public, inclusiv localizarea acestora, frecvența în cadrul rețelei, programul de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii și a vehiculelor, analiza condițiilor de siguranță, areale unde se înregistrează congestii/ întârzieri semnificative/ gâtuii în rețelele de transport public, informații cheie privind durata călătoriei.

Se vor prezenta informații asupra modului de organizare existent al serviciilor de transport public, operatorul de transport, contractul de servicii publice și procedura utilizată pentru contractarea/încredințarea acestor servicii.

Furnați o analiză suplimentară pentru a arăta cererea de transport public, gradul de ocupare al coridoarelor principale și al serviciilor de transport public în cadrul rețelei. Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în secțiunea 3.2) pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.

Întreprindeți o analiză a accesibilității la nivel local și la nivelul rețelei de transport public.

În continuare sunt preluate informațiile primite de la Asociația Zona Metropolitană Baia Mare care prin intermediul Operatorului de transport URBIS SA, administrează sistemul de transport în comun din Tăuții Măgherauș și din întreaga zonă metropolitană Baia Mare (ZMBM_StudiuTransport_TăuțiiMăgherauș, 2017)

1.Descrierea serviciului de transport public local de călători aferent Orașului Tăuții Măgherauș, componentă a sistemului de transport public de călători organizat la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare

În Orașul Tăuții Măgherauș sunt organizate 4 trasee (linii) de transport public local de persoane prin curse regulate, după cum urmează:

Linia 7: (Sediul Urbis Baia Mare – Stadion – Unic) Dispecerat URBIS Gară Baia Mare - Autogară Baia Mare – Unic – Tăuții Măgherauș – Băița (Ulmoasa)

Linia 6: (Sediul Urbis Baia Mare – Stadion – Unic) Dispecerat URBIS Gară Baia Mare - Autogară Baia Mare – Unic – Tăuții Măgherauș – Bușag – Merișor (Merișor–Bozânta Mare)

Linia 29: (Sediul Urbis Baia Mare – Stadion – Unic) Dispecerat URBIS Gară Baia Mare - Autogară Baia Mare – Unic – Tăuții Măgherauș – Bozânta Mare (Merișor–Bozânta Mare)

Linia 13: (Sediul Urbis Baia Mare – Stadion – Unic) Dispecerat URBIS Gară Baia Mare – Autogară Baia Mare – Unic – Tăuții Măgherauș – Nistru.

Aceste trasee sunt operate de către operatorul regional de transport public S.C. URBIS S.A., în baza unui Contract de Servicii Publice (Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate), atribuit de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare>, în numele și pe seama Orașului Tăuții Măgherauș, în baza mandatului acordat potrivit legii.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> este Autoritate de autorizare pentru exercitarea atribuțiilor legale în domeniul serviciilor de transport public local, astfel cum a fost autorizată de către ANRSC în temeiul Ordinului Președintelui ANRSC nr. 518/04.12.2012.

În data de 23 decembrie 2013, Asociația <Zona Metropolitană Baia Mare> a atribuit direct Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, pe o perioadă de 6 ani, începând cu data de 1 ianuarie 2014 până la data de 31 decembrie 2019, cu posibilitatea prelungirii acestuia, potrivit dispozițiilor legale.

Asociația <Zona Metropolitană Baia Mare> a atribuit contractul de servicii publice operatorului regional de transport public S.C. URBIS S.A. în numele și pe seama UAT-urilor din Zona Metropolitană Baia Mare, respectiv Municipiul Baia Mare, Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și Comunele Recea, Groși, Dumbrăvița și Săcălășeni, în baza împuternicirii acordate de aceste UAT-uri în conformitate cu prevederile legale, pe traseele aferente acestor UAT-uri.

Atribuirea directă a Contractului de delegare a fost realizată în baza art. 27 alin. 1 din Legea nr. 92/2007 și a Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, având în vedere prevederile Legii nr. 51/2006, prin Hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> nr. 3/23.12.2013 și a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 704/23.12.2013.

Modalitatea de atribuire a contractului a fost cea prevăzută de Normele-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007.

Forma de atribuire a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate a fost atribuirea directă către operatorul regional de transport S.C. URBIS S.A., iar modul de organizare al serviciului este gestiunea delegată, prin încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciului.

Contractul de servicii publice este postat pe site-ul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> www.zmbm.ro, la secțiunea Servicii publice – Transport public local – Contract de delegare.

Începând cu data de 26 noiembrie 2017, Asociația exercită atribuțiile de autoritate tutelară prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, în urma modificării Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, prin Legea nr. 225/2016.

În prezent, Asociația <Zona Metropolitană Baia Mare> derulează procedurile necesare conformării acestui Contract de Servicii Publice cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Cu privire la Orașul Tăuții Măgherauș, precizăm faptul că traseele de transport în comun se regăsesc în cadrul Programului de transport public local de călători aprobat, Anexa nr. 1 la contractul de servicii publice.

Menționăm faptul că Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> a fost împuternicită de către Orașul Tăuții Măgherauș să exercite în numele și pe seama acestuia atribuțiile referitoare la transportul public local de călători.

De asemenea, există o listă cu stațiile de transport public de pe raza UAT-ului, care au fost concesionate operatorului S.C. URBIS S.A. (Anexa 2 la Contractul de servicii publice).

Operatorul regional S.C. URBIS S.A. are exclusivitate pe aceste trasee.

Traseele în relația Orașul Tăuții Măgherauș – Municipiul Baia Mare au următoarea lungime:

Linia 6 - 28,0 km Autogară Baia Mare - Merișor și retur (35,0 km Sediul Urbis Baia Mare - Merișor și retur);

Linia 7 - 24,7 km Autogară Baia Mare - Băița și retur (32,9 km Sediul Urbis Baia Mare - Băița și retur);

Linia 13 - 36,5 km Autogară Baia Mare - Nistru și retur(44,7 km Sediul Urbis Baia Mare - Nistru și retur);

Linia 29 - 28,2 km Autogară Baia Mare - Bozânta Mare și retur(36,4 km Sediul Urbis Baia Mare - Bozânta Mare și retur).

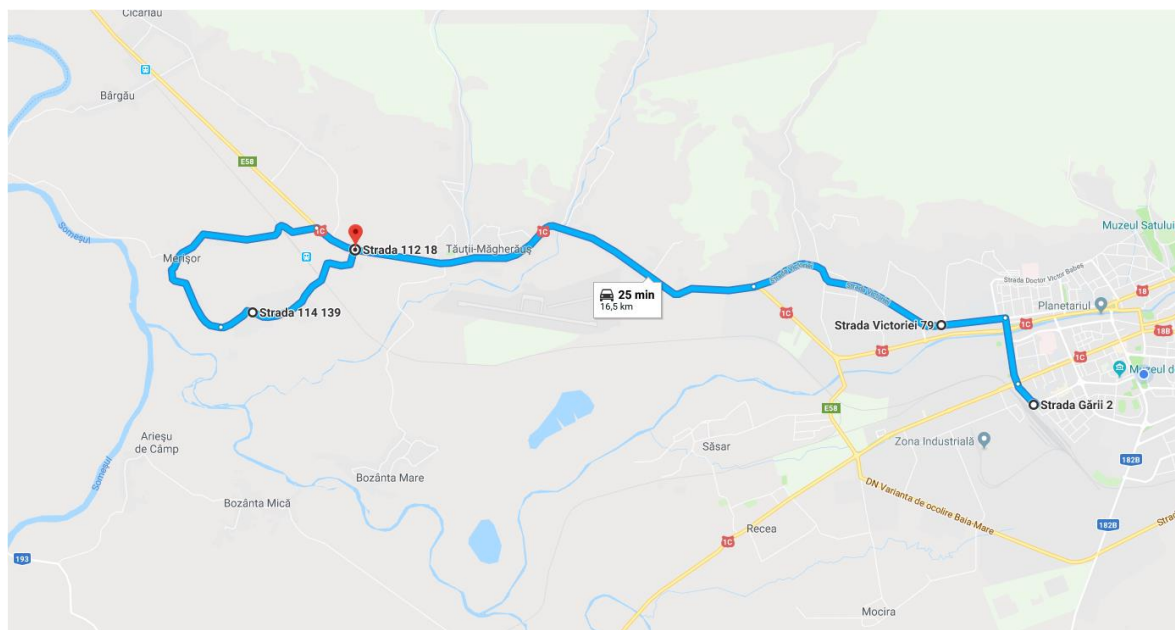
2. Tarifele de călătorie în vigoare

Tarifele de călătorie au fost aprobate prin HCL Tăuții Măgherăuș nr. 104/28.06.2017, după cum urmează:

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif lei tva 19% inclus
	Linii 6, 29, 13		
1.	Bilet Albina Baia Mare – Tăuții Măgherăuș	60 minute	5,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Tăuții Măgherăuș	60 minute	5,5
	Linia 7		
3.	Bilet Albina Baia Mare – Băița (Ulmoasa)	60 minute	6,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	60 minute	6,5
	Linia 6		
5.	Bilet Albina Baia Mare – Bușag	60 minute	6,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Bușag	60 minute	6,5
	Linia 6		
7.	Bilet Albina Baia Mare – Merișor	60 minute	6,5
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Merișor	60 minute	6,5
	Linia 29		
9.	Bilet Albina Baia Mare – Bozânta Mare	60 minute	6,5
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mare	60 minute	6,5
	Linia 13		
11.	Bilet Albina Baia Mare – Nistru	60 minute	6,5
12.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Nistru	60 minute	6,5
	Liniile 6, 7, 13, 29		
13.	Interior Orașul Tăuții Măgherăuș	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
14.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
15.	Bilet Suprataxă		50
		Tarif lei tva 19% inclus	
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Linii 6, 29, 13		
16.	Abonament Albina Baia Mare – Tăuții Măgherăuș	143	86
17.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Tăuții Măgherăuș	175	105
	Linia 7		
18.	Abonament Albina Baia Mare – Băița (Ulmoasa)	162	97
19.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	187	112
	Linia 6		
20.	Abonament Albina Baia Mare – Bușag	187	112
21.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Bușag	218	131
	Linia 6		
22.	Abonament Albina Baia Mare – Merișor	187	112
23.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Merișor	218	131
	Linia 29		
24.	Abonament Albina Baia Mare – Bozânta Mare	187	112
25.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mare	218	131
	Linia 13		

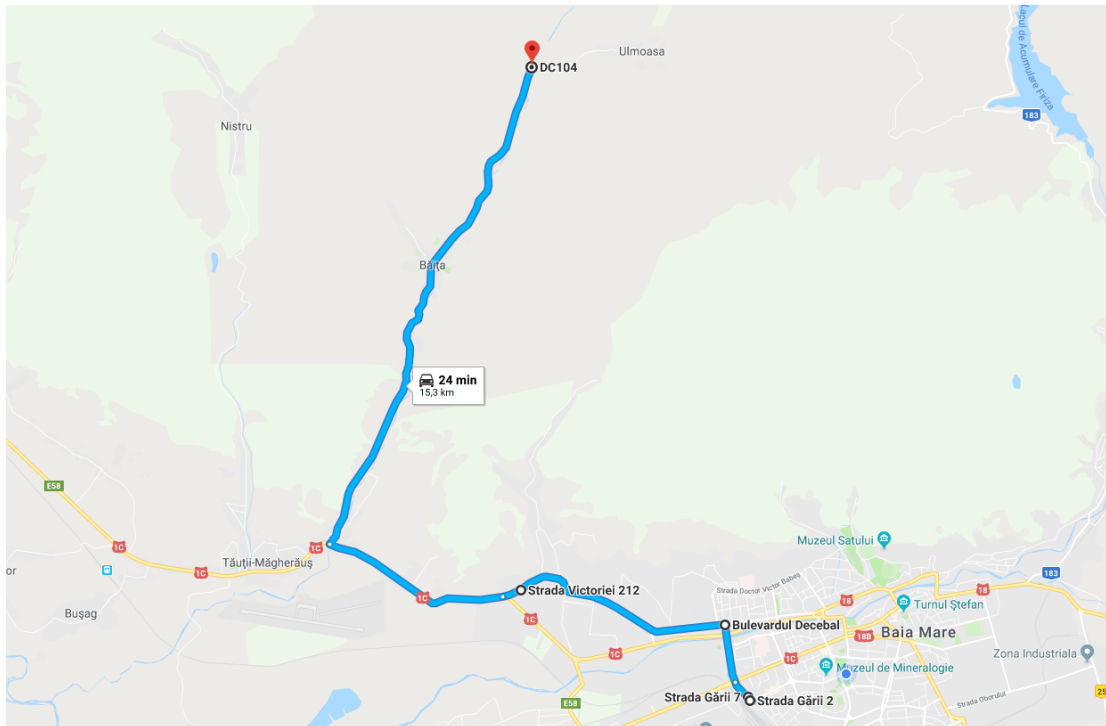
26.	Abonament Albina Baia Mare – Nistru	187	112
27.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Nistru	218	131
	Linile 6, 7, 13, 29		
28.	Abonament interior Orașul Tăuții Măgherauș	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
29.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

Tabel 35. Linii si tarife transport comun , Tăuții Măgherauș prin URBIS SA

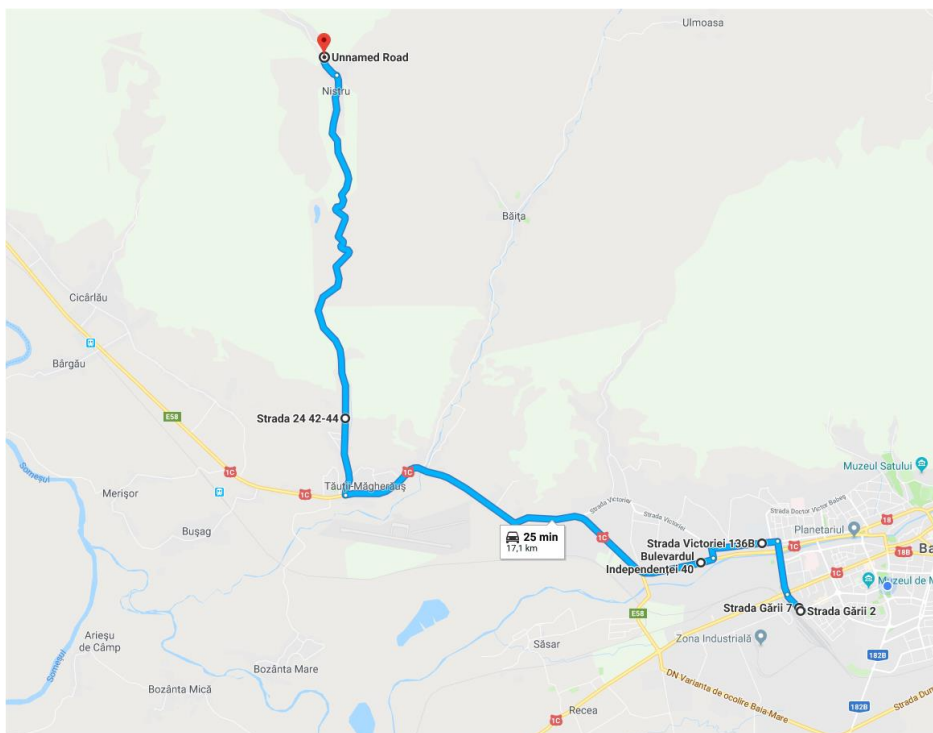


Figură 45. Linia 6 , traseu Baia Mare- Tăuții Măgherauș -Busag Merisor , conform site URBIS ³²

³² <http://www.urbisbaiamare.ro/index.php?mod=trasee&selectat=26>



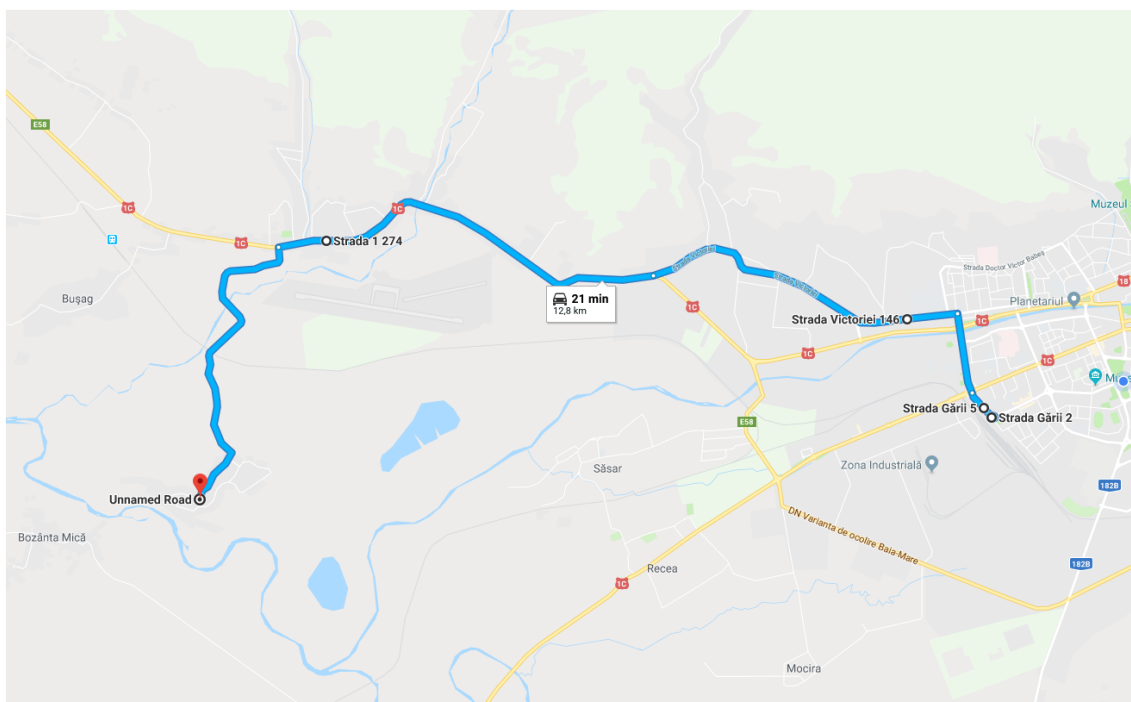
Figură 46. Linia 7 , Baia Mare(Gara) – Baita-Ulmoasa ³³



Figură 47. Linia 13 , Baia Mare-Nistru ³⁴

³³ <http://www.urbisbaiamare.ro/index.php?mod=trasee&selectat=6#topanunt>

³⁴ <http://www.urbisbaiamare.ro/index.php?mod=trasee&selectat=25>



Figură 48. Linia 29 , Baia Mare –Bozinta Mare ³⁵

3. Mijloacele de transport în comun utilizate

Autobuzele care deserveșc liniile din Orașul Tăuții Măgherauș sunt în proprietatea operatorului de transport S.C. URBIS S.A., după cum urmează:

Nr.crt	Marca, Model	An fabricație
1	Mercedes Conecto	2005
2	NAW-BGU25	1989 - 1992

Notă: Autobuzele utilizate nu au podea coborâtă și nu sunt adaptate pentru accesul persoanelor cu handicap.

4. Date tehnice cu privire la prestarea serviciului de transport public:

Nr. crt.	Traseu	Nr. linii	Capacitate auto existentă	Vechime parc actual	Parcurs anual km	Nr. călători transportați anual
1	Tăuții Măgherauș	4	4 buc. - 100 locuri	12 ani	354.000	504.000

5. Situația reviziilor efectuate în anul 2016 pe tipuri de autovehicule

Nr.crt.	Tipul reviziei	Mercedes Conecto	NAW-BGU 25
1	RT1	20	11
2	RT2	20	6
3	RTS	20	13

³⁵ <http://www.urbisbaia mare.ro/index.php?mod=trasee&selectat=34>

Notă: se observă o creștere a reviziilor la autobuzele care deservește Orașul Tăuții Măgherauș, datorită vechimii parcului auto.

6. Necesitatea achiziției de mijloace de transport în comun conforme cu cerințele normative în vigoare

Având în vedere faptul că mijloacele de transport în comun utilizate sunt învechite, nu au podea coborâtă și nu sunt adaptate pentru accesul persoanelor cu handicap, în vederea reducerii emisiilor de carbon, considerăm că este necesară reînnoirea întregii flote de mijloace de transport în comun care operează în Orașul Tăuții Măgherauș, precum și în relația Orașul Tăuții Măgherauș – Municipiul Baia Mare.

Autobuzele actuale au durata de viață normală expirată, de asemenea nu îndeplinesc standardele de calitate actuale (podea coborâtă, aer condiționat, poluare redusă).

În acest sens, ar fi necesară achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibride de către Orașul Tăuții Magherăuș, prin intermediul Axei 3.2 din POR 2014-2020, care ulterior sa fie date in administrarea operatorului regional SC URBIS S.A., pentru deservirea liniilor celor 4 linii aferente Orașului Tăuții Magherăuș.

În aceeași idee, Orașul Tăuții Magherăuș ar trebui să achiziționeze și validatoare pentru aceste autobuze, precum și automate de vânzare/încărcare titluri de călătorie, pentru a fi integrate cu sistemul de e-ticketing care va fi implementat de către Municipiul Baia Mare, prin Axa 4.1 din POR 2014-2020.

7. Proiecte privind transportul public propuse de ZMBM & Urbis SA Baia Mare

Domeniu	Problemă	Direcție de acțiune	Denumire proiect	Descriere/localizare	Valoarea investiției (fără TVA)	Sursa de finanțare
Transport public	Flota transportului public este învechită	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Orașul Tăuții Măgherauș (eficientizarea energetică a transportului public)	Achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibrid pentru Orașul Tăuții Măgherauș	1.800.000 Euro	Buget local, POR
	Lipsa unui sistem de taxare integrat	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploatării și comunicării cu călătorul	Integrarea cu Sistemul de taxare E-Ticketing ce se va realiza de Municipiul Baia Mare	Achiziționarea a 12 validatoare titluri de călătorie și a unui automat de vânzare/încărcare titluri de călătorie	11.000 Euro	Buget local, POR

Tabel 36. Propuneri Proiecte ZMBM pentru Transportul Public in Tăuții Măgherauș

8. În cadrul PMUD Baia Mare este descris sistemul de transport public de călători existent atât la nivel Municipiului Baia Mare, cât și la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare (pag. 62-89), fiind totodată identificate domeniile de acțiune, problemele, direcțiile de acțiune și proiectele privind sistemul de transport public de călători în ansamblu, atât la nivel local, cât și la nivel metropolitan (pag. 241, 248-249).

Observatii importante

Analiza actuala a sistemului de transport in comun arata o carenta majora in acest moment , carenta care daca nu va fi remediata va periclita major dezvoltarea Orasului Tăuții Măgherauș , a municipiului invecinat Baia Mare a judetului Maramures si probabil a intregii regiuni de Nord Vest .

Aeroportul Baia Mare este in etapa de finalizare a investitiilor in modernizare , ca urmare a carora ar trebui sa fie reclassificat ca si 1. Aeroport Regional , daca va indeplini conditiile mentionate in Master Plan

Categorie aeroport	Legătură rutieră	Legătură feroviară ¹	Serviciu de transport public cu autobuzul ³	Serviciu de transport public cu trenul 1)3)	Servicii de taxi ³⁶	Parcare de lungă durată
MI	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
I	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
R	Obligatoriu	Optional	Obligatoriu	Optional	Optional	Optional
RM	Obligatoriu	Nu	Obligatoriu	Nu	Optional	Nu

1) Trenurile vor opera la un interval de 30 min în ora de vârf

2) Fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului

3) Stațiile de tren/autobuz nu vor fi mai departe de 15 min de mers pe jos față de terminalul de plecare

Tabel 37. Cerinte infrastructuri transport pentru Aeroport International

In contextul argumentarii cerintelor minimale pentru Aeroportul MM consideram ca propunerile de proiecte ale ZMBM si Urbis trebuie obligatoriu completate cu

- Extinderea rețelei de transport Urban pina la Aeroportul Maramures , fie
 - prin extensia unor linii existente direct sau prin circuite posibile
 - infiintarea unei noi rute speciale pentru Aeroport si Zona Industriala aferenta
- Pregatirea unui sistem de Parcare de lunga durata cu corelarea dezvoltarii sistemului public
- Pregatirea unor rute de tip "Inlocuitor de tren" prin extensia unor legaturi Gara Baia Mare-Gara Busag
- Pregatirea unor sisteme de Taxi tip Maxi Taxi /Shuttle pentru deservirea zonei Aeroport , la orele de virf , ca si
- Pregatirea unor variante de transport cu microbuze mai potrivite unor infrastructuri mai putin pregatite pentru autobuze/troleibuze etc si pentru zonele montane (Baita-Ulmoasa) , Nistru , cu posibile trasee locale , avind nodul la Aeroportul Maramures.
-

³⁶ Fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului

Domeniu	Problemă	Direcție de acțiune	Denumire proiect	Descriere/localizările	Valoarea investiției (fără TVA)	Sursa de finanțare
Transport public	Flota transportului public este învechită	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Orașul Tăuții Măgherăuș (eficientizarea energetică a transportului public)	Achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibrid pentru Orașul Tăuții Măgherăuș	1.800.000 Euro	Buget local, POR
	Lipsa unui sistem de taxare integrat	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploatarei și comunicării cu călătorul	Integrarea cu Sistemul de taxare E-Ticketing ce se va realiza de Municipiul Baia Mare	Achiziționarea a 12 validatoare titluri de călătorie și a unui automat de vânzare/încărcare titluri de călătorie	11.000 Euro	Buget local, POR
Propuneri Tăuții Măgherăuș pentru Transport Public /Aeroport Maramures						
	Extindere sistem transport public pina la Aeroport Maramures	Extindere Traseu (Traseu nou) Traseu/planificare/optimizările	Variante de planificare/deservirile In context de cca. 30 minute (orizont 2020-2035)	Extindere traseu cu parc auto existent	De analizat costuri / extindere /optimizare trasee existente	
		Extindere parc auto	Dotarea cu microbuze electrice si statii de incarcare pentru acoperire zone neeficiente economic (Baita-Ulmoasa , Nistru , Aeroport)	Extindere cu parc auto nou , dedicat (microbuze electrice)	1000000Eur	
		Realizare Parcare de lunga durata , inclusiv Depou auto/statii auto pentru serviciul public	Analiza situatii /corelari cu certificari Aeroport	Proiect parcare de lunga Durata (Parc & Fly, Parc & Drive, Park & Bike	1.800.000 EUR	
De corelat cu Strategia jud. Maramures , vers. Iulie 2017 (solicitare CJMM din 10 dec 2017)						
	Aeroport Maramures , cerinte infrastructuri de transport adiacente	Aliniere cerinte Categorie/Clasificare Aeroport Maramures	Infra Aeroport	Conform Proiecte propuse de Tăuții Măgherăuș		
	Centura Ocolitoare Oras Tăuții Măgherăuș	Supratrafic DN1C-E58 in oras Tautii Magehraus : Poluare Aer, Poluare Fonica , Risc blocaje totale acces Aeroport /	Centura Ocolitoare Tăuții Măgherăuș	Conform Studii / adaptari Proiect Drum Rapid Baia Mare- Vaya		

		Situatii de Urgenta in zona Industriala etc .				
--	--	---	--	--	--	--

Tabel 38. Propuneri ZMBM si Oras Tăuții Măgherăuș , proiecte Transport Public Imbunatatit

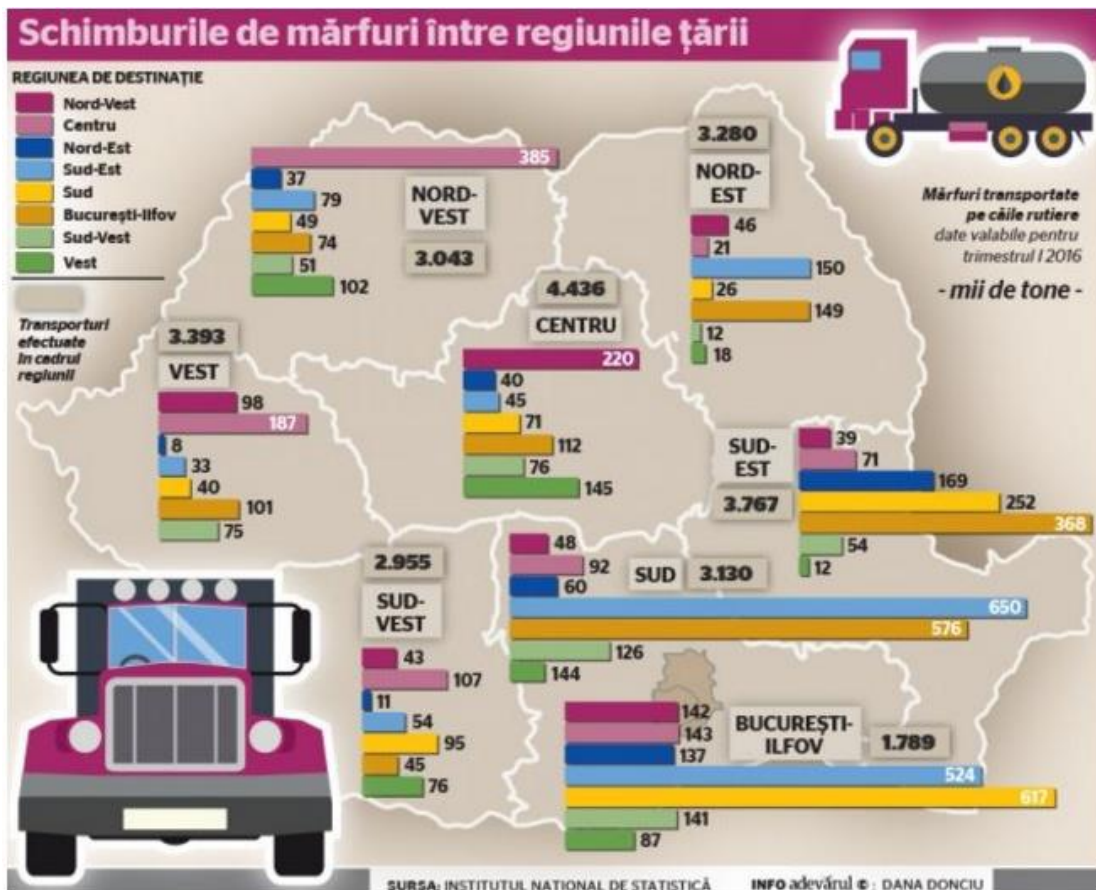
2.4. Transport de marfă

2.4.1. Transport de marfa- Rutier

Transportul de marfa este realizat in special pe fluxul principal DN1C E58 , pentru intreg transportul din Mun. Baia Mare si din Judet , acesta fiind ruta principala catre punctele vamale EU Petea , si Ucraina (Halmeu) .

Deci putem considera ca toate exporturile jud. Maramures tranziteaza orasul Tăuții Măgherăuș , fara variante ocolitoare .

Pentru marfurile transportate intre regiunile tarii exista si varianta Dn16 Baia Mare-Cluj , care nu trece prin Tăuții Măgherăuș si care este utilizata pentru transport marfuri in regiunile centrale , estice si sudice .



Figură 49. Schimburi de marfuri între regiunile țării.

Conform PMUD Baia Mare, transportul de marfuri intraregionale are ca destinație mun. Baia Mare, din care probabil 50% tranzitează prin Tăuții Măgherauș (legătura cu 2 din cele 6 județe ale regiunii: Satu Mare, Bihor)

LGV		
Dinspre Baia Mare	Față de	Înspre Baia Mare
0,97%	Regiunea de Dezvoltare Vestică	0,97%
0,59%	Regiunea de Dezvoltare Sud-Vestică	0,59%
89,27%	Regiunea de Dezvoltare Nord-Vestică	89,27%
2,20%	Regiunea de Dezvoltare Nord-Estică	2,20%
1,87%	Regiunea de Dezvoltare Centrală	1,87%
0,91%	Regiunea de Dezvoltare Sudică	0,91%
0,85%	Regiunea de Dezvoltare Sud-Estică	0,85%
1,28%	București-Ilfov	1,28%
2,05%	Import	2,05%

Tabelul 2.4.2. Ratele de transfer ale mărfurilor în cazul vehiculelor ușoare de marfă
Sursa: modelul național de transport, prelucrare consultant

Tabel 39. Preluat din PMUD Baia Mare ³⁷, (PMUD_BaiaMare_2017, 2017)

Suprapus traficului de marfa la export , cu cel regional si cu cel local (marii exportatori din Tăuții Măgherauș :

Optibelt, Weidmueller, Eaton, Electro Sistem , Delta Enginerring) cele 25 d efirme locale contribuie la congestiunea traficului pe DN1C-E58 on mod major.

	Denumire firma	Jud	Sediu	CAEN	Detalii	Numar salariati
1	AEROPORTUL INTERNATIONAL BAIA MARE RA / Firma Mare cf. Legislatie	MM	Tăuții Măgherauș	5223	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene	60
2	TEINCOM SPRINT CONSTRUCT SRL	MM	Tăuții Măgherauș	5110	Transporturi aeriene de pasageri	2
3	BO & RA TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	37
4	AUTO AGREMAR G.T.S. SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	10
5	INTER A Z JOB SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	7
6	TOTAL OIL SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	4
7	TRANS LENUTA SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	3
8	FLAV.TU.MI.SA SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	3
9	METRATIR TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	2
10	IOAN DRAGOS TRANSPORT SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	2
11	GLOBAL LOGISTIC SERVICES SRL	MM	Tăuții Măgherauș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	2

³⁷ <http://www.baia mare.ro/ro/Administratie/Administratia-Publica-Locala/Plan-de-mobilitate-urbana-durabila/Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila--Municipiul-Baia-Mare/>

12	ZANESIMO TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	1
13	SERVICE EMISAR SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Intretinerea si repararea autovehiculelor	1
14	TRANS ALEX SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
15	SPEED MAX TEX SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
16	SELIA SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
17	RANDIL MIXT SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
18	R.B. RICH ROAD CARGO SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
19	R.B. LO 07 SRL	MM	Tăuții Măgherăuș Nistru	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
20	NELMI TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
21	MIHAELA TRANSPORTES SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
22	INTERTRANS TRUCK NET SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
23	GHISA SUPER TRANS SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
24	TIR TRANS BOTA SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4941	Transporturi rutiere de marfuri	0
25	DACA IMPEX SRL	MM	Tăuții Măgherăuș	4939	Alte transporturi terestre de calatori n.c.a	0
	Totaluri					134

Tabel 40. Firme din Tautii Magharaus cu obiect principal activitate Transporturi

In consecinta Traficul de vehicule grele (marfa) este foarte ridicat pe DN1c_E58, intre 9,9-13,6 % din totalul vehiculelor , conform Studiului de trafic , pag. 28 (Trafic_TM_2017, 2017)

Tab. 8 Distribuție procentuală vehicule, 2017

Nr. crt.	Drum	Volum vehicule [%], din total, 2017		
		biciclete, motociclete	autoturisme	vehicule grele
1	DN1C	0,3...0,5	75,6...78,9	9,7...13,6
2	DC104 spre Băița	1,5...2,1	74,8...77,0	5,7...8,4
3	DC97 spre Bozânta Mare	3,6...3,7	62,0...66,5	17,1...25,6
4	DC103 spre Nistru	2,3...3,4	75,3...81,1	10,4...11,8
5	DC98 spre Bușag	4,1	67,7	9,0
6	DC99 spre Merișor	1,5	66,8	21,3

Tabel 41. Volum Vehicule 2017 conform Drumex

Reducerea acestui trafic greu poate fi facuta doar prin variante ocolitoare – adecvate , varianta Drum Rapid Baia Mare –Vaya fiind pina in prezent unica alternativa viabila (in zona riverana Somesului) , zona de Munte fiind momentan exclusa din alternativele de ocolire.

Structura Infrastructurii Rutiere a Judetului Maramures , un singur drum european DN1c_E58



Figura 75 - Infrastructura rutieră de la nivel județului Maramureș

Sursa: Adaptare proprie după Banca Mondială, Ghidul de Investiții pentru Drumuri Județene

Figură 50. Structura infrastructurii rutiere MM , preluata dupa (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017) , pag.220

“În ceea ce privește volumul traficului, se remarcă următoarele tronsoane cu valorile cele mai

ridicate și cu risc de congestie a circulației și de producere de accidente, conform recensământului CESTRIN din anul 2010 (datele de la recensământul din 2015 nu sunt încă disponibile):

- DN 1C pe tronsonul dintre Baia Mare-Tăuții Măgherauș-Seini: 12.108 vehicule/zi,

respectiv Baia Mare-Recea-Satulung: 11.048 vehicule/zi; “ , (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017), pag.220

Vehicule /zi	Vehicule/ora	Vehicule/min	Din care Vehicule Grele cca. 10%
	24		
12108	504.5	8.408333333	1

Tabel 42. Trafic / ora in Tăuții Măgherauș =12.108 vehicule/zi

Intr un scenariu de tip BAU , acest trafic greu va creste cu cca. 38 % pina in anul 2030 , ducind probabil la transformarea zonei centrale a orasului la o zona nelocuabila.

Reducerea emisiilor de carbon pentru orașul Tăuții Măgherauș,
bazată pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă
faza: Studiu de trafic

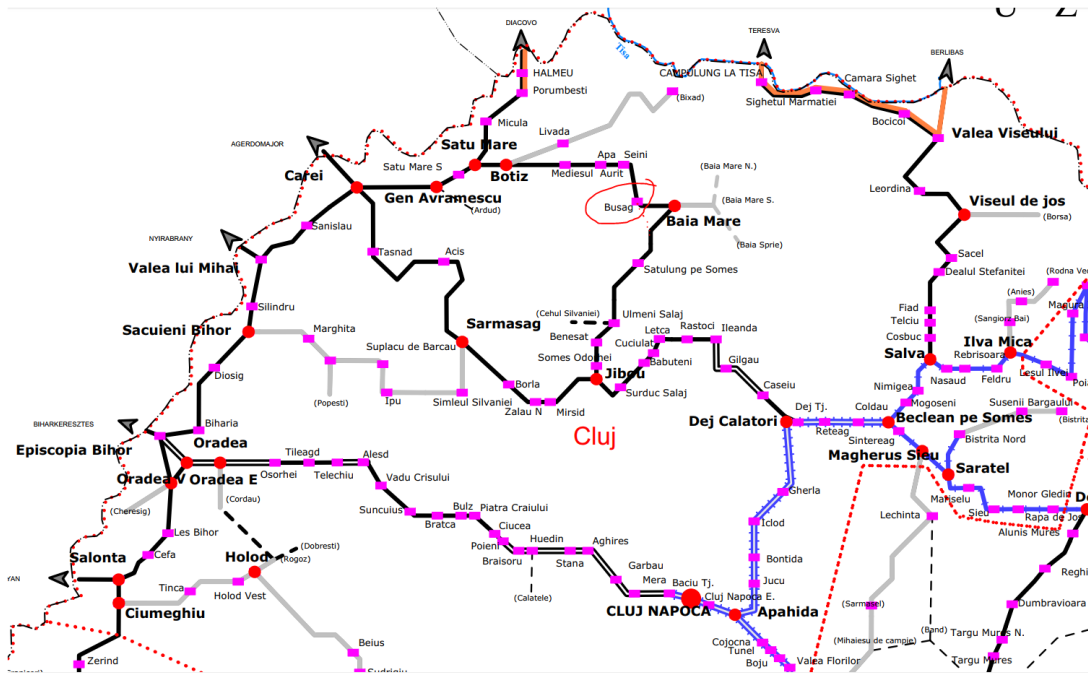


Nr. crt.	Categoriile de vehicule	pk / an			
		2015	2019	2020	2030
6	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii, având MTMA > 3 500 kg	1,00	1,09	1,12	1,38
7	Autovehicule articulate	1,00	1,09	1,12	1,38
8	Autobuze și autocare	1,00	1,18	1,22	1,56
9	Tractoare și vehicule speciale	1,00	1,21	1,26	1,53
10	Trenuri rutiere	1,00	1,09	1,12	1,38
11	Vehicule cu tracțiune animală	1,00	0,47	0,34	0,11

Tabel 43. Trafic greu , estimare 2030 , scenariu BAU , conform (Trafic_TM_2017, 2017)

2.4.2. Transport marfa Feroviar/ CFR

Reteaua de cai ferate trece prin Tăuții Măgherauș , cartier Busag , unde exista si o statie CFR , in regim de Halta/ oprire trenuri Baia Mare- Satu Mare (dar cu legaturi spre Ungaria ...) .



