



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ORAȘUL ULMENI, JUDEȚUL MARAMUREȘ



sursa: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=421875513422477&set=a.421875520089143>

BENEFICIAR: ORAȘUL ULMENI, JUDEȚUL MARAMUREȘ

ELABORATOR: S.C. STRATEGII URBANE S.R.L.

ANUL: 2023

**Proiect finanțat în cadrul componentei 10 - Fondul Local a PNRR,
conform contractului de finanțare nr. 129736/16.11.202**



BENEFICIAR: ORAȘUL ULMENI

Str. Petre Dulfu, nr. 42, orașul Ulmeni, jud. Maramureș

Cod fiscal : 3694772, e-mail: primariaorasululmeni@yahoo.com

ELABORATOR: S.C. STRATEGII URBANE S.R.L.

bd. Independenței, nr. 2C/3, municipiul Baia Mare, jud. Maramureș

CUI: 46328090, J24/1089/2022, e-mail: strategiiurbane@yahoo.com

COLECTIV DE ELABORARE:

Lect.dr.urb. Sebastian GUȚĂ

urb. ing. geogr. Camelia FAUR

Lect. dr. ing. Andrei FAUR



CONTRACT NR.: 1081/14.02.2023



CUPRINS

CUPRINS	2	2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE.....	33
1. INTRODUCERE.....	5	2.1. Contextul socioeconomic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	33
1.1. Scopul și rolul planului de mobilitate urbană durabilă.....	5	2.1.1. Structura și evoluția populației.....	33
Definirea PMUD	5	2.1.2. Mișcarea naturală a populației .	35
1.1.1. Principiile PMUD:	6	2.1.3. Mișcarea migratorie a populației ³² 35	
1.1.2. Beneficiile implementării pmud	8	2.1.4. Structura pe etnii și religii.....	36
1.1.3. Obiective PMUD.....	13	2.1.5. Folosința terenurilor	37
1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ 13		2.1.6. Structura educațională ³⁴	38
1.2.1. Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă:.....	13	2.1.7. Forța de muncă.....	39
1.2.2. Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă 2030:.....	14	2.1.8. Infrastructura culturală	44
1.2.3. Strategia de dezvoltare teritorială a româniei 2030:.....	14	2.2. Rețeaua stradală	46
1.2.4. Planul de amenajare al teritoriului național -PATN:.....	15	2.3. Transportul public	49
1.2.5. Încadrarea în PATJ Maramureș..	15	2.4. Transportul de marfă.....	51
1.2.6. Încadrarea în strategia de dezvoltare durabilă a județului Maramureș 25		2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) 51	
1.2.7. Relația cu zona metropolitană Baia Mare și relații de context	25	2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare).....	52
1.2.8. Încadrarea în PUG Ulmeni.....	26	2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	52
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale.....	30	3. MODELUL DE TRANSPORT (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I):.....	53
1.3.1 Încadrarea în Master Plan Transport 2020	30	3.1. Colectarea de date.....	53
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale uat-urilor	31	3.2. Rezultate.....	53
1.4.1. Strategia integrată de dezvoltare urbană a orașului Ulmeni 2021 - 2027	31	3.3. Concluzii:.....	62
		4. IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	64
		4.1. Eficiența economică.....	65
		3.2. Impactul asupra mediului.....	65



3.3. Accesibilitate.....	72	6.4.2. La scara localităților de referință... 100	100
3.4. Siguranță.....	75	6.4.3 La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate.....	100
3.5. Calitatea vieții.....	80		
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE – ORIZONT 2035	83	7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	101
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale.....	83	7.1. eficiență economică;.....	101
5.1.1. Nivelul urban.....	85	7.2. impactul asupra mediului;.....	102
5.1.2. Nivel teritorial.....	86	7.3. accesibilitate;.....	106
5.1.3. Nivel periurban	86	7.4. siguranță;.....	107
5.1.4. Obiective specifice.....	86	7.5. calitatea vieții.....	108
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor.....	86	(2) P.M.U. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)	110
5.2.1. Definirea obiectivelor strategice	86	1. cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....	110
5.2.2. Definirea problemelor	87	1.1. cadrul de prioritarizare;.....	110
5.2.3 Obiectivele operaționale.....	88	1.2. prioritățile stabilite;.....	111
5.2.4 Identificarea intervențiilor	88	2. planul de acțiune	112
5.2.5 Evaluarea și prioritizarea proiectelor stabilirea scenariului de dezvoltare – prioritizarea intervențiilor	92	2.1. intervenții majore asupra rețelei stradale;	114
6 DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	95	2.2. transport public;	116
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport.....	95	2.3. transport de marfă;.....	116
6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....	96	2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă);.....	117
6.2.1. Programul operațional regional Nord-Vest	96	2.5. managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră);.....	118
6.2.2. Programul operațional transport....	97	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.);.....	118
6.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale.....	99	2.7. structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;.....	118
6.4 Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:.....	100	2.8. aspecte instituționale.....	118
6.4.1. La scară periurbană/ metropolitană	100		



(3) Monitorizarea implementării Planului de
mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)
..... 120

1. stabilire proceduri de evaluare a
implementării P.M.U.;..... 120

2. stabilire actori responsabili cu
monitorizarea 121

GLOSAR TERMENI 122

BIBLIOGRAFIE..... 122



P.M.U. - componenta de nivel strategic



1. INTRODUCERE

1.1. SCOPUL ȘI ROLUL PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ¹

DEFINIREA PMUD

Pentru a demonstra importanța Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (numit în continuare **PMU** sau **PMUD**) trebuie în primul rând să definim ce anume este și ce poate acesta rezolva sau îmbunătăți.