Figură 51. Reteaua CFR , Halta Busag conform ³⁸ CFR

CFR Halta Busag



Figură 52. Gara/Halta Busag , stare actuala

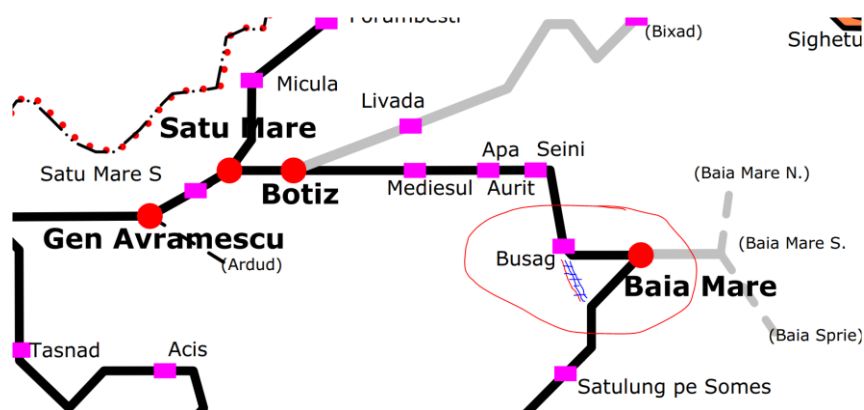
In contextul in care in Master Planul General de Transport al României pentru orizontul 2030 sunt cuprinse următoarele lucrări de investiții pentru infrastructura feroviară pe teritoriul județului Maramures (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017) , pag.230:

- Reabilitarea căii ferate Baia Mare – Satu Mare (59 km, investiție de 117 mil. Euro) – termen de execuție 2033/2035;
- Reabilitarea căii ferate Baia Mare – Dej (134 km, 323 mil. Euro) – termen 2033/2035.

³⁸ <http://www.cfr.ro/files/ddd/Anexa%20a%20-%20Harta%20general%20retea%20CFR.pdf>

O analiza mai atenta a pozitionarii garii din Baia Mare vs. Gara Tăuții Măgherăuș/Busag cu toate avantajele concentrării modale si logistice in jurul Aeroportului Maramures ar putea duce la o relocare la Busag , sustinind dezvoltarea exploziva a zonei .

Inclusiv mun. Baia Mare ar avea de cistigat prin eliberarea unei zone centrale de trafic CFR , generato de inconform pentru locuitorii din cartierul Garii .



Figură 53. Gara Busag vs. Gara Baia Mare

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

Descrieți facilitățile existente pentru cicliști, pietoni și persoane cu mobilitate redusă. Pentru fiecare din aceste moduri de transport, descrieți infrastructura existentă, calitatea acesteia, cota modală, nivelul de serviciu (bun/rezonabil/satisfacator) furnizat pentru cicliști/pietoni, probleme frecvente de siguranță și accesibilitate.

	Tip	facilitățile existente	Calificativ
1	Pietonale trotuare	Trotuare in zona centrala	Insuficiente cantitativ si calitativ
2	Piste biciclete	Nu exista	Inexistente
3	Persoane cu mobilitate redusa , rampe handicapati	Nu exista , cu exceptia acces Primaria Tăuții Măgherăuș	Inexistente

Problema mijloacelor alternative de mobilitate s-a pus prima data documentat in Strategia GALMMV 2020 ³⁹ , tinind seama mai ales de contextul nou de model de transport in teritoriul a 15 UAT uri , dupa punerea in functiune a Sistemului Integrat de deseuri Sirbi / Farcasa , cind sistemul de transport rutier se apropie de limita de buna functionare (Pod Ardușat) , transport greu dublat in UAT urile invecinate , Tăuții Măgherăuș fiind placa turnanta pentru zona de Maramures Vest .

In acest context GALMMV propune abordarea unui sistem/alternative pentru circulatia Biciclistilor (trasee de ciclo , a pietonilor (reabilitate trotuare in zonele centrale din cele 15 UST uri) , si pregatirea de rute infrastructuri mici

³⁹ http://www.galmmv.ro/pdf/Scrisoare_Parteneri_Chestionar_www_Finala_BT.pdf

prin ariile protejate Natura 2000 (pentru turism si produse agricole) , realizarea de Lanturi Scurte Alimentare in teritoriul integrat .

In contextul definirii si a pietelor locale agricole pe distante de 75 Km , analiza sistemelor de transport pe raze de 75 km este necesara si oportuna, finantarea unor proiecte prin PNDR impunind un ritm Tăuții Măgherăuș accelerat de proiectare (2020-2023 termene finale de implementare)

Este deschisa pentru aplicare proiecte Masura de infrastructuri mici, la care este eligibil si orasul Tăuții Măgherăuș , masura &/6B ⁴⁰avind alocare de cca. 29.000 EUR , pentru trotuare , parcuri si piste de biciclete .

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

Furnizați o descriere a utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport (tehnologia pentru controlul/managementul traficului), disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituționale/ organizaționale, precum și responsabilitățile aferente pentru organizarea traficului și a transportului în aria P.M.U.D.
Se pot menționa eventualele decalaje în aceste responsabilități, care reduc siguranța, eficiența și eficacitatea rețelei de transport.

NU exista in acest moment sisteme moderne de management al transportului implementate/functionale in zona .

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

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

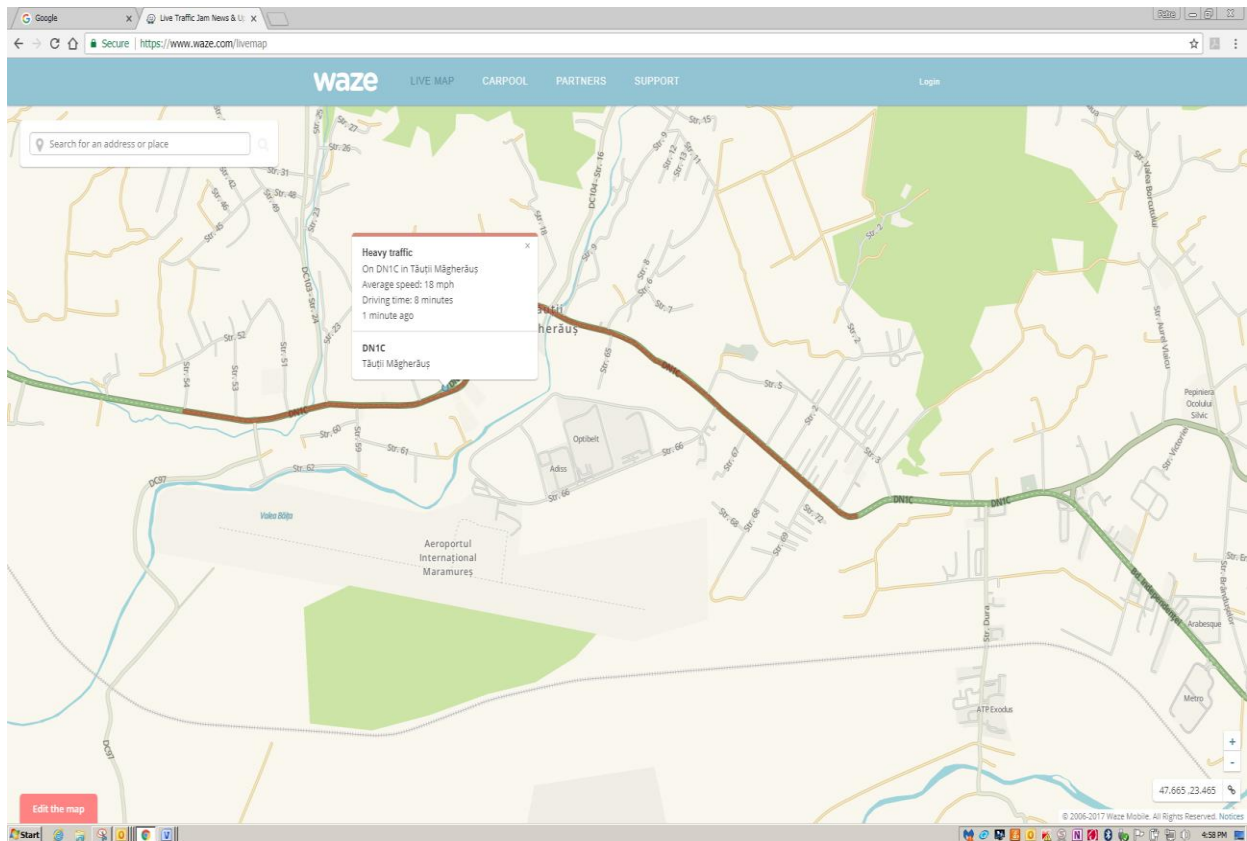
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)

Zona studiata prin PMUD este zona centrala , tronson din DN1C , care strabate intreg orasul , ca si unic traseu pentru traficul rutier de tranzit .

Aspectele complexe sunt date de nivelul traficului in zona (cca. 12.000 vehicule in 24 h) , de lipsa unei alternative de ocolire si de accesul dificil al locuitorilor din zonele limitrofe la traseul central .

Viteza de circulatie este restrictionata la 50 KM/ ora , existind situatii de depasire a vitezei (zona cu puncte majore de accidente : Dura, Pod Baita, Pod Nistru) , dar si situatii de ambuteiaj/trafic Jamm , ca cea din figura de mai jos , cu viteza medie de 18km/h , regasibila in ore de trafix maxim (7-8 dimineta ; 16-17 dupa masa) .

⁴⁰ <http://galmmv.ro/finale-m76b/>



Figură 54. Zona de Trafic greu , orele 17.00 , sursa www.waze.com

Trafic Greu : Heavy traffic On DN1C in Tăuții Măgherăuș; Average speed: 18 mph;Driving time: 8 minutes;1 minute ago; DN1C Tăuții Măgherăuș

Zona include :

- Centrul Orasului , cu zona administrativa Primarie, Politie Lopcala, Camin Cultural, Scolii
 - Zona cu monumente istorice si muzee-case memoriale
 - Acces catre Aeroportul Maramures
 - Acces catre zona Industriala
 - Accesul catre Zona Montana (Baita Nistru)
 - Accesul care zona Riverana Somes



Figură 55. Zona centrala /obiective turistice/culturale/economice cu porțiuni de trafic greu curent (ora 12.30) , sursa Google/Map/Traffic

2.8. Arii protejate si Biodiversitate

2.8.1.ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

1.1.Characteristicile reliefului

Orașul Tăuții Măgherauș este situat la o altitudine de 151-263 m.

Altitudinea medie este de 600m, cea mai mare altitudine se înregistrează în vârful Pietroasa (Baița).

Expoziția generală este sudică, iar datorită bogatei rețele hidrografice se întâlnesc o serie de expoziții de detaliu.

Panta este variabilă, de la moderată la foarte repede, uneori abruptă.

1.2.Geologia

În timpul magmatismului s-au manifestat în zona Tăuții Măgherauș -Baia Mare ample fenomene vulcanice.

Erupțiile vulcanice s-au manifestat aproape continuu generând produse vulcanice variate. Acestea au fost grupate în mai multe faze:

- în Tortonian apar riolite la vest de Seini. Tot în această perioadă apar tufurile acide la est și vest de Seini, intercalate cu depozite sedimentare.

În Sarmațian apar andezitele, apoi riolitele și dacitele. Riolitele ocupă suprafețe restrânse între Valea Băița și Valea Ilba-Handal. În bazinele Văii Băița și Cicârlău apar dacitele.

- în Panonian apar andezitele bazaltoide care sunt cele mai răspândite în zonă.

1.3. Geomorfologia

Unitatea de relief cea mai frecventă este versantul, într-o măsură mai mică apar și alte forme de relief cum ar fi: platoul, coama sau lunca.

Configurația terenului este în general ondulată, iar pe anumite porțiuni se întâlnesc configurații frământate.

1.4. Hidrografie. Hidrologie

Pâraiele care drenează zona studiată fac parte din bazinul hidrografic al Someșului. Cele mai importante văi sunt: Valea Nistrului și Valea Băița care beneficiază de aportul afluenților: Lăpuș, Limpedeș, Chiușoș, Cireșu, Corbu, Ulmoasa, Căpitanu și Apa Sărată.

Apele au un curs în general bine reliefat, dar odată cu pătrunderea în lunca Someșului, cursul prezintă numeroase meandre.

Datorită faptului că albia cursurilor de apă din această zonă nu reușește întotdeauna să capteze și să evacueze apele de gravitație apare riscul inundațiilor.

Luncile văilor sunt de obicei plane, cu unele forme depresionare, cu pante mari ale talvegurilor, la nivelul cursului superior, și foarte mici în lunca Someșului.

Alimentarea văilor din rețeaua hidrografică este mixtă, pluvio-nivală. Cea mai mare parte din cantitatea de precipitații căzute se infiltrează, dând naștere pânzelor freatice. Adâncimea pânzei freatice variază în funcție de conformația petrografică și tectonică locală.

La o distanță de aproximativ 2 Km de localitatea Nistru se găsește lacul cu același nume având o suprafață redusă, în jur de 0,5 ha. Este un lac artificial, fiind realizat în scop de agrement.

Lacurile antropice amplasate în zonele montane, constituie, de obicei, obiective turistice de mare interes datorită valorii peisagistice, pe de o parte, cât și capacității recreative pe care o conferă, pe de altă parte.

Adâncimea apelor freatice de suprafață variază în funcție de formele micro și macroreliefului, precum și în funcție de alcătuirea substratului litologic. Astfel, pe terasele superioare adâncimea apei freatice depășește 10m, iar la baza versanților și în formele depresionare variază între 2,5-9 m.

1.5. Calitatea apelor subterane

Apele subterane au fost monitorizate prin foraje de control, la următorii agenți economici: SC „Cuprom” SA București, sucursala Baia Mare, SC „Trangold” SA Baia Mare, U.P. Flotația Centrală Baia Mare, Exploatația Minieră Baia Mare, SNP Petrom – Sucursala Maramureș.

S-a constatat că apele subterane din aceste zone sunt poluate, nivelul concentrațiilor la metale grele depășind limitele maxime admise, astfel încât acestea nu îndeplinesc calitățile apei potabile (Legea nr. 458/2002).

1.6. Condiții climatice

Clima regiunii este moderată (de tip continental). Temperatura medie pe anotimpuri este următoarea:

▮ primăvara – 8,8 °C;

▮ vara – 18,3 °C;

▮ toamna – 8,7 °C;

▮ iarna – 2,9 °C.

Primul îngheț se produce de obicei între 4 și 10 octombrie, iar ultimul îngheț între 24 și 29 aprilie.

Umezeala relativă a aerului se prezintă astfel:

▮ iarna – 85%;

▮ primăvara – 67%;

▮ vara – 73%;

▮ toamna – 81%.

Regiunea se află într-o zonă relativ săracă în precipitații, cca. 700 mm anual. Pe anotimpuri distribuția acestora este următoarea:

1. iarna – 115 mm;

2. primăvara – 170 mm;

3. vara – 260 mm;

4. toamna – 155 mm.

Prima ninsoare se produce de obicei în jurul datei de 10 noiembrie, iar ultima ninsoare se produce în jurul datei de 15 aprilie.

Stratul de zapadă se menține cca. 120 de zile.

Evapotranspirația potențială realizează valori maxime în luna iulie (cca. 130mm).

În regiune bat puține vânturi, care atunci când apar realizează intensități reduse. Vânturile bat din direcții diferite, datorită catenelor muntoase din jur.

În concluzie, regiunea beneficiază de un topoclimat specific de adăpost, care se caracterizează prin ierni relativ blânde și veri călduroase. Primăvara timpurie și toamna lungă dă posibilitatea creșterii castanului comestibil pe văile Băița și pe dealurile Tăuților.

1.7. Solurile

Condițiile geografice, geomorfologice și climatice din cuprinsul regiunii corespund arealului solurilor brune din clasa argiluvisoluri (care facilitează stagnarea apei în partea superioară a învelișului de sol și împiedică buna dezvoltare a rădăcinii plantelor) și cambisoluri.

Munții Gutâi sunt constituiți numai din roci vulcanice consolidate și formațiuni vulcanogen – sedimentare. Învelișul de sol este caracterizat prin predominarea solurilor scheletice și puternic acide asociate cu litosoluri și stâncării. Ca urmare, întreaga zonă montană are folosință silvo-pastorală, teritoriul respectiv fiind impropriu pentru agricultură.

Relieful permite într-o oarecare măsură practicarea agriculturii în *Depresiunea Baia Mare*, unde, atât aspectul reliefului – uneori de câmpie - cât și condițiile pedoclimatice permit practicarea agriculturii de la diverse culturi de câmp până la plantații pomicole și chiar viticole.

Fenomenele de degradare cu extinderea cea mai mare sunt: aciditatea solurilor, eroziunea de suprafață, excesul de umiditate și alunecările de teren. Încadrarea terenurilor în clase de pretabilitate s-a realizat pe criteriul intensității acestor factori limitativi ai producției agricole.

Folosința predominantă a terenurilor în pantă este fâneața, gama culturilor fiind mult diminuată atât de condițiile de relief și sol cât și cele climatice.

În cazul terenurilor plane se constată stagnarea apei timp îndelungat.

Poluarea solului este cauzată în principal de activitățile din domeniul minier, la care se adaugă gestionarea deficitară a deșeurilor. Principalele surse de poluare chimică a solului, având un caracter istoric, din zona Baia Mare sunt iazurile de decantare ale uzinelor de preparare, haldele de steril de mină rezultate în urma activităților de exploatare minieră și apele de mină.

1.8. Vegetația

Predominarea reliefului muntos și deluros determină o mare extensiune a pădurilor.

Zona pădurilor de foioase ocupă aria Depresiunii Baia Mare, fiind reprezentată prin păduri de stejar, astăzi în cea mai mare parte defrișate, în alternanță cu terenuri agricole și pășuni.

Pădurile de fag și carpen ocupă versanții munților. Pe culmile cele mai înalte ale munților se întâlnesc pădurile de fag în amestec cu brad și molid.

În luncile râurilor se dezvoltă pajiștile alături de diverse specii hidrofile (pipirig, rogoz).

1.9. Fauna

În zona studiată cea mai mare pondere o dețin pădurile, urmate de golurile de munte și pășuni, iar terenurile agricole nu depășesc 10 % din teritoriul cercetat. Ca urmare, fauna aparține în cea mai mare parte domeniului forestier, multe cu valoare cinegetică.

Vânatul principal este cerbul carpatin și căpriorul, iar secundar ursul, mistrețul, iepurele și fazanul.

Râurile, în zona montană sunt favorabile dezvoltării păstrăvului, iar în depresiuni lipanului și sobarului.

1.10. Resurse naturale

Zona studiată face parte dintr-un important bazin de extracție a minereurilor neferoase. În așezările de la poalele munților sunt numeroase izvoare naturale.

Din punct de vedere al caracterizării resurselor naturale, regiunea este purtătoarea unor mari varietăți de roci aparținând unor unități geologice diverse. Astfel, pot fi întâlnite roci magmatice, roci vulcanice (andezite, dacite, riolite, bazalte), roci metamorfice (șisturi, calcare, cristaline) și roci sedimentare (gresii, marne, argile).

În zona Ilba, Nistru, Băița, dominante sunt zăcăminte de minereuri complexe.

Din punct de vedere al mineralizației metalifere, pentru zona studiată, zăcămintele pot fi grupate în următoarele tipuri:

- 1) zăcăminte auro-argintifere-Băița;
- 2) zăcăminte complexe, cu conținut predominant de Pb, Zn, cărora li se asociază, subordonat, Cu, Au și Ag- majoritatea zăcămintelor din bazinul minier băimarean;
- 3) zăcăminte cuprifere, cărora li se asociază subordonat Au și Ag- Nistru.

În afara resurselor metalice neferoase amintite, de mare importanță în zonă sunt și minereurile nemetalifere și materialele de construcție rezultate prin procedee miniere, astfel:

□ pietriș și nisip, sunt prezente în acumularea Ilba și Băița, pe artera hidrografică Someș,

andezite- Băița, Nistru și Cicârlău ;

□ În Depresiunea Baia Mare, sunt prezente apele minerale clorosodice, bicarbonatate, uneori sulfuroase și termale. La Apa Sărată se găsesc ape minerale clorosodice și sulfuroase.

1.11. Seismicitatea

Conform Legii nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național– Secțiunea a V-a – „Zone de risc natural”, unitățile administrative – teritoriale din județul Maramureș sunt amplasate în zone pentru care intensitatea seismică exprimată în grade MSK este VI.

Din punct de vedere al protecției seismice, Normativ P 100-1-2013, Unitatea Administrativ Teritorială Tăuții Măgherauș are valoarea de vârf a accelerației terenului pentru IMR = 100 ANI $a_g = 0,12 g$ și perioada de control a spectrului de răspuns $T_c = 0,7$ sec.

2.8.2. ARII PROTEJATE

Lista ariilor protejate

Poz.	Jud.	Cod EU/RO	Denumire	Stare administrare
1	MM/SM	ROSCI0436 ⁴¹	Somesul Inferior ⁴²	Agentia Nationala pentru Aarii Naturale Protejate ⁴³⁴⁴ , Fara Custode
2	MM	ROSCI003 Arboretele de castan comestibil	Arboretele de castan comestibil ⁴⁵	Ocolul Silvic Baia Mare
3	MM	ROSCI0302	Bozanta ⁴⁶	Agentia Nationala pentru Aarii Naturale Protejate ⁴⁷
4	MM	ROMPA0598	Arboretele de castan comestibil	Ocolul Silvic Tautii Magheraus/Baia Mare

Tabel 44. Lista Aarii Protejate din Tautii Magheraus

Suprafete aarii protejate

SIRUTA	Denumire localitate	Nume sit	Cod sit	Suprafata totala (ha)	Din care in Tautii Magheraus
106461	TAUTII MAGHERAUS	Somesul Inferior	ROSCI0436	2201,6	141,76
106461	TAUTII MAGHERAUS	Bozinta	ROSCI0302	70,400	37,59
106461	TAUTII MAGHERAUS	Arboretele de castan comestibil	ROMPA0598	150,95	150,95

Tabel 45. Suprafete aarii protejate in Tautii Magheraus

Harti aarii protejate in TM

⁴¹ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0436>

⁴² ORDIN nr. 46 din 12 ianuarie 2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România

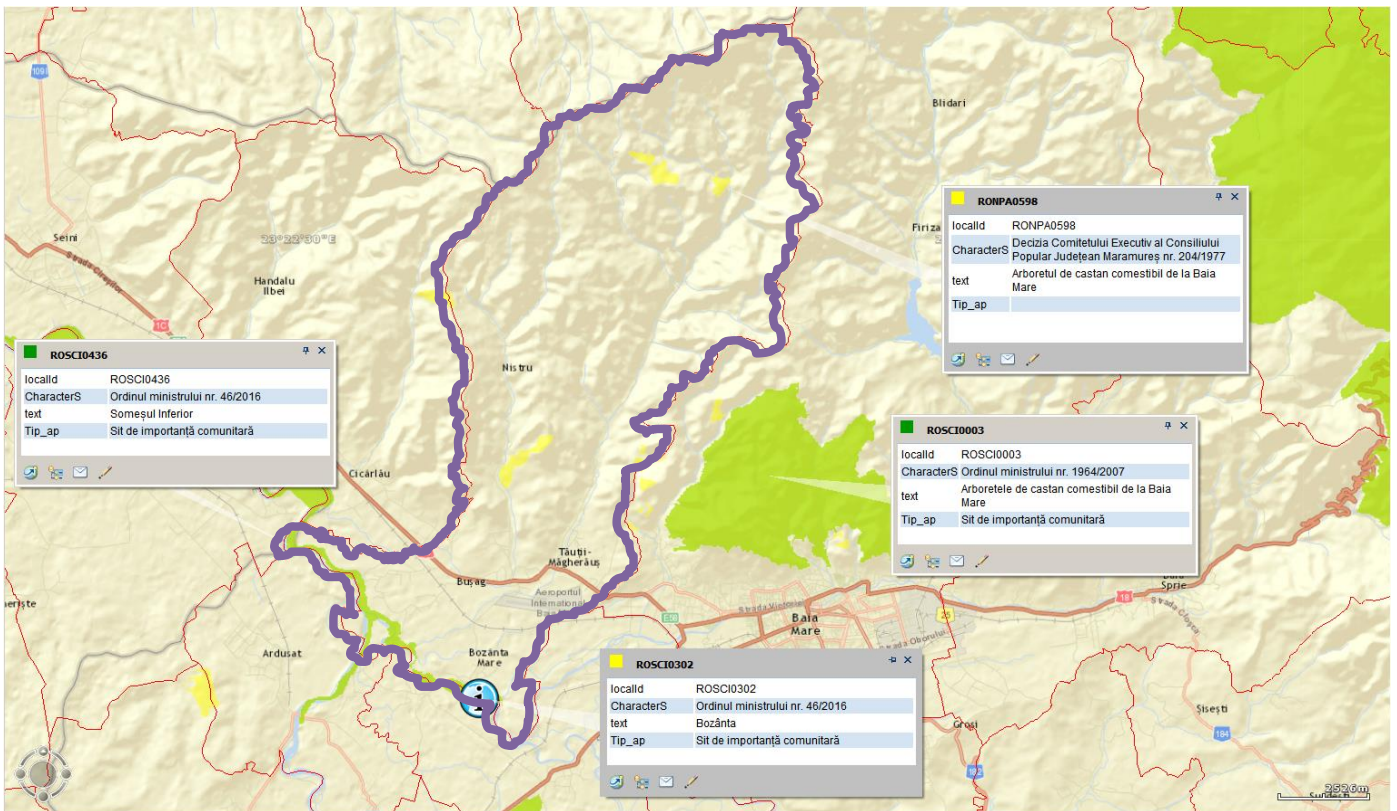
⁴³ <http://ananp.gov.ro/>

⁴⁴ Fara Custode conform : http://ananp.gov.ro/ananp/wp-content/uploads/ANP-PEREGIUNI/NORD-VEST/administrare_nord-vest.pdf

⁴⁵ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0003>

⁴⁶ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0302>

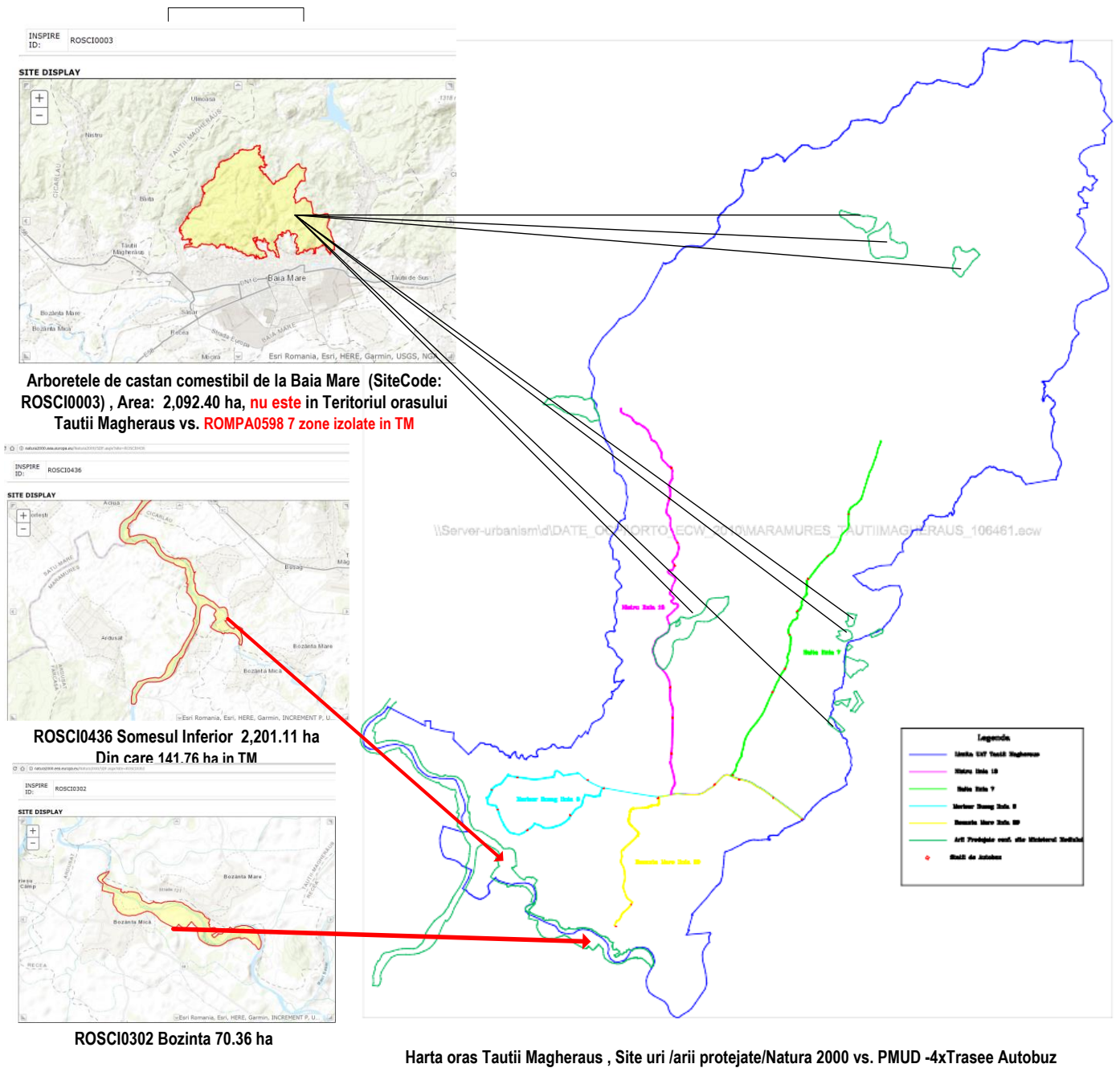
⁴⁷ Bozanta fara Custodie cf. http://ananp.gov.ro/ananp/wp-content/uploads/ANP-PEREGIUNI/NORD-VEST/fara-custodie_nord-vest.pdf



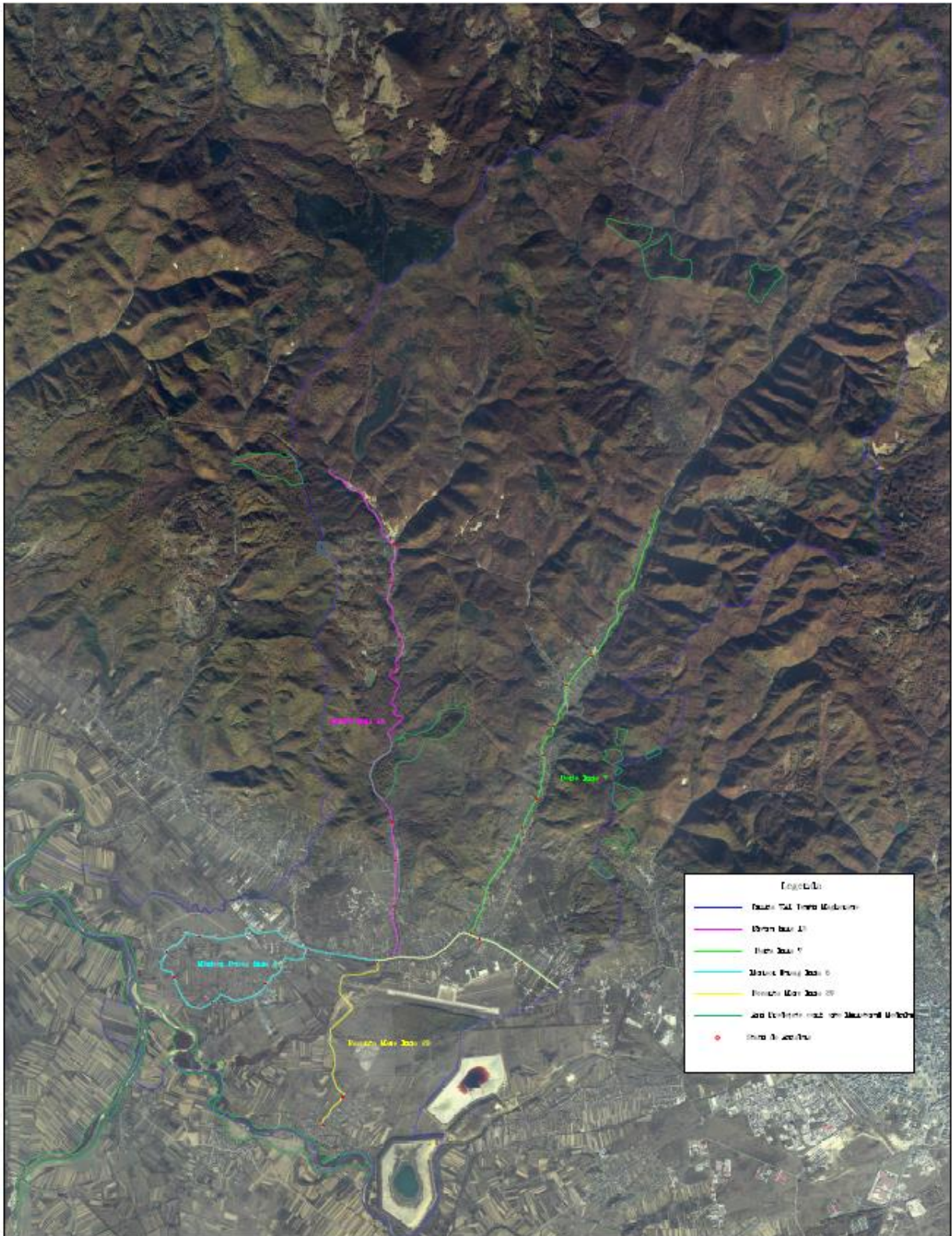
Tautii Magheraus 3 x arii protejate (2x Natura 2000) si Zona Montana

Figură 56. Ariile protejate din Tautii Magheraus/ Total

Aria de acoperire PMUD



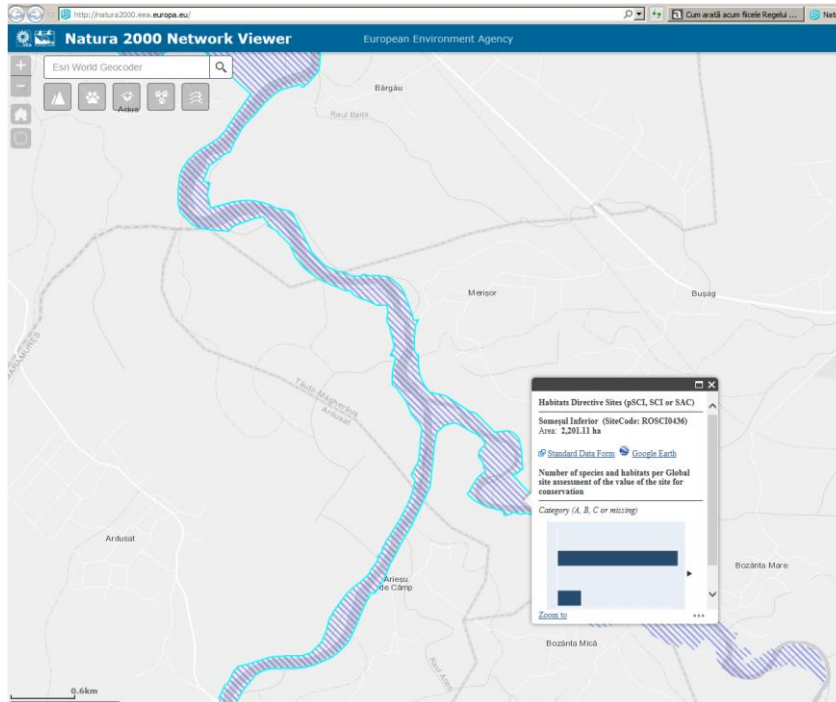
Figură 57. Aria de acoperire PMUD (4 x trasee de autobuz) vs. Arii Protejate