„Mobilitatea urbană durabilă este una dintre provocările principale cu care se confruntă orașele din UE și este un subiect de îngrijorare pentru numeroși cetățeni ai UE. Există legături puternice între o mobilitate urbană durabilă sporită, pe de o parte, și creșterea economică și poluarea redusă a mediului, pe de altă parte.

Fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) sunt principala sursă de finanțare din partea UE pentru mobilitatea urbană, în perioada 2014-2020 au fost alocați **16,3 miliarde de euro**. Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) a alocat în domeniul transporturilor peste 200 de milioane de euro pentru un număr de orașe mai mari din UE.”²

La nivelul UE au avut loc, în medie, 44 de decese rutiere raportate la un milion de locuitori, în anul 2021, reprezentând o creștere cu 5% față de anul precedent, dar o scădere cu 13% față de anul 2019, înainte de pandemie.

În anul 2021, în România, au avut loc cele mai multe decese în urma unor accidente rutiere dintre toate țările UE și anume 93 de decese la un milion de locuitori, însemnând o creștere cu

8%. Decesele au scăzut față de cele înregistrate în anul 2019 (înainte de pandemie) cu un procent de 4%, dar această scădere are un ritm cu mult sub media europeană de 13%.³

În legislația românească PMU este definit în **Legea 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul ca fiind instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor, fiind o documentație complementară Strategiei de dezvoltare teritorială și a Planului Urbanistic General (art. 46¹, lit. e) și detaliat în **Ordinul 233/2016** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism⁴:

PMUD este o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (PUG) 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.(anexa 2 Legea 350/2001 actualizată)

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.” (O233/2016, secțiunea 4, art. 15, lit. 2.)

¹ Sursă foto background:

https://dult.karnataka.gov.in/uploads/media_to_upload1644416169.png

² <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/ro/index.html>

³ <https://transport.ec.europa.eu>

⁴ Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism



PMU 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 și este realizat **pentru unitatea administrativ-teritorială inițiatoare** sau, după caz, 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.

În cadrul acestui plan se analizează teritoriul UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE ORAȘUL ULMENI, în orizontul de timp 2023-2035. Acesta nu face parte din zona metropolitană a municipiului Baia Mare, însă este adiacent acesteia.

DEFINIȚIA cea mai răspândită la nivel european este următoarea⁵:

„PMUD este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și cele economice din orașe și împrejurimile acestora pentru o calitate mai bună a vieții. Se bazează pe practicile de planificare existente pe care le îmbogățește cu ajutorul principiilor de integrare, participare și evaluare.”

1.1.1. PRINCIPIILE PMUD:

1. Planifică mobilitatea durabilă în „zona urbană funcțională”

Orașele sunt conectate cu împrejurimile lor prin fluxuri zilnice de oameni și mărfuri, ceea ce înseamnă că sfera geografică a unui PMUD trebuie să se bazeze pe această „zonă urbană funcțională”. În contextul nostru, zona urbană funcțională, este orașul **Ulmeni și localitățile lui aparținătoare: Arduzel, Chelița, Mânău, Someș Uileac, Tohat, Țicău și Vicea, precum, și zonele periurbane comunele Ariniș, Mireșu Mare, Sălsig, Benesat și orașul Cehu Silvaniei.**

Planificarea pe baza fluxurilor reale de persoane și mărfuri este un criteriu important pentru a face un plan relevant și cuprinzător, chiar dacă limitele municipale pot urma o logică diferită și pot face acest lucru dificil de realizat.

Definiția unei zone urbane funcționale a fost convenită de OCED, Biroul de statistică al Comisiei Europene (Eurostat) și Direcția Generală pentru Politică Regională și Urbană și se bazează pe identificarea nucleului urban și a culoarelor de tranzit integrate cu acesta prin analiza densității.

Un PMUD trebuie să urmărească obiectivul general de a îmbunătăți accesibilitatea și de a oferi o mobilitate durabilă și de înaltă calitate pentru întreaga zonă urbană funcțională. Un sistem de transport durabil:

- Este accesibil și răspunde nevoilor de mobilitate de bază ale tuturor utilizatorilor;
- Este echilibrat și răspunde diverselor cereri de mobilitate și servicii de transport ale rezidenților, întreprinderilor și industriei;
- Ghidează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Îndeplinește cerințele de durabilitate, echilibrând nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitatea mediului;
- Optimizează eficiența și rentabilitatea;

2. Cooperează în exteriorul granițelor instituționale

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să se bazeze pe un nivel înalt de cooperare, coordonare și consultare la diferite niveluri de guvernare și între instituții (și departamentele acestora) din

⁵ <https://www.eltis.org/node/49167>



zona de planificare. Planificarea mobilității urbane durabile trebuie să se bazeze pe:

- Cooperare - pentru a asigura coerența și complementaritatea PMUD cu politicile și planurile din sectoarele legate de transport (de exemplu, utilizarea terenurilor și planificarea urbană, servicii sociale, sănătate, energie, educație, aplicarea legii și a sancțiunilor);
- Colaborarea și schimbul de idei permanent cu autoritățile din domeniu de la diferite niveluri de guvernare;
- Corelarea cu furnizorii de servicii de transport public și privat;

3. Implică cetățenii și părțile interesate

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se concentrează pe satisfacerea nevoilor de mobilitate ale oamenilor din zona urbană funcțională, atât rezidenți, cât și vizitatori, precum și instituții și companii cu sediul în perimetrul studiat. Urmează o abordare transparentă și participativă, implicând activ cetățenii și alte părți interesate pe parcursul dezvoltării și implementării planului. Planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru ca oamenii să își asume Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și politicile pe care le promovează. Implicarea timpurie și activă face mai probabilă acceptarea și sprijinul publicului, reducând astfel la minimum riscurile politice și facilitând implementarea.

4. Evaluează performanța actuală și viitoare

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se bazează pe o evaluare amănunțită a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport în zona urbană funcțională. Acesta oferă o analiză cuprinzătoare a situației existente și stabilește o linie de referință pe baza căreia progresul poate fi măsurat. Pentru a face acest lucru, procesul de planificare a mobilității urbane durabile identifică obiective și ținte ambițioase,

dar realiste, care sunt în concordanță cu viziunea stabilită și apoi definește indicatori de performanță pentru fiecare dintre acestea. Acestea sunt apoi utilizate pentru a evalua condițiile actuale și viitoare. Această analiză a stării include, de asemenea, o trecere în revistă a capacităților și resurselor actuale și a structurii instituționale pentru planificare și implementare.

5. Definește o viziune pe termen lung și o implementare clară a planului

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se bazează pe o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității pentru întreaga zonă urbană funcțională și acoperă toate modurile și formele de transport: public și privat; pasageri și marfa; motorizate și nemotorizate; în mișcare și staționar. Include, de asemenea, infrastructura și serviciile. Un PMUD conține un plan pentru implementarea pe termen scurt a obiectivelor și țăintelor prin pachete de măsuri, dar și un calendar de implementare, un buget, o alocare clară a responsabilităților și o schiță a resurselor necesare.

6. Dezvoltă toate tipurile de transport într-un mod integrat

Un plan de mobilitate urbană durabilă încurajează dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport relevante, acordând în același timp prioritate soluțiilor de mobilitate durabilă. PMUD propune un set integrat de măsuri pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, siguranța, accesibilitatea și rentabilitatea sistemului general de mobilitate. Un PMUD include măsuri de infrastructură, tehnice, de reglementare, promoționale și financiare. Acesta abordează toate formele de mobilitate colectivă (transport public tradițional, precum și servicii noi bazate pe partajare etc); mobilitate activă (mers pe jos și cu bicicleta); intermodalitatea; siguranța rutieră; vehicule în mișcare și staționare; livrare de marfă și servicii;



logistică; managementul mobilității; și sisteme inteligente de transport (SIT).

7. Organizează monitorizarea și evaluarea

Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie monitorizată îndeaproape. Progresul către obiectivele planului și atingerea țintelor sunt evaluate în mod regulat pe baza indicatorilor de performanță aleși. Sunt necesare acțiuni adecvate pentru a asigura accesul în timp util la datele și statisticile relevante. Monitorizarea și evaluarea continuă a implementării măsurilor pot sugera revizuirii ale obiectivelor și, acolo unde este necesar, acțiuni corective în implementare. Un raport de monitorizare care este împărtășit și comunicat cetățenilor și părților interesate informează despre progresul în elaborarea și implementarea PMUD.

8. Este un plan calitativ

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un document cheie pentru dezvoltarea unei zone urbane. A avea mecanisme care să asigure calitatea profesională generală a unui PMUD și să valideze conformitatea acestuia cu cerințele conceptului Planului de mobilitate urbană durabilă (adică acest document) este un efort care merită depus. Asigurarea calității datelor și a gestionării riscurilor în timpul implementării necesită o atenție specială. Aceste sarcini pot fi delegate evaluatorilor externi ai calității sau unei alte instituții guvernamentale (de exemplu, la nivel regional sau național), în timp ce pot fi facilitate prin utilizarea unor instrumente precum Instrumentul de autoevaluare PMUD.

9. Urmărește îmbunătățirea factorilor de mediu:

Mobilitatea urbană durabilă are la bază principii de dezvoltare orientate către transportul în comun și circulații nemotorizate, precum și

dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră integrată și interoperabilă cu accent pe modurile de transport nepoluante, descurajarea utilizării autoturismelor personale, asigurarea unui nivel minim de calitate pentru transportul public, managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat, utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public. Măsurile unui PMUD contribuie la reducerea nivelului de poluare, a emisiilor de GES și a consumului de energie, eficientizarea costurilor transportului și sporirea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al mediului.

1.1.2. BENEFICIILE IMPLEMENTĂRII PMUD⁶

Ce face ca Planificarea mobilității urbane durabile să fie utilă pentru un oraș? Exemple de succes au apărut din orașele care și-au transformat planurile de mobilitate urbană durabilă în politici reale. În continuare vă vom prezenta o serie de avantaje ale implementării unui PMUD.

CONTRIBUIE LA UN MEDIU MAI SĂNĂTOS

Poluarea aerului a contribuit la peste 238.000 de decese premature pe an în UE în anul 2021⁷, ceea ce face evidente avantajele sociale și economice ale îmbunătățirii calității aerului. În plus, necesitatea de a reduce emisiile pentru a aborda criza climatică este universal recunoscută, iar transportul rutier este a doua cea mai mare sursă de emisii de CO₂ în UE. Cu toate acestea, multe orașe europene depășesc standardele europene de calitate a aerului.

Capitala Spaniei, Madrid, a înregistrat o reducere cu 15% a poluării cu dioxid de azot în doar trei

⁶ <https://www.eltis.org/mobility-plans/12-what-are-benefits-sustainable-urban-mobility-planning>

⁷ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022>



luni după ce a stabilit zone cu emisii scăzute în PMUD în noiembrie 2018 (Sergio Fernández Balaguer, 2019). Cu cel mai recent PMUD (PDU în franceză) din Toulouse, orașul își propune să reducă numărul de persoane expuse la o concentrație crescută de emisii de NOx de la 8.000-18.000 (2013) la mai puțin de 300 în 2030⁸. Aceste reduceri sunt realizate cel mai eficient cu acceptarea mai multor departamente guvernamentale diferite și a diferitelor niveluri de guvernare – lucru pe care planificarea participativă îl face posibil.

SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ÎN TRAFIC

Sănătatea publică și siguranța rutieră beneficiază, de asemenea, de încurajarea modurilor active de transport. Un studiu britanic a constatat că riscul de cancer a fost cu 45% mai mic în rândul persoanelor care mergeau în mod regulat cu bicicleta la muncă. Prin investiții în infrastructura publică, Tartu, al doilea oraș ca mărime din Estonia, a reușit să dubleze ponderea modală a ciclismului de la 4% la 8% în doar cinci ani⁹. Planificarea mobilității urbane durabile urmărește coerența politicilor, urmărind în același timp să lege transportul și sănătatea. Chiar dacă există multe motive pentru care orașele să aibă politici bune de sănătate publică, în lista celor mai sănătoase municipalități, cel mai probabil nu este o coincidență faptul că opt dintre ele au un Plan de mobilitate urbană durabilă¹⁰.

9.600 de persoane au fost ucise în 2017 pe drumurile urbane din UE, reprezentând 38% din totalul de 25.047 de decese rutiere. 70% dintre cei uciși pe drumurile urbane erau utilizatori vulnerabili ai drumurilor - 39% pietoni, 12% bicicliști și 19% motocicliști (D. Adminaité-Fodor

et al, 2019). Măsurile de mobilitate durabilă pot contribui în mod eficient la abordarea problemelor de siguranță rutieră ale unui oraș și pot ajuta la atingerea obiectivului UE de a reduce cu 50% decesele rutiere și răniile grave până în 2030 (European Commission, 2020). În încercarea de a asigura o schimbare a modelelor de mobilitate urbană, siguranța rutieră ar trebui privită ca o provocare critică. Siguranța reală și percepută are un efect profund asupra alegerii modului de transport, în special pentru cele mai durabile moduri de călătorie: mersul pe jos, mersul cu bicicleta și accesul la transportul public. Politicile integrate, de exemplu, infrastructura îmbunătățită pentru ciclism, trotuare mai largi și limite de viteză impuse, îmbunătățesc siguranța rutieră a orașului. De când Varșovia și-a început dezvoltarea PMUD la mijlocul anilor 2000, accidentele rutiere au scăzut cu 21%, iar decesele rutiere cu 60%¹¹.

DEPLASARE MAI FACILĂ, MAI PUȚINE MAȘINI

Atunci când infrastructura pentru călătorii și transport este bine gândită – și mai ales când departamentele de mobilitate și planificare urbană se coordonează bine – există mai puțină concurență între diferitele forme de transport pentru spațiul public. PMUD-urile ajută la crearea unei complementarități care să se potrivească nevoilor individuale de mobilitate ale oamenilor. Măsurile din PMUD din Milano din 2016 au contribuit la scăderea numărului de rezidenți care folosesc mașini la 50%, cu mult sub media italiană. Orașul este pe cale să își atingă obiectivele (Dr. P. Campus, 2019). PMUD-urile ajută la inversarea tendințelor negative de mobilitate. Datorită promovării lor în Franța în anii 1990, aproape fiecare oraș important din

⁸

https://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_%20LU_aruanne.pdf

⁹ www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf

¹⁰ <https://www.spotahome.com/healthiest-cities-world>

¹¹ https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf



Franța a cunoscut o inversare a tendinței de creștere a utilizării mașinilor.

Creșteri de până la 22% în cele două decenii precedente au fost oprite și înlocuite cu scăderi de până la 8%¹². În Szeged, al treilea oraș ca mărime al Ungariei, PMUD a contribuit la înghetarea declinului utilizării transportului public (S. Nagy, 2019).

CÂȘTIGAREA SPRIJINULUI PBLIC

Aceste rezultate au fost și pot fi atinse doar prin implicarea activă a locuitorilor locali, care este esențială pentru planificarea mobilității urbane durabile. Prin PMUD - care a luat în considerare contribuțiile a 755 de cetățeni - Milano a introdus o zonă cu emisii scăzute care restricționează utilizarea mașinilor în aproximativ 70% din oraș. O dezbatere publică intensă care implică părțile interesate și cetățenii a contribuit la minimizarea opoziției (Dr. P. Campus, 2019).

Budapesta a adunat peste 1.000 de comentarii publice într-un proces similar, dintre care majoritatea spunând că oamenii doresc măsuri mai ecologice; această acceptare a publicului a contribuit, de asemenea, la crearea unui „buy-in” politic (Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12-15). Pe lângă faptul că ajută la convingerea oamenilor, Budapesta a constatat că această cooperare în planificarea unui PMUD, atât pe plan intern, cât și cu publicul, poate oferi perspective semnificative și idei proaspete (M. Lénárt, 2019).

În Nantes, Franța, 50% dintre persoanele chestionate în timp ce călătoreau cu autobuzul au ales transportul public, deși aveau o mașină acasă (N. Merle, 2013). Consultând și lucrând cu publicul cu privire la măsurile sale de mobilitate urbană durabilă, Stockholm a crescut sprijinul

public pentru taxele de congestionare de la 33% la 67% în cinci ani (M. Börjesson et al ,2017, p. 21). Implicarea cetățenilor și a părților interesate este un instrument pentru factorii de decizie pentru a convinge cetățenii și alte părți interesate de măsuri ambițioase, pentru a înțelege ce ar putea fi acceptabil și pentru a reduce riscurile politice asociate cu neacceptarea.