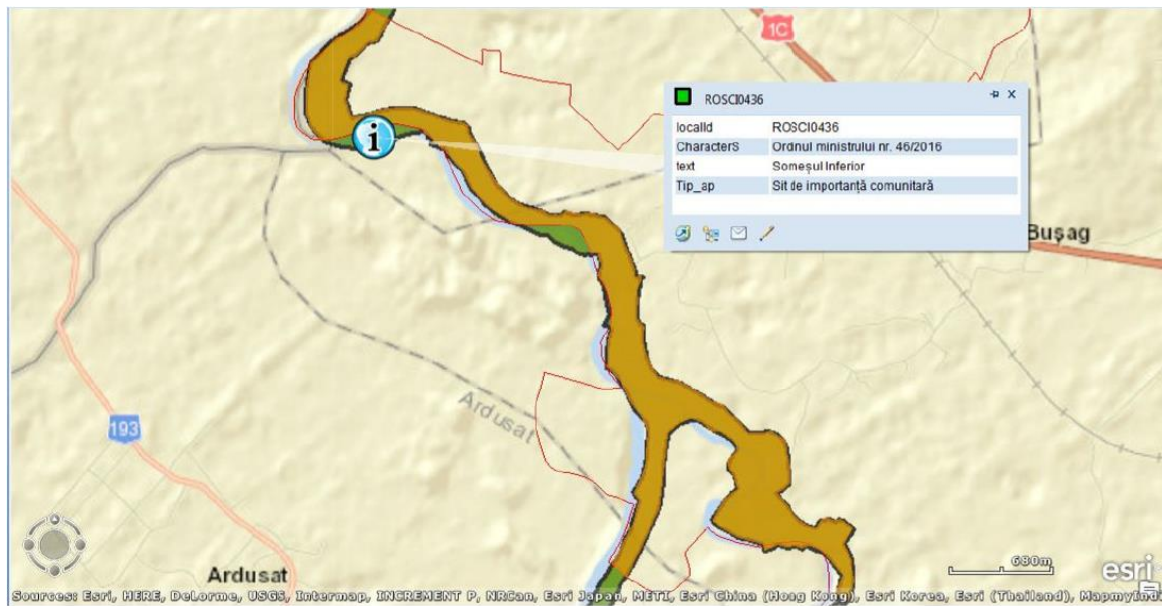
Figură 58. Harta Arii Protejate vs. Trasee Autobuz

x2.5. Arii protejate/descriere

1. Somesul Inferior , **ROSCI0436** total 2201,60 ha are cca. 141,76 ha l teritoriul Ora Tautii Magheraus

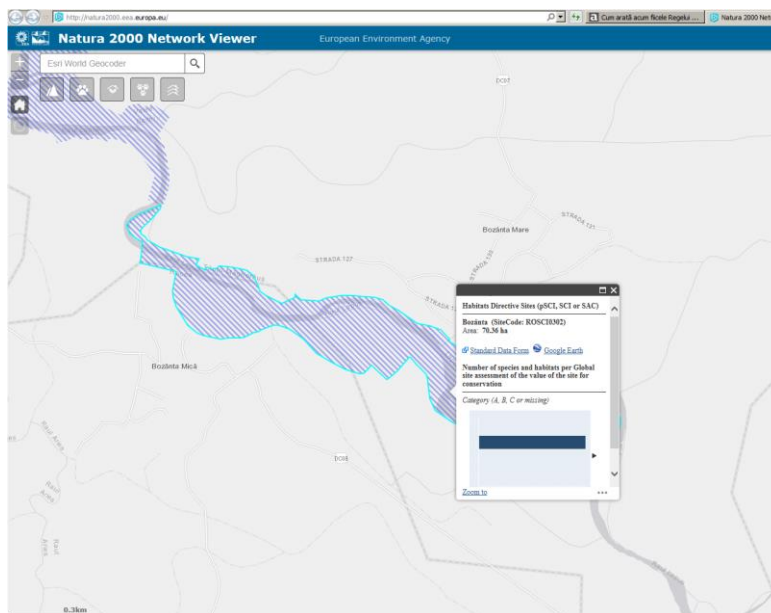


Figură 59. **ROSCI0436 Somesul Inferior** ⁴⁸



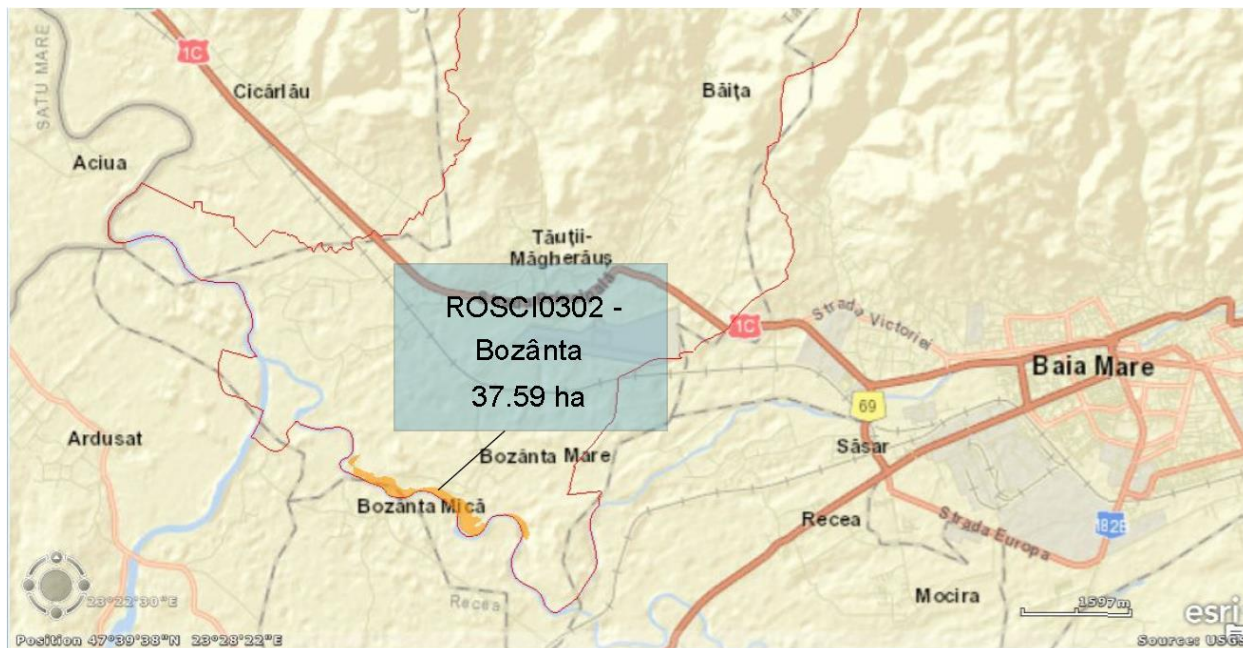
⁴⁸ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0436>

2. Bozinta, ROSCI0302 , are cca. 37,59 ha in Orasul Tautii Magheraus



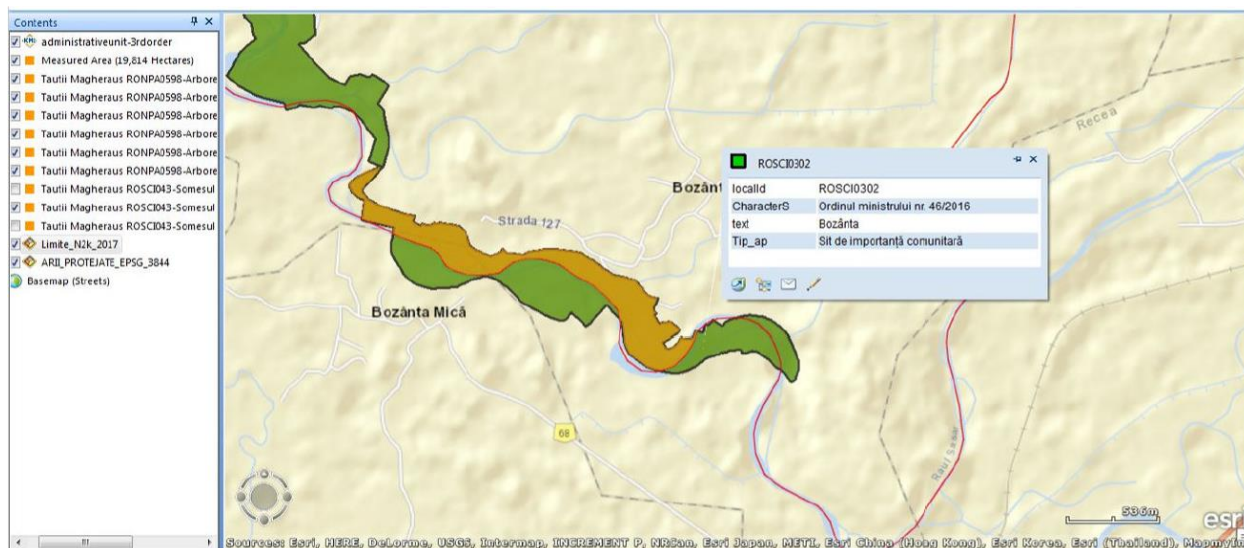
Figură 60. ROSCI0302 Bozinta⁴⁹

ROSCI0302 Bozinta



Figură 61. ROSCI0302 Bozinta , 70,400 ha din care 37,59ha in TM

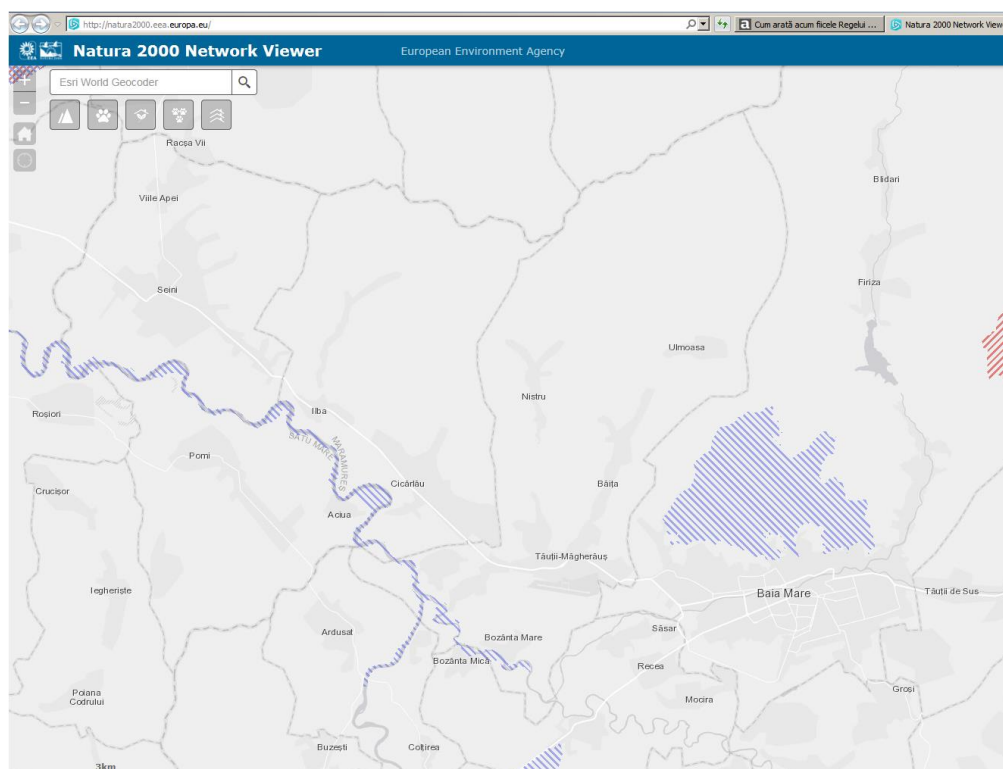
⁴⁹ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0302>



Figură 62. ROSCI0302 Bozânta , 37,59ha in TM

3. Arborele de castan comestibil⁵⁰ , ROSCI0302 , nu acopera teritoriul orasului Tautii Magheraus

Conform Site Oficial EU_Natura 2000⁵¹



Figură 63. ROSCI003 Arborele de castan comestibil, nu acopera teritoriul Orasului Tautii Magheraus ⁵²

⁵⁰ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0003>

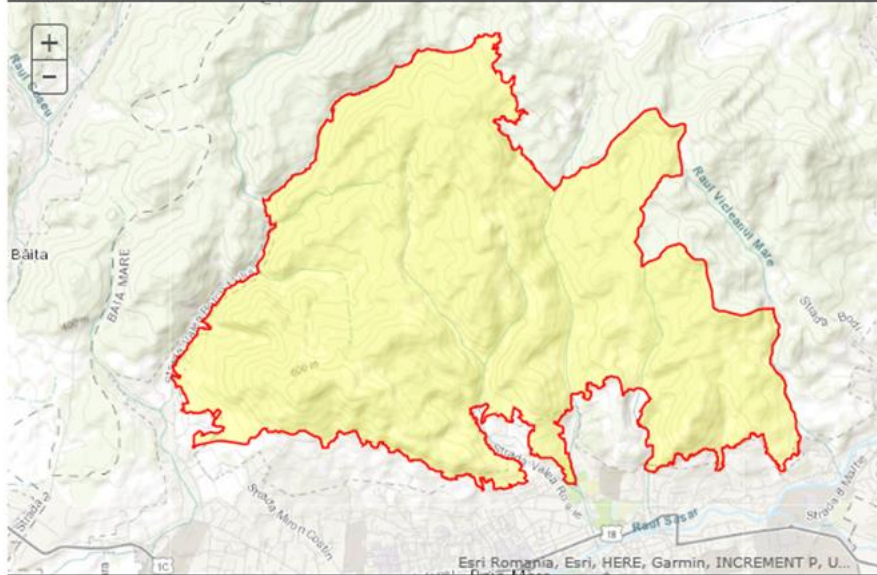
⁵¹ <http://natura2000.eea.europa.eu/>

7. MAP OF THE SITE

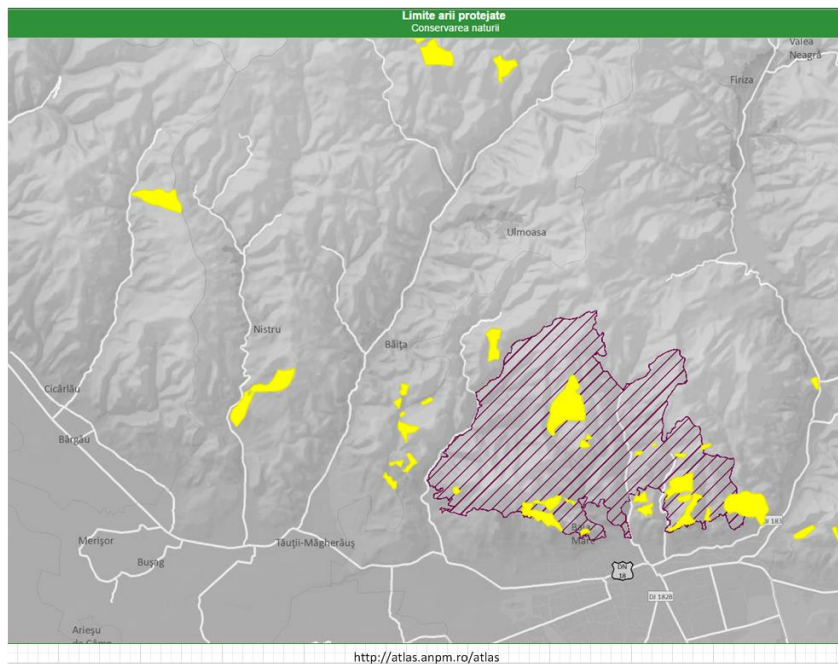
[Back to top](#)

INSPIRE
ID: ROSCI0003

SITE DISPLAY



Figură 64. ROSCI003 Arborele de castan comestibil Arborele de castan comestibil , Baia Mare , 2092,6ha⁵³

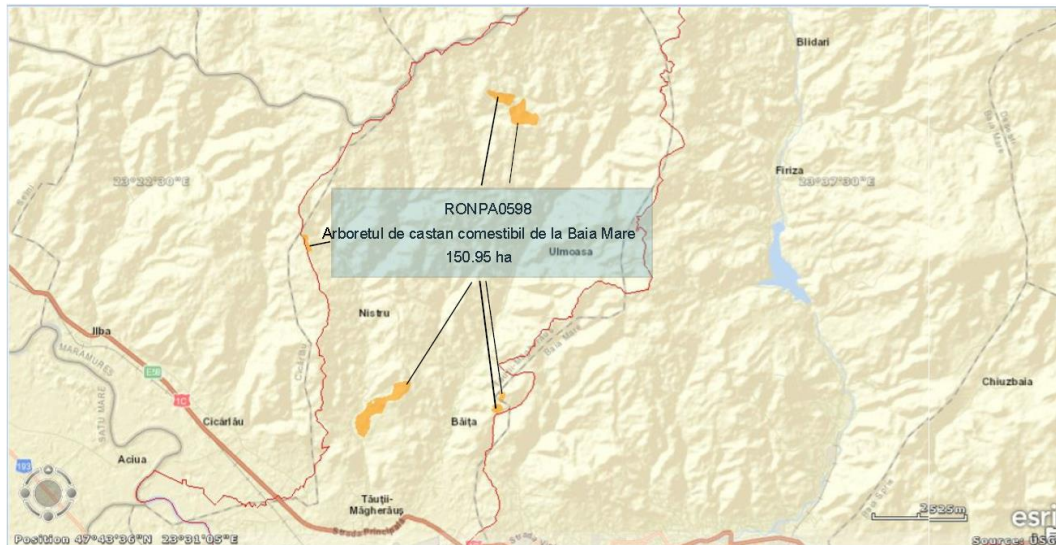


⁵² <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0003>

⁵³ <http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ROSCI0003>

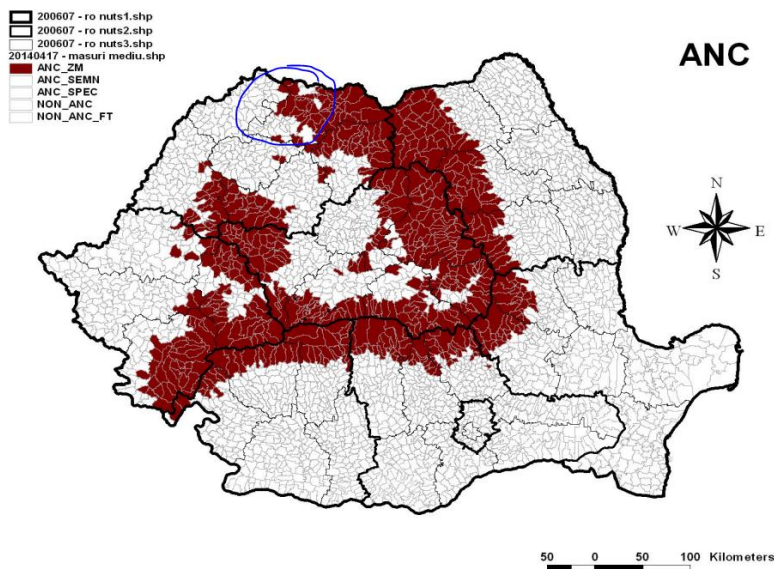
Figură 65. RONPA0598 , Arboretele de Castan Comestibil de la Baia Mare include zone izolate din teritoriul orasului Tautii Magheraus

Conform site APM , in Tautii Magheraus sunt citeva portiuni (cu galben) recomandate a fi alipite ROSCI003 , dar care sunt arii de interes local din anul 1977 ⁵⁴ , cod RONPA0598



Figură 66. RONPA0598 , Arboretele de Castan Comestibil de la Baia Mare, conform <http://atlas.anpm.ro/atlas#>

4. Zona Montana , Zona cu constrangeri Naturale Semnificative



⁵⁴ <http://atlas.anpm.ro/atlas#>

Figură 67. Zona Montana in Tautii Magheraus

Conform cu : <http://www.madr.ro/docs/dezvoltare-rurala/redesemnare-zone-afectate-de-constrangeri-naturale.pdf>,

Orasul Tautii Magheraus este situat in zona Montana (Defavorizata)⁵⁵, lucru de luat in considerare in toate documentele strategice, inclusiv PMUD.

Zona montana efectiva cuprinde cartierele Baita-Ulmoasa si Nistru, zone in care proiecte de Mobilitate Urbana s epot focaliza mai mult pe infrastructuri mici pentru Pietoni, biciclisti, eco transport (trotuare, trasee de biciclete, parcuri, trasee turistice, etc)

ANC_ZM – zona montana (altitudine ≥ 600 m sau altitudine ≥ 400 m si panta ≥ 15%)
ANC_SEMN – zone afectate de constrangeri naturale semnificative (60% criterii biofizice)
ANC_SPEC – zone afectate de constrangeri naturale specifice (Delta Dunarii - nota bonitare medie ponderata 16 pct. = 46% din NB medie RO)
NON_ANC – zone care nu se confrunta cu constrangeri naturale (nu se incadreaza in ANC_ZM, ANC_SEMN sau ANC_SPEC)
NON_ANC_FT – ANC_SEMN excluse dupa fine tuning (cu constrangeri naturale semnificative depasite prin irigatii)

JUDET – UAT LAU 1
UAT LAU2 – UAT LAU 2
SIRUTA – Sistemul Informatic al Registrului Unităților Teritorial - Administrative
ALTITUDE – altitudine medie UAT LAU 2 (m)
SLOPE – panta medie UAT LAU 2 (%)
PC_TEMP – % din terenul agricol cu T>5
PC_APA – % din terenul agricol cu deficit de apa
PC_DRENAJ – % din terenul agricol cu drenaj slab
PC_SCHELET – % din terenul agricol cu sol cu schelet
PC_NISIP – % din terenul agricol cu soluri nisipoase
PC_ARGILA – % din terenul agricol cu soluri argiloase
PC_ORGANIC – % din terenul agricol cu soluri organice
PC_VERTIC – % din terenul agricol cu soluri vertice
PC_SALIN_A – % din terenul agricol cu soluri salinize / alcaline
PC_ACID – % din terenul agricol cu soluri acide
PC_SLOPE – % din terenul agricol cu panta > 15%
PC_ANC – % din terenul agricol pe care se manifesta minim un criteriu biofizic peste pragul din Anexa III a R.1305/2013
FT_IRIG – % din terenul agricol cu deficit de apa dupa fine tuning (PC_APA dupa eliminarea blocurilor fizice cu irigatii)
PC_FT_ANC – % din terenul agricol pe care se manifesta minim un criteriu biofizic peste pragul din Anexa III a R.1305/2013 dupa fine tuning
ANC – zone eligibile 2015-2020
LFA – zone eligibile 2007-2014

JUDET UAT LAU2 SIRUTA ALTITUDE SLOPE PC_TEMP PC_APA PC_DRENAJ PC_SCHELET PC_NISIP PC_ARGILA PC_ORGANIC PC_VERTIC PC_SALIN_A PC_ACID PC_SLOPE PC_ANC FT_IRIG PC_FT_ANC ANC 2015-2020 LFA 2007-2014

Figură 68. Conditii de declarare zone montane cf. MADR

Concluzii Arii Protejate vs. PMUD

PMUD fiind un document de planificare si modelare a sistemului de transport nu propune sub nici o forma masuri /proiecte care sa produca impacte de mediu –dimpotriva propune masuri de reducere a acestora in primul rind prin proiecte de reducere a CO2 respectiv schimbarile in parcul auto din sistemul de transport in comun.

Aria de acoperire a PMUD este in fapt concentrata pe sectoarele de drum deschise transportului in comun –actual, nepropunind extensii in afara acestora, cu atat mai putin in zonele /ariile protejate si nici nu propune masuri de reducere a spatiilor verzi.

In cadrul cap.4. Evaluarea Impactului Mobilitatii la 4.2. Impactul asupra Mediului se analizeaza scenariile –fara

⁵⁵ Altitudine mai mare de 400 m (=476,138 m), si panta mai mare de 15% (18, 38 %)

proiect si cu proiectul prinvipal propus (achizitia de autobuze electrice) , rezultind efecte benefice asupra mediului.

Post nr.	Medii reducere emisii Co2/post/oră [kg/km]
	"cu proiect" vs. "fără proiect"
1	- 3,3 %
2	- 3,5 %
2-N	-3,5%
3	- 0,8 %
3-N	- 3,2 %
4	- 6,0 %
4-N	- 2,8 %
5-1N	- 2,8 %
5-2N	-1,3 %
MEDIE	-3,0%

3. Model de transport

- Pentru orașele de rang 0 și I este obligatorie utilizarea unui model de transport multi-modal sau a unui model de alocare între moduri;
- Pentru orașele de rang II și III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unui model simplu, care sa indice **fluxurile existente și viitoare de transport**, sub forma unei foi de calcul;

Ierarhizarea localităților la nivelul României este reglementată de Legea 351/2001 – care aprobă Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități. Ca atare, în baza acestei legi localitățile de pe teritoriul României sunt ierarhizate în ranguri; orașele fiind ierarhizate în trei categorii, în funcție de mărimea lor (număr total populație), complexitatea și natura sistemului de transport.

Orașul Tăuții Măgherauș este clasificat/ierarhizat ca fiind un oraș de rang 3, având o populație de 8186 locuitori. Conform Ghidului Jaspers ⁵⁶ (ADRN_V_GhidJaspers_Trducere_RO, 2015), în ceea ce privește modelarea sistemelor de transport pentru diferite categorii de arii urbane, orașul Tăuții Măgherauș se încadrează în nivelul 3.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Cu referire la Documentul Jaspers pentru Modelarea în transporturi ⁵⁷, prezentați informații de bază cu privire la modelul de transport, incluzând:

⁵⁶ <http://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2016/07/Ghidul-PMUD-final-Jasper-RO.pdf>

- Tipul modelului ce urmează a fi dezvoltat (multi-modal, model de alocare între moduri sau un model simplu);
- Acoperirea spațială a modelului (aria de studiu);
- Anul de bază al modelului și anii de prognoză selectați;
- Informația care va fi furnizată de model, e.g. fluxurile de călători/km, volumele de marfă în vehicule/km, timpul total agregat, distanțele de călătorie, emisiile de GES din rețea, totalul fluxurilor de origine și destinație, cote modale, întârzieri etc);
- Softul care va fi utilizat pentru dezvoltarea modelului (de exemplu, CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME);

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Modelul cu cerere variabila Include:	Modelul atribuit Include:	Modelul simplu Include:
Rețeaua de străzi Rețeaua de transport public Servicii de transport Modelul de generare a călătoriei Matrici de cerere Modelul de atribuire Modelul complex de distribuire	Rețeaua de străzi Modelul de generare a călătoriei Matrici de cerere Modelul de atribuire Modelul simplu de distribuire	Rețeaua de transport privat Legături și fluxuri pe străzi Modele pentru intersecții Modelul simplu de distribuire

Tabel 46. Modelarea sistemelor de transport pentru diferite categorii de arii urbane cf. (ADRVN_GhidJaspers_Traducere_RO, 2015)

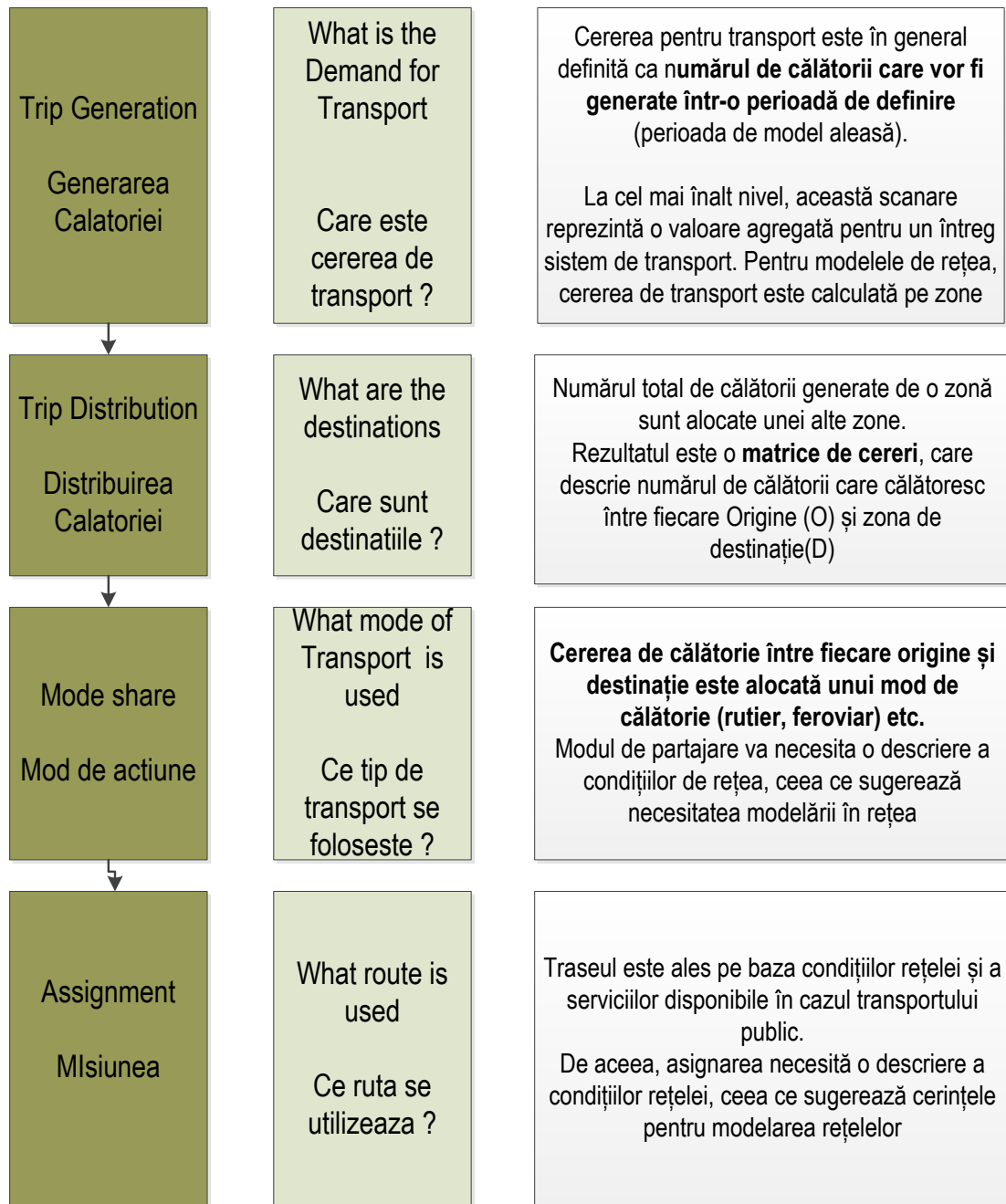
3.1.1. Tipul Modelului

Modelul ales pentru TĂUȚII MĂGHERĂUȘ este modelul simplu, dat fiind numărul populației sub 10000 de locuitori cit și a modelului fizic a rețelei stradale , concentrare de-a lungul unei axe DN1c_E58.

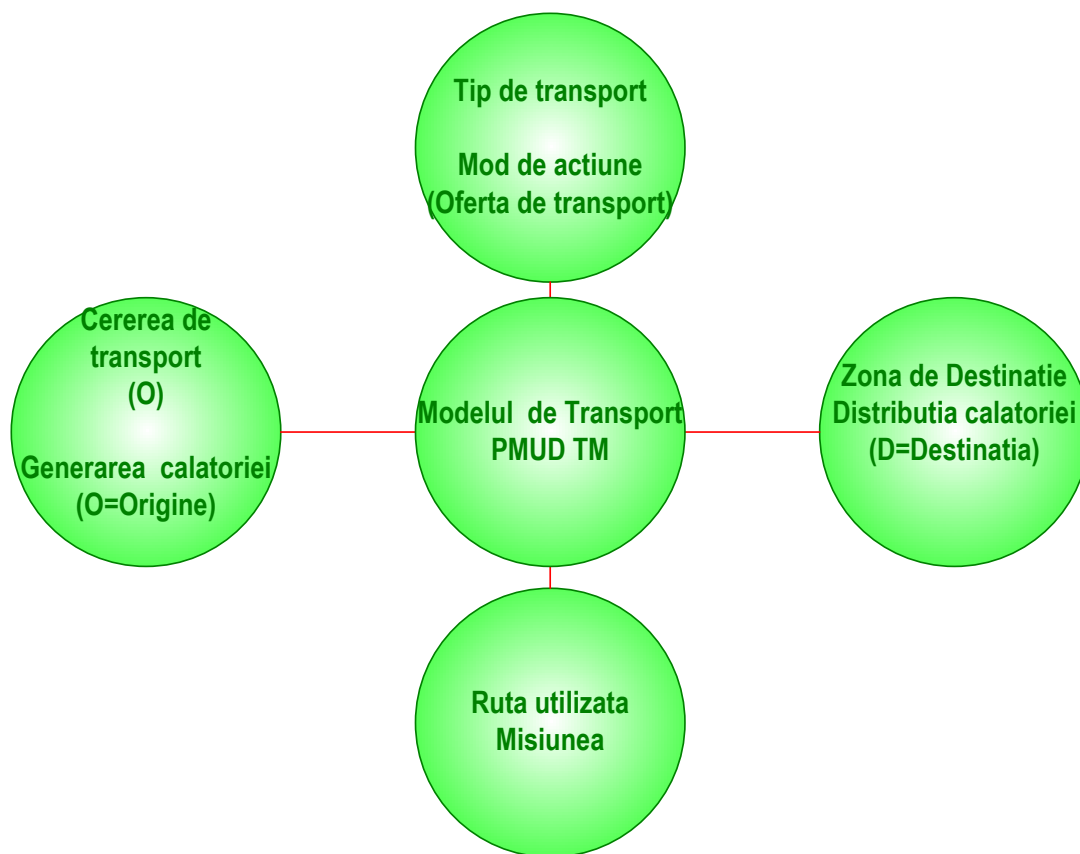
Structura modelelor de transport

Modelele de transport cuprind, de obicei, o serie de module individuale (etape), care funcționează într-o secvență definită. "Modelul cu patru etape" ((Transport), 2014) descrie abordarea standard pentru modelarea impactului transporturilor asupra unei serii de propuneri. Procesul este prezentat mai jos în Fig.

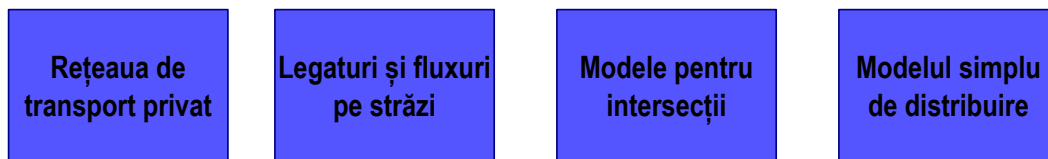
⁵⁷ The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014. www.jaspersnetwork.org



Figură 69. Modelul Jaspers in 4 etape pentru PMUD

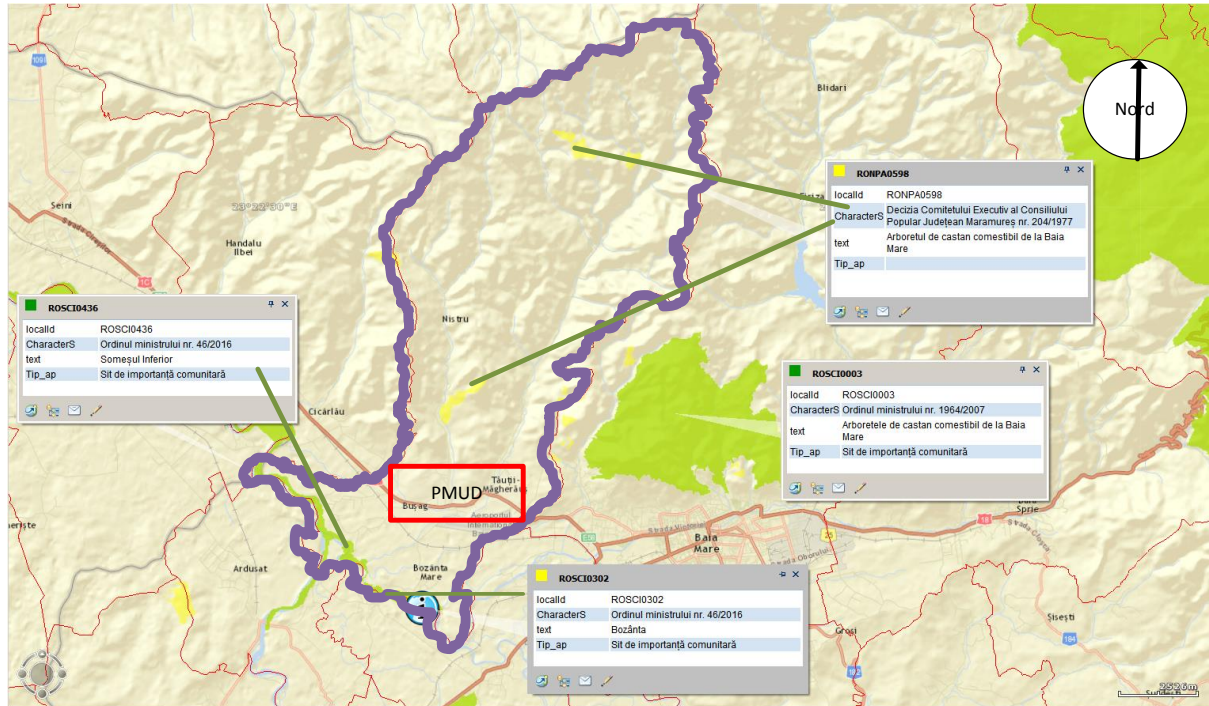


Modelul simplu include :

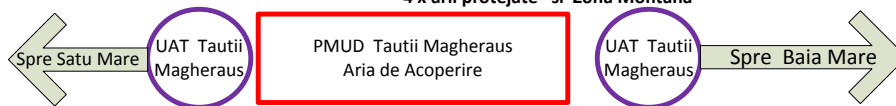


Figură 70. Modelul simplu , module

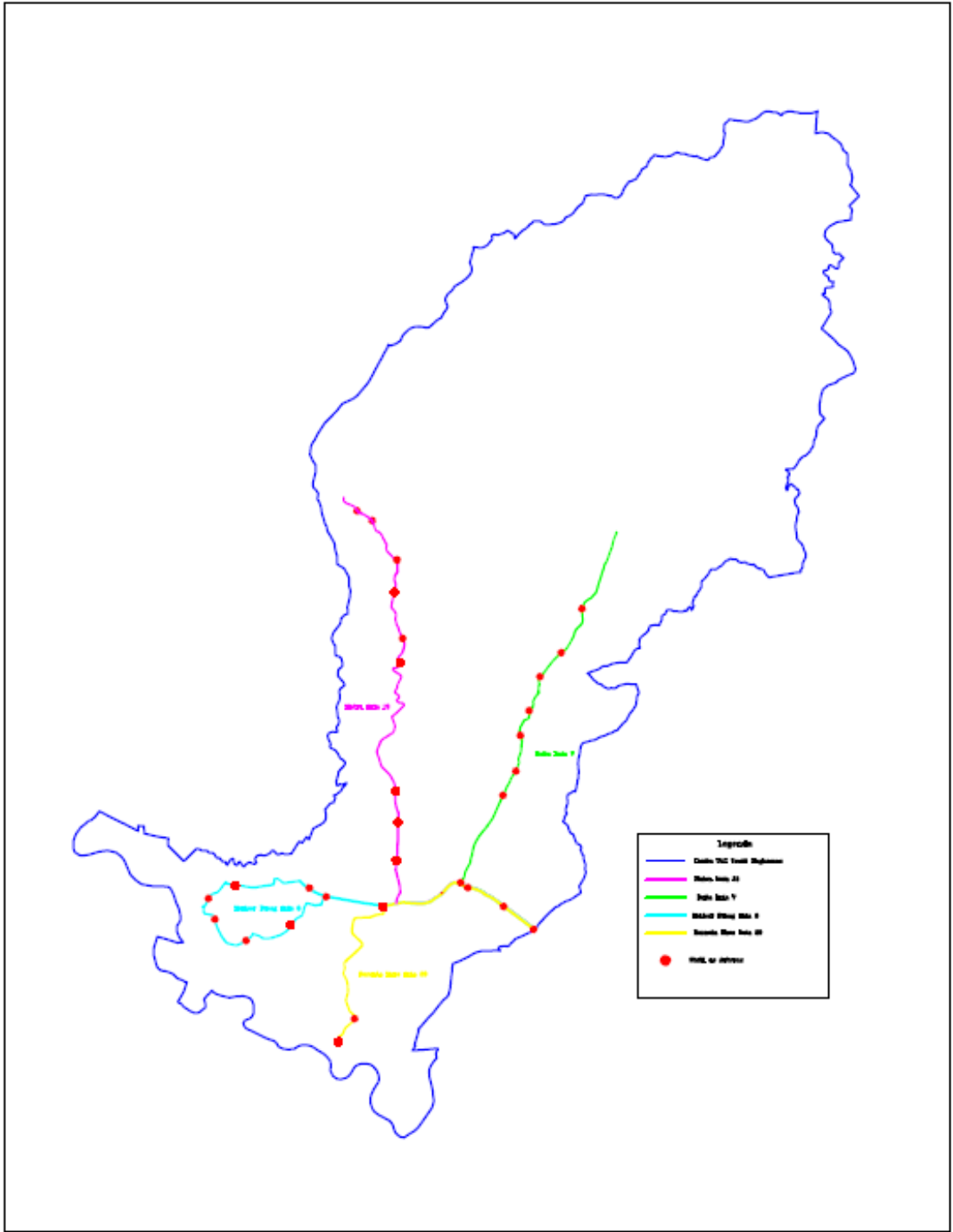
3.1.2. Acoperirea spațială a modelului



Tautii Magheraus PMUD, Acoperire Spatiala
4 x arii protejate și Zona Montana



Figură 71. Acoperirea spatiala a modelului –zona dreptunghi rosu vs. Contur UAT TĂUȚII MĂGHERĂUȘ (violet) , nu acopera zone protejate



Figură 72. Acoperirea spatiala a modelului , traseele de transport in comun (studiate) ; Nu acopera Zone/Arii protejate Protejate

3.1.4. Anul de bază al modelului și anii de prognoză selectați

Anul de baza 2017 și anii de prognoza selectati in scenarii : 2019-2020-2030

Activ/an	2017	2018	2019	2020	2030	2035
PMUD	x					
Studiu de Trafic	x					
Proiect Finantare /Depunere		x				
Proiect Finantare /Evaluare/Selectie/Semnare Contract/		x				
An1 Implementare			x			
An 2 Implementare /Finalizare			x	x		
Operational/exploatare/ Monitorizare /Prognoze			x	x	x	
Monitorizare/ Post Implementare						x

Tabel 47. Calendar estimativ activitatii / diagrama Gantt

Post nr.	voluma trafic [veh. fizice]						
	2017	scen. "fără"			scen. "cu"		
		proiect"	2019	2020	2030	proiect"	2019
1	17.699	20.837	21.622	27.291	20.37	21.037	26.632
2	1.085	1.276	1.324	1.67	1.259	1.303	1.648
2-N	15.655	18.458	19.158	24.192	18.049	18.649	23.621
3	511	593	614	772	588	608	766
3-N	14.19	16.701	17.329	21.872	16.35	16.892	21.382
4	442	521	541	683	522	542	687
4-N	13.894	16.372	16.991	21.453	15.99	16.519	20.919
5-1N	12.347	14.512	15.054	18.991	14.187	14.652	18.537
5-2N	597	698	723	910	687	710	896

Tabel 48. Preluat din Studiul de Trafic , Volume de Trafic vehicule (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) Tab.46

3.1.5. Informația care va fi furnizată de model

- fluxurile de călători/km, (existente și viitoare)
- volumele de marfă în vehicule/km,

- timpul total agregat,
- distanțele de călătorie,
- emisiile de GES din rețea,
- totalul fluxurilor de origine și destinație,
- cote modale,
- întârzieri etc;

Informația furnizată de model va cuprinde toate componentele enumerate mai sus , pe modelul următor , adaptat distanțelor de călătorie .

Intrările / originile și iesețile (Destinațiile) vor fi completate cu cât mai multe punctele de plecare (stații de autobuz , parcuri , etc) respectiv de destinații (locuri de muncă , zone comerciale, școli , zone recreative ex. Lacul Nistru etc) și în măsura finalizării lucrărilor la Aeroportul Maramureș –acesta va fi inclus în zona de aplicare a modelului extins.

La mijloacele utilizate se vor introduce toate cimpurile necesare obținerii rapoartelor solicitate , protejindu-se cimpurile cu formule de calcul. În cazul în care se vor depăși capacitățile programului Excel se poate achiziționa un soft dedicat , dacă se va justifica achiziția de către UAT.

Origine		Sistem transport/ Public/Privat						Destinatie											
Matrice Origine /Destinatie		Mijloace utilizate						D1_Merisor Busag		D2_Baita Ulmoasa		D3_Nistru		D4_BozintaMare		Oras_Tăuți Măgherăuș		Mun.Baia Mare	
Origine	Linia / zona deservita/populatia	Deplasari zilnice/populatie	Transport comun/persoane	Auto privat/persoane	Tren/persoane	Altele: biciclete, pieton	Total deplas/persoane	Distanta (Km)	Durata (minute)	Distanta (Km)	Durata (minute)	Distanta (Km)	Durata (minute)	Distanta (Km)	Durata (minute)	Distanta (Km)	Durata (minute)	Distanta (Km)	Durata (minute)
O1	L6_Merisor_Busag	340	150	160	25	5	340	0	0	14	30	11	16	7.5	11	5.5	10	14	20
O2	L7_Baita_Ulmoasa	682	300	375	0	7	682	14	30	0	0	18	35	15	28	11	23	17	30
O3	L13_Nistru	413	200	205	0	8	413	11	16	18	35	0	0	11	15	8.5	12	16	23
O4	L29_BozintaMare	227	100	118	5	4	227	7.5	11	15	28	11	15	0	0	6.5	4.5	13.5	20
O5	Oras_Tăuți Măgherăuș(acces la toate liniile)	1067	500	545	10	12	1067	5.5	10	11	23	8.5	12	6.5	4.5	0	0	9.5	15
	Baia Mare							14	20	17	30	16	23	13.5	20	9.5	15	0	0
	Total deplasari zilnice	2729	1250	1403	40	36	2729												
	Total Populatie =8186	8186					0												
	Procent din populatie ce se deplasez zilnic (din	33.33																	

	total pop)					
	Numar mediu salariați	2178				
	Procente utilizare mijloace transport		46.00	51.00	2.90	100.00

Tabel 49. Model de matrice O_D , furnizata pentru distante de calatorie si mijloace utilizate , date initiale estimate prin sondaje O_D

Obs. Detalieri privind Sondajele/Chestionare catre populatie :

- Sondajele au fost efectuate in completarea sondajelor din 2013
- Ele au fost efectuate in teren : statii autobuz , mijloace de transport in comun , la sediul angajatorilor din UAT
- Esantionul chestionat este de 82 de persoane, reprezentind 3% din persoanele cu deplasari zilnice si cca. 1 % din populatie nivel 2017 (8186 locuitori)

Linia / zona deservita/populatia		Populatie 2017	Deplasari zilnice	Esantion 3%
L6_Merisor_Busag		1020	340	10
L7_Baita_Ulmoasa		2046	682	20
L13_Nistru		1240	413	12
L29_BozintaMare		680	227	7
Tăuții Măgherauș		3200	1067	32
Total deplasari zilnice		8186	2729	82

Tabel 50. Deplasari zilnice conform Sondaj GALMMV

3.2. Colectarea de date:

Colectarea de date initiala pentru analiza cererii de transport a fost efectuata în anul 2013 cind s-a efectuat un studiu de oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public aferent Zonei Metropolitane Baia Mare.

Rezultatele studiului respectiv au pus în evidență următoarele:

- cca. 1/3 din populația Zonei Metropolitane (exceptând rezidenții mun. Baia Mare) efectuează deplasări zilnice către reședința de județ;

dintre aceștia:

- 50 % se deplasau cu mijloace de transport în comun rutiere;
- 47 % se deplasau cu autoturismul;
- 3 % se deplasau cu trenul;

Dintre deplasări:

- 63 % aveau caracter pendular, în scop profesional sau școlar;
- 15 % se efectuau pentru cumpărături;
- 7 % se efectuau în scop administrativ sau de sănătate;
- 15 % se efectuau cu alt scop.

Conform studiului respectiv, la nivelul anului 2013, cetățenii localității Tăuții Magherăuș efectuau cea. 2.500 deplasări zilnice către mun. Baia Mare. Dintre acestea 11 % erau efectuate cu automobilul personale, iar restul cu autobuzul.

Actualizarea studiului la nivel 2017 releva un numar de cca. **2729 deplasari zilnice** , o crestere de **peste 9%** , adica **cca. 2% /an** .

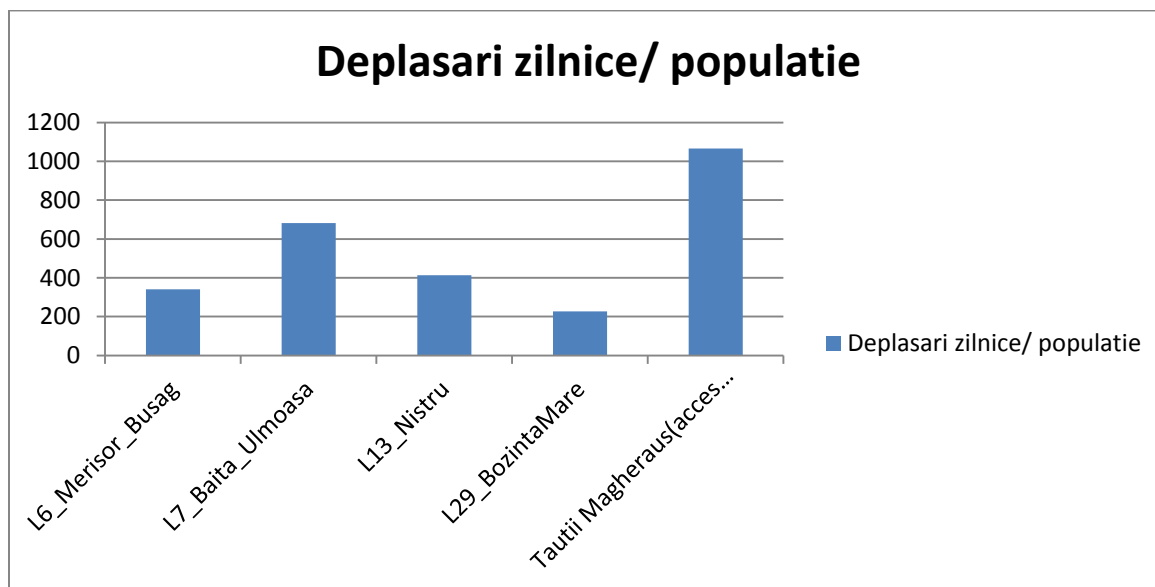
În prezent, se estimează că majoritatea deplasărilor dinspre și către orașul Tăuții Magherăuș și localitățile componente se realizează cu autovehicule private (a se vedea Tab. 8 Distribuție procentuală vehicule, 2017).

Nr. crt.	Drum	Volum vehicule [%], din total, 2017		
		biciclete, motociclete	autoturisme	vehicule grele
1	DN1C	0,3...0,5	75,6...78,9	9,7...13,6
2	DC104 spre Băița	1,5...2,1	74,8...77,0	5,7...8,4
3	DC97 spre Bozânta Mare	3,6...3,7	62,0...66,5	17,1...25,6
4	DC103 spre Nistru	2,3...3,4	75,3...81,1	10,4...11,8
5	DC98 spre Bușag	4,1	67,7	9,0
6	DC99 spre Merișor	1,5	66,8	21,3

Tabel 51. Studiu Trafic (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) , tabel 8, Distribuție procentuala vehicule -2017

3.2.1. Colectare date/sondaj

Din sondajele/chestionare ale GALMMV au rezultat cca. 52 % din deplasari sunt cu autovehicule private , o crestere de 5 % in perioada 2013-2017 , o tendinta “grea” care se pare ca va continua in contextul creșterii parcului auto privat din 2017 (mai ales autoturisme second hand)



Figură 73. Deplasari zilnice populatie (Nevoi de transport) , lunare / chestionare sondaj pe esantion de 1% din pop./sate

Origine		Sistem transport/ Public/Privat					
Matrice Origine /Destinatie		Mijloace utilizate					
Origine	Linia / zona deservita/populatia	Deplasari zilnice/ populatie	Transport comun/persoane	Auto privat/persoane	Tren/persoane	Altele: biciclete , pieton	Total deplas/ persoane
O1	L6_Merisor_Busag	340	150	160	25	5	340
O2	L7_Baita_Ulmoasa	682	300	375	0	7	682
O3	L13_Nistru	413	200	205	0	8	413
O4	L29_BozintaMare	227	100	118	5	4	227
O5	Oras_Tăuții Măgherauș(acces la toate liniile) Baia Mare	1067	500	545	10	12	1067
	Total deplasari zilnice	2729	1250	1403	40	36	2729
	Procent auto din total		45.80	51.41	1.47	1.32	100.00
	Total Populatie =8186	8186					0

Procent din populatie ce se deplasez zilnic (din total pop)	33.33					
Numar mediu salariati	2178					
Procente utilizare mijloace transport		46.00	51.00	2.90		100.00

Tabel 52. Matrice Origine-Destinatie (O_D) , partea de intrare / Origine

Origine		Sistem transport/ Public/Privat					
Matrice Origine /Destinatie		Mijloace utilizate					
Origine	Linia / zona deservita/populatia	Deplasari zilnice/populatie	Transport comun/person e	Auto privat/person e	Tren/persoan e	Alte: biciclete, pieton	Total deplas/ persoane
	Total deplasari zilnice	2729	1250	1403	40	36	2729
	Procent auto din total		45.80	51.41	1.47	1.32	100.00

Tabel 53.Procente utilizare mijloace transport

3.2.2. Colectarea de date tehnice

Conform (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) , pag.25 :

“Având în vedere scopul studiului, s-a considerat că este justificată și relevantă analiza, prognoza și terapia circulației în zonele intersecțiilor analizate.

3.2.2.1.Locatiile pentru sondaje

Inregistrările au fost efectuate manual, de către operatori instruiți în acest sens, în posturi de recenzie de categoria 3 (Tab. 4).

		Tab4_Posturi recenzie Trafic_Drumex
Nr. post	Amplasament	Recenzie pe
1	stație autobuz Dura, zona DN1C km 157	• DN1C;
2	Băița, intersecție DC104-str. 101	• DC104;
2-N	intersecție DN1C - DC104 spre Băița	• DN1C;

		• DC104;
3	DC97, loc. Bozânta Mare	• DC97;
3-N	intersecție DN1C - DC97 spre Bozânta Mare	• DN1C; • DC97;
4	DC103, loc. Nistru	• DC103;
4-N	intersecție DN1C - DC103 spre Nistru	• DN1C; • DC103;
5-1N	intersecție DN1C - DC98 spre Bușag	• DN1C; • DC98;
5-2N	intersecție DN1C - DC99 spre Merișor	• DC99.

Tabel 54. Posturi recenzie trafic conform (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017), pag.24-25

Datele brute de trafic rutier au fost colectate și prelucrate în cadrul prezentului studiu⁵⁸ (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) conform prevederilor AND 557-2015. Conform C 242-93 (Anexa nr. 9, pct. 4), recensămintele manuale se efectuează în perioade diferențiate funcțional.

3.2.2.2.Perioadele de timp a sondajelor

Astfel, în cadrul prezentului studiu s-a efectuat un recensământ de scurtă durată, la data de 06.11.2017, timp de 12 (douăsprezece) ore, neîntrerupt, între orele 7:00 și 19:00.

Intervalele orare care definesc perioadele de vârf alese pentru recenzierea vehiculelor au fost (Tab. 5):

Intervale recenzie Drumex

Intervale	Ore începere	Ore încheiere	durață [ore]
dimineață	7:00	11:00	4
amiază	11:00	15:00	4
după-masă	15:00	19:00	4
TOTAL			12

Tabel 55. Intervale recenzie cf. (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

3.2.2.3.Specificarea tipului de date colectate/clase, categorii de vehicule

Nr. crt.	Categoriile de vehicule recenzate
1	Biciclete și motocicletă:

⁵⁸ NB : Studiul de Trafic , Drumex

	<ul style="list-style-type: none"> • biciclete simple / cu motor; • motocicletele și motorete; • scutere.
2	Autoturisme: <ul style="list-style-type: none"> • toate autoturismele, inclusiv de teren, cu / fără remorcă.
3	Microbuze, autospeciale: <ul style="list-style-type: none"> • microbuze de transport persoane (max. 8+1 locuri), cu / fără remorcă.
4	Autocamionete și autospeciale cu < 3 500 kg, cu / fără remorcă.
5	Autocamioane, autobasculante, autofurgonete, autocisterne și alte autovehicule cu 2 osii, având > 3 500 kg.
6	Autocamioane, autobasculante, autoremorchere, automacarale și alte autovehicule cu 3 sau 4 osii, având > 3 500 kg.
7	Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorchere cu trailer: <ul style="list-style-type: none"> • autotractoare cu semiremorcă sau peridoc; • autoremorchere cu trailer; • autoremorchere cu peste 4 osii; • automacarale cu mai mult de 4 osii.
8	Autobuze și autocare.
9	Tractoare, utilaje agricole, utilaje de construcții și vehicule speciale, cu / fără remorcă.
10	Trenuri rutiere (autocamioane cu 2...4 osii, cu remorcă).
11	Vehicule cu tracțiune animală.

Tabel 56. Categoriile vehicule conform Tab. 9 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Categoriile recensate sunt similare celor utilizate în recensămintele naționale⁵⁹ :

Identificare drum national	Lungime drum national (km)	Media zilnică anuală (MZA) pe categorii de vehicule (veh./24 ore)										
		Biciclete, motocicletele	Autoturisme	Microbuze cu max. 8+1 locuri	Autocamionete și autospeciale cu MTMA ≤ 3,5 tone	Autocamioane și derivate cu două axe	Autocamioane și derivate cu trei sau patru axe	Autovehicule articulate (tip TIR), remorchere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe	Autobuze și autocare	Tractoare cu/fără remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorci (tren rutier)	Vehicule cu tracțiune animală
DNIC	197,417	109	4876	379	514	295	115	491	105	18	58	13

⁵⁹ <http://www.cestrin.ro/web2014/pdf/recensamant%202010.pdf>

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport:

3.3.1. Acoperirea spatiaa a modelului de transport

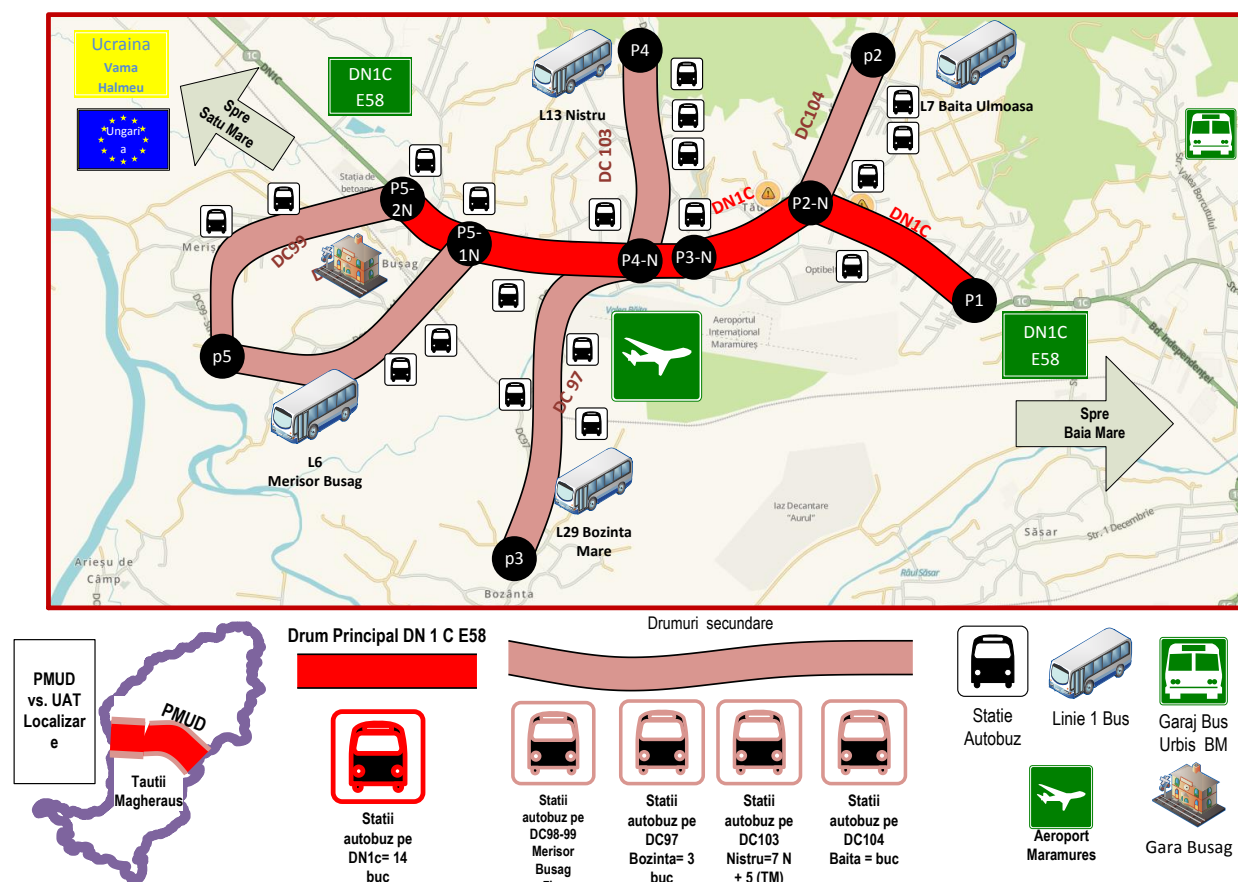
Accesul rutier major către/dinspre orașul Tăuții Măgherăuș este drumul național 1C (european 58) Cluj Napoca - Dej - Baia Mare - Halmeu.

Localitatea Tăuții Măgherăuș este străbătută de drumul național 1C pe direcția generală est-vest.

Lungimea sectorului intravilan (delimitată de indicatoare rutiere) este de cca. 3,85 km, cuprins între km 157+700 și km 161+550 ai DN1C, în continuare, drumul național 1C traversează râul Nistru și străbate localitatea Bușag, între km 161+600 și 163+270 (lungime cca. 1,7 km).

Alte drumuri, care fac legătura între localitățile componente ale orașului, sunt:

- drumul comunal 97 Tăuții Măgherăuș (DN1C) - Bozânta Mare, în lungime de 3,3 km;
- drumul comunal 98 spre Bușag, în lungime de 2,9 km;
- drumul comunal 99 spre Merișor, în lungime de 2,1km;
- drumul comunal 103 Tăuții Măgherăuș (DN1C) - Nistru, în lungime de 7,56 km;
- drumul comunal 104 Tăuții Măgherăuș (DN1C) - Băița - Ulmoasa, în lungime de 12,0 km.



Figură 74. Acoperirea spatiaa a modelului de transport

3.3.2. Caracteristicile infrastructurii rutiere existente

sunt prezentate în Studiul de Trafic (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) , pag.24-33.

Studiul de trafic elaborat de Drumex (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) acoperă la cap.3.4 analiza critică a circulației existente –diagnoza circulație , prin recenziile efectuate pe teren .

3.4. Cererea de transport

3.4.1. Cererea de transport a fost prezentată la anterior (3.1.5)

3.4.2. Analiza –diagnostic a traficului

Conform AND 584- 2012 ⁶⁰ (art.6, pct. c-d) (MinTransporturilor_CalculTrafic_AND584), în cazul în care se estimează modificări în generarea traficului rutier, se elaborează studii de trafic, având în vedere atât anul de bază cit și perioada de perspectivă a proiectului.

Astfel, studiile de trafic pot fi întocmite în baza unor înregistrări de circulație de scurtă durată, completate cu anchete origine -destinație (O -D).

Volumele de trafic

“Se remarcă volumele sporite de trafic pe drumul național 1C, care traversează orașul Tăuții Măgherăuș. Totodată, traficul rutier pe celelalte străzi analizate este redus sau foarte redus.

Volumele de trafic orare (în vehicule fizice/oră) înregistrate în intersecțiile analizate, la nivelul anului 2017, pe intervale de investigare conform Tab. 5, sunt prezentate în Anexa nr. 3. (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Atât în cazul arterelor concurente, cât și al intersecțiilor analizate, se observă tendințele de aglomerare în perioadele orelor de vârf de dimineață, amiază și după-masă.

Perioadele respective coincid cu sporirea numărului de deplasări ale populației către/ dinspre punctele de interes majore:

domicilii, locuri de muncă, instituții educaționale, activități comerciale/culturale/recreative etc.

Procentual din totalul volumelor de trafic recensate, autoturismele sunt majoritare.

⁶⁰ http://www.elieradu.ro/doc/AND_584-2002.pdf

Privind ponderea vehiculelor grele, aceasta este de cca. 10 % pe drumurile comunale către Băița, Nistru și Bușag. (Baita si Nistru in special transport lemn)

Procentele sporite de vehicule grele care se deplasează către Merișor și Bozânta Mare se datorează atât volumelor totale reduse de trafic, cât și unității lor economice din zonă și lucrărilor executate în zonă, în special lucrări la Aeroportul Maramures. (Tab. 8).

Nr. crt.	Drum	Volum vehicule [%], din total, 2017		
		biciclete, motociclete	autoturisme	vehicule grele
1	DN1C	0,3...0,5	75,6...78,9	9,7...13,6
2	DC104 spre Băița	1,5...2,1	74,8...77,0	5,7...8,4
3	DC97 spre Bozânta Mare	3,6...3,7	62,0...66,5	17,1...25,6
4	DC103 spre Nistru	2,3...3,4	75,3...81,1	10,4...11,8
5	DC98 spre Bușag	4,1	67,7	9,0
6	DC99 spre Merișor	1,5	66,8	21,3

Tabel 57. Volum vehicule, preluat Tab.8 din (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Intensitate trafic

Conform cu (MinTransport_Ordin46_1998), intensitatea traficului este clasificata astfel :

Nr. crt.	Intensitatea traficului	Intensitatea orară de calcul [veh. fizice/h]
1	foarte intens	> 2.200
2	intens	1.000...2.200
3	mediu	400...1.000
4	redus	75...400
5	foarte redus	<75

Tabel 58. Intensitati trafic, clasificare MT

Nr. crt.	Intensitatea traficului	Intensitatea orară de calcul [veh. etalon/h]
1	foarte intens	> 3.000
2	intens	1.401...3.000
3	mediu	550...1.400
4	reduc	100...550
5	foarte redus	< 100

Tabel 59. Intensitati trafic masurate in Tăuții Măgherăuș

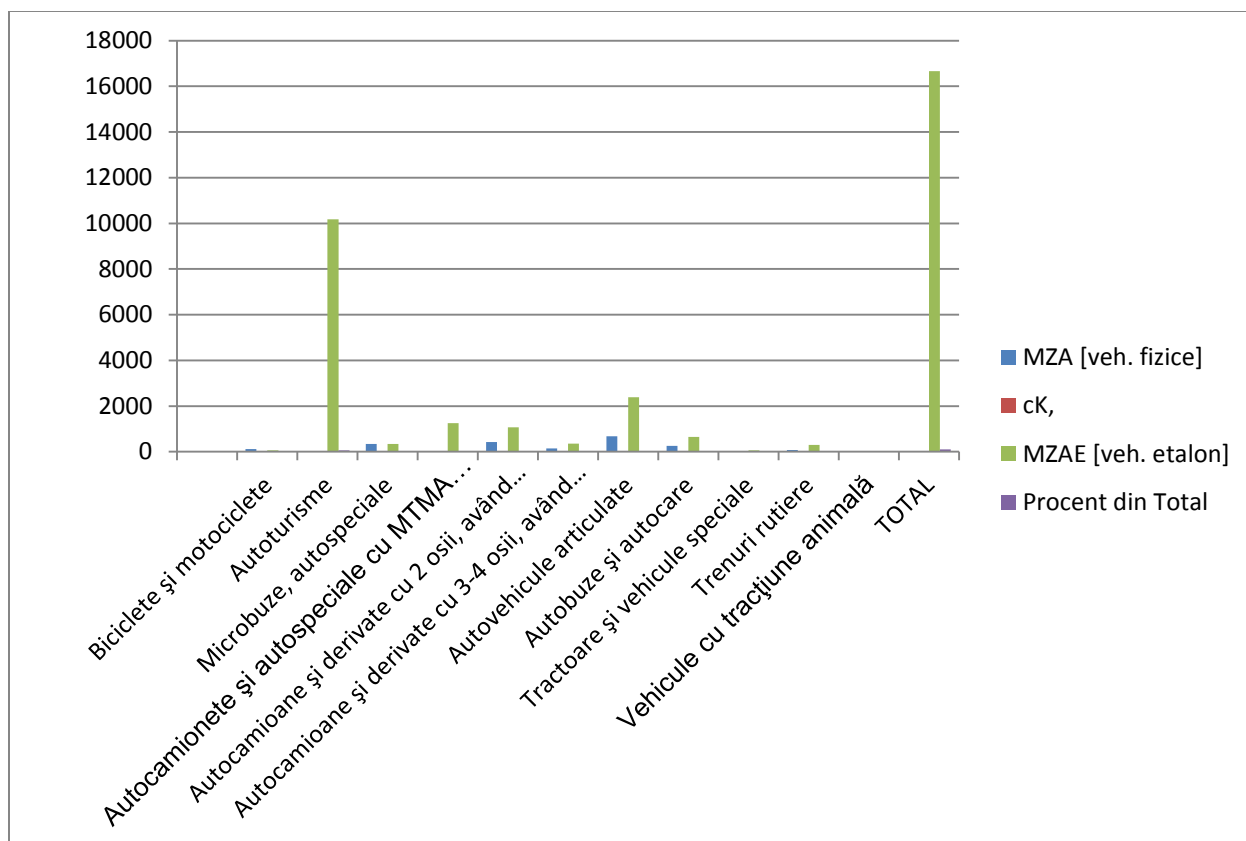
Intensitatea medie zilnica anuala

Nr. crt.	Categoriile de vehicule	MZA [veh. fizice]	c_k ,	MZA _E [veh. etalon]	Procent din Total
			cf. AND 584		
1	Biciclete și motociclete	123	0,5	62	0.37
2	Autoturisme	10.178	1,0	10178	61.09
3	Microbuze, autospeciale	338	1,0	338	2.03
4	Autocamionete și autospeciale cu < 3 500 kg, cu / fără remorcă	1.255	1,0	1255	7.53
5	Autocamioane și derivate cu 2 osii, > 3 500 kg	427	2,5	1068	6.41
6	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii, având > 3 500 kg	141	2,5	353	2.12
7	Autovehicule articulate	683	3,5	2391	14.35
∞	Autobuze și autocare	260	2,5	650	3.90
9	Tractoare și vehicule speciale	16	3,5	56	0.34
10	Trenuri rutiere	75	4,0	300	1.80
11	Vehicule cu tracțiune animală	4	3,0	12	0.07
	TOTAL	13.5		16661	100.00

Tabel 60. Intensitatea medie zilnica anuala , CESTRIN (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

MZAE = intensitatea medie zilnică anuală exprimată în vehicule etalon autoturisme;

Abrev 1 MZAE = intensitatea medie zilnică anuală exprimată în vehicule etalon autoturisme



Figură 75. Grafic : 61 % Autoturisme, 3.9% Autobuze/autocare

Ore de vîrf

	Amplasament	Drum	Ore de vîrf			
			intervale	început	final	Volume de trafic orare [Vt/oră]
1	stație autobuz Dura, zona DN1C km 157	DN1C	dimineață	8:15	9:15	2061
			amiază	13:15	14:15	1912
			după-masă	16:30	17:30	2281
2	Băița, intersecție DC104-str. 101	DC104	dimineață	7:30	8:30	140
			amiază	12:45	13:45	160
			după-masă	16:00	17:00	137
2-N	intersecție DN1C - DC104 spre Băița	DN1C spre Baia Mare	dimineață	8:00	9:00	1467
			amiază	14:00	15:00	1649
			după-masă	17:00	18:00	2098
		DN1C spre	dimineață	9:45	10:45	1406

		Satu Mare	amiază	14:00	15:00	1595
			după-masă	17:00	18:00	2007
		DC104 spre Băița	dimineață	7:30	8:30	172
			amiază	12:45	13:45	183
			după-masă	16:45	17:45	231
3	DC97, loc. Bozânta Mare	DC97	dimineață	7:30	8:30	85
			amiază	12:45	13:45	117
			după-masă	15:45	16:45	107
3-N	intersecție DN1C - DC97 spre Bozânta Mare	DN1C spre Baia Mare	dimineață	7:45	8:45	168
			amiază	13:15	14:15	1635
			după-masă	17:00	18:00	1687
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	7:45	8:45	1659
			amiază	13:15	14:15	1645
			după-masă	17:00	18:00	1654
DC97 spre Bozânta Mare	dimineață	7:30	8:30	111		
3-N	intersecție DN1C - DC97 spre Bozânta Mare	DC97 spre Bozânta Mare	amiază	11:15	12:15	136
			după-masă	15:00	16:00	125
4	DC103, loc. Nistru	DC103	dimineață	8:45	9:45	66
			amiază	12:15	13:15	85
			după-masă	16:00	17:00	89
4-N	intersecție DN1C - DC103 spre Nistru	DN1C spre Baia Mare	dimineață	7:30	8:30	1369
			amiază	13:15	14:15	1501
			după-masă	16:30	17:30	1731
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	9:30	10:30	1316
			amiază	13:15	14:15	1435
			după-masă	16:45	17:45	1652
		DC103 spre Nistru	dimineață	8:45	9:45	245
			amiază	12:00	13:00	218
			după-masă	16:15	17:15	304
5-1N	intersecție DN1C - DC98 spre Bușag	DN1C spre Baia Mare	dimineață	7:45	8:45	1454
			amiază	13:15	14:15	1331
			după-masă	17:00	18:00	1488
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	7:45	8:45	1434
			amiază	12:45	13:45	1309

			după-masă	17:00	18:00	1434
		DC98 spre Buşag	dimineaţă	7:30	8:30	100
			amiază	14:00	15:00	102
			după-masă	16:45	17:45	103
5-2N	intersecţie DN1C - DC99 spre Merişor	DC99 spre Merişor	dimineaţă	9:45	10:45	77
			amiază	11:45	12:45	103
			după-masă	16:30	17:30	152
3-N	intersecţie DN1C - DC97 spre Bozânta Mare	DC97 spre Bozânta Mare	amiază	11:15	12:15	136
			după-masă	15:00	16:00	125
4	DC103, loc. Nistru	DC103	dimineaţă	8:45	9:45	66
			amiază	12:15	13:15	85
			după-masă	16:00	17:00	89
4-N	intersecţie DN1C - DC103 spre Nistru	DN1C spre Baia Mare	dimineaţă	7:30	8:30	1369
			amiază	13:15	14:15	1501
			după-masă	16:30	17:30	1731
		DN1C spre Satu Mare	dimineaţă	9:30	10:30	1316
			amiază	13:15	14:15	1435
			după-masă	16:45	17:45	1652
		DC103 spre Nistru	dimineaţă	8:45	9:45	245
			amiază	12:00	13:00	218
			după-masă	16:15	17:15	304
5-1N	intersecţie DN1C - DC98 spre Buşag	DN1C spre Baia Mare	dimineaţă	7:45	8:45	1454
			amiază	13:15	14:15	1331
			după-masă	17:00	18:00	1488
		DN1C spre Satu Mare	dimineaţă	7:45	8:45	1434
			amiază	12:45	13:45	1309
			după-masă	17:00	18:00	1434
		DC98 spre Buşag	dimineaţă	7:30	8:30	100
			amiază	14:00	15:00	102
			după-masă	16:45	17:45	103
5-2N	intersecţie DN1C - DC99 spre Merişor	DC99 spre Merişor	dimineaţă	9:45	10:45	77
			amiază	11:45	12:45	103
			după-masă	16:30	17:30	152

Tabel 61. Trafic real in orele de virf

Nr. post	Amplasament	Drum	Intervale	Jumătăți de oră maxim solicitate		Debite orare de calcul Qc [Vt/oră]
				început	final	
1	stație autobuz Dura, zona DN1C km 157	DN1C	dimineață	8:45	9:15	2184
			amiază	13:45	14:15	1997
			după-masă	16:30	17:00	236
2	Băița, intersecție DC104 - str. 101	DC104	dimineață	7:30	8:00	140
			amiază	13:15	13:45	176
			după-masă	16:45	17:15	145
2-N	intersecție DN1C - DC104 spre Băița	DN1Cspre Baia Mare	dimineață	8:15	8:45	1513
			amiază	14:00	14:30	169
			după-masă	17:00	17:30	2166
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	8:15	8:45	1471
			amiază	14:00	14:30	1652
			după-masă	17:00	17:30	2066
		DC104 spre Băița	dimineață	8:00	8:30	172
			amiază	13:15	13:45	196
			după-masă	17:15	17:45	233
3	DC97, loc. Bozânta Mare	DC97	dimineață	7:45	8:15	94
			amiază	12:45	13:15	140
			după-masă	16:15	16:45	124
3-N	intersecție DN1C - DC97 spre Bozânta Mare	DN1C spre Baia Mare	dimineață	8:15	8:45	1761
			amiază	13:15	13:45	1741
			după-masă	17:00	17:30	1708
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	8:00	8:30	1746
			amiază	13:15	13:45	1762
			după-masă	17:00	17:30	1681
		DC97 spre Bozânta Mare	dimineață	7:30	8:00	122
			amiază	11:45	12:15	156
			după-masă	15:00	15:30	141
4	DC103, loc. Nistru	DC103	dimineață	7:30	8:00	78
			amiază	12:45	13:15	98

			după-masă	15:00	15:30	108
4-N	intersecție DN1C - DC103 spre Nistru	DN1C spre Baia Mare	dimineață	8:15	8:45	1396
			amiază	13:45	14:15	1571
			după-masă	17:00	17:30	1776
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	9:30	10:00	1337
			amiază	13:45	14:15	1540
			după-masă	17:00	17:30	1746
		DC103 spre Nistru	dimineață	8:30	9:00	299
			amiază	13:15	13:45	242
			după-masă	16:30	17:00	324
5-1N	intersecție DN1C - DC98 spre Bușag	DN1C spre Baia Mare	dimineață	7:30	8:00	1531
			amiază	13:45	14:15	1375
			după-masă	17:00	17:30	1591
		DN1C spre Satu Mare	dimineață	7:45	8:15	1467
			amiază	12:45	13:15	1339
			după-masă	17:00	17:30	1510
		DC98 spre Bușag	dimineață	7:30	8:00	119
			amiază	14:30	15:00	103
			după-masă	17:00	17:30	131
5-2N	intersecție DN1C - DC99 spre Merișor	DC99 spre Merișor	dimineață	10:15	10:45	99
			amiază	11:45	12:15	118
			după-masă	17:00	17:30	166

Tabel 62. Debite orare de calcul , preluate dupa Tab.14 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Viteze medii și timpi de deplasare

Nr. crt.	Strada	Lungime [m]	Timp parcurgere [s]	Viteza medie [km/h]
1	DN1C	5100	365	50
2	DC104 Băița	4500	353	46
3	DC97 Bozânta Mare	3700	303	44
4	DC103 Nistru	7500	577	47
5	DC98-99 Bușag-Merișor	5700	495	41

Tabel 63. Viteze medii si timpi de deplasare cf.TAB15 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Capacitatea de Circulatie

Nr. crt.	Strada	Lungime [m]	Viteza medie [km/h]	Distanța între intersecții [m]	Capacitatea de circulație [Vt/oră]
1	DN1C	5100	50	1000	1300*
2	DC104 Băița	4500	46	500	1040
3	DC97 Bozânta Mare	370	44	> 1.000	1390
4	DC103 Nistru	7500	47	> 1.000	1345
5	DC98-99 Bușag-Merișor	5700	41	400	895

23170

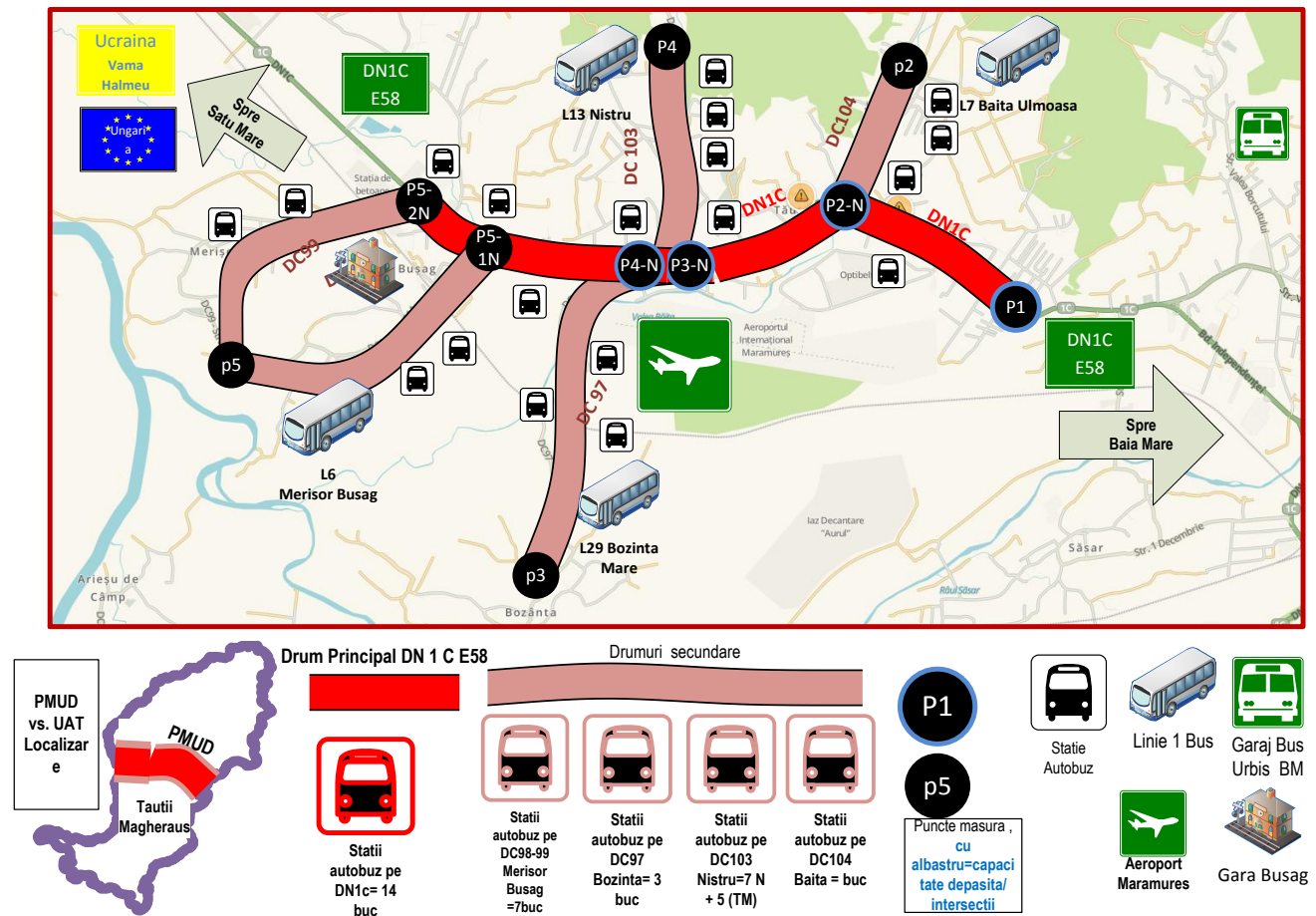
Tabel 64. Capacitatea de Circulatie Reală cf. TAB 16 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Conform cu (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

“Situțiile în care s-a remarcat depășirea în prezent a capacității de circulație se referă la DN1C, cu precădere în zonele posturilor nr. 1, 2-N, 3-N și 4-N.