VIABILITATE, UN CÂȘTIG DUBLU PENTRU OAMENI ȘI AFACERI

Modalitățile de transport durabile pot fi adesea și mai convenabile decât călătoriile cu mașina privată. Rețeaua de mobilitate partajată înființată ca parte a Planului de mobilitate urbană durabilă al orașului Milano include mașini electrice, scutere și biciclete și și-a demonstrat atractivitatea atragând aproape jumătate de milion de abonați (Dr. P. Campus, 2019).

Modernizarea străzilor pentru a fi în siguranță toată lumea, indiferent de modul lor de deplasare, crește accesibilitatea urbană și contribuie la o calitate mai ridicată a vieții. Nu este o coincidență faptul că șapte din primele zece orașe viabile din UE sunt orașe care au elaborat și implementat planuri de mobilitate urbană durabilă¹³. Nivelurile în scădere de utilizare a mașinilor fac străzile mai atractive, transformându-le din artere în locuri de viață urbană și de coeziune socială.

Întărirea sentimentului de loc prin diverse moduri de mobilitate îmbunătățește imaginea unui oraș, ajută magazinele locale și încurajează turismul, regenerarea locală și investițiile internaționale. În Copenhaga, pietonalizarea unei străzi a dus la o creștere cu 30% a vânzărilor într-un singur an (M. Kärholm, 2012, p. 44). În mod similar, după închiderea temporară a

¹²

www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fich_e30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf

¹³ <https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2022/>



arterei principale din Madrid pentru mașini în perioada Crăciunului 2018, s-a înregistrat o creștere de 9,5% a cheltuielilor cu amănuntul față de 2017¹⁴. În timp ce astfel de măsuri pot scădea temporar cifra de afaceri și pot provoca opoziție pe termen scurt, de obicei este nevoie de un an și ceva pentru ca câștigurile să devină evidente.

Atunci când angajații au mai multe opțiuni de mobilitate, companiile beneficiază și de un număr sporit de candidați și mai puțin timp pierdut în trafic. Persoanele cu înaltă calificare au mai multe șanse să caute un loc de muncă în orașe atractive, iar grupurile vulnerabile - inclusiv persoanele cu mobilitate redusă sau dezavantajate din punct de vedere economic - au mai multe șanse să găsească de lucru atunci când barierele de călătorie sunt eliminate sau reduse. Aceasta înseamnă că o mobilitate îmbunătățită duce la o mai mare echitate socială prin creșterea standardelor pentru toată lumea, mai degrabă decât să beneficieze un grup în detrimentul altuia. Analiza cost-beneficiu pe care Arad, România, a efectuat-o la luarea deciziei cu privire la măsurile pentru PMUD, a arătat că se vor câștiga 2,2 milioane EUR pentru fiecare 1 milion EUR investit (PMUD Arad p. 288-289). Stockholm și-a calculat excedentul socio-economic anual ca urmare a măsurilor de mobilitate la 60 de milioane de euro (Eliasson, J., 2014, p. 34).

PUTERE ÎN UNITATE

Cu cât opțiunile de mobilitate durabilă sunt mai diverse și mai integrate, cu atât eficiența și rezistența sistemului de transport în ansamblu sunt mai mari. De la implementarea celui mai recent Plan de mobilitate urbană durabilă în 2017, orașul Gent, Belgia, a înregistrat o creștere cu 25% a circulației cu bicicleta în centrul

orașului și o creștere cu 35% în afara centrului¹⁵. De la implementarea PMUD, care a fost actualizat în 2015, Anvers a înregistrat o scădere cu 25% a călătoriilor cu mașina (aproximativ 14.000 mai puțin) care au venit în oraș într-o zi lucrătoare medie (M. Salens, 2019).

Strategiile pe termen lung și integrate ale unui plan de mobilitate urbană durabilă sunt cea mai eficientă modalitate de a beneficia de potențialele avantaje. Deoarece implică un angajament pe termen lung și obiective convenite pe scară largă, un Plan de mobilitate urbană durabilă ajută la gestionarea incertitudinii și la definirea unor metode clare de lucru, pas cu pas, către obiective. Întrucât un PMUD necesită cooperare între departamente și nivelurile de guvernare, ajută la crearea unei viziuni comune și servește ca o modalitate de a reuni instituțiile care nu sunt (încă) obișnuite să coopereze. Acest lucru creează un impuls enorm în eficacitatea procesului de elaborare a politicilor.

CONVENȚIONAL VERSUS DURABIL:

Conceptul de "Tranzit Oriented Development" a fost creat preponderent ca un răspuns la expansiunea urbană necontrolată care a generat zone dependente de automobil (car-dependency). Astfel acest concept se bazează pe o pondere ridicată a deplasărilor nemotorizate în interiorul zone urmând ca legătura cu alte centre de interes să fie făcută cu ajutorul transportului în comun. De exemplu, regiunea Malmö-Öresund (Suedia) a stabilit ca prioritate reducerea deplasărilor cu autovehiculul individual. Astfel, dat fiind faptul că majoritatea deplasărilor motorizate erau pe distanțe scurte, municipalitatea a decis că prioritatea este reducerea deplasărilor cu autovehiculul individual în favoarea deplasărilor

¹⁴ <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirmar-el->

[aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/](https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirmar-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/)

¹⁵ <https://www.tmluven.be/en/project/circulatieplangent>



nemotorizate. Investiții majore în infrastructura pietonală și pentru biciclete au permis scăderea procentului de deplasări cu autovehiculul individual cu 11% în intervalul 2003-2008. Pe intervalul 2008-2013 autoritățile au reușit să crească numărul de deplasări folosind transportul în comun datorită amenajărilor unor linii de tip BRT (Bus Rapid Tranzit). Viziunea pentru 2030 mizează pe o reducere a deplasărilor cu autovehiculul individual până la 30% și pe câștigarea titlului de cel mai prietenos oraș pentru bicicliști.