În zona intersecției cu DC98 spre Bușag, capacitatea de circulație este depășită în prezent pe durata perioadelor de vârf ale unei zile obișnuite.

Analizând volumele de trafic echivalent care pătrund în intersecții în prezent (Anexa nr. 5), conform STAS 10144/6, se constată faptul că pentru intersecțiile studiate se recomandă amenajări cel puțin de canalizare a fluxurilor de trafic.



Figură 76. Depasiri capacitati de circulație in intersecțiile 1, 2-N, 3-N, 4-N.

Obs.

1.În intersecțiile spre zona montana (Baita , Nistru) sunt problemele majore, ele fiind și în zone cu poduri peste vaile Baita și Nistru , actualele amenajări cu trotuar și balustrada ducând și la probleme de vizibilitate . Pentru intersecția cu Baita mai apar și probleme legate de panta de urcare și de amplasarea într o zonă cu vizibilitate redusă datorită amplasării în curbă.

Nivel de serviciu

Nivelul de serviciu exprimă condițiile de circulație întâmpinate de participanții la trafic la un moment dat, din perspectiva acestora.

În prezenta documentație (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017), s-a evaluat nivelul de serviciu pe sectorul drumului național 1C care traversează orașul Tăuții Măgheraș, în condițiile existente, conform PD 189-2012 (MinTransp_PD189_2012). Conform art.6.1 din PD 189-2012, **sectorul de drum analizat se încadrează în clasa III.**

Astfel, pe sectorul drumului național 1C care traversează orașul Tăuții Măgheraș, în condițiile existente, nivelul de serviciu este F, indicând:

- **flux de trafic forțat;**
- **manevrabilitate foarte redusă;**
- **confort redus, aferent congestiei în trafic.**

Anexa 1 Normativ 189 : caracterizarea Nivelelor de Serviciu

Elemente caracteristice	Nivelul de Serviciu					
	A	B	C	D	E	F
Condiții asigurate scurgerii fluxului de trafic	Flux liber	Flux stabil	Flux stabil	Flux apropiat de instabilitate	Flux Instabil	Flux forțat
Debite de serviciu (vehicule etalon/ora)	Mici 420	Medii 750	Mari 1200	Mari cu fluctuații considerabile 1800	Capacitatea 2800	Sub capacitate
Viteze corespunzătoare debitelor maxime de serviciu	Mari	Mari, dar pe anumite sectoare cu restricții datorate circulației	Medii cu multe restricții datorate circulației	Viteze medii cu fluctuații mari	Scazute	Foarte scazute
Libertatea de manevra a conducătorilor auto	Completa	Aproape deplină	Parțial limitată de circulație	Mică, limitată de circulație	Aproape nula	Nula
Confortul deplasării	Foarte bun	Bun	Mediu	Suficient	Insuficient	Congestie trafic

NB: Debitul de serviciu din tabel reprezintă debitul maxim în condiții ideale pentru un drum cu două benzi de circulație

Tabel 65. Nivel de Serviciu F pentru DN1c în Tăuții Măgheraș

In concluzie : Nivelul de Serviciu este la limita inferioară a calitatii, motiv pentru care trebuie luate mai multe măsuri pentru îmbunătățirea acestuia.

3.5. Calibrarea și validarea datelor:

Prezentați calibrarea și validarea modelului, realizată în concordanță cu documentul Jaspers privind Modelarea în transporturi.

Demonstrați că prin validarea finală se confirmă că modelul este considerat adecvat scopului.

3.5.1. Modelul selectat= Modelul simplu

Conform cu (Jaspers_Ghid_ModeleTransport, 2014) , pag.24 , modelul selectat in cazul Tăuții Măgherauș trebuie sa aiba functiunile de baza si sa fie aplicabil pentru :

Simple Models	Modelul Simplu
SHORT RUN TIMES	Timpi scurți de parcurs
NO ROUTE CHOICE	Fara alegerea rutelor
NO NETWORK EFFECTS	Fara efecte de retea
NO MODE SHARE RESPONSES	Fara raspunsuri la modul de participare
NO DEMAND RESPONSES	Fara raspunsuri la cerere
Capacity analysis of single or multiple junctions with no route-switching.	Analiza capacității joncțiunilor simple sau multiple fără comutarea rutelor.
Analysis of road sections or small networks for Accident Forecasting where no change in demand, mode share or route switching is anticipated.	Analiza secțiunilor rutiere sau a rețelelor mici pentru prognozarea accidentelor în cazul în care nu se anticipează nicio modificare a cererii, a modului de partajare a modului sau a rutei.
Application of growth rates to forecast future transport demand on a transport link or from a transport zone.	Aplicarea ratelor de creștere pentru a anticipa viitoarea cerere de transport pe o legătură de transport sau dintr-o zonă de transport.
Can often be done without network modelling software	Se poate face adesea fără software de modelare a rețelei

Tabel 66. Functii de baza a modelului simplu si aplicabilitatea acestuia

Dezvoltarea modelului de transport (Jaspers_Ghid_RO_InfoRegio, 2015),

inclusiv specificațiile, colectarea de date, calibrarea construirii modelului, și prognoza anului viitor.

Această secțiune ar trebui să stabilească rezultatele scenariului modelului de bază, care descrie indicatorii de rețea (viteza medie, cota parte a fiecărui mod de transport, timpul de călătorie în rețeaua de transport și distanțele parcurse) pentru anul în curs și pentru anul viitor. Modelul ar trebui să fie, de asemenea, utilizat pentru a sprijini o analiză privind orice probleme legate de rețea care pot apărea în anul viitor, ca urmare a creșterii așteptate.

Presupunem o mentinere a ritmului de creștere al populației cu 2% în 2018 fata de 2017

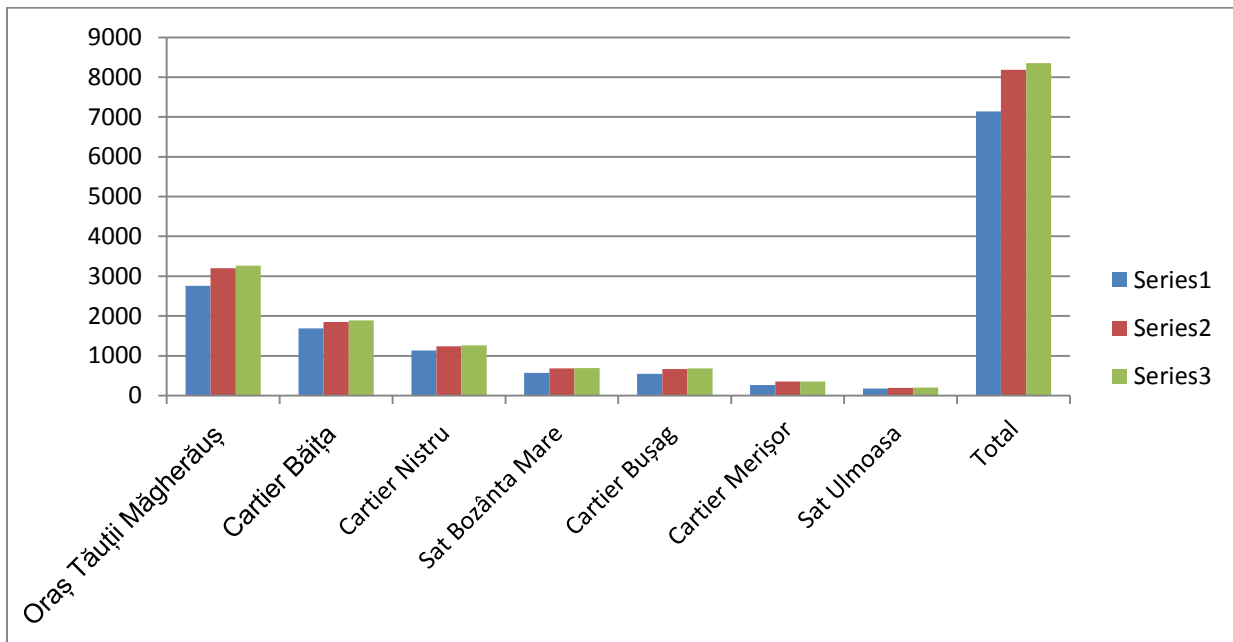
	Populatia 2011	An 2011	An 2017	An 2018 (proгноza crestere cu 2%)
1	Oraş Tăuţii Măgherauş	2761	3200	3264
2	Cartier Băiţa	1686	1850	1887
3	Cartier Nistru	1136	1240	1265
4	Sat Bozânta Mare	567	680	694
5	Cartier Buşag	548	670	683
6	Cartier Merişor	265	350	357
7	Sat Ulmoasa	173	196	200
	Total	7136	8186	8350

Crestere (2011-2017)

114.71

Tabel 67. crestere populatie 2011-2017 prognoza 2018

Si o crestere similara a nevoilor de transport si a parcului auto/privat :



Figură 77. Evolutie populatie/ cartiere

3.5.2. Timpi scurți de parcurs

Conform datele URBIS SA

Linii autobuz /Traseu transport in Comun in Tăuții Măgherăuș (Urbis Baia Mare)	Lungime linie transport (Tautii M - Autogara Baia Mare) , Raportat ZMBM	Lungime linie transport cf. Urbis / Site	Durata pina la Gara Baia Mare (minute)	Lungime in Tăuții Măgherăuș (Drurelax TĂUȚII MĂGHERĂUȘ - Gara Baia Mare cca. 6 km, 11 min)		
				Km	Timp/minute	Viteza medie/Km/ora
				6	11	32.73
Linia 6 - 28,0 km Autogară Baia Mare - Merișor și retur (35,0 km Sediul Urbis Baia Mare - Merișor și retur);	28	16.5	25	10.5	11	57.27
Linia 7 - 24,7 km Autogară Baia Mare - Băița și retur (32,9 km Sediul Urbis Baia Mare - Băița și retur);	24.7	15.3	24	9.3	11	50.73
Linia 13 - 36,5 km Autogară Baia Mare - Nistru și retur(44,7 km Sediul Urbis Baia Mare - Nistru și retur);	36.5	17.1	25	11.1	11	60.55
Linia 29 - 28,2 km Autogară Baia Mare - Bozânta Mare și retur(36,4 km Sediul Urbis Baia Mare - Bozânta Mare și retur).	28.2	12.8	21	6.8	11	37.09

Tabel 68. Caracteristici linii transport Cf. URBIS SA si ZMBM

Origine		Destinatie											
Matrice Origine /Destinatie		D1_Merisor Busag		D2_Baita_UI moasa		D3_Nistru		D4_BozintaMare		Oras_Tăuții Măgherăuș		Mun.Baia Mare	
Origine	Linia / zona deservita/populatia	Distanța (Km)	Durata (minute)	Distanța (Km)	Durata (minute)	Distanța (Km)	Durata (minute)	Distanța (Km)	Durata (minute)	Distanța (Km)	Durata (minute)	Distanța (Km)	Durata (minute)
O1	L6_Merisor_Busag	0	0	14	30	11	16	7.5	11	5.5	10	14	20
O2	L7_Baita_Ulmoasa	14	30	0	0	18	35	15	28	11	23	17	30
O3	L13_Nistru	11	16	18	35	0	0	11	15	8.5	12	16	23
O4	L29_BozintaMare	7.5	11	15	28	11	15	0	0	6.5	4.5	13.5	20

O5	Oras_Tăuții Măgherăuș(acces la toate liniile)	5.5	10	11	23	8.5	12	6.5	4.5	0	0	9.5	15
	Baia Mare	14	20	17	30	16	23	13.5	20	9.5	15	0	0

Tabel 69. Matrice OD conform sondaje

3.5.2. Analiza capacității joncțiunilor simple sau multiple fără comutarea rutelor.

Analizele sunt realizate in Studiul de Trafic , anexa nr.2. si anexa nr.3

3.5.3. Analiza secțiunilor rutiere sau a rețelilor mici pentru prognozarea accidentelor în cazul în care nu se anticipează nicio modificare a cererii, a modului de partajare a modului sau a rutei.

Neexistind variante de rețele mici , ci un tronson principal DN1C cu capacitatea depasita , prognoza asupra cresterii accidentelor este de crestere in punctele cheie :

- Dealul Dura
- Intersectia Baita
- Intersectia Nistru

In contextul repornirii Aeroportului Maramures , intersectia (neanalizata) DN1c cu DJ – Aerpport va deveni f. probabil o zona cu risc ridicat din punct d vedere al accidentelor .

3.5.4. Aplicarea ratelor de creștere pentru a anticipa viitoarea cerere de transport pe o legătură de transport sau dintr-o zonă de transport.

Origine		Sistem transport/ Public/Privat					
Matrice Origine /Destinatie		Mijloace utilizate (Capacitate Transport)					
Origin e	Linia / zona deservita/populati a	Deplasari zilnice/ populatie	Transport comun/person e	Auto privat/persoan e	Tren/perso ane	Altele: biciclete , pieton	Total deplas/ persoane
O1	L6_Merisor_Busag	340	150	160	25	5	340
O2	L7_Baita_Ulmoasa	682	300	375	0	7	682
O3	L13_Nistru	413	200	205	0	8	413
O4	L29_BozintaMare	227	100	118	5	4	227
O5	Oras_Tăuții Măgherăuș(acces la toate liniile)	1067	500	545	10	12	1067
	Baia Mare						
	Aeroport						
	Total deplasari zilnice	2729	1250	1403	40	36	2729

	Total Populatie(2017) =8186 creste la 8350	8186					
		8350	1275.04	1431.11	40.00	36.00	2782.15
	Numar autoturisme(2017)	4194					
	Procent din populatie ce se deplasez zilnic (din total pop)	33.33					

Tabel 70. Rate de crestere a cererii de transport (fara Aeroport si fara Baia Mare-Satu Mare)

Obs. In contextul posibilei reporniri a activitatii Aeroportului International Maramures , la un trafic de pasageri de min.20000 /an , dar posibil pina la 200000 pe an , o crestere cu 50-500 / zi a cererii de transport poate duce la blocaje majore de trafic cu cresterea a timpilor de parcurs , dat fiind inexistentia unor rute de transport in comun si preluarea acestuia de mijloace de transport private (autoturisme, microbuze)

3.5.5. Calibrarea

Calibrarea reprezinta procesul de ajustare în mod repetat a elementelor aferente modelului de transport pentru anul de referință, astfel încât modelul va asigura o reproducere fidelă a condițiilor/datelor observate din anul de referință.

Conform cu (Jaspers_Ghid_ModeleTransport, 2014)

Standarde de calibrare

În urma unui exercițiu de calibrare, este necesar ca modelele de rețea să compare modul în care modelul reflectă datele de calibrare introduse (fluxuri de legătură, timpi de călătorie etc.).

În realizarea comparației, mărimea volumului observat este evident importantă atunci când se decide ce este o eroare rezonabilă.

Prin urmare, în plus față de diferențele procentuale sau absolute, se folosește și statistica GEH (o formă a statisticilor Chi-squared), deoarece încorporează atât erori relative, cât și absolute. Statisticile GEH sunt definite ca:

$$GEH = \sqrt{\frac{(M - C)^2}{0.5 \times (M + C)}}$$

where M is the modelled flow and C is the observed flow.

Figură 78. Statistica GEH , formula calcul Valori model trafic (M) vs. Valori Masurate (C)

Origine		Destinatie																	
Matrice Origine /Destinatie		D1_Merisor Busag			D2_Baita_Ulmoasa			D3_Nistru			D4_BozintaMare			Oras_Tăuții Măgherăuș			Mun.Baia Mare		
Origine	Linia / zona deservita/populatia	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare (timp)	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare	Distanța (Km)	Durata (minut e)	Calibrare (timp)
O1	L6_Merisor_Busag	0	0		14	30		11	16		7.5	11		5.5	10		14	20	25
O2	L7_Baita_Ulmoasa	14	30		0	0		18	35		15	28		11	23		17	30	24
O3	L13_Nistru	11	16		18	35		0	0		11	15		8.5	12		16	23	25
O4	L29_Bozinta Mare	7.5	11		15	28		11	15		0	0		6.5	4.5		13.5	20	21
O5	Oras_Tăuții Măgherăuș(a cces la toate liniile)	5.5	10		11	23		8.5	12		6.5	4.5		0	0		9.5	15	11
	Baia Mare	14	20		17	30		16	23		13.5	20		9.5	15		0	0	

Tabel 71. Matrice OD /timp calibrare

Criteriul de calibrare este reprezentat de: diferența dintre fluxul modelat și cel observat să fie mai mică sau cel mult egală cu 15% și valoarea indicatorului GEH să fie sub 5 pentru peste 85% din segmentele de drum analizate.

Fluxurile de vehicule au fost calibrate pe baza măsurătorilor efectuate în 5 posturi de măsurare și diferite segmente de drum.

	Strada	Lungime [m]	Timp parcurgere [s]	Viteza medie [km/h]	Viteza medie [km/h] (rot)
1	DN1C	5100	365	50.30	50
2	DC104 Băița	4500	353	45.89	46
3	DC97 Bozânta Mare	3700	303	43.96	44
4	DC103 Nistru	7500	577	46.79	47
5	DC98-99 Bușag-Merișor	5700	495	41.45	41

Tabel 72. Viteze medii / 5 tronsoane de drum , tab.15 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Conform cerintelor formulate in (Jaspers_Ghid_ModeleTransport, 2014) , toate criteriile si masuratorile se incadreaza in limitele de acceptabilitate .

Criterii si masuratori		Acceptabilitate
Comparatie cu cererea alocata		
1	Cererile individuale de transport /vehicule, călători sau de mărfuri în limita a 15% din numărul constat.	In mai mult de 85 % din cazuri
2	Fluxurile de linii totale ale sondajului se situează în limita a 5% din numărarea observată.	
3	GEH statistic :	In mai mult de 85 % din cazuri
	(i) trafic individual : $GEH < 5$	
	(ii) totalitatea sondajelor < 4	
Comparația timpului de călătorie		
4	Timp cu 15% mai mari /sau 1 minut	In mai mult de 85 % din cazuri

Figură 79. Acceptabilitate

Validarea reprezintă procesul de comparare a modelului de transport calibrat pentru anul de referință cu datele independente observate (de ex. din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare), cu scopul de a verifica modelul calibrat pentru anul de referință (dacă reflectă, în mod suficient, realitatea).

Modelul este validat prin comparatia celor 2 tehnici de evaluare sondaj / cerere de transport si evaluarile tehnice /masuratori pe teren . (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).

3.6 Prognoze

PROGNOZA CIRCULAȚIEI

Punctele-cheie pentru care s-a efectuat prognoza circulației sunt:

- anul 2019: primul an de implementare a proiectului;
- anul 2020: primul an de după finalizarea implementării proiectului (primul an în care proiectul va fi operațional);
- anul 2030: ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare.

În cadrul P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. București în august 2017 pentru municipiul Baia Mare, incluzând unele aspecte privind zonele învecinate (inclusiv orașul Tăuții Magherăuș), a fost aplicat un model Furness de distribuție a traficului rutier, iterativ, în două etape, în vederea estimării numărului viitor de deplasări între zone. Evaluările efectuate au ținut cont de următoarele aspecte:

- prognoze demografice și socio-economice;
- influența traficului național;
- dezvoltarea urbană;
- tendințele propuse prin planuri urbanistice la nivel local;
- investițiile aflate în derulare, din perspectiva mobilității;
- informații statistice aferente anului de bază.

Astfel, s-a concluzionat că, pe durata perioadei de perspectivă, "transportul rutier își va menține rolul dominant, atât pentru transportul de persoane, cât și pentru cel de marfă".

3.6.1 Scenariul contrafactual "fără proiect"

Scenariul contrafactual "fără proiect" ("a face minimum"; "business as usual") este scenariul de referință față de care se compară opțiunile scenariului "cu proiect".

Scenariul "fără proiect" reprezintă practic continuarea situației existente în prezent, considerând creșterile preconizate pentru cererea de transport (numărul de deplasări). Atât infrastructura existentă, cât și serviciile de transport existente, rămân la nivelul situației actuale.

Pentru estimarea traficului pe durata perioadei de perspectivă, s-au utilizat coeficienți de evoluție a traficului rutier evaluați în baza informațiilor din P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. București în august 2017 pentru municipiul Baia Mare, incluzând unele aspecte privind zonele învecinate (inclusiv orașul Tăuții Magherăuș). Astfel, s-au considerat următoarele:

- factori de evoluție unitari corespunzători anului de bază 2015;
- factorii de evoluție aferenți anilor 2020 și 2030 au fost calculați prin împărțirea valorilor intensităților medii zilnice anuale (IMZA) prevăzute în P.M.U.D. în cadrul evoluției cererii de transport pentru perioada 2015-2030 în scenariul de referință, pentru fiecare grupă de vehicule exceptând "tractoare cu/fără remorcă și vehicule speciale" și "vehicule cu tracțiune animală";
- pentru cele două grupe precizate anterior, s-au utilizat coeficienții de evoluție a traficului prevăzuți în normativul AND 584-2012, în varianta probabilă, pentru drumuri publice;
- factorii de evoluție aferenți anului 2019 au fost calculați prin interpolare liniară între valorile aferente anilor 2015 și, respectiv, 2020.

Nr. crt.	Categoriile de vehicule	Pk/an			
		2015	2019	2020	2030
1	Biciclete și motociclete	1,00	1,18	1,23	1,56
2	Autoturisme	1,00	1,20	1,25	1,59
3	Microbuze, autospeciale	1,00	1,10	1,12	1,38
4	Autocamionete și autospeciale cu < 3 500 kg, cu / fără remorcă	1,00	1,10	1,12	1,38
5	și derivate cu 2 osii, > 3 500 kg	1,00	1,09	1,12	1,38
6	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii, > 3 500 kg	1,00	1,09	1,12	1,38
7	Autovehicule articulate	1,00	1,09	1,12	1,38
8	Autobuze și autocare	1,00	1,18	1,22	1,56

9	Tractoare și vehicule speciale	1,00	1,21	1,26	1,53
10	Trenuri rutiere	1,00	1,09	1,12	1,38
11	Vehicule cu tracțiune animală	1,00	0,47	0,34	0,11

Tabel 73. Coeficienți de evoluție a traficului , scenariul BAU (fara proiecte) cf. TAB26 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Conform cu (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) In privința scenariului "fără proiect", se remarcă următoarele aspecte privind evoluția estimată a volumelor de trafic, față de situația anterioară:

- pentru perioada 2019-2020:
 - modificarea încadrării de la "foarte redus" la "redus" a traficului pe: DC97 spre Bozânta Mare, DC103 spre Nistru;
- pentru anul de prognoză 2030:
 - modificarea încadrării de la "intens" la "foarte intens" a traficului pe DN1C, de la intersecția cu DC104 spre Băița către mun. Baia Mare;
 - modificarea încadrării de la "foarte redus" la "redus" a traficului pe: DC98 spre Bușag și DC99 spre Merișor.
- diferențele nesemnificative între anii de prognoză 2019 și 2020, care conduc la menținerea încadrării volumelor de trafic conform clasificării din Ordinul M.T. nr. 46/1998;
- atât în cazul străzilor, cât și al intersecțiilor analizate, păstrarea tendințelor de aglomerare în perioadele orelor de vârf de dimineață, amiază și după-masă. Perioadele respective coincid cu sporirea numărului de deplasări ale populației către/dinspre punctele de interes majore: domiciliu, loc de muncă, instituție educațională, activitate comercială/culturală/recreațională etc.

Vehicule etalon

Pentru estimarea volumelor orare de trafic echivalent înregistrate în ipoteza "fără proiect", exprimate în vehicule etalon autoturisme V_t /oră, intensitățile fizice au fost multiplicare cu factorii de echivalare aferenți, conform ec. (1) și Tab. 9. Astfel, pentru posturile analizate, s-au obținut estimările din Anexa nr. 10.

Având în vedere faptul că volumele orare de trafic fizic estimate pentru perioada 2019-2020-2030 au fost multiplicare cu factorii de echivalare considerați, a rezultat faptul că modul de variație orară a volumelor de trafic se menține pe durata perioadei de perspectivă, atât în cazul traficului fizic cât și în cazul traficului echivalent.

în privința scenariului "fără proiect", concluziile remarcate privind evoluția estimată a volumelor echivalente de trafic sunt similare evoluției volumelor fizice (par. 3.5.1.2.1). (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

- **Capacitatea de circulație**

Aplicând metodologia descrisă în par. 3.4.4 și valorile adoptate pentru capacitatea de circulație precizate în Tab. 16, se obțin graficele prezentate în Anexa nr. 11.

Astfel, în ipoteza "fără proiect", pe durata perioadei de perspectivă, în orașul Tăuții Magherăuș se estimează depășirea capacității de circulație pe DN1C, pe toată durata unei zile obișnuite.

- **Emisii cu efect de seră**

Pentru perioada de perspectivă, aplicând metodologia descrisă în par. 3.4.6, au fost estimate volumele emisiilor de CO₂ datorate traficului rutier în zonele analizate, în scenariul "fără proiect" (Tab. 27...Tab. 35). Estimările nu au luat în considerare evoluția ingineriei mecanice și a tehnologiei motorizării autoturismelor (inclusiv prin motoare hibrid și electrice), ci au păstrat procentul considerat în prezent pentru distribuția autoturismelor.

3.6.2 Scenariul contrafactual "cu proiect" (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Scenariul contrafactual "cu proiect" reprezintă scenariul în care este încurajat transportul durabil. Acest scenariu corespunde ipotezei investiționale urmărite de către Beneficiar, de modernizare a sistemului de transport public, putând fi privit ca o opțiune de îmbunătățire a condițiilor de mobilitate și accesibilitate la nivel urban.

Se poate considera că populația deservită de proiect este întreaga populație a orașului Tăuții Magherăuș, aceasta fiind de 8.048 locuitori (la 1 ianuarie 2016, conform Institutului Național de Statistică). De asemenea, se poate considera că scenariul "cu proiect" deservește și cel puțin o parte a populației unor localități din Zona Metropolitană Baia Mare.

Pentru estimarea traficului în punctele-cheie considerate în prezentul studiu, s-au utilizat coeficienți de evoluție a traficului rutier evaluați în baza informațiilor din P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. București în august 2017 pentru municipiul Baia Mare, incluzând unele aspecte privind zonele învecinate (inclusiv orașul Tăuții Magherăuș). Astfel, s-au considerat următoarele:

- factori de evoluție unitari corespunzători anului de bază 2015;

- factorii de evoluție aferenți anului 2020 au fost calculați prin împărțirea valorilor intensităților medii zilnice anuale (IMZA) prevăzute în P.M.U.D. în cadrul evoluției cererii de transport pentru perioada 2015-2030 în scenariul de referință, pentru fiecare grupă de vehicule exceptând "tractoare cu/fără remorcă și vehicule speciale" și "vehicule cu tracțiune animală";
- pentru cele două grupe precizate anterior, s-au utilizat coeficienții de evoluție a traficului prevăzuți în normativul AND 584-2012, în varianta probabilă, pentru drumuri publice;
- factorii de evoluție aferenți anului 2030 au fost calculați extrapolând liniar valorile estimate pentru 2020, în baza evoluției estimate în scenariul de referință;
- factorii de evoluție aferenți anului 2019 au fost calculați prin interpolare liniară între valorile aferente anilor 2015 și, respectiv, 2020.

Nr. crt.	Categoriile de vehicule	Pk/an			
		2015	2019	2020	2030
1	Biciclete și motociclete	1,00	1,38	1,47	1,87
2	Autoturisme	1,00	1,16	1,20	1,53
3	Microbuze, autospeciale	1,00	1,10	1,12	1,38
4	Autocamionete și autospeciale cu < 3 500 kg, cu / fără remorca	1,00	1,10	1,12	1,38
5	Autocamioane și derivate cu 2 osii, având > 3 500 kg	1,00	1,09	1,12	1,38
6	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii, având > 3 500 kg	1,00	1,09	1,12	1,38
7	Autovehicule articulate	1,00	1,09	1,12	1,38
8	Autobuze și autocare	1,00	1,55	1,69	2,15

9	Tractoare și vehicule speciale	1,00	1,21	1,26	1,53
---	--------------------------------	------	------	------	------

Tabel 74. Coeficienti de evolutie a traficului , scenariul de referinta " cu proiect", cf. TAB36
(Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

În privința scenariului "cu proiect", se remarcă aspectele constatate în scenariul "fără proiect", privind evoluția estimată a volumelor de trafic față de situația anterioară:

- pentru perioada 2019-2020:
 - modificarea încadrării de la "foarte redus" la "redus" a traficului pe: DC97 spre Bozânta Mare, DC103 spre Nistru;
- pentru anul de prognoză 2030:
 - modificarea încadrării de la "intens" la "foarte intens" a traficului pe DN1C, de la intersecția cu DC104 spre Băița către mun. Baia Mare;
 - modificarea încadrării de la "foarte redus" la "redus" a traficului pe: DC98 spre Bușag și DC99 spre Merișor.
- diferențele nesemnificative între anii de prognoză 2019 și 2020, care conduc la menținerea încadrării volumelor de trafic conform clasificării din Ordinul M.T. nr. 46/1998;
- atât în cazul străzilor, cât și al intersecțiilor analizate, păstrarea tendințelor de aglomerare în perioadele orelor de vârf de dimineață, amiază și după-masă. Perioadele respective coincid cu sporirea numărului de deplasări ale populației către/dinspre punctele de interes majore: domiciliu, loc de muncă, instituție educațională, activitate comercială/culturală/recreațională etc.

Vehicule etalon

Pentru estimarea volumelor orare de trafic echivalent înregistrate în ipoteza "cu proiect", exprimate în vehicule etalon autoturisme Vt/oră, intensitățile fizice au fost multiplicare cu factorii de echivalare aferenți, conform ec. (1) și Tab. 9. Astfel, pentru posturile analizate, s-au obținut estimările din Anexa nr. 13.

Având în vedere faptul că volumele orare de trafic fizic estimate pentru perioada 2019-2020-2030 au fost multiplicare cu factorii de echivalare considerați, a rezultat faptul că modul de variație orară a volumelor de trafic se menține pe durata perioadei de perspectivă, atât în cazul traficului fizic cât și în cazul traficului echivalent.

În privința scenariului "cu proiect", concluziile remarcate privind evoluția estimată a volumelor echivalente de trafic sunt similare evoluției volumelor fizice (par. 3.5.2.1.1). (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

Capacitatea de circulație

Aplicând metodologia descrisă în par. 3.4.4 și valorile adoptate pentru capacitatea de circulație precizate în Tab. 16, se obțin graficele prezentate în Anexa nr. 14.

Astfel, în ipoteza "cu proiect", pe durata perioadei de perspectivă, în orașul Tăuții Magherăuș se estimează depășirea capacității de circulație pe DN1C, pe toată durata unei zile obișnuite.

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

COMPARAȚIE SCENARII. CONCLUZII (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

În urma evaluărilor, studiilor și estimărilor efectuate în cele două ipoteze considerate, se desprind următoarele concluzii comparative:

- Volumele de trafic evaluate în prezent, respectiv estimate pentru perioada de perspectivă (în cele două scenarii), în posturile de analiză considerate, sunt (Tab. 46):

Post nr.	volum trafic [veh. fizice]						
	2017	scen. "fără proiect"			scen. "cu proiect"		
		2019	2020	2030	2019	2020	2030
1	17699	20837	21622	27291	20370	21037	26632
2	1085	1276	1324	1670	1259	1303	1648
2-N	15655	18458	19158	24192	18049	18649	23621
3	511	593	614	772	588	608	766
3-N	14190	16701	17329	21872	16350	16892	21382
4	442	521	541	683	522	542	687
4-N	13894	16372	16991	21453	15990	16519	20919
5-1N	12347	14512	15054	18991	14187	14652	18537
5-2N	597	698	723	910	687	710	896
Totaluri	76420	89968	93356	117834	88002	90912	115088

Tabel 75. Volume trafic , fara /cu proiect cf. TAB46 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

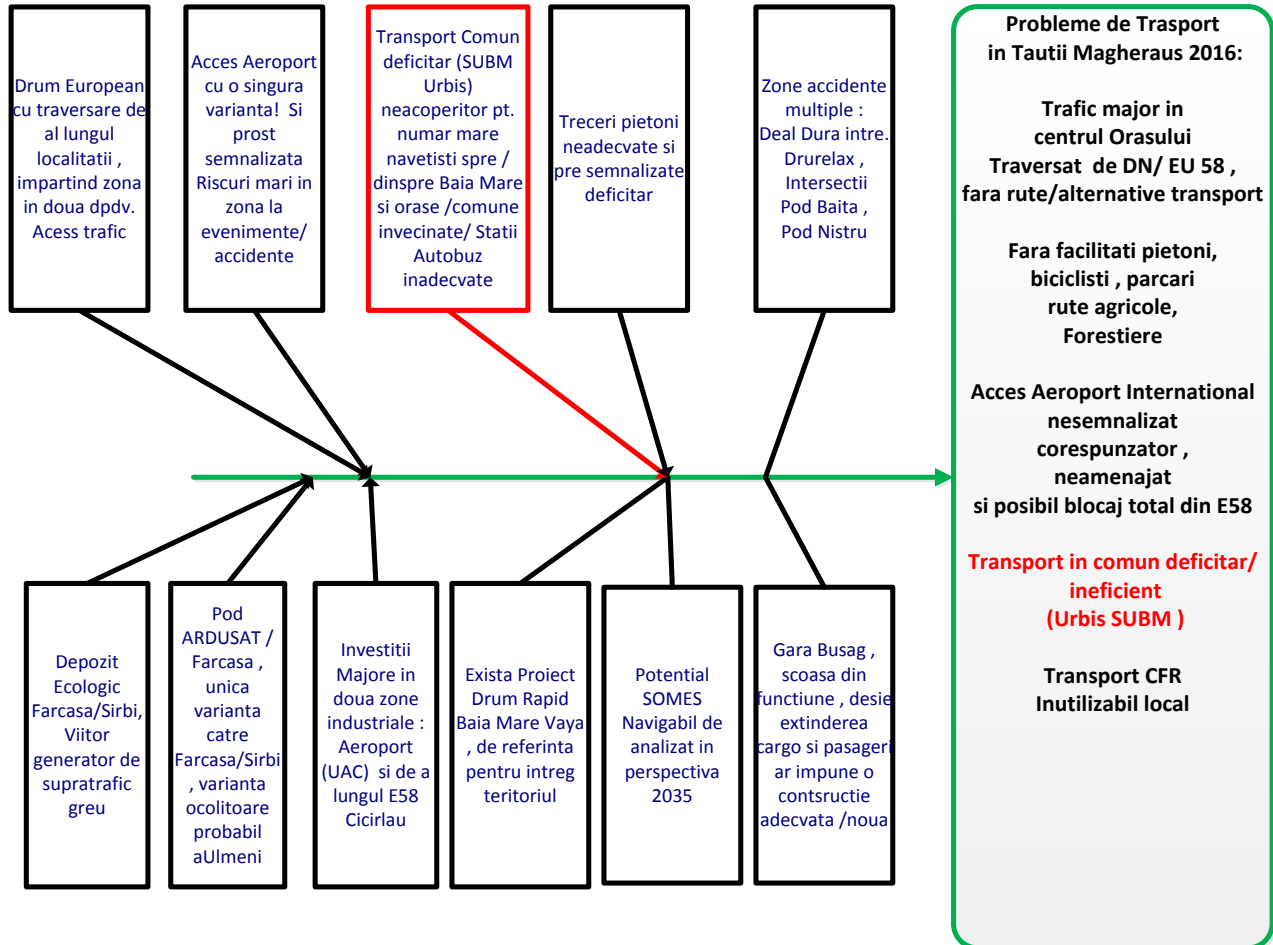
Post nr.	volume trafic, față de anul 2017						
	2017	scen. "fără proiect"			scen. "cu proiect"		
		2019	2020	2030	2019	2020	2030
1	-	18%	22%	54%	15%	19%	50%
2	-	18%	22%	54%	16%	20%	52%
2-N	-	18%	22%	55%	15%	19%	51%
3	-	16%	20%	51%	15%	19%	50%
3-N	-	18%	22%	54%	15%	19%	51%
4	-	18%	22%	55%	18%	23%	55%
4-N	-	18%	22%	54%	15%	19%	51%
5-1N	-	18%	22%	54%	15%	19%	50%
5-2N	-	17%	21%	52%	15%	19%	50%

Tabel 76. Volume trafic fara/cu proiect cf. TAB47 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)

4. Evaluarea impactului actual al mobilității

4.1 Eficiență economică

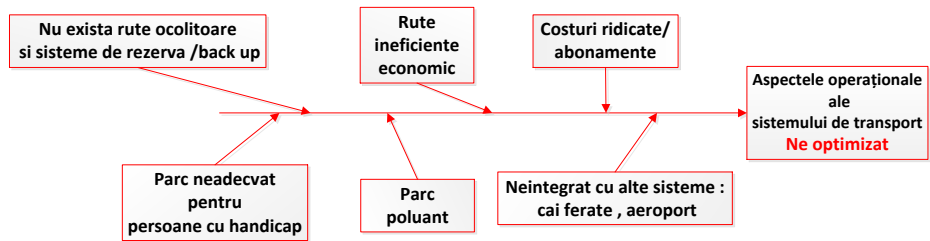
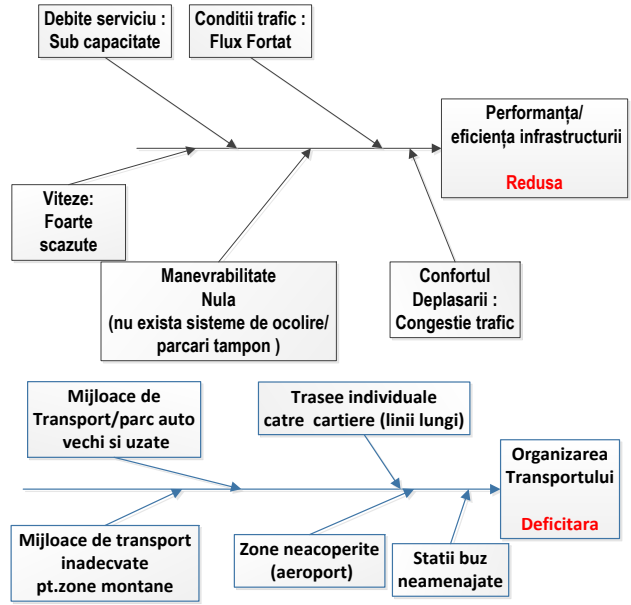
Analiza generală a sistemului de transport la nivelul orașului Tautii Magheraus, într-o reprezentare de tip analiză-cauza-efect (fish bone), pune în evidență



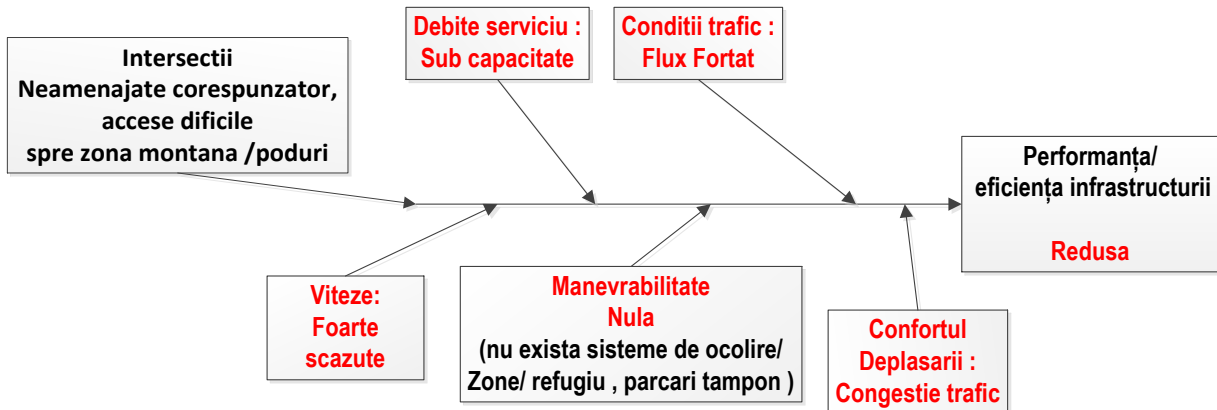
Figură 80. Imagine de ansamblu a problematicii transport, focalizare pe Transportul în comun Tautii Magheraus

Elemente caracteristice	Nivelul de Serviciu					
	A	B	C	D	E	F
Conditii asigurate scurgem fluxului de trafic	Flux liber	Flux stabil	Flux stabil	Flux apropiat de instabilitate	Flux instabil	Flux fortat
Debite de serviciu (vehicule etalon/ora)	Mici 420	Medii 750	Man 1200	Man cu fluctuatii considerabile 1800	Capacitatea 2800	Sub capacitate
Viteze corespunzatoare debitelor maxime de serviciu	Man	Man, dar pe anumite sectoare cu restrictii datorate circulatiei	Medii cu multe restrictii datorate circulatiei	Viteze medii cu fluctuatii man	Scazute	Foarte scazute
Libertatea de manevra a conducatorilor auto	Completa	Aproape deplina	Parțial limitata de circulatie	Mica, limitata de circulatie	Aproape nula	Nula
Confortul deplasarii	Foarte bun	Bun	Mediu	Suficient	Insuficient	Congestie trafic

Linia / zona deservita/populatia	Populatie 2017	Deplasari zilnice
L6_Merisor_Busag	1020	340
L7_Baita_Ulmoasa	2046	682
L13_Nistru	1240	413
L29_BozintaMare	680	227
Tautii Magheraus	3200	1067
Total deplasari zilnice	8186	2729

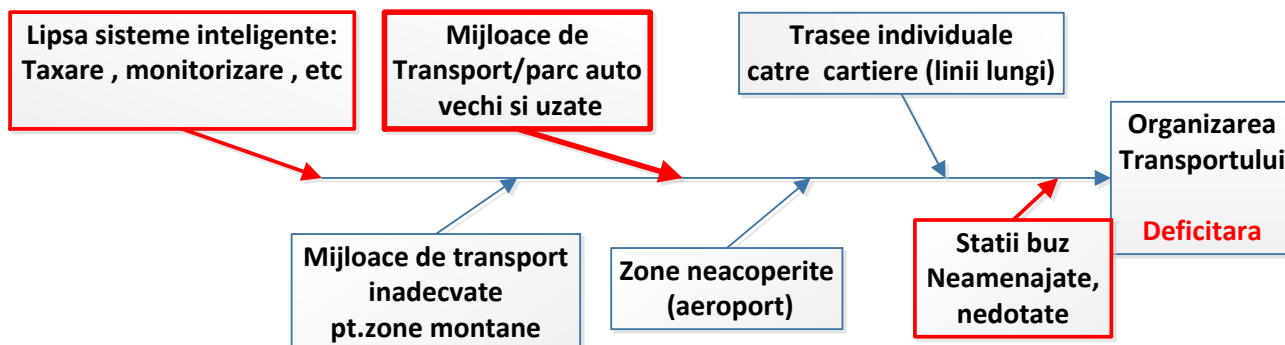


Figură 81. Analiza cauze-efecte pe 3 parametri : performanta infrastructurii , organizarea transportului , aspecte operationale



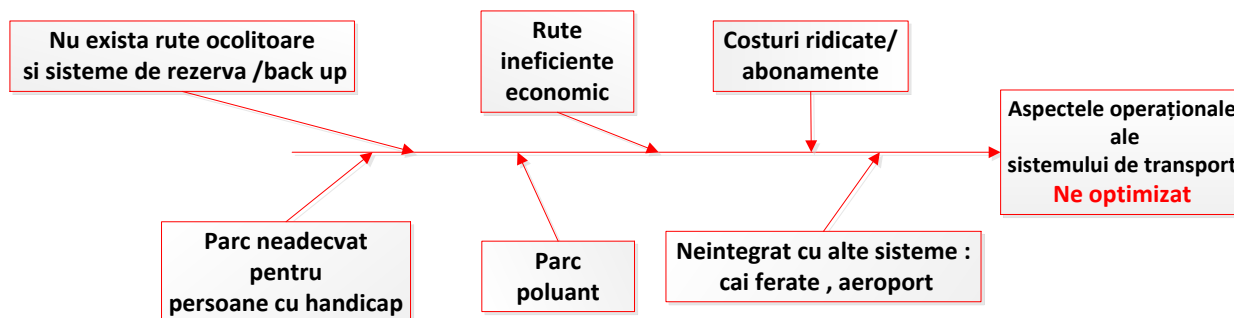
Figură 82. Eficienta redusa a infrastructurii

Asa cum s-a evidentiat in cap. 3 , nivelul de serviciu este F , cel mai scazut posibil si conform prognoze cu sanse mici de imbunatatire fara investitii majore . Aceste investitii majore nu sunt abordabile de catre Tăuții Măgherauș , putindu se realiza doar in parteneriate cu Consiliul Judetean Maramures (Centura Ocolitoare) , CNADR (Drum Rapid Baia Mare Vaya) , respectiv investitii in rute noi (Aeroport Maramures)



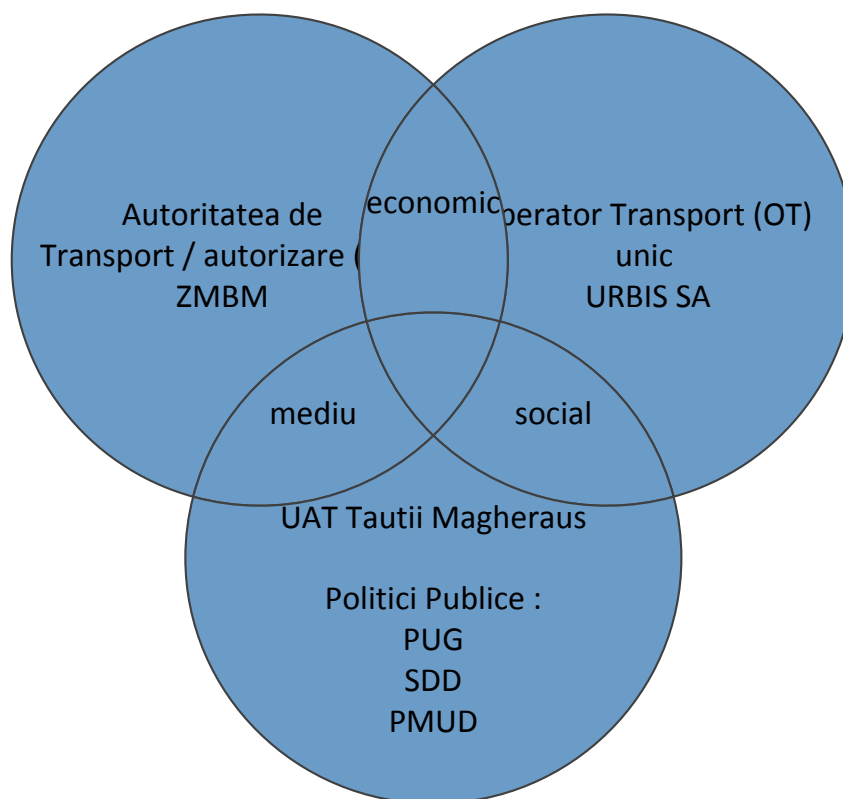
Figură 83. Organizare transport deficitara , a se vedea raport ZMBM (ZMBM_RaportTransport, 2017)

La acest capitol se poate actiona , in variantele prezentate la cap. 3 , cu cele 2 scenarii : fara proiect (BAU) , cu proiect de achizitii/dotari /modernizari : autobuze, sisteme taxare si statii autobuze.



Figură 84. Aspecte operationale

La acesta componenta se poate influenta putin dat fiind existenta unui operator unic URBIS SA , care deserveste intreaga zona metropolitana Baia Mare , si in cadrul careia aspectele operationale (tehnico-economice) se discuta global .



Figură 85. Factori Majori Institucionali de influență a sistemului de transport AA , OT , UAT

Dat fiind existența a 3 mecanisme care influențează major sistemul de transport în zonă, rolurile fiind împartite instituțional, eficiența economică ține de modul în care AA și OT fac un management performant la nivel Organizational și Operational, UAT-ul putând juca doar roluri de monitorizare și control (audit).

Competențele UAT Tautii Magheraus se reduc astfel la acțiuni directe în zonele de acoperire astfel :

- **Dezvoltarea rețelei de drumuri locale (comunale), astfel încât să creeze rute alternative prin cele 2 zone mari :**
 - Zona montană (Baita-Nistru)
 - Zona de lunca a Somesului (Bozinta, Busag-Merisor)
- **Dezvoltarea de parcuri intravilane**
- **Acțiuni de protecție, perdele de protecție naturale-forestiere etc**
- **Sustinerea unor alternative sinergice și complementare, pentru DN1C**
 - Centura Ocolitoare a orașului Tăuții Măgherauș (via Drum Rapid Baia Mare Vaya)
 - Transport local CFR (Gara Busag –Gara Baia Mare)

Alte acțiuni posibile la nivelul UAT este de lobby către alte organisme de administrare gestionare, astfel :

- **Consiliul Județean Maramureș⁶¹ :** pentru
 - Aeroport Maramureș / Regia autonomă Aeroportul Maramureș
 - Pentru drumul județean DJ 109J – acces la Aeroport Maramureș

⁶¹ www.cjmaramures.ro

CNADNR ⁶² pentru

- Buna gestionare/intretinere a DN1c , stare drum, semnalizari , etc
- Finantarea drumului rapid Baia Mare-Vaya , partea de trecere prin orasul Tăuții Măgherauș

Masuri de crestere a eficientei economice	Masura	Scop	Indicatori
e1	Creerea de micro rute alternative la Traficul pe DN1C	Dezvoltarea / Modernizarea de Drumuri ocolitoare in zona montana (Nord) si in zona de lunca a Somesului (Sud)	Km de drum nou sau modernizat pe trasee ocolitoare
e2	Parcari intravilane	Cresterea de suprafete de parcare in intravilanul Oarsului si Cartierelor	Suprafete/ mp / de parcari amenajate in intravilan
e3	Alternative majore pentru DN1C	Centura ocolitoare	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului
		Tranport local pe cale ferata (Busag_Baia Mare); amenajarea zonei Garii Busag	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului

Tabel 77. Masuri pentru cresterea eficientei economice (e)

Linii autobuz /Traseu transport in Comun in Tautii Magheraus (Urbis Baia Mare)	Lungime linie transport (Tautii M - Autogara Baia Mare) , Raportat ZMBM	Lungime linie transport cf. Urbis / Site	Durata pina la Gara Baia Mare (minute)	Lungime in Tautii Magheraus (Drurelax TM - Gara Baia Mare cca. 6 km, 11 min)		
				Km	Timp/ minute	Viteza medie/K m/ora
				6	11	32.73
Linia 6 - 28,0 km Autogară Baia Mare - Merișor și retur (35,0 km Sediul Urbis Baia Mare - Merișor și retur);	28	16.5	25	10.5	11	57.27
Linia 7 - 24,7 km Autogară Baia Mare - Băița și retur (32,9 km Sediul Urbis Baia Mare - Băița și retur);	24.7	15.3	24	9.3	11	50.73

⁶² <http://www.cnadnr.ro/>

Linia 13 - 36,5 km Autogară Baia Mare - Nistru și retur(44,7 km Sediul Urbis Baia Mare - Nistru și retur);	36.5	17.1	25	11.1	11	60.55
Linia 29 - 28,2 km Autogară Baia Mare - Bozânta Mare și retur(36,4 km Sediul Urbis Baia Mare - Bozânta Mare și retur).	28.2	12.8	21	6.8	11	37.09

Tabel 78. Parametrii actuali ai sistemului de transport in comun Urbis Baia Mare – Tautii Magheraus

Din tabelul 69 se mai pot analiza variante de crestere a eficientei economice prin :

- optimizarea sistemului existent , mai ales in sensul reducerii lungimii unor trasee intre Baia Mare si Tautii Magheraus (de la sediul Urbis la Autogara Baia Mare de ex.), respectiv
- reducerea volumului de trafic intra urban prin masuri din tab. 68, respectiv utilizarea de microbuze in loc de autobuze (masuri posibile dpdv. Urbis SA)

Post nr.	volum trafic [veh. fizice]						
	2017	scen. "fără"			scen. "cu proiect"		
		proiect"	2019	2020	2030	2019	2020
1	17699	20837	21622	27291	2037	21037	26632
2	1085	1276	1324	167	1259	1303	1648
2-N	15655	18458	19158	24192	18049	18649	23621
3	511	593	614	772	588	608	766
3-N	1419	16701	17329	21872	1635	16892	21382
4	442	521	541	683	522	542	687
4-N	13894	16372	16991	21453	1599	16519	20919
5-1N	12347	14512	15054	18991	14187	14652	18537
5-2N	597	698	723	910	687	710	896
Total	63649	89968	93356	116331	40563	90912	115088

Tabel 79. Volume actuale de trafic –fara si cu proiect 2017-2030

4.2. Impactul asupra mediului

4.2.1. Monoxid de carbon

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) rezultate din transportul rutier: cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile directe și indirecte asociate autovehiculelor.

În cadrul prezentului studiu (Drumex_StudiuTrafic, 2017), pentru evaluarea emisiilor cu efect de seră la nivelul anului 2017 s-au utilizat:

- o aplicație online (<http://www.servicii-inmatriculare.ro/emisii-co2-calculator/>) de evaluare a emisiilor de dioxid de carbon pentru autoturisme, în funcție de producător și model;
- volumele de trafic existente în posturile de recensare considerate;
- repartiția procentuală a vehiculelor (autoturisme, autocamioane, autobuze) din totalurile recensate, în fiecare post de recensământ;
- în cazul autoturismelor, s-a considerat următoarea distribuție a vehiculelor:
 - 60 % Dacia Logan, capacitate cilindrică 1598 cm³, motor pe benzină;
 - 30 % Volkswagen Golf, capacitate cilindrică 1896 cm³, motor diesel;
 - 10 % Audi A4, capacitate cilindrică 1984 cm³, motor diesel.

Procentele adoptate sunt în concordanță cu informațiile oficiale privind autovehiculele înmatriculate în jud. Maramureș, disponibile online (data.gov.ro).

Pentru calculul emisiilor cu efect de seră datorate autoturismelor, s-au evaluat valorile aferente fiecărui model considerat, cu procentele corespunzătoare.

- pentru autocamioane și autobuze, emisiile de CO₂ au fost evaluate conform ec. (4):

$\text{emisii CO}_2 = (\text{consum mediu de combustibil}) \cdot 26,5 \text{ [g/km]}$

considerând consumuri medii de 30 [l/100 km] pentru autocamioane, respectiv 40 [l/100 km] pentru autobuze.

- pentru valorile medii orare ale volumelor de trafic în posturile de recensare, rezultă cantitățile din Tabelul următor

Nr.	Vehicule/	Model	Capacitate	Combustibil	Emisii CO ₂	Nr. mediu vehicule	Procent distribuție	Total emisii CO ₂ /post/oră
crt.	Producători		cilindri că [cm ³]		[g/km]	[veh./oră]	[%]	[kg/km]
1	autoturisme					1.148		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	689	60	118
	Audi	A4	1.984	motorină	154	115	10	18
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	344	30	49
2	autocamioane			motorină	795	128		102
3	autobuze			motorină	1.06	17		18
TOTAL								305

Tabel 80. Emisii cu efect de sera 2017, Post nr.1 cf. TAB17. (Drumex_StudiuTrafic, 2017)

Nr.	Vehicule/	Model	Capacitate	Combustibil	Emisii CO ₂	Nr. mediu vehicule	Procent distribuție	Total emisii CO ₂ /post/oră
crt.	Producători		cilindri că [cm ³]		[g/km]	[veh./oră]	[%]	[kg/km]
1	autoturisme					69		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	41	60	7
	Audi	A4	1.984	motorină	154	7	10	1
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	21	30	3
2	autocamioane			motorină	795	5		4
3	autobuze			motorină	1.06	3		3
TOTAL								18

Tabel 81. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.2

Nr. crt.	Vehicule/ Producători	Model	Capacitate cilindrică [cm ³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]	Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]
1	autoturisme					1.032		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	619	60	107
	Audi	A4	1.984	motorină	154	103	10	16
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	310	30	44
2	autocamioane			motorină	795	112		89
3	autobuze			motorină	1.06	19		20
TOTAL								276

Tabel 82. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.2-n

Nr. crt.	Vehicule/ Producători	Model	Capacitate cilindrică [cm ³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]	Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]
1	autoturisme					27		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	16	60	3
	Audi	A4	1.984	motorină	154	3	10	0
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	8	30	1
2	autocamioane			motorină	795	10		8
3	autobuze			motorină	1.06	1		1
TOTAL								13

Tabel 83. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.3

Nr. crt.	Vehicule/ Producători	Model	Capacitate cilindrică [cm ³]	Combustibil	Emisii CO2 [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]	Procent distribuție [%]	Total emisii CO2/post/oră [kg/km]
1	autoturisme					29		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	17	60	3
	Audi	A4	1.984	motorină	154	∞	10	0
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	9	30	1
2	autocamioane			motorină	795	2		2
3	autobuze			motorină	1.06	3		3
TOTAL								9

Tabel 84. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.4

Nr. crt.	Vehicule/ Producători	Model	Capacitate cilindrică [cm ³]	Combustibil	Emisii CO2 [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]	Procent distribuție [%]	Total emisii CO2/post/oră [kg/km]
1	autoturisme					780		
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	468	60	80
	Audi	A4	1.984	motorină	154	78	10	12
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	234	30	33
2	autocamioane			motorină	795	129		103
3	autobuze			motorină	1.06	10		11
TOTAL								239

Tabel 85. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.5-1N

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					83	87	110				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	50	52	66	60	9	9	11
	Audi	A4	1.984	motorină	154	8	9	11	10	1	1	2
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	25	26	33	30	4	4	5
2	autocamioane			motorină	795	6	6	7		5	5	6
3	autobuze			motorină	1.06	3	3	4		3	3	4
TOTAL										21	22	28

Tabel 86. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 28, post 2

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					33	34	43				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	20	20	26	60	3	4	4
	Audi	A4	1.984	motorină	154	3	3	4	10	1	1	1

	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	10	10	13	30	1	1	2
2	autocamioane			motorină	795	11	12	14		9	10	11
3	autobuze			motorină	1.06	1	1	1		1	1	1
TOTAL										15	16	19

Tabel 87. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 30, post 3

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					34	36	45				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	20	22	27	60	4	4	5
	Audi	A4	1.984	motorină	154	3	4	5	10	1	1	1
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	10	11	14	30	1	2	2
2	autocamioane			motorină	795	2	2	3		2	2	2
3	autobuze			motorină	1.06	3	3	4		3	3	4
TOTAL										10	11	14

Tabel 88. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 32, post 4

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					937	976	1.239				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	562	586	743	60	97	101	128
	Audi	A4	1.984	motorină	154	94	98	124	10	14	15	19
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	281	293	372	30	40	42	53
2	autocamioane			motorină	795	141	144	178		112	114	142
3	autobuze			motorină	1.06	12	12	16		13	13	17
TOTAL										276	285	359

Tabel 89. Emisii cu efect de sera, estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 34, punct 5-1N

Scenariul "cu proiect"

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					80	83	106				

	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	48	50	64	60	0	9	11
	Audi	A4	1.984	motorină	154	8	8	11	10	1	1	2
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	24	25	32	30	3	4	5
2	autocamioane			motorină	795	6	6	7		5	5	6
3	autobuze			motorină	663	4	5	6		3	3	4
TOTAL										20	21	27

Tabel 90. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 38, post 2

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					32	33	42				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	19	20	25	60	3	3	4
	Audi	A4	1.984	motorină	154	3	3	4	10	0	1	1
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	10	10	13	30	1	1	2
2	autocamioane			motorină	795	11	12	14		9	10	11
3	autobuze			motorină	663	1	2	2		1	1	1
TOTAL										15	16	19

Tabel 91. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 40, post 3

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					33	34	44				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	20	20	26	60	3	4	5
	Audi	A4	1.984	motorină	154	3	3	4	10	1	1	1
	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	10	10	13	30	1	1	2
2	autocamioane			motorină	795	2	2	3		2	2	2
	autobuze			motorină	663	4	4	6		3	3	4
TOTAL										10	10	13

Tabel 92. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 42, post 4

Nr. crt.	Producător	Model	Capacitate cilindrică [cm³]	Combustibil	Emisii CO ₂ [g/km]	Nr. mediu vehicule [veh./oră]			Procent distribuție [%]	Total emisii CO ₂ /post/oră [kg/km]		
						2019	2020	2030		2019	2020	2030
1	autoturisme					905	936	1.193				
	Dacia	Logan	1.598	benzină	172	543	562	716	60	93	97	123
	Audi	A4	1.984	motorină	154	91	94	119	10	14	14	18

	Volkswagen	Golf	1.896	motorină	143	272	281	358	30	39	40	51
2	autocamioane			motorină	795	141	145	178		112	115	142
3	autobuze			motorină	663	15	17	21		10	11	14
TOTAL										268	278	348

Tabel 93. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 44, post 5-1N

Comparatie "cu proiect" vs. "fără proiect"

Post nr.	Medii reducere emisii Co2/post/oră [kg/km]
	"cu proiect" vs. "fără proiect"
1	- 3,3 %
2	- 3,5 %
2-N	-3,5%
3	- 0,8 %
3-N	- 3,2 %
4	- 6,0 %
4-N	- 2,8 %
5-1N	- 2,8 %
5-2N	-1,3 %
MEDIE	-3,0%

Tabel 94. Comparatie scenarii emisii CO2, Cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB49

Privind emisiile cu efect de seră, prin implementarea proiectului propus se estimează o reducere medie totală de 3,0 % a emisiilor de CO2 în zona studiată .

Masuri de reducere a impactului de mediu(m)	Masura	Scop	Indicatori
M1	Reducerea poluarii cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES
M2	Optimizare transport	Reducere timpi asteptare in statii	Sisteme e-ticketing
M3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele invecinate cu site uri Natura 2000	Numar arbori plantati

Tabel 95. Masuri pentru mediu

4.3. Emisiile de alte substanțe poluante

Conform EMEP/EEA emission inventory guidebook, elaborat de European Environment Agency, emisiile de substanțe poluante datorate vehiculelor rutiere pentru România sunt cele din tabelul următor:

Categorie vehicul Factor poluant	Factor poluant (g/kg combustibil)		
	CO	Nox	Substanțe volatile
Autoturism personal – benzină	270	19.8	34.4
Autoturism personal – motorină	5.99	12.4	1.67
Vehicul transport marfă ușor –benzina	238	16.5	23.2
Vehicul transport marfă ușor –motorina	9.2	16.5	1.66
Vehicul transport marfă greu –motorina	9.91	37.5	3.51
Autobuze	13.1	39.9	4.82
Moped	522	5.15	282
Motociclete	503	7.03	115

Tabel 96. Emisii de substanțe poluante vehicule/transport cf. (EMEP/EEA_emission_inv2009, 2009)

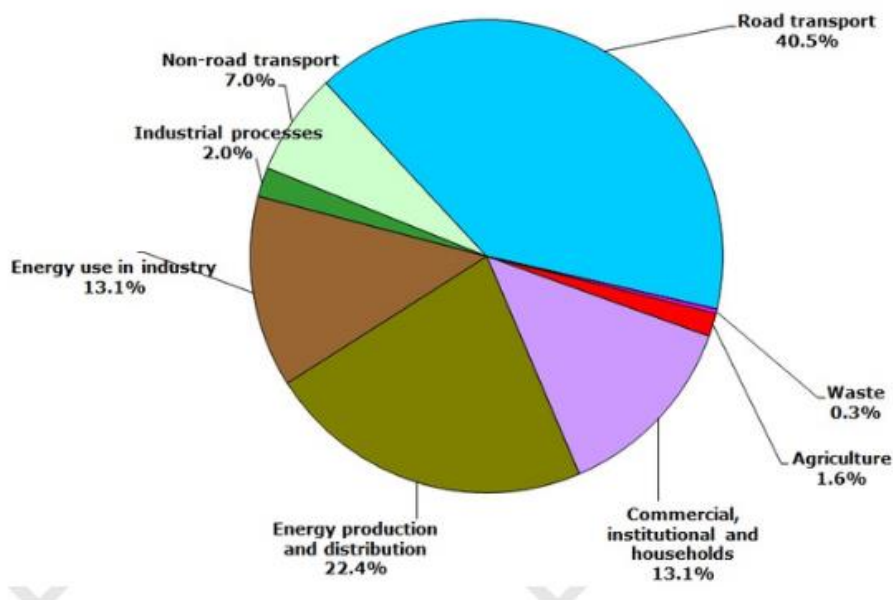
Analiza pentru CO s-a făcut detaliat în subcapitolul anterior, reprezentând elementul de bază al proiectelor

proapse prin tema de proiectare/ studiu de trafic : **REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON PENTRU**

ORAȘUL TĂUTII MĂGHERĂUS.

4.3.1. Poluarea cu Nox

The contribution made by different sectors to emissions of nitrogen oxides in 2010.



Figură 86. Contributia Transportului rutier la poluarea cu emisii de Nox este de 40.5% cf. (EMEP/EEA_emission_inv2009, 2009)

Dat fiind structura actuala utilizarii de mijloace de transport in Tautii Magheraus (2017), cu tendinte de crestere a utilizarii autoturismelor si altor mijloace de transport (marfa) pe motorina

	Ponderi transport/vehicule	Benzina %	Motorina %	Electric/hibrid %
Pondere populatie utilizeaza Transport comun/autobuze	46%	0	100	0
Pondere Populatie ce utilizeaza autoturisme	51%	30	70	0
Altele	3%	50	50	0

Figură 87. Ponderi utilizare transport auto persoane in TM (2017)

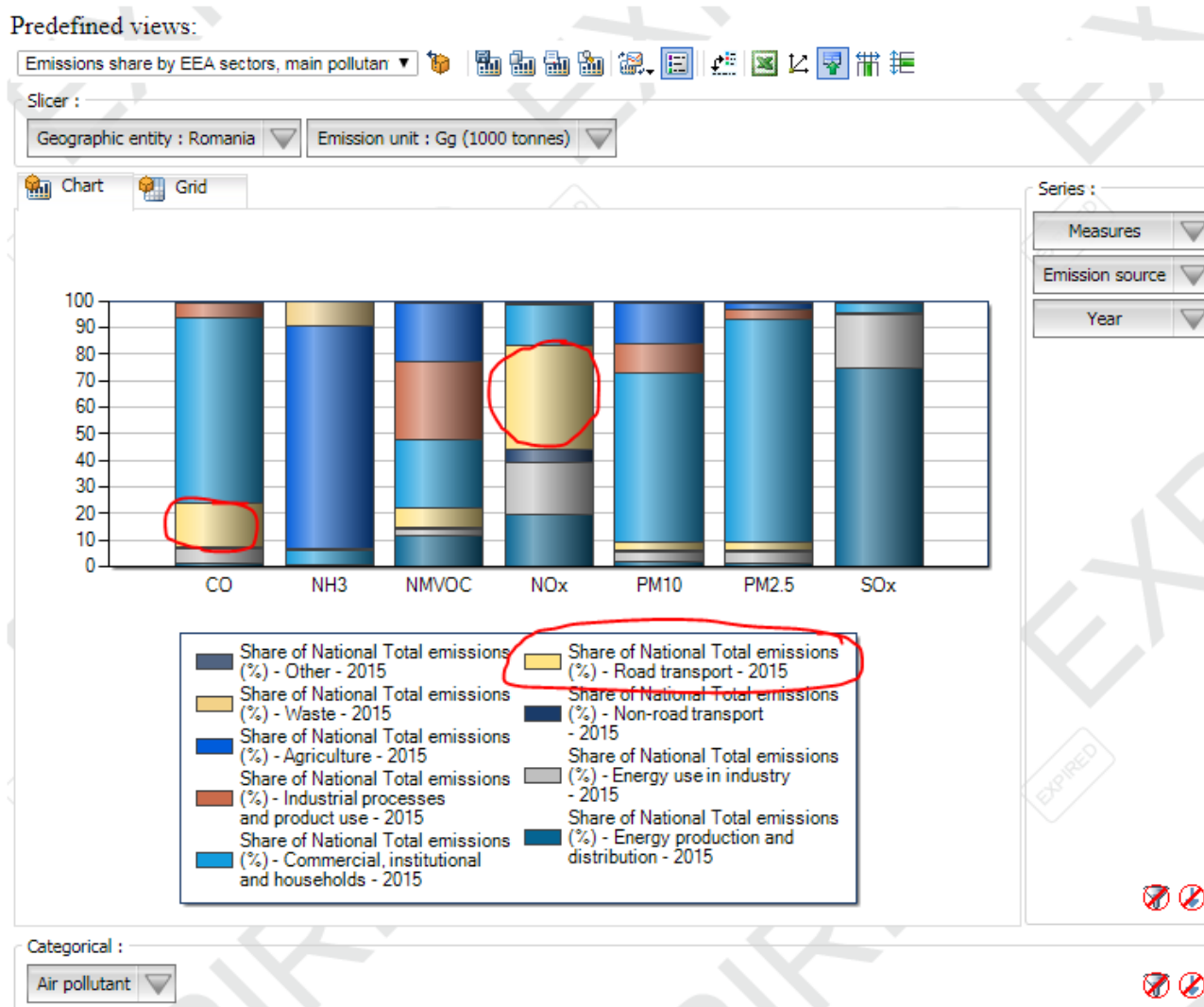
Rezulta ca principalul factor generator de NOx sunt autobuzele cu 39.9 g/kg combustibil, ceea ce argumenteaza prioritatea si proiectul de achizitionare de noi autobuze nepoluante (electrice), rezultand implicit o reducere intre 3-5% a emisiilor de Nox.

Incurajarea inlocuirii parcului privat cu autoturisme pe motorina poate fi inca o actiune comunitara posibila , la fel ca si programele nationale de tip “rabla” incurajanduse achizitia de autoturisme noi , in special electrice .

4.3.2.Emisii atmosferice

Poluantii atmosferici din gazele de eşapament generate de vehiculele rutiere echipate cu motoare termice sunt: monoxidul de carbon, oxizii de azot, oxizii de sulf, amoniacul, compușii organici volatili, metalele grele, pulberile în suspensie. Pe lângă poluanții atmosferici enumerați anterior, traficul rutier favorizează încărcarea aerului și cu pulberi care provin de pe suprafața pe care rulează vehiculele.

În conformitate cu EMEP/EEA Emission Inventory Guidebook 2015 , factorii de emisie pentru poluanții atmosferici sunt cei prezentați în fig. urmatoare :

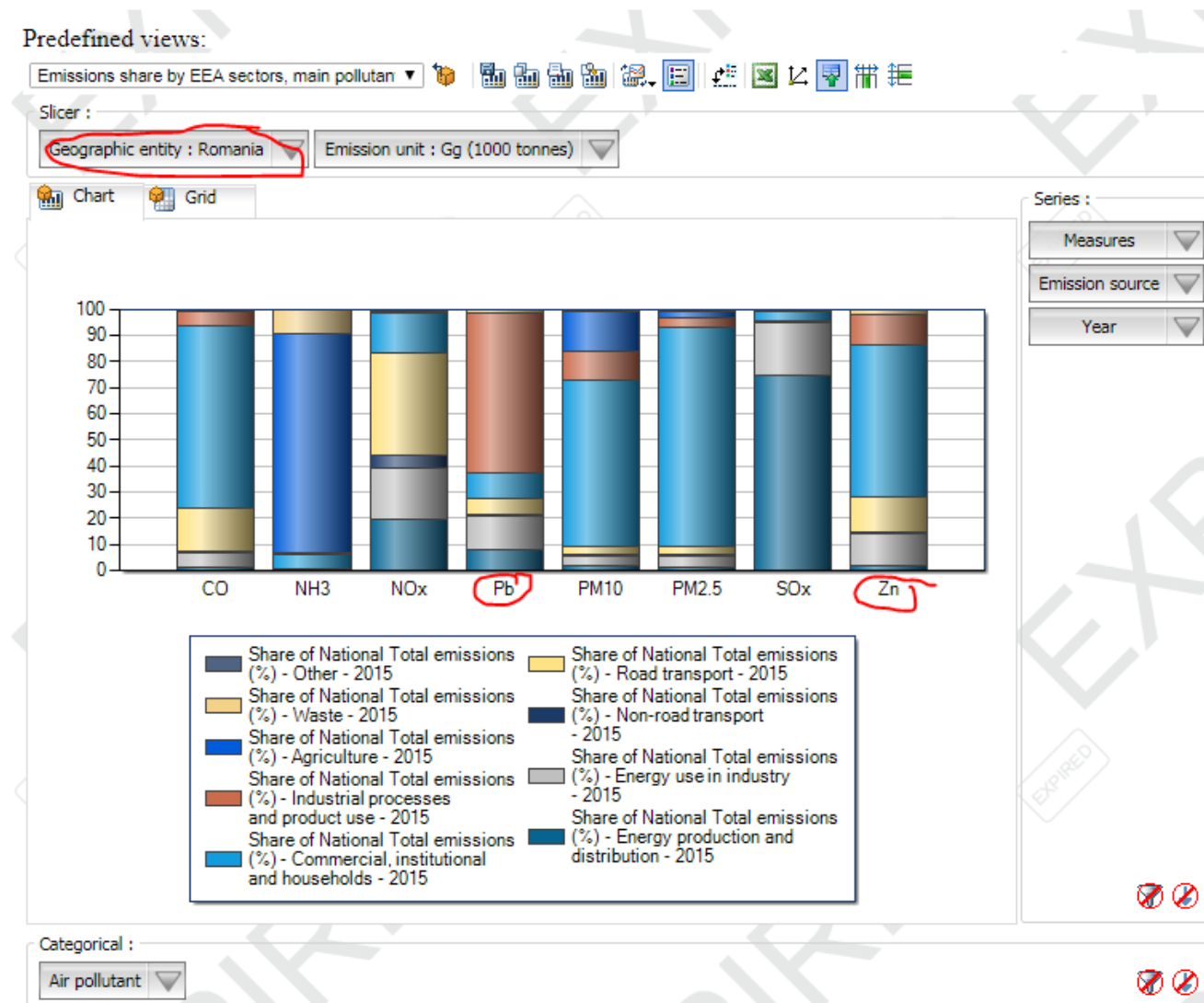


Figură 88. Procente din total emisii la nivel national , Romania 2015 conform : ⁶³

⁶³ <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/air-emissions-viewer-lrtap>

In concluzie Nox reprezinta cel mai important factor poluant in comparatie cu toate celelalte alese din tabelul de comparatie .

Tinind seama de istoricul poluarii din zona , am introdus si Pb si Zn in analiza de tara rezultind in continuare o pondere ridicata a acestor factori poluanti (Pb si Zn), motiv pentru care se sustin argumentele de reducere a combustibililor pe baza de Plumb (benzina) vs. motorina atit in transportul public, in cel de marfa dar mai ales in cel de persoane (autoturisme) :



Figură 89. Principalii factori de poluare in Romania : Nox , CO, Pb, Zn.