În tabelul următor sunt evidențiate **diferențele dintre planificarea tradițională a transporturilor și un plan de mobilitate durabilă**¹⁶.

Tabelul 1.1. Diferențele dintre un plan de mobilitate convențional și un plan de mobilitate durabilă¹⁶

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ CONVENȚIONAL	→	PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABIL
Se concentrează asupra traficului	→	Se concentrează asupra oamenilor
Obiective primare: debitul și viteza traficului	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții , incluzând echitatea socială, sănătatea și calitatea mediului și viabilitatea economică
Concentrare modală	→	O dezvoltare integrată a tuturor tipurilor de transport și migrarea spre mobilitatea sustenabilă
Infrastructura ca subiect principal	→	Îmbinarea infrastructurii, pieței, constrângerilor, informațiilor și a promovării
Planificare sectorială	→	Un document de planificare în concordanță cu domeniile de politică conexe
Planificare pe termen scurt și mediu	→	Planificare pe termen scurt și mediu încorporate într-o viziune și o strategie pe termen lung
Acoperă doar o zonă administrativă	→	Planul studiază zona urbană funcțională , determinată prin analiza fluxurilor de deplasare spre locurile de muncă
Domeniu atribuit doar inginerilor din domeniul drumurilor	→	Echipe inter-disciplinare
Planificat de specialiști	→	Planificare cu implicarea tuturor părților interesate , folosind o abordare transparentă și participativă
Evaluarea limitată a impactului	→	Monitorizarea regulată a impactului și abordarea unui proces de învățare și perfecționare continuă



1.1.3. OBIECTIVE PMUD

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 administrative - teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:

a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;

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

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

d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;

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

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

a) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană

b) crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;

c) promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;

d) reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;

e) organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;

f) organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;

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

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

i) dezvoltarea rețelelor de transport public;

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

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

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

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

1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

Documentele și strategiile existente la nivel european, național, regional, județean și metropolitan, în domeniul transporturilor și mobilității, propun o abordare integrată în raport cu dezvoltarea urbană, o analiză a relațiilor funcționale dintre localități, o cooperare între diversele sectoare de activitate.

1.2.1. AGENDA 2030 PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ:

Agenda 2030 cuprinde cele 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD), reunite informal și



sub denumirea de Obiective Globale. Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru următorii 15 ani în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei până în 2030.

Obiectivele globale referitoare la mobilitate durabile, sunt următoarele:

- Industrie, inovație și infrastructură – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației.
- Inegalități reduse – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta.
- Orașe și comunități durabile – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile. Până în 2030, asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate.
- Consum și producție responsabile – Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile.
- Acțiune climatică – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

1.2.2. STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ 2030:

Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite

pentru populație și impactul considerabil asupra mediului.

Obiectivul principal este creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.

1.2.3. STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI 2030:

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de 20 ani integrând-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

În viziunea SDTR "România 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei." Sursa: SDTR

Scenariul României Policentrice urmărește dezvoltarea teritoriului național pe baza unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capital (orașe mari/medii), în perspectiva anului 2035, și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. Dezvoltarea policentrică a României se sprijină pe cei 7 poli de creștere desemnați la nivelul fiecărei regiuni de dezvoltare, pe cei 13 poli de dezvoltare urbană și o serie de centre urbane (orașe și municipii cu peste 10.000 locuitori).

Sistemul policentric contribuie la dezvoltarea teritorială a economiei și coeziunea economică și socială.

SDTR propune:



- Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
- Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
- Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

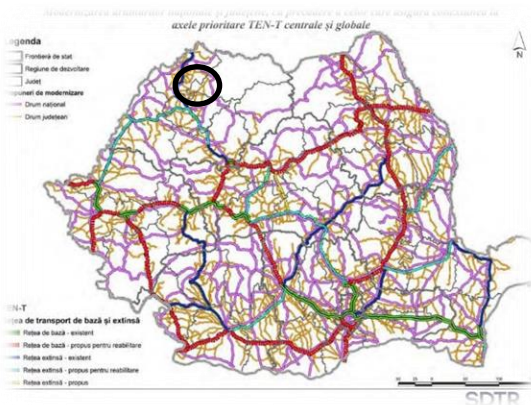
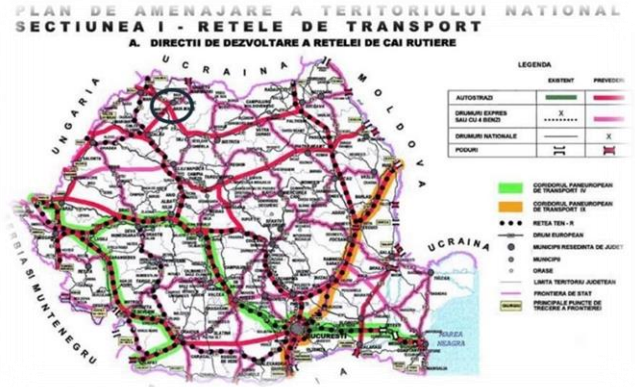


Fig. 1 - Încadrarea în SDTR

1.2.4. PLANUL DE AMENAJARE AL TERITORIULUI NAȚIONAL -PATN:

DIRECȚII DE DEZVOLTARE prevăzute în Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport:

- Autostrada propusă: Petea-Satu Mare-Baia Mare-Mireșu Mare-Dej-Bistrița-Vatra Dornei-Suceava;
- Autostrada propusă: Mireșu Mare-Zalău