	Share of National Total emissions (%) - Energy production and distribution - 2015	Share of National Total emissions (%) - Energy use in industry - 2015	Share of National Total emissions (%) - Non-road transport - 2015	Share of National Total emissions (%) - Road transport - 2015	Share of National Total emissions (%) - Commercial, institutional and households - 2015	Share of National Total emissions (%) - Industrial processes and product use - 2015	Share of National Total emissions (%) - Agriculture - 2015	Share of National Total emissions (%) - Waste - 2015	Share of National Total emissions (%) - Other - 2015
CO	0.906948113	6.399833498	0.252370179	16.56093527	69.64832375	5.21626894	0	1.015320252	0
NH3	0.007379233	0.000287499	0.0004769	0.617679373	5.416764327	0.38116362	84.45201941	9.124229635	0
NOx	19.45460373	19.89574878	4.563934817	39.5586384	15.26882348	0.778873207	0.260524707	0.218852882	0
Pb	8.197190011	13.1574779	0.014309661	5.913362361	9.837742563	61.48032904	0	1.399588461	0
PM10	2.045929836	3.810318952	0.151952608	2.92109939	63.96171228	10.71380158	15.98712285	0.408062501	0
PM2.5	0.962235739	4.867718441	0.19377856	3.312619831	83.86582832	3.580311645	2.707241879	0.510265587	0
SOx	74.55195175	20.430394	0.590613507	0.060559456	3.490806664	0.862595758	0	0.013078861	0
Zn	1.899286969	12.90703201	0.14070192	13.35421195	57.87892832	11.74788391	0	2.071954932	0

Tabel 97. Structura emisiilor in Romania , pe domenii /sectoare poluante conform EEA (European Environment Agency , date din 2015⁶⁴)

⁶⁴ <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/air-emissions-viewer-lrtap>

În conformitate cu EMEP/EEA Emission Inventory Guidebook (emep-eea-guidebook-2013, 2013) factorii de emisie pentru poluanții atmosferici sunt cei prezentați în tabelul următor:

Categorie Vehicul	Factor emisie [g/kg combustibil consumat]								
	CO	COV	NOx	Pulberi	N2O	NH3	Pb	CO2	SO2
Autoturisme benzina	84,7	10,05	8,73	0,03	0,206	1,106	0.066	3180	0.2
Autoturisme motorina	3,33	0,7	12,96	1,1	0,087	0,065	0.104	3140	0.26667
Autovehicule transport usor benzina	152,3	14,59	13,22	0,02	0,186	0,667	0.066	3180	0.2
Autovehicule transport usor motorina	7,4	1,54	14,91	1,52	0,056	0,038	0.104	3140	0.26667
Auto vehicule transport greu	7,58	1,92	33,37	0,94	0,051	0,013	0.104	3140	0.26667
Autocare, autobuze	5,7	0,26	13	0,02	x	x	x	2750	0.26667
Vehicule cu 2 roti	497,7	131,4	6,64	2,2	0,059	0,059	0.066	3180	0.2

Tabel 98. Factorii de emisie pentru Poluantii atmosferici la transport auto (x date indisponibile)

Dat fiind principalul proiect pentru care se alocat studiul de trafic si PMUD ul, respectiv inlocuirea celor 4 autobuze de pe traseele de transport in comun , care produc in acest moment intre 5-10 % CO2 din poluarea pe traseele analizate si dat fiind raportul de cca. 3 x a poluarii cu No2 –in cazul autobuzelor , la concluzia scenariului cu proiect de reducere cu cca. 3 % a CO2 , consideram ca reducerea principala va fi la Nox , de cca. 5 % in scenariul cu proiect., iar a celorlalti poluanti cu cca. 1 %.

4.4. Poluarea sonora/Zgomot

Odată cu creșterea numărului de vehicule participante la traficul de pe arterele rutiere din orașul Tautii Magheraus, problema nivelului de zgomot generat de traficul rutier a devenit din ce în ce mai importantă.

În momentul de față, nivelele cele mai ridicate de trafic și implicit valorile cele mai ridicate de zgomot datorate traficului, se înregistrează în zona centrală a orașului (Traversat de Dn1C-E58), cu fluxul peste 80% din total. Valorile estimate ale nivelului de zgomot de pe principalele artere rutiere de pe teritoriul orașului sunt prezentate în tabelul următor :

Post nr.	volum trafic [veh. fizice]						
	2017	scen. "fără"			scen. "cu proiect"		
		proiect"	2019	2020	2030	2019	2020
1	17699	20837	21622	27291	20370	21037	26632
2	1085	1276	1324	167	1259	1303	1648
2-N	15655	18458	19158	24192	18049	18649	23621
3	511	593	614	772	588	608	766
3-N	1419	16701	17329	21872	1635	16892	21382
4	442	521	541	683	522	542	687
4-N	13894	16372	16991	21453	1599	16519	20919
5-1N	12347	14512	15054	18991	14187	14652	18537
5-2N	597	698	723	910	687	710	896
Total	63649	89968	93356	116331	40563	90912	115088

Nr. post	Amplasament	Recenzie pe	Nivelul de zgomot estimat [dB]			
			Maxim	Minim	Ld	Ln
1	stație autobuz Dura, zona DN1C (E58) km 157	• DN1C;	80	66	70	60
2	Băița, intersecție DC104-str. 101	• DC104;	65	50	55	50
2-N	intersecție DN1C - DC104 spre Băița	• DN1C;	80	55	70	55
		• DC104;	80	55	70	55
3	DC97, loc. Bozânta Mare	• DC97;	62	50	60	50
3-N	intersecție DN1C - DC97 spre	• DN1C;	80	55	70	55

	Bozânta Mare	• DC97;	80	55	70	55
4	DC103, loc. Nistru	• DC103;	60	50	55	50
4-N	intersecție DN1C - DC103 spre Nistru	• DN1C;	80	55	70	55
		• DC103;	80	55	70	55
5-1N	intersecție DN1C - DC98 spre Bușag	• DN1C;	80	66	70	60
		• DC98;	80	66	70	55
5-2N	intersecție DN1C - DC99 spre Merișor	• DC99.	61	51	60	50

Tabel 99. Nivel de zgomot generat de traficul rutier in punctele de masurare

Calculul valorilor nivelului de zgomot s-a făcut plecând de la structura traficului (tipurile de vehicule participante la trafic), numărul de vehicule participante la trafic și de la viteza medie de deplasare a vehiculelor pe căile rutiere, utilizând metoda recomandată de Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European. (EU_Directiva2002_49_CE_Noise, 2002)

Valorile limită și valorile țintă pentru media orară a zgomotului diurn (Ld) și pentru media orară a zgomotului nocturn (Ln), stabilite prin Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European sunt:

-pentru Ld:

-valoare maxim permisă - 70 dB(A)

-valoare țintă - 65 dB(A)

-pentru Ln:

-valoare maxim permisă - 60 dB(A)

-valoare țintă - 50 dB(A).

Se observa zone in care valorile limita depasesc recomandarile UE , si in care se recomanda masuratori suplimentare pentru identificarea cauzelor (transportul de noapte cu mijloace grele) si masuri de restrictionare a circulatiei, predele de protectie , video supravegheare aferente in special in zonele de locuit/rezidentiale .

Dat fiindca estimarile de crestere a numarului de vehicule cu /sau fara proiect este de crestere , nivelele de zgomot asteptate sunt tot de crestere , efectele inlocuirii celor 4 autobuze clasice cu autobuze hibride nefiind semnificativ.

In plus este de asteptat o crestere cu cca. 1 dB a valorilor medii ale zgomotului ambiental odata cu relansarea activitatii aeroportului Maramures , in special in zonele limitrofe acestuia : Bozinta , Busag si Merisor , zone in care vor trebui aplicate masuri speciale de protectie/reducere a zgomotului .

4.5. Accesibilitatea:

Conform cu (Drumex_StudiuTrafic, 2017), pag.23

Pentru localitatea Tăuții Măgherauș, se poate accepta faptul că întreaga populație are acces la o stație de transport public în mai puțin de 10 minute de mers pe jos, fapt ce constituie un aspect pozitiv pentru un oraș de dimensiunile

acestea, asigurind o accesibilitate locala f. buna .

	Parc auto/ TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	PF	PJ
1	Autoturisme	2759	261
2	Autovehicule pina la 12 tone	177	142
3	Autovehicule cu 2 axe	10	81
4	Autovehicule cu 3 axe	1	13
	Total 1	2947	497

5	Alte autoturime in regim de leasing	200	300
6	Autoturisme navetisti/emigranti	100	80
		3247	877

Total gen 4124

Tabel 100. Parc auto existente in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ

Numarul de vehicule private este de cca. 4124 , ceea ce asigura un raport de peste ½ vehicul/locuitor, parc auto ce asigura majoritatea necesarului de transport catre zonele cheie.

In orasul Tăuții Măgherăuș neexistind zone cheie (spitale, zone comerciale ,infrastructura sociala) , accesul se face la locatiile din Baia Mare .

Local se asigura transportul la scoli prin cele 4 microbuze ale Primariei Tăuții Măgherăuș.

Masuri de crestere a accesibilitatii (a)	Masura	Scop	Indicatori
A1	Amenajari accese pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR

Tabel 101. Masuri accesibilitate (a)

Obs. La acesta masuri se adauga cele anterioare e&m.

4.6. Siguranța

In privinta sigurantei rutiere masurile care pot fi incluse :

Masuri pentru cresterea sigurantei	Masura	Scop	Indicatori

S1	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	Deal Dura Pod Baita Pod Nistru	Numar de amenajari rutiere si ambientale
----	---	--------------------------------------	--

Tabel 102. Masuri siguranta circulatiei (s)

4.6. Calitatea vietii:

Masuri pentru cresterea calitatii vietii	Masura	Scop	Indicatori
C1	Reamenajare spatiu public – zona centrala	Creerea de zone verzi, zone pietonale, piste de biciclete	Suprafate pietonale, trasee biciclete , spatii verzi
C2	Amenajari de parcare in zonele cu nevoi	Parcari in zonele cheie : Aeroport Gara Cartiere	Suprafate parcare
C3	Amenajari /accese catre zone speciale Natura 2000	Amenajari/accese catre zonele Natura 2000	Km de drum/accese la Site uri Natura 2000

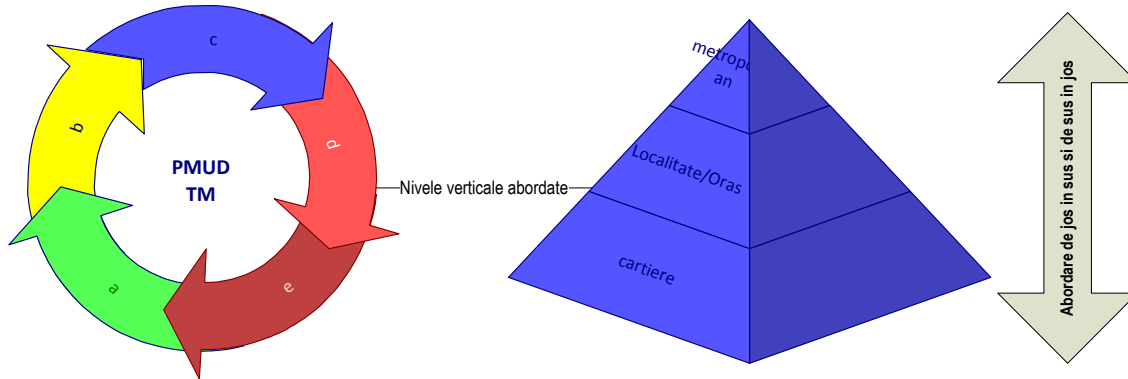
Tabel 103. Masuri calitatea vietii ©

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

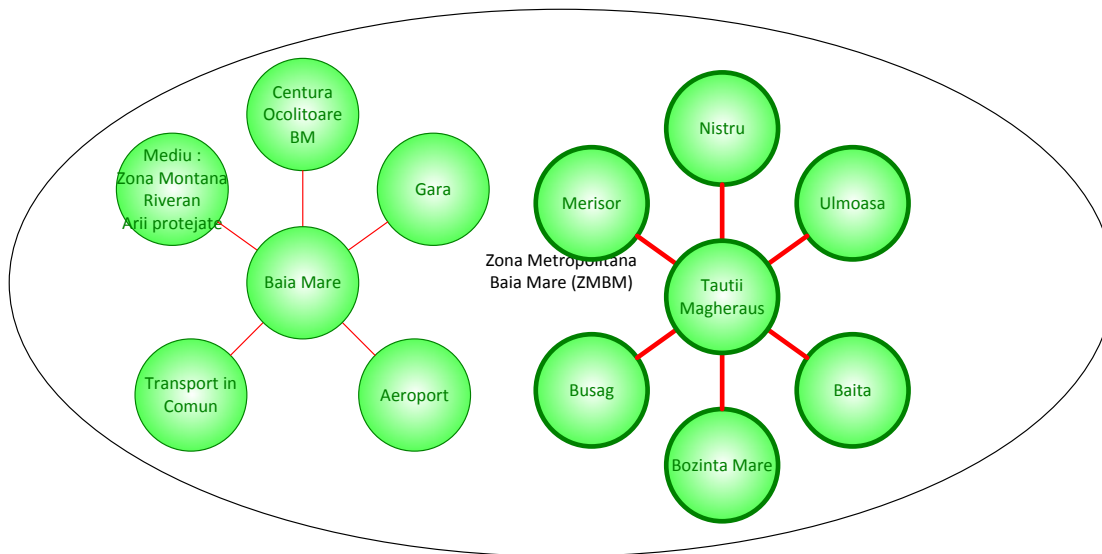
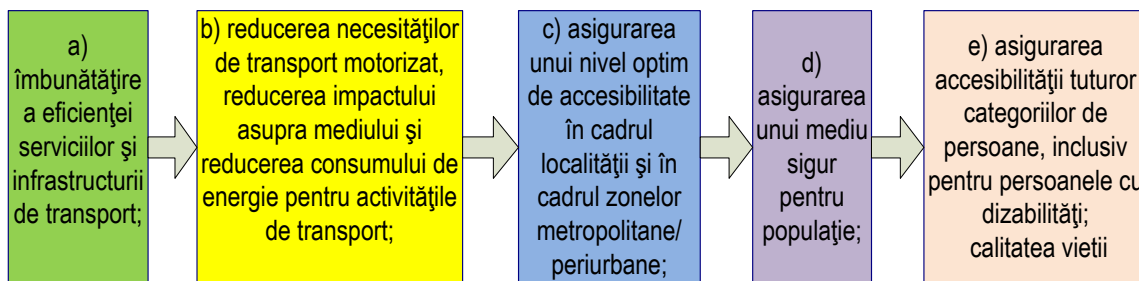
5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în sub-sectiunea 6.4):

Viziunea PMUD Tăuții Măgheraș

Termen	Obiective strategice
Scurt (2020)	Imbunatatirea eficientei si eficacitatii serviciilor si infrastructurii de transport local si metropolitan
Mediu (2030)	Reducerea impactului asupra mediului, cresterea accesibilitatii a sigurantei si calitatii vietii
Lung(2035)	Transformarea orasului in cel mai important centrul modal de transport din Nord Vestul Romaniei : Aeroport-Cale Ferata –Drum European-Somes Navigabil



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



Figură 90. Imaginea de ansamblu a PMUD Tăuții Măgherauș , Obiective , Zona acoperita de viziune

5.1.1. Lista Obiective PMUD Tautii Magheraus, Pachetele de masuri “e,m,a,s,c”

Obiective PMU Tăuții Măgherauș	La nivel Zona Metropolitana , mun. Baia Mare	Nivel Oras Tautii Magherasu	Nivel Cartiere	Pachet Masuri
a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;	a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport in zona metropolitana prin imbunatatirea parcului auto si a sistemelor de management	a) îmbunătățirea infrastructurii de transport local in Oras si Cartiere prin extinderea si modernizarea rețelei de strazi (comunale) inclusiv parcar si statii de autobuz	extinderea si modernizarea rețelei de strazi (comunale) inclusiv parcar si statii de autobuz	e
b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;	b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport; achizitionarea de autobuze electrice	achizitionarea de autobuze electrice pentru utilizare in teritoriul local : oras si cartiere	achizitionarea de autobuze electrice pentru utilizare in teritoriul local : oras si cartiere	m
c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;	c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;	c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității in clusiv pentru PMR	c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul cartierelor inclusiv pentru PMR	a
d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;	d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	s
e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități si calitatea vietii	e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități si calitatea vietii	Calitatea vietii, a mediului urban si rural , a atractivitatii	Calitatea vietii, a mediului urban si rural , a atractivitatii	c

Tabel 104. Obiective PMUD extinse la ZMBM (e-eficienta, m-/mediu , a-accesibilitate , s-siguranta , c-calitatea vietii)

5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:

Acest cadru ar trebui să se bazeze pe cele 5 criterii prezentate în subsecțiunile 4.1-4.5 și pe o metodologie pentru măsurarea îndeplinirii fiecăruia dintre aceste criterii. Astfel, ar trebui prezentat și detaliat câte un indicator care să fie utilizat la definirea fiecărui criteriu (de exemplu, preluat din datele de ieșire ale modelului) și cum este folosit acel indicator pentru a stabili dacă rezultatul estimat este bun/rău. Acest cadru ar trebui să stabilească cum vor fi combinați toți indicatorii aferenți criteriilor, astfel încât să se stabilească un scor final sau un “nivel de prioritate” pentru proiecte. Suplimentar față de cele 5 criterii, în această secțiune ar putea să se detalieze **cum au fost luate în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului.**

5.2.1. Lista de masuri (emasc-5masuri), proiecte –scop și indicatori/criterii de selectie proiecte

I	Masuri de crestere a eficientei economice	Masura	Scop	Indicatori/Criterii selectie
1	e1	Creerea de micro rute alternative la Traficul pe DN1C	Dezvoltarea / Modernizarea de Drumuri ocolitoare in zona montana (Nord) si in zona de lunca a Somesului (Sud)	Km de drum nou sau modernizat pe trasee ocolitoare
2	e2	Parcari intravilane	Cresterea de suprafete de parcare in intravilanul Oarsului si Cartierelor	Suprafete/ mp / de parcari amenajate in intravilan
3	e3	Alternative majore pentru DN1C	Centura ocolitoare	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului
			Tranport local pe cale ferata (Busag_Baia Mare); amenajarea zonei Garii Busag	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului
II	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori
4	m1	Reducerea poluarii cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES
5	m2	Optimizare transport	Reducere timp de asteptare in statii	Sisteme e-ticketing
6	m3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele cu site uri Natura 2000	Numar arbori plantati

III	Masuri de crestere a accesibilitatii	Masura	Scop	Indicatori
7	a1	Amenajari accese pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR
IV	Masuri pentru cresterea sigurantei	Masura	Scop	Indicatori
8	s1	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	Deal Dura Pod Baita Pod Nistru	Numar de amenajari rutiere si ambientale
V	Masuri pentru cresterea calitatii vietii	Masura	Scop	Indicatori
9	c1	Reamenajare spatiu public – zona centrala	Creerea de zone verzi, zone pietonale, piste de biciclete	Suprafate pietonale, trasee biciclete , spatii verzi
10	c2	Amenajari de parcare in zonele cu nevoi	Parcari in zonele cheie : Aeroport Gara Cartiere	Suprafate parcare
11	c3	Amenajari /accese catre zone speciale Natura 2000	Amenajari/accese catre zonele Natura 2000	Km de drum/accese la Site uri Natura 2000

Tabel 105. Masuri_Indicatori_CriteriiSelectie; Proiecte-scop

5.2.1.1. Metodologia de selectie a proiectelor pe cele 5 masuri prezentate va fi bazata pe criteriile :

1. Cantitativi si calitativi
2. Criterii de convergenta si sinergie cu masurile ZMBM , Mun. Baia Mare, CJMM

5.2.2. Masuri /proiecte de crestere a **eficientei economice** , indicatori, prioritati

	Masuri de crestere a eficientei economice	Masura	Scop	Indicatori/ Cantitativi/Calitativi	Prioritati /Punctaje

1	e1	Creerea de micro rute alternative la Traficul pe DN1C	Dezvoltarea / Modernizarea de Drumuri ocolitoare in zona montana (Nord) si in zona de lunca a Somesului (Sud)	Km de drum nou sau modernizat pe trasee ocolitoare	5
2	e2	Parcari intravilane	Cresterea de suprafete de parcare in intravilanul Orasului si Cartierelor	Suprafete/ mp / de parcari amenajate in intravilan	5
3	e3	Alternative majore pentru DN1C	Centura ocolitoare	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului	5
			Transport local pe cale ferata (Busag_Baia Mare); amenajarea zonei Garii Busag	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului	5
	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori	
4	m1	Reducerea poluarii cu CO2 – datorita transportului rutier	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES	15
5	m2	Optimizare transport	Reducere timp de asteptare in statii	Sisteme e-ticketing	15
6	m3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele cu site-uri Natura 2000	Numar arbori plantati	5
	Masuri de crestere a accesibilitatii	Masura	Scop	Indicatori	
7	a1	Amenajari accesibile pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR	5
	Masuri pentru cresterea sigurantei	Masura	Scop	Indicatori	
8	s1	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	Deal Dura	Numar de amenajari rutiere si ambientale	5
			Pod Baita		5
			Pod Nistru		5

	Masuri pentru cresterea calitatii vietii	Masura	Scop	Indicatori	
9	c1	Reamenajare spatiu public – zona centrala	Creerea de zone verzi, zone pietonale, piste de biciclete	Suprafate pietonale, trasee biciclete , spatii verzi	5
10	c2	Amenajari de parcare in zonele cu nevoi	Parcari in zonele cheie :	Suprafete parcare	
			Aeroport		5
			Gara		5
			Cartiere		5
11	c3	Amenajari /accese catre zone speciale Natura 2000	Amenajari/accese catre zonele Natura 2000	Km de drum/accese la Site uri Natura 2000	5
Total Punctaj					100

Tabel 106. Punctaje Proiecte

Obs. Punctajele au fost propuse vind in vedere prioritatile si capacitatea bugetului local de a sustine finantarea/cofinantarea unor proiecte

5.2.2.1. Legaturile cu Modelul OD

	Masuri de crestere a eficientei economice	Masura	Scop	Indicatori/ Cantitativi/Calitativi	Prioritati /Punctaje	Indicatori din Model (OD)
1	e1	Creerea de micro rute alternative la Traficul pe DN1C	Dezvoltarea / Modernizarea de Drumuri ocolitoare in zona montana (Nord) si in zona de lunca a Somesului (Sud)	Km de drum nou sau modernizat pe trasee ocolitoare	5	Crestere Cerere/Destinatie Transport Public si privat
2	e2	Parcari intravilane	Cresterea de suprafete de parcare in intravilanul Orasului si Cartierelor	Suprafete/ mp / de parcari amenajate in intravilan	5	Crestere D
3	e3	Alternative majore pentru DN1C	Centura ocolitoare	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului	5	Reducere Durate
			Transport local pe cale ferata (Busag_Baia Mare); amenajarea zonei Garii Busag	Numar actiuni de lobby pentru sustinerea proiectului	5	Crestere OD (Gara Busag)
	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori		
4	m1	Reducerea poluarii cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES	15	Reducere GES
5	m2	Optimizare transport	Reducere timpii asteptare in statii	Sisteme e-ticketing	15	Reducere GES
6	m3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele cu site uri Natura 2000	Numar arbori plantati	5	Reducere GES

	Masuri de crestere a accesibilitatii	Masura	Scop	Indicatori		
7	a1	Amenajari accese pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR	5	Crestere OD
	Masuri pentru cresterea sigurantei	Masura	Scop	Indicatori		
8	s1	Amenajari in zonele cu risc mare de accidente	Deal Dura	Numar de amenajari rutiere si ambientale	5	Reducere Durate /Riscuri
			Pod Baita		5	
			Pod Nistru		5	
	Masuri pentru cresterea calitatii vietii	Masura	Scop	Indicatori		
9	c1	Reamenajare spatiu public – zona centrala	Creerea de zone verzi, zone pietonale, piste de biciclete	Suprafate pietonale, trasee biciclete , spatii verzi	5	Crestere OD / Reducere GES
10	c2	Amenajari de parcare in zonele cu nevoi	Parcari in zonele cheie :	Suprafete parcare		Crestere OD / Reducere GES
			Aeroport		5	Crestere OD / Reducere GES
			Gara		5	Crestere OD / Reducere GES
			Cartiere		5	Crestere OD / Reducere GES

11	c3	Amenajari /accese catre zone speciale Natura 2000	Amenajari/accese catre zonele Natura 2000	Km de drum/accese la Site uri Natura 2000	5	Crestere OD
Total Punctaj					100	

Tabel 107. Legaturi Masuri _ Matrice OD

5.2.3. Masuri /proiecte de reducere a impactului de mediu GES/ CO2, Indicatori

II	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori
4	m1	Reducerea poluarii cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES
5	m2	Optimizare transport	Reducere timp de asteptare in statii /poluare	Sisteme e-ticketing
6	m3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele apropiate de site uri Natura 2000	Numar arbori plantati

Tabel 108. Masuri/proiecte de reducere impact de mediu (pachet m)

5.2.4. Masuri /Proiecte de crestere a accesibilitatii, indicatori

III	Masuri de crestere a accesibilitatii	Masura	Scop	Indicatori
7	a1	Amenajari accese pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR

Tablel 109. Masuri/proiecte accesibilitate (pachet a)

6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport:

6.1.1. Proiecte Prioritare Tautii Magheraus pentru Reducerea Poluarii cu CO2

	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori	Punctaje	Indicatori din Model (OD)
4	m1	Reducerea poluarii cu CO2 –datorita transportului in comun	Reducerea poluarii GES	Procent reducere GES	15	Reducere GES/CO2
5	m2	Optimizare transport in comun	Reducere timp de asteptare in statii /managent flote/trasee	Sisteme e-ticketing	15	Reducere GES/CO2
6	m3	Perdele verzi	Perdele de protectie in zonele apropiate de site-uri Natura 2000	Numar arbori plantati	5	Imbunatatire factori de mediu / aer , zgomot

Tabel 110. Proiecte selectate , cu scenariile de referinta (m-mediu)

Obs. Proiectul m3 se va adresa altei finantari specifice zonelor Natura 2000

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale:

Evidențiați măsurile/proiectele operaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al

intervenției propuse (de ex. reorganizarea serviciilor de transport, contractarea serviciilor publice de transport, de ex. în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un nou model de finanțare a transportului public), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.

În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.

Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.

6.2.1. Direcții/ Proiecte selectate

Domeniu	Problemă	Direcție de acțiune	Denumire proiect	Descriere/localizare	Valoarea investiției (fără TVA)	Sursa de finanțare
Transport public	Flota transportului public este învechită	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Orașul Tăuții Măgherauș (eficientizarea energetică a transportului public)	Achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibrid pentru Orașul Tăuții Măgherauș	1.800.000 Euro	Buget local, POR
	Lipsa unui sistem de taxare integrat	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploatării și comunicării cu călătorul	Integrarea cu Sistemul de taxare E-Ticketing ce se va realiza de Municipiul Baia Mare	Achiziționarea a 12 validatoare titluri de călătorie și a unui automat de vânzare/încărcare titluri de călătorie	11.000 Euro	Buget local, POR

Tabel 111. Proiectele selectate / valori estimative

E-Ticketing este un sistem de gestionare a biletelor și abonamentelor electronice care include managementul politicilor de preț, generare și validare de bilete electronice, imprimare de bilete cu suport de hârtie, monitorizare de trasee și sistem pentru raportarea venitului.

Principalul obiectiv este de a crea pasagerilor o modalitate convenabilă de a achita călătoriile. De asemenea acest sistem oferă operatorului de transport o vedere de ansamblu asupra fluxului de pasageri și a vânzării de bilete.

Scopul sistemului este următorul:

- ▣ Management simplu a flotei de autobuze :trasee și rute
- ▣ Managementul abonaților și a abonamentelor
- ▣ Managementul și validarea biletelor electronice

- Imprimare și validare a biletelor
- Raportare online.

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

Evidențiați măsurile/ proiectele organizaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențându-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. înființarea unei noi entități/ instituții/ departament sau stabilirea unor noi responsabilități în cadrul unei instituții existente), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.

În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (de exemplu, pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.

Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.

Nu e cazul de proiecte organizationale

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:

Luați listele finale de măsuri și proiecte de mai sus (subsecțiunile 6.1, 6.2 și 6.3) și regrupați-le pe cele trei nivele teritoriale (subsecțiunile 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3).

Când o măsură/proiect acoperă mai mult de un nivel teritorial, se va include în toate nivelele teritoriale relevante.

Domeniu	Problemă	Direcție de acțiune	Denumire proiect	Descriere/localizare	Nivele teritoriale
Transport public	Flota transportului public este învechită	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Orașul Tăuții Măgherăuș (eficientizarea energetică a transportului public)	Achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibrid pentru Orașul Tăuții Măgherăuș	Pe toate cele 3 nivele teritoriale : Zona Metropolitana , Oras Tăuții Măgherăuș , Cartierele Baita – Ulmoasa , Nistru, Bozinta Mare , Busag-Merisor
	Lipsa unui sistem de	Încurajarea dezvoltării unui	Integrarea cu Sistemul de	Achiziționarea a 12 validatoare titluri de	Pe toate cele 3 nivele teritoriale :

	taxare integrat	comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploataării și comunicării cu călătorul	taxare E-Ticketing ce se va realiza de Municipiul Baia Mare	călătorie și a unui automat de vânzare/încărcare titluri de călătorie	Zona Metropolitană , Oras Tăuții Măgherauș , Cartierele Baita – Ulmoasa , Nistru, Bozinta Mare , Busag-Merisor
--	-----------------	---	---	---	--

Tabel 112. Proiecte partajate pe nivel teritorial

7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

7.1. Eficiență economică

Cuantificați impactul scenariilor "A face ceva" (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Eficiența economică, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.1. Utilizați indicatorii de rezultat din model și indicatorii aferenți Analizei Cost-Beneficiu, după caz.

Post nr.	volum trafic [veh. fizice]						
	2017	scen. "fără"			scen. "cu"		
		proiect"	2019	2020	2030	proiect"	2019
1	17699	20837	21622	27291	20370	21037	26632
2	1085	1276	1324	1670	1259	1303	1648
2-N	15655	18458	19158	24192	18049	18649	23621
3	511	593	614	772	588	608	766
3-N	14190	16701	17329	21872	16350	16892	21382
4	442	521	541	683	522	542	687
4-N	13894	16372	16991	21453	15990	16519	20919
5-1N	12347	14512	15054	18991	14187	14652	18537
5-2N	597	698	723	910	687	710	896
Totaluri	76420	89968	93356	117834	88002	90912	115088

Tabel 113. Scaderea volumului de trafic estimat , cu sau fara proiect /volum

Post nr.	volum trafic, față de anul 2017			
	2017	scen. "fără"		scen. "cu"
		proiect"	proiect"	

		2019	2020	2030	2019	2020	2030
1	-	18%	22%	54%	15%	19%	50%
2	-	18%	22%	54%	16%	20%	52%
2-N	-	18%	22%	55%	15%	19%	51%
3	-	16%	20%	51%	15%	19%	50%
3-N	-	18%	22%	54%	15%	19%	51%
4	-	18%	22%	55%	18%	23%	55%
4-N	-	18%	22%	54%	15%	19%	51%
5-1N	-	18%	22%	54%	15%	19%	50%
5-2N	-	17%	21%	52%	15%	19%	50%

Tabel 114. Scaderea volumului de trafic estimat , cu sau fara proiect in procente

Efectul asupra eficientei economice a investitiei se va regasi la nivel local in scaderea volumului de trafic / a consumurilor de carburant , iar la nivel organizational (URBIS) conform analizelor cost-beneficiu aferente investitiilor realizate .

Pe Model costurile de transport vor trebuie sa fie reduse si regasite in tarifele de calatorie .

7.2. Impactul asupra mediului

Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Impactul asupra mediului, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.2. Utilizați indicatorii de rezultat din model, după caz.

Post nr.	Medii reducere emisii CCVpost/oră [kg/km]
	"cu proiect" vs. "fără proiect"
1	- 3,3 %
2	- 3,5 %
2-N	- 3,5 %
3	- 0,8 %
3-N	- 3,2 %
4	- 6,0 %
4-N	- 2,8 %
5-1N	- 2,8 %
5-2N	- 1,3 %
MEDIE	- 3,0 %

Tabel 115. Comparatie scenarii emisii CO2, Cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB49

7.3. Accesibilitate

Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Accesibilitatea, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.3

Masuri de crestere a accesibilitatii	Masura	Scop	Indicatori
A1	Amenajari accese pentru persoane cu dizabilitati	Acces PMR la Institutii Publice , Statii Transport in comun , Gara	Numar amenajari , inclusiv autobuze cu acces PMR

Tabel 116. Accesibilitatea va creste prin dotarile noilor autobuze cu sisteme de acces/ trepte pentru PMR

7.4. Siguranță

Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Siguranța, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.4.

Nu sunt prevazute elemente de crestere a sigurantei , decit prin dotarile superioare ale autobuzelor nou achitionate .

7.5. Calitatea vieții:

Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Calitatea vieții, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.5.

Nu sunt prevazute elemente de crestere a sigurantei , decit prin dotarile superioare ale autobuzelor nou achitionate

PARTEA a II-a

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

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

1.1. Cadrul de prioritizare

În cazul P.M.U.D în care sunt dezvoltate mai multe scenarii "A face ceva", comparați impactul fiecărui scenariu și prezentați cum este selectat scenariul preferat pe baza criteriilor de evaluare.

Descrieți măsurile și proiectele care vor fi implementate pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat. Definiți perioada relevantă aferentă (în ani) pentru termenul scurt, mediu și lung. Justificați cum au fost selectate proiectele și măsurile pentru fiecare perioadă și explicați de ce prioritizarea aleasă este cea mai potrivită.

În cadrul PMUD Tăuții Măgherăuș este prezentat un singur scenariu .

Proiectele selectate sunt :

Proiectele selectate pentru prioritatea maxima

	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori	Punctaje	Indicatori din Model (OD)
4	m1	Reducerea poluării cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluării GES	Procent reducere GES	15	Reducere GES
5	m2	Optimizare transport	Reducere timp de asteptare in statii	Sisteme e-ticketing	15	Reducere GES

Tabel 117. Proiecte selectate (pachet m)

1.2. Prioritățile stabilite: m1, m2

2. Planul de acțiune

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.

Nu e cazul

2.2. Transport public, proiectele prioritare:

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.

	Masuri de reducere a impactului de mediu	Masura	Scop	Indicatori	Punctaje	Indicatori din Model (OD)
4	m1	Reducerea poluării cu CO2 –datorita transportului rutier	Reducerea poluării GES	Procent reducere GES	15	Reducere GES
5	m2	Optimizare transport	Reducere timp de așteptare în stații	Sisteme e-ticketing	15	Reducere GES

Domeniu	Problemă	Direcție de acțiune	Denumire proiect	Descriere/localizare	Valoarea investiției (fără TVA)	Sursa de finanțare
Transport public	Flota transportului public este învechită	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Orașul Tăuții Măgherăuș (eficientizarea energetică a transportului public)	Achiziționarea a 4 autobuze electrice/hibrid pentru Orașul Tăuții Măgherăuș	1.800.000 Euro	Buget local, POR
	Lipsa unui sistem de taxare integrat	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploatării și comunicării cu călătorul	Integrarea cu Sistemul de taxare E-Ticketing ce se va realiza de Municipiul Baia Mare	Achiziționarea a 12 validatoare titluri de călătorie și a unui automat de vânzare/încărcare titluri de călătorie	11.000 Euro	Buget local, POR

Tabel 118. Proiecte selectate/valori estimative

2.3. Transport de marfă:

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Nu e cazul

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

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.

Nu e cazul

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

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.

Nu e cazul

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

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.

Nu e cazul

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții

Nu e cazul

2.8. Aspecte instituționale

Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

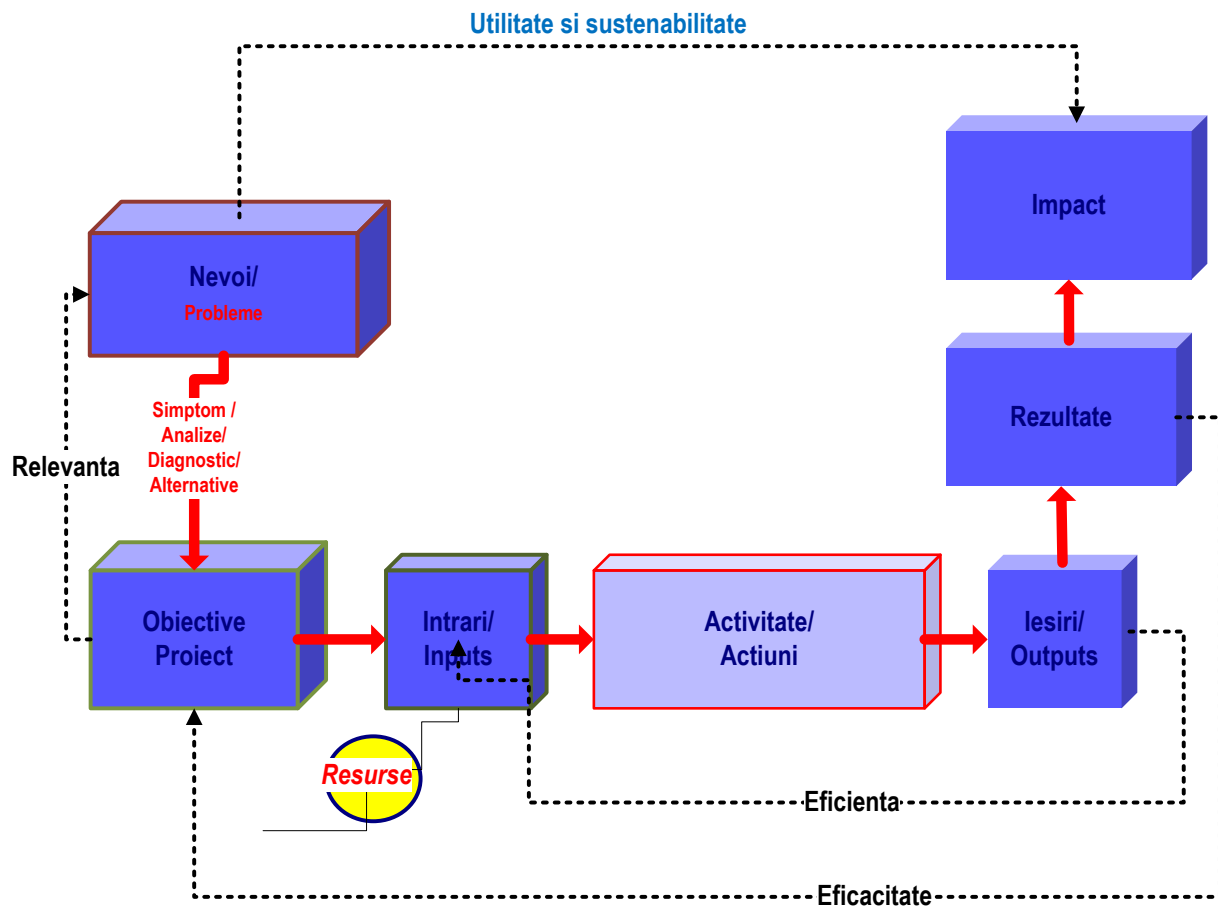
Nu e cazul

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

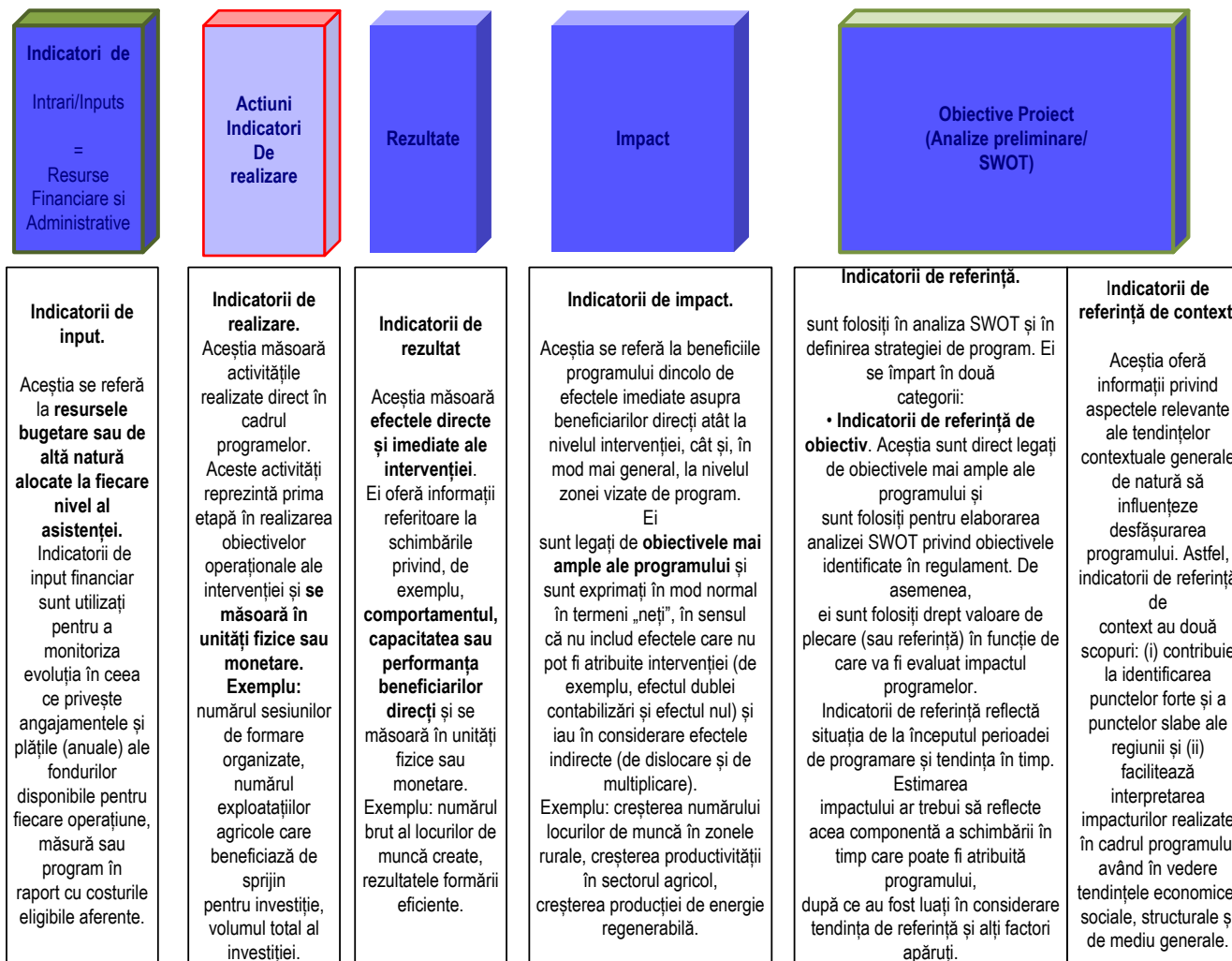
3.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:

Prezentați și detaliați mecanismele de monitorizare și evaluare a succesului P.M.U.D.