- Reabilitare linie ferată Satu Mare-Baia Mare-Dej-Apahida
- Linie ferată nouă: Zalău-Cehu Silvaniei

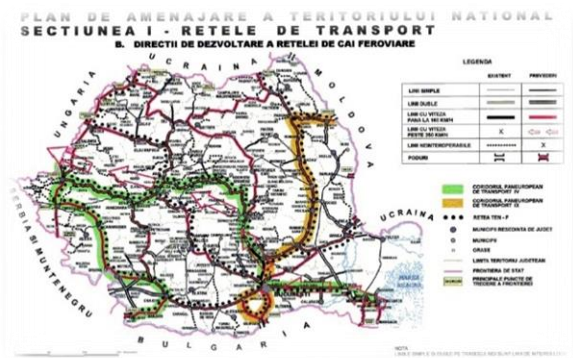


Fig. 2 - Încadrarea în PATN

1.2.5. ÎNCADRAREA ÎN PATJ MARAMUREȘ¹⁷

În prezent atât Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Maramureș 2021-2027, cât și PATJ Maramureș sunt în curs de actualizare, fiind în faza de avizare.

În cadrul PATJ, **OBIECTIVUL STRATEGIC 5 Planificarea riguroasă a dezvoltării așezărilor în vederea optimizării funcțiilor și esteticii lor¹⁸**, au fost identificate areale și axe de dezvoltare prioritare pentru județul Maramureș.

Orașul ULMENI este unul dintre centrele urbane de rangul IV, fost centru supracomunal, oraș declarat din anul 2004, cu influență și

17

<https://www.cjmaramures.ro/dezvoltare/strategii/planificarea-teritoriala#>

¹⁸ PATJ pag. 51



infrastructură urbană în curs de consolidare. Propunerile PATJ cu referire la Orașul Ulmeni vizează:¹⁹

- extinderea controlată a vetrei prin studierea includerii în intravilan a terenurilor utilizate agricol sub capacitate și încurajarea investițiilor în domeniul non-agricol;
- structurarea clară a zonelor funcționale:
 - definirea spațială a zonei centrale.
- valorificarea resurselor funciare existente prin:
 - extinderea de-a lungul legăturilor cu localitățile componente și aparținătoare, consolidarea poziției lor;
 - concentrarea activităților de același profil prin încurajarea implantării celor comerciale, industriale și de servicii;
 - dezvoltarea dotărilor urbane/infrastructură.
- amenajarea de tip urban a spațiilor publice.

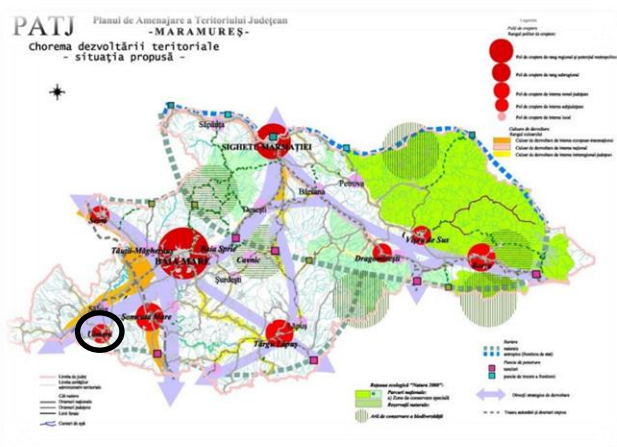


Fig. 3 - Încadrarea în PATJ MM

Obiective punctuale și măsuri de amenajare aferente direcției de dezvoltare 5.3.²⁰

5.3.1. Interconectarea tronsoanelor frecventate

Infrastructura rețelei de așezări se structurează pe tronsoane intens frecventate, dintre care

unele corespund solicitărilor populației, altele nu. În afară de acestea se mai pot delimita sectoare slab frecventate, fie din lipsa dotărilor corespunzătoare, fie a slabei solicitări.

- identificarea tronsoanelor intens frecventate și dotarea lor cu echipamentele necesare:
 - amenajări de accesibilizare a serviciilor publice comunitare prin:
 - dezvoltarea liniilor de transport suburban
 - amenajări pentru creșterea vitezei de deplasare pe tronsoanele intens frecventate prin:
 - implementarea unor noi tipuri de transport în zonele cu trafic intens;
 - amenajarea de linii expres între zonele rezidențiale și cele de interes comunitar sau economic;
 - rezolvarea problemelor de securitate privind zonele afectate de traficul de mare viteză prin măsuri care să nu reducă viteza de deplasare (parapeți, garduri, panouri etc).
- interconectarea tronsoanelor de trafic intens prin măsuri de optimizare a traseelor și orarelor de circulație:
 - adaptarea dimensiunilor vehiculelor și a orarelor la solicitările populației;
 - optimizarea conexiunilor prin reducerea timpului de așteptare și creșterea predictibilității sosirilor în stații la transportul rural, suburban și interurban.
- implementarea strategiilor de uniformizare a dotărilor pentru trasee echivalente.

Obiective punctuale și măsuri de amenajare aferente direcției de dezvoltare 5.4.²¹

5.4.1. Organizarea rețelei de centre într-o ierarhie coerentă

¹⁹ PATJ pag. 54

²⁰ PATJ pag. 55-56

²¹ PATJ pag. 57



Elemente și procese spațiale cu potențial de reechilibrare intraregională sunt strict legate de raporturile centru-periferie, relevate de relația talie-rang, de politicile anterioare de dezvoltare și de intensitatea activităților economice generatoare de dependență.