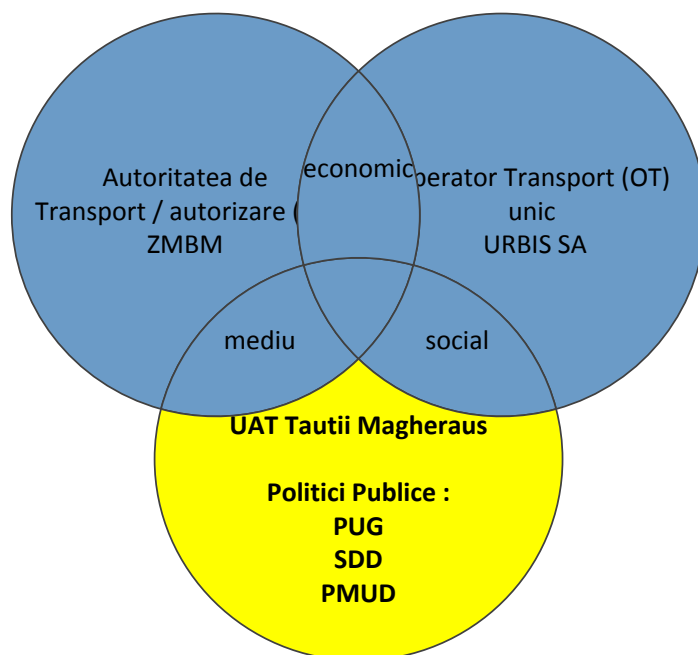
Prezentați strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D., incluzând selecția indicatorilor de performanță/ criteriilor de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin implementarea Planului.



Figură 91. Schema de baza a unei strategii/plan/proiect, parametrii de evaluare



Figură 92. Indicatori de evaluare /monitorizare



Figură 93. Mecanismul instituțional pentru monitorizarea PMUD

Dat fiind existența a 3 mecanisme care influențează major sistemul de transport în zonă, rolurile fiind împartite instituțional, Cu ZMBM Autoritate de Autorizare și URBIS SA ca și Operator unic de Transport (OT)

Orasul Tautii Magheraus poate juca doar roluri de monitorizare și control (audit) în acest cadru Instituțional (ca și membră a Asociației Zona Metropolitană Baia Mare și acționar minoritar la SC. URBIS SA).

În consecință mecanismul de monitorizare ar trebui să conțină reprezentanți ai celor 3 instituții, care ar trebui să răspundă de monitorizarea PMUD.

Procedura de evaluare se va stabili conform schemei de bază/ ca și procese ex-ante și ex-post, respectiv pe indicatorii selectați ca și relevanți din pachetul de indicatori.

3.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Prezentați actorii care vor fi responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D. Prezentați responsabilitățile și atribuțiile fiecărui actor în parte.

Starea actuală :

Serviciile de transport în comun sunt asigurate în acest moment de operatorul metropolitan ⁶⁵ Urbis SA

În cadrul ZMBM (AA) există compartimentul specializat, Compartimentul Transport Local⁶⁶:

⁶⁵ www.zmbm.ro

⁶⁶ <http://zmbm.ro/documente/rof-zmbm-656.html>, pag.9

“Constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Baia Mare, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară.

Este un compartiment din cadrul aparatului tehnic și executiv al ADI Zona Metropolitană Baia Mare, aflat în subordinea Administratorului delegat și cuprinde următoarele posturi:

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

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

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

	Reprezentant	Responsabilitati	Atributii
1	ZMBM	Planificare , Coordonare, Comanda	Planifica sistemul de transport la nivel ZMBM, incluzind elementele Strategice ale PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ Coordoneaza la nivel Strategic
2	Urbis SA	Organizare , Exploatare , Optimizare	Organizeaza sistemul de transport la nivel ZMBM incluzind elementele Planului / PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ
3	UAT Tăuții Măgherăuș	Control, audit	Controleaza/verifica/auditeaza la nivel local executia PMUD /Masurile si proiectele aferente
		Comune	Stabilesc elementele/indicatorii pentru Monitorizare elementele PMUD Tautii Magharaus , planifica activitatile de monitorizare si executa Programul de Monitorizare .

Tabel 119. Comitet monitorizare, responsabilitati/ atributii

LISTA PROIECTE IN PMUD - UAT TAUTII MAGHERAUS

Nr. crt.	Denumire proiect	Detalii proiect	Pachet / Prioritate
1	<i>Reducerea emisiilor de carbon în orașul Tăuții Măgherăuș bazată pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă</i>	Obiectivul proiectului este: achiziționarea un număr de minim 4 autobuze hibrid, amenajarea stațiilor de autobuz, implementarea de e-tickeging pentru liniile existente Sursa de finanțare: POR 2014 – 2020, Axa 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă	(e) Max 2020
2	<i>Realizarea unui sistem integrat de pistă de biciclete în UAT Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: realizarea unui sistem integrat de pistă de biciclete pe străzile principale din UAT Tautii Magheraus	2035
3	<i>Amenajarea și amplasarea de puncte de stații velo self-service în orașul Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: amplasarea, dotarea și asigurarea funcționalității punctelor de stații velo self-service în fiecare localitate din oraș, minim 10 biciclete / punct de închiriere, echipate fiecare cu GPS, realizare sistem de monitorizare a punctelor de închiriere	2035
4	<i>Amenajare trotuar și pistă de biciclete cu legătură între Centrul orașului Tăuții Măgherăuș și Aeroportul Internațional Maramureș</i>	Obiectivul proiectului este: Amenajare trotuar și pistă de biciclete pe drumul de legătură între Centrul orașului Tăuții Măgherăuș și Aeroportul Internațional Maramureș	2035
5	<i>Reabilitare și amenajare punte pietonală peste râul Lăpuș în localitatea Bușag, orașul Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Reabilitare și amenajare punte pietonală peste râul Lăpuș în localitatea Bușag, orașul Tăuții Măgherăuș	2025
6	<i>Reabilitare și amenajare punte pietonală peste râul Băița în localitatea Băița, orașul Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Reabilitare și amenajare punte pietonală peste râul Băița în localitatea Băița, orașul Tăuții Măgherăuș	2025
7	<i>Reabilitare și amenajare punte pietonală peste valea Nistrului în orașul Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Reabilitare și amenajare punte pietonală peste valea Nistrului în orașul Tăuții Măgherăuș	2025
8	<i>Modernizare strazi oras Tautii Magheraus Lot 1</i>	Obiectivul proiectului este: Modernizarea strazilor din localitatile Tautii Magheraus si Baita	2025
9	<i>Modernizare strazi oras Tautii Magheraus Lot 2</i>	Obiectivul proiectului este: Modernizarea strazilor din localitatile Nistru, Busag, Merisor, Ulmoasa, Baita	2025
10	<i>Reabilitare DC97 DN1C - Bozanta Mare 0+000-3+300, 3,3 km, Oras Tautii Magheraus</i>	Obiectivul proiectului este: Reabilitarea DC 97, drum comunal Bozanta Mare	2025

	<i>Drumuri de acces si parcare pentru Parc Hosteze in Orasul Tautii Magheraus</i>	Obiectivul proiectului este: Construire drum de acces și parcare pentru accesul in Parc Hosteze	2025
	<i>Reabilitarea și modernizarea podurilor și podețelor la nivelul UAT Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Reabilitarea și modernizarea podurilor și podețelor în localitățile Tăuții Măgherăuș, Nistru, Băița, Bușag, Merișor, Bozânta Mare	2025
	<i>Crearea unui sistem de supraveghere video a traficului la nivelul orașului Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Crearea unui sistem de supraveghere video a traficului la nivelul orașului Tăuții Măgherăuș pentru localitățile Tăuții Măgherăuș, Nistru, Băița, Ulmoasa, Bușag, Merișor, Bozânta Mare	2025
	<i>Acțiuni de educare și informare în mobilitatea durabilă urbană, siguranța în trafic în rândul cetățenilor din orașul Tăuții Măgherăuș</i>	Obiectivul proiectului este: Acțiuni de educare și informare în mobilitatea durabilă urbană, siguranța în trafic în rândul cetățenilor din orașul Tăuții Măgherăuș	2025
	<i>Realizare de zone de protecție verde</i>	Plantarea de perdele forestiere in zonele cu poluare aer/ sonic , si in vecinatatea ariilor protejate	2020

Tabel 120. Lista Proiecte PMUD Tautii Magheraus , 2018_2020_2035

LISTA PROIECTE PRIORITARE IN PMUD - UAT TAUTII MAGHERAUS

Nr. crt.	Denumire proiect	Detalii/Obiective proiect	Clasificare/categoriile proiect conform POR /Ghid Axa 3, Obiectiv specific 3.2.
1	Reducerea emisiilor de carbon în orașul Tăuții Măgherăuș bazată pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă	Obiectivele proiectului sunt 1.1.achiziționarea un număr de minim 4 autobuze hibrid	A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători <input type="checkbox"/> Mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport public de călători Achiziționarea de autobuze - Codul 043;
		1.2.Construirea/modernizarea/reabilitarea stațiilor de transport public (tramvai, troleibuz, autobuz urban) - Codul 043;	A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători <input type="checkbox"/> Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători
		1.3.Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) - Codul 044;	A.Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători <input type="checkbox"/> Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători

Tabel 121. Proiectul Prioritar PMUD 2018_2020

Obs. Finala

Nici unul din proiecte nu este in zonele/ariile protejate , toate sunt localizate in zonele studiate – traseele de transport in comun .

Lista Tabele

Tabel 1. Nivelul 3 - Oras Tăuții Măgherăuș dpdv. PMUD.....	8
Tabel 2. Obiective vs. Indicatori PMUD Tăuții Măgherăuș (v1).....	16
Tabel 3. Masuri din PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ, componente ale sistemului de transport public vizate vizate / Propuneri	19
Tabel 4. Arii de Interes PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ.....	22
Tabel 5. Disfuncionalitati cf. PUG/MG pag.18, aferent Cap.2.6. Cai de Comunicatie si transport.....	23
Tabel 6. Bilant Teritorial conform PUG , Memoriu General pag.21, cap.2.7. Zonarea Functionala , fara pietonale , piste biciclisti, parcar.....	24
Tabel 7. Disfuncionalitat cf. MG vs. PMUD/MG , pag.22 Si pag.45	24
Tabel 8.Potential de dezvoltare conform PUG/Memoriu General.....	25
Tabel 9. Arii naturale conform PUG , se va completa cu ariile de la cap. Biodiversitate.....	26
Tabel 10. Probleme de mediu cf. PUG/MG pag.46	27
Tabel 11. Sporirea gradului de confort al localității conform PUG/MG , pag.47	28
Tabel 12. Prevederi Strategice	29
Tabel 13. Situatie propusa PUG/MG , pag. 61.....	29
Tabel 14. Deplasari automobil-autobuz-tren/ UAT uri	52

Tabel 15. Deplasari spre Baia Mare/ procentual, scop profesional.....	53
Tabel 16. Identificarea intervențiilor de siguranță rutieră pentru puncte negre	57
Tabel 17. Caracteristici coridor OR5 : lungime, cost estimat.....	58
Tabel 18. Prognoze trafic aerian in ore de virf	65
Tabel 19. Prognoze pasageri orizont 2025 , cf. Master Plan	65
Tabel 20. Cerinte aeroport –transporturi conexe , Conform Tabel 7.14 din (MasterPlanTransporturi_2016, 2016) , pag.509, Standarde de conectivitate	66
Tabel 21. Populatie 2014 , sursa INSEE	83
Tabel 22. Schimbari domiciliu 2014 , surse INSSE Tempo.....	83
Tabel 23. Structura populatiei pe grupe de virsta.....	84
Tabel 24. Somaj , an 2015 cf. INSSE.....	85
Tabel 25. Suprafete.....	85
Tabel 26. Populatie ocupata = 2971	85
Tabel 27. Numar mediu salariatii INSEE.....	86
Tabel 28. Somaj cf. INSEE.....	86
Tabel 29. Rata somaj=1,1% in dec 2016	86
Tabel 30. Firme / angajatori mari in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ.....	88
Tabel 31. Firme cu obiect activitate principal transporturi	90
Tabel 32. Firme cu activitati conexe : comert/servicii auto	90
Tabel 33. Exploatații Agricole cf. INSEE	91
Tabel 34. Reteaua Stradala , Drumuri si trasee principale	93
Tabel 35. Linii si tarife transport comun , Tăuții Măgherăuș prin URBIS SA	99
Tabel 36. Propuneri Proiecte ZMBM pentru Transportul Public in Tăuții Măgherăuș	103
Tabel 37. Cerinte infrastructuri transport pentru Aeroport International	103
Tabel 38. Propuneri ZMBM si Oras Tăuții Măgherăuș , proiecte Transport Public Imbunatatit.....	105
Tabel 39. Preluat din PMUD Baia Mare , (PMUD_BaiaMare_2017, 2017)	107
Tabel 40. Firme din Tautii Magharaus cu obiect principal activitate Transporturi.....	108
Tabel 41. Volum Vehicule 2017 conform Drumex.....	109
Tabel 42. Trafic / ora in Tăuții Măgherăuș =12.108 vehicule/zi	110
Tabel 43. Trafic greu , estimare 2030 , scenariu BAU , conform (Trafic_TM_2017, 2017)	110
Tabel 44. Lista Arii Protejate din Tautii Magheraus.....	119
Tabel 45. Suprafete arii protejate in Tautii Magheraus	119
Tabel 46. Modelarea sistemelor de transport pentru difeite categorii de arii urbane cf. (ADRNV_GhidJaspers_Trducere_RO, 2015)	130
Tabel 47. Calendar estimativ activitatii / diagrama Gantt.....	135
Tabel 48. Preluat din Studiul de Trafic , Volume de Trafic vehicule (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) Tab.46	135
Tabel 49. Model de matrice O_D , furnizata pentru distante de calatorie si mijloace utilizate , date initiale estimate prin sondaje O_D	138
Tabel 50. Deplasari zilnice conform Sondaj GALMMV	138
Tabel 51. Studiu Trafic (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017) , tabel 8, Distributie procentuala vehicule -2017	139
Tabel 52. Matrice Origine-Destinatie (O_D) , partea de intrare / Origine.....	141
Tabel 53. Procente utilizare mijloace transport.....	141

Tabel 54. Posturi recenzare trafic conform (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017), pag.24-25	142
Tabel 55. Intervale recenzare cf. (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	142
Tabel 56. Categoriile vehicule conform Tab. 9 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	143
Tabel 57. Volum vehicule , preluat Tab.8 din (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)	146
Tabel 58. Intensitati trafic , clasificare MT	146
Tabel 59. Intensitati trafic masurate in Tăuții Măgherauș	147
Tabel 60. Intensitatea medie zilnica anuala , CESTRIN (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)	147
Tabel 61. Trafic real in orele de virf.....	150
Tabel 62. Debite orare de calcul , preluate dupa Tab.14 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)	152
Tabel 63. Viteze medii si timpi de deplasare cf.TAB15 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	153
Tabel 64. Capacitatea de Circulatie Reala cf. TAB 16 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	153
Tabel 65. Nivel de Serviciu F pentru DN1c in Tăuții Măgherauș.....	155
Tabel 66. Functii de baza a modelului simplu si aplicabilitatea acestuia	156
Tabel 67. crestere populatie 2011-2017 prognoza 2018.....	157
Tabel 68. Caracteristici linii transport Cf. URBIS SA si ZMBM	158
Tabel 69. Matrice OD conform sondaje	159
Tabel 70. Rate de crestere a cererii de transport (fara Aeroport si fara Baia Mare-Satu Mare)	160
Tabel 71. Matrice OD /timpi calibrare	161
Tabel 72. Viteze medii / 5 tronsoane de drum , tab.15 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)	162
Tabel 73. Coeficienti de evolutie a traficului , scenariul BAU (fara proiecte) cf. TAB26 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	165
Tabel 74. Coeficienti de evolutie a traficului , scenariul de referinta “ cu proiect” , cf. TAB36 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	168
Tabel 75. Volume trafic , fara /cu proiect cf. TAB46 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017)	170
Tabel 76. Volume trafic fara/cu proiect cf. TAB47 (Drumex_StudiuTrafic_TM_2017).....	170
Tabel 77. Masuri pentru cresterea eficientei economice (e).....	175
Tabel 78. Parametrii actuali ai sistemului de transport in comun Urbis Baia Mare – Tautii Magheraus	176
Tabel 79. Volume actuale de trafic –fara si cu proiect 2017-2030.....	176
Tabel 80. Emisii cu efect de sera 2017, Post nr.1 cf. TAB17. (Drumex_StudiuTrafic, 2017).....	178
Tabel 81. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.2	178
Tabel 82. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.2-n	179
Tabel 83. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.3	179
Tabel 84. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.4	180
Tabel 85. Emisii cu efect de sera cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017), TAB18 , la post nr.5-1N	180
Tabel 86. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 28, post 2.....	181
Tabel 87. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 30, post 3.....	182
Tabel 88. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 32, post 4.....	182
Tabel 89. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 fara Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 34, punct 5-1N.....	183

Tabel 90. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 38, post 2.....	184
Tabel 91. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 40, post 3.....	185
Tabel 92. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 42, post 4.....	185
Tabel 93. Emisii cu efect de sera , estimare 2019-2030 CU Proiect cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB 44, post 5-1N.....	186
Tabel 94. Comparatie scenarii emisii CO2, Cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB49	187
Tabel 95. Masuri pentru mediu	187
Tabel 96. Emisii de substante poluante vehicule/transport cf. (EMEP/EEA_emission_inv2009, 2009)	188
Tabel 97. Structura emisiilor in Romania , pe domenii /sectoare poluante conform EEA (European Environment Agency , date din 2015.....	192
Tabel 98. Factorii de emisie pentru Poluantii atmosferici la transport auto (x date indisponibile)	193
Tabel 99. Nivel de zgomot generat de traficul rutier in punctele de masurare	195
Tabel 100. Parc auto existente in TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	196
Tabel 101. Masuri accesibilitate (a).....	196
Tabel 102. Masuri siguranta circulatiei (s).....	197
Tabel 103. Masuri calitatea vietii ©.....	197
Tabel 104. Obiective PMUD extinse la ZMBM (e-eficienta, m-/mediu , a-accesibilitate , s-siguranta , c-calitatea vietii).....	199
Tabel 105. Masuri_Indicatori_CriteriiSelectie; Proiecte-scop	201
Tabel 106. Punctaje Proiecte	203
Tabel 107. Legaturi Masuri _ Matrice OD	206
Tabel 108. Masuri/proiecte de reducere impact de mediu (pachet m)	206
Tabel 109. Masuri/proiecte accesibilitate (pachet a)	207
Tabel 110. Proiecte selectate , cu scenariile de referinta (m-mediu).....	208
Tabel 111. Proiectele selectate / valori estimative.....	209
Tabel 112. Proiecte partajate pe nivel teritorial.....	211
Tabel 113. Scaderea volumului de trafic estimat , cu sau fara proiect /volume.....	211
Tabel 114. Scaderea volumului de trafic estimat , cu sau fara proiect in procente	212
Tabel 115. Comparatie scenarii emisii CO2, Cf. (Drumex_StudiuTrafic, 2017) TAB49	212
Tabel 116. Accesibilitatea va creste prin dotarile noilor autobuze cu sisteme de acces/ trepte pentru PMR	213
Tabel 117. Proiecte selectate (pachet m)	214
Tabel 118. Proiecte selectate/valori estimative.....	216
Tabel 119. Comitet monitorizare, responsabilitati/ atributii.....	221
Tabel 120. Lista Proiecte PMUD Tautii Magheraus , 2018_2020_2035	223
Tabel 121. Proiectul Prioritar PMUD 2018_2020	223

Lista Fig. Desene/Diagrame

Figură 1. Localizare Oras Tăuții Măgherăuș in vestul judetului Maramures , in vecinatate vest a mun. Baia Mare	9
Figură 2. Amplasarea Tăuții Măgherăuș pe fluxurile principale din Maramures , conform PATJ (PATJ_Maramures2008, 2008).....	10
Figură 3.Drum European_Aeroport Maramures_Gara Busag_Somes Potential Navigabil pe o raza de 1_2 Km in Orasul Tăuții Măgherăuș (la 10 Km de Baia Mare) , conectabile intr un lant logistic multimodal (Obiectiv PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2030-2050).....	12
Figură 4. Aria aplicabilitate PMUD Tăuții Măgherăuș , traseele actuale de transport in comun /autobuze vs. Ariile Protejate	13
Figură 5. Aria aplicabilitate PMUD TM , Traseele deTransport in Comun URBIS SA (Baita, Nistru, Busa-Merisor, Bozinta)	14
Figură 6. Obiectivele pe termen mediu PMUD TĂUȚII MĂGHERĂUȘ 2020/ Abordari orizontale si verticale	15
Figură 7. SWOT Maramures, trafic in Tăuții Măgherăuș	39
Figură 8. Portofoliul Proiecte CJMM , variante ocolire TĂUȚII MĂGHERĂUȘ.....	40
Figură 9. CJMM – variante transport alternativ TĂUȚII MĂGHERĂUȘ.....	41
Figură 10. Culoar de Dezvoltare ZMBM	41
Figură 11. Zona Baia Mare-Tautii Magheraus, Transport in Comun (URBIS SA).....	49
Figură 12. Repartitia modala a deplasarilor din ZMBM –Baia Mare.....	50
Figură 13. Procentul deplasarilor zilnice ZMBM , sub 25% spre Tăuții Măgherăuș, in tranzit pe DN1C peste 75% (Seini).....	51
Figură 14. UAT uri in care se propune introducerea de curse noi /transport comun (Se recomanda la Tăuții Măgherăuș, obligatoriu la Seini si Baia Sprie)	53
Figură 15.Analiza timp pierdut , coridor Baia Mare-Satu Mare (Pozitionare oras Tăuții Măgherăuș).....	54
Figură 16. Fluxuri totale de vehicule pe Traseu spre si de la Petea , loc 6 national ca si trafic greu	55
Figură 17. Reteaua economica primara REP , conform (MasterPlan_Transport_Romania2015, 2015) , pag.116	55
Figură 18. Corelarea dintre Reteaua Economica Primara (REP) si TEN-T (cu violet)	56
Figură 19. Traseu drum expres Turda Halmeu , cu trecere prin Tăuții Măgherăuș	59
Figură 20. Traseu detaliat Turda_Halmeu , prin Orasul Tăuții Măgherăuș.....	60
Figură 21. Pozitionare –distanta Gara Busag-Aeroport Maramures- Somes Navigabil	61
Figură 22. Comparatie viteza rutiera vs. cale ferata	61
Figură 23. Grafic de mers cadentat propus pentru legaturi feroviare Dej_Baia Mare , Baia Mare-Satu Mare	63
Figură 24. Numar pasageri trafic aerian Baia Mare/ Tăuții Măgherăuș aeroport international Maramures cf. Master Plan.....	64
Figură 25. Ansamblu Drum rapid + Mentionare POR DJ 108A (in lista de prioritati a CJMM 2020),cu trecere prin Tautii Magheraus	67
Figură 26. Nodul de la Busag, conform Drum rapid Baia Mare-Vaya (Sursa PUG) , Factor Cheie Major in perspectiva 2035.....	68
Figură 27. Nod TĂUȚII MĂGHERĂUȘ / Detalii, Pozitionare fata de Calea Ferata Baia Mare –Satu Mare via Gara Busag	68

Figură 28. Drum Expres/ Drum rapid vs. Aeroport MM	69
Figură 29. Somes Navigabil Dej-Baia Mare-Tautii Magheraus –Satu Mare cf. PATN	69
Figură 30. Drumul Nordului , Contract de finantare semnat de Consiliul Judetean Maramures in 2017	71
Figură 31. Viziunea de Dezvoltare a Orasului Tăuții Măgherăuș orizont 2035	77
Figură 32. Obiective strategice TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	79
Figură 33. Segmentari strategice /teritorii TĂUȚII MĂGHERĂUȘ	80
Figură 34. Imagina de ansamblu a Patruaterului de Dezvoltare Logistica a Orasului Tăuții Măgherăuș (Aeroport, Gara, Rutier European/Drum Rapid , Somes Navigabil)	80
Figură 35. Sistemele de transport din Tăuții Măgherăuș (perspective 2035) : Aeroport International_DrumEuropean_Gara Regionala_Somes Navigabil (Tautii Magheraus-Satu Mare)	81
Figură 36. Grafic evolutie populatie 2000-2017	84
Figură 37. Cele 3 zone de dezvoltare/concentrare economica din Tăuții Măgherăuș	87
Figură 38. Harta principalelor noduri de circulatie	92
Figură 39. Densitatea accidentelor de circulatie din Maramures , preluata din (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017) , pag.221.	93
Figură 40. Zone de risc major , circulatie rutiera	94
Figură 41. Parcare Primarie	94
Figură 42. Parcare Liceu –Muzeul Satului.....	95
Figură 43. Parcare Dispensar.....	95
Figură 44. Parcare Restaurant Cento	96
Figură 45. Linia 6 , traseu Baia Mare- Tăuții Măgherăuș -Busag Merisor , conform site URBIS	99
Figură 46. Linia 7 , Baia Mare(Gara) – Baita-Ulmoasa	100
Figură 47. Linia 13 , Baia Mare-Nistru	100
Figură 48. Linia 29 , Baia Mare –Bozinta Mare	101
Figură 49. Schimburi de marfuri intre regiunile tarii.	106
Figură 50. Structura infrastructurii rutiere MM , preluata dupa (StrategiaDezvoltareMaramures, 2017) , pag.220	109
Figură 51. Reteaua CFR , Halta Busag conform CFR.....	111
Figură 52. Gara/Halta Busag , stare actuala	111
Figură 53. Gara Busag vs. Gara Baia Mare.....	112
Figură 54. Zona de Trafic greu , orele 17.00 , sursa www.waze.com.....	114
Figură 55. Zona centrala /obiective turistice/culturale/economice cu portiuni de trafic greu curent (ora 12.30) , sursa Googel/MAP/Trafic.....	115
Figură 56. Ariile protejate din Tautii Magheraus/ Total	120
Figură 57. Aria de acoperire PMUD (4 x trasee de autobuz) vs. Arii Protejate	121
Figură 58. Harta Arii Protejate vs. Trasee Autobuz	122
Figură 59. ROSCI0436 Somesul Inferior	123
Figură 60. ROSCI0302 Bozinta	124
Figură 61. ROSCI0302 Bozinta , 70,400 ha din care 37,59ha in TM.....	124
Figură 62. ROSCI0302 Bozinta , 37,59ha in TM.....	125
Figură 63.ROSCI003 Arboretele de castan comestibil, nu acopera teritoriul Orasului Tautii Magheraus	125
Figură 64. ROSCI003 Arboretele de castan comestibil Arboretele de castan comestibil , Baia Mare , 2092,6ha .	126

Figură 65. RONPA0598 , Arboretele de Castan Comestibil de la Baia Mare include zone izolate din teritoriul orasului Tautii Magheraus	127
Figură 66. RONPA0598 , Arboretele de Castan Comestibil de la Baia Mare, conform http://atlas.anpm.ro/atlas# ..	127
Figură 67. Zona Montana in Tautii Magheraus	128
Figură 68. Conditii de declarare zone montane cf. MADR	128
Figură 69. Modelul Jaspers in 4 etape pentru PMUD	131
Figură 70. Modelul simplu , module	132
Figură 71. Acoperirea spatiala a modelului –zona dreptunghi rosu vs. Contur UAT TĂUȚII MĂGHERĂUȘ (violet) , nu acopera zone protejate.....	133
Figură 72. Acoperirea spatiala a modelului , traseele de transport in comun (studiate) ; Nu acopera Zone/Arii protejate Protejate.....	134
Figură 73. Depasari zilnice populatie (Nevoi de transport) , lunare / chestionare sondaj pe esantion de 1% din pop./sate	140
Figură 74. Acoperirea spatiala a modelului de transport.....	144
Figură 75. Grafic : 61 % Autoturisme, 3.9% Autobuze/autocare	148
Figură 77. Depasiri capacitati de circulatie in intersectiile 1, 2-N, 3-N, 4-N.	154
Figură 78. Evolutie populatie/ cartiere	157
Figură 79. Statistica GEH , formula calcul Valori model trafic (M) vs. Valori Masurate (C)	160
Figură 80. Acceptabilitate.....	162
Figură 81. Imagine de ansamblu a problematii transport , focalizare pe Transportul in comun Tautii Magheraus	171
Figură 82. Analiza cauze-efecte pe 3 parametrii : performanta infrastructurii , organizarea transportului , aspecte operationale	172
Figură 83. Eficienta redusa a infrastructurii	172
Figură 84. Organizare transport deficitara , a se vedea raport ZMBM (ZMBM_RaportTransport, 2017).....	173
Figură 85. Aspecte operationale	173
Figură 86. Factori Majori Institutionali de influenta a sistemului de transport AA , OT , UAT	174
Figură 87. Contributia Transportului rutier la poluarea cu emisii de Nox este de 40.5% cf. (EMEP/EEA_emission_inv2009, 2009)	189
Figură 88. Ponderi utilizare transport auto persoane in TM (2017)	189
Figură 89. Procente din total emisii la nivel national , Romania 2015 conform :	190
Figură 90. Principalii factori de poluare in Romania : Nox , CO, Pb, Zn.....	191
Figură 91. Imaginea de ansamblu a PMUD Tăuții Măgherăuș , Obiective , Zona acoperita de viziune	199
Figură 92. Schema de baza a unei strategii/plan/proiect, parametrii de evaluare	218
Figură 93. Indicatori de evaluare /monitorizare	219
Figură 94. Mecanismul institutional pentru monitorizarea PMUD	220

Bibliografie

- (Transport), J. A. (2014, August). *JASPERS Appraisal Guidance (Transport)*. Retrieved from The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: http://kcsump.eu/wordpress/wp-content/uploads/2015/04/Uпотреba-Modela-u-prometnom-planiranju_JASPERS_kolovoz-2014.pdf
- ADRNV_GhidJaspers_Traducere_RO. (2015, Februarie). Retrieved from <http://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2016/07/Ghidul-PMUD-final-Jasper-RO.pdf>
- Drumex_StudiuTrafic. (2017).
- Drumex_StudiuTrafic_TM_2017. (n.d.).
- EMEP/EEA_emission_inv2009. (2009). *EMEP/EEA emission inventory guidebook – 2009*. Retrieved from <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-emission-inventory-guidebook-2009>
- emep-eea-guidebook-2013. (2013). *emep-eea-guidebook-2013*. Retrieved from <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013>
- EU_Directiva2002_49_CE_Noise. (2002). Retrieved from http://mmediu.ro/new/wp-content/uploads/2014/02/Afaceri%20Europene/Legislatie/1_Directive%20UE/9_Zgomot/Directiva%202002_49_CE/Directiva%202002_49_CE.pdf
- Jaspers_Ghid_ModeleTransport. (2014). *The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal*. Retrieved from Jaspers_Ghid_ModeleTransport: <http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/downloadDocument?documentId=222>
- Jaspers_Ghid_RO_InfoRegio. (2015). *Jaspers_Ghid_RO_InfoRegio*. Retrieved from <http://www.inforegio.ro/images/programare2014-2020/Ghidul%20PMUD%20final%20Jasper%20RO.docx>
- Jaspers_GhidAMPOR_2015. (2015). http://www.adrvest.ro/attach_files/Ghidul%20PMUD%20final%20Jasper%20RO.docx. Retrieved from http://www.adrvest.ro/attach_files/Ghidul%20PMUD%20final%20Jasper%20RO.docx.

- MasterPlan_Transport_Romania2015. (2015, Iulie). Retrieved from http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf
- MasterPlanTransporturi_2016. (2016). Retrieved from https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjrxKG_5__XAhXmO5oKHxhjDgUQFggMMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.fstf.ro%2Fwp-content%2Fuploads%2F2016%2F09%2FMP_2016.pdf&usg=AOvVaw0UXJU7K9Z65B3tkvZB3K-D
- MinTranport_Ordin46_1998. (n.d.). *Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice*. Retrieved from <http://www.lexex.ro/Ordin-46-1998-14647.aspx>
- MinTransp_PD189_2012. (n.d.). *Act Normativ Pentru determinarea capacității de circulație a drumurilor publice*. Retrieved from *NORMATIV 189 Pentru Determinarea Capacității de Circulație a Drumurilor Publice Indicativ PD 189-2000*: <https://www.scribd.com/document/251508669/NORMATIV-189-Pentru-Determinarea-Capacit%C4%83%C5%A3ii-de-Circula%C5%A3ie-a-Drumurilor-Publice-Indicativ-PD-189-2000>
- MinTransporturilor_CalculTrafic_AND584. (n.d.). *NORMATIV PENTRU DETERMINAREA TRAFICULUI DE CALCUL*. Retrieved from *Indicativ AND 584-2002*: http://www.elieradu.ro/doc/AND_584-2002.pdf
- OrdinMinMediului_46_2016_SCI. (2016, Ian 12). *ORDIN nr. 46 din 12 ianuarie 2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România*. Retrieved from <https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjsuKSJopHYAhVRzqQKHQExD3gQFggMMAA&url=http%3A%2F%2Fapmbt.anpm.ro%2Fdocuments%2F30602%2F2687097%2FOrdin%2B46%2Bdin%2B2016%2Bnoi%2BSCI.pdf%2Ff4e51cc2-8f1f-4e56-9b21-b33>
- OrdMDRAP233_2016. (n.d.). *Ordin 233 26-02-2016 Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice*. Retrieved from <http://www.rur.ro/download/2156>
- PATJ_Maramures2008. (2008). *PATJ_Maramures_anexa*. Retrieved from <http://cjmaramures.ro/attachments/strategie/PATJ%20Maramures.pdf>
- PMUD_BaiaMare_2017. (2017, Sept 1). Retrieved from <http://www.baiamare.ro/ro/Administratie/Administratia-Publica-Locala/Plan-de-mobilitate-urbana-durabila/Plan-de-Mobilitate-Urbana-Durabila--Municipiul-Baia-Mare/>
- PMUD_BaiaMare_MetrouISA. (2017). http://www.baiamare.ro/BaiaMare/Plan%20de%20Mobilitate%20Urbana/PMUD_BM_Raport%20final.pdf. Retrieved from http://www.baiamare.ro/BaiaMare/Plan%20de%20Mobilitate%20Urbana/PMUD_BM_Raport%20final.pdf.

POR_GhidAxa3_OS3_2. (2017, DEC). Retrieved from <http://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2017/12/Ghid-specific-O.S.-3.2-3-Apeluri-versiune-finala-decembrie-2017.zip>

PUG_AedilisTautiiMagheraus. (2017, Martie 20). *PUG TM avizat Mediu*.

StrategiaDezvoltareMaramures. (2017, Iulie). Retrieved from http://www.strategiedezvoltaremm.cjmaramures.ro/download/Strategia_de_dezvoltare_dura_bila_a_Judetului_Maramures_pentru_perioada_2014-2020_varianta_draft.pdf

StrategiaTautiiMagheraus2020. (n.d.). Retrieved from http://www.tautiimagheraus.ro/anunturi-servicii/proiecte/Strategia_de_dezvoltare_revizuita_20161124.pdf

Trafic_TM_2017, D. d. (2017, Nov).

UE_CartaAlbaTransporturi2011. (n.d.). *CartaAlbaTransporturi2011*. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52011DC0144>

ZMBM_RaportTransport. (2017, Iulie).

ZMBM_StudiuTransport_TautiiMagheraus. (2017, Iunie). *Comunicare catre Primaria Tautii Magheraus*. Retrieved from <http://www.zmbm.ro/>

Anexe

Anexa.1. Studiu Trafic , DRUMEX , 2017

Anexa 2. Raport stare transport in comun , SMBM