- creșterea importanței centrului polarizator al regiunilor de tip „țară”: Sighetu Marmăției, Tg. Lăpuș, Șomcuta Mare și **Ulmeni** prin:
 - modernizarea dotărilor publice comunitare existente;
 - realizarea amenajărilor necesare pentru a atinge cât mai multe din criteriile prezente în PATN – secțiunea IV;
 - delocalizarea unor activități administrative specifice reședinței de județ și accesibilizarea acestora;
 - articularea centrelor în cadrul diverselor tipuri de regionare: evidența populației, servicii publice pentru agricultură, educație, asigurarea sănătății, silvicultură, colegiile electorale etc.
- dinamizarea polilor emergenți prin dotarea cu funcții supracomunale a unor centre de comună cu real potențial (în afară de cele deja existente):

5.7. Întărirea rolului atractor al centrelor urbane și transformarea acestora în poli de creștere zonali²²

Asimetria nivelurilor ierarhice și importanța polului Baia Mare au la bază mutațiile modului de organizare administrativ-teritorială de-a lungul timpului. Faptul că părți din teritoriul județean au aparținut unor unități diferite a dus la creșterea și decăderea unor poli importanți. Atenuarea discrepanțelor dintre nivelul de dezvoltare al reședinței și ceilalți poli se poate realiza prin măsuri legate de:

- tranziția mai eficientă de la rangul de centru supracomunal la cel de oraș de rangul IV (Tăuții-Măgherauș, **ULMENI**, Șomcuta Mare, Săliștea de Sus și Dragomirești) prin:
 - implementarea proiectelor de dezvoltare a dotărilor publice: de sănătate, de educație, administrative;
 - dezvoltarea infrastructurilor urbane specifice (căi de comunicație, alimentare cu apă, canalizare, energie electrică, televiziune, telefonie, internet).

Aplicarea strategiei de amenajare a teritoriului:
a. Măsurile și soluțiile propuse sunt planificate într-o succesiune logică (5.1.1.; 5.1.2. ...).

Aplicarea unei măsuri poate fi condiționată de derularea sau finalizarea altei măsuri.

b. În cadrul fiecărei măsuri sunt stabilite obiective operaționale.

c. Obiectivele operaționale pot fi considerate:

- **priorități de tip A** – importante și urgente (trebuie demarate în intervalul 2010-2015);
- **priorități de tip B** – fie importante, fie urgente (trebuie demarate în intervalul 2015-2025 sau imediat după finalizarea priorităților de tip A de care sunt legate funcțional);
 - priorități de tip C – în limita resurselor disponibile (sunt demarate după finalizarea priorităților de tip A și B, probabil după anul 2025);
- d. Durata de atingere a unui obiectiv poate să fie:
 - durată scurtă (T1) – 2010-2015;
 - durată medie (T2) – 2015-2025;

Tabelul 1.2. Direcțiile de dezvoltare ale obiectivului strategic 5

În cadrul **OBIECTIVULUI STRATEGIC 6** - Asigurarea infrastructurii de bază și conexe și a condițiilor necesare pentru dezvoltarea durabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții au fost stabilite următoarele direcții de dezvoltare:

²² PATJ pag. 59



Tabelul 1.2. Direcțiile de dezvoltare ale obiectivului strategic 5, aferent PATJ Maramureș²³

Direcții de dezvoltare a obiectivului strategic 5	Măsuri	Obiective operaționale	Priorități	Termen
5.1. Identificarea arealelor și axelor de dezvoltare prioritară	5.1.1. Axele de dezvoltare prioritară	Axe de rangul I	A	T1
		Axe de rangul I dedublate	A	T1
		Axe de rangul II	A	T1
		Axe de rangul III	A	T1
		Poli de creștere intensă de-a lungul axelor	A	T1
	5.1.2. Areele de dezvoltare prioritară	Arii prioritare 1	A	T1
		Arii prioritare 2	A	T1
Arii prioritare 3		A	T1	
5.3. Fortificarea și interconectarea infrastructurilor și eficientizarea exploatării lor	5.3.1. Interconectarea tronsoanelor frecventate	Identificarea tronsoanelor intens frecventate și dotarea lor cu echipamentele necesare	A	T1
		Interconectarea tronsoanelor de trafic intens prin măsuri de optimizare a traseelor și orarelor de circulație	A	T1
		Implementarea strategiilor de uniformizare a dotărilor pentru trasee echivalente	A	T3
5.4. Perfectiionarea raporturilor de interrelaționare a așezărilor	5.4.1. Organizarea rețelei de centre într-o ierarhie coerentă	Creșterea importanței centrului polarizator al regiunilor de tip „țară” : Sighetu Marmăției, Tg. Lăpuș, Șomcuta Mare și ULMENI	A	T1
		Dinamizarea polilor emergenți prin dotarea cu funcții supracomunale a unor centre de comună cu real potențial (în afară de cele deja existente)	B	T1
		Reorganizarea administrativ-teritorială a comunelor cu disfuncționalități	C	T3
		Dinamizarea polilor în zonele care gravitează spre exteriorul teritoriului județean	B	T2

²³ PATJ pag. 61-64



6.1. Creșterea gradului de accesibilitate a județului prin edificarea unui sistem de căi de transport modern și integrat

Obiectivul strategic vizează reducerea timpilor de călătorie către principalele destinații ale județului. El va fi atins prin dezvoltarea și reabilitarea infrastructurilor rutiere, în special autostrăzi, și feroviare pentru a satisface traficul intensiv de mărfuri și pasageri, dar și prin reconsiderarea celorlalte moduri de transport. Dezvoltarea rețelei de transport va determina dezvoltarea armonioasă a județului, susținând dezvoltarea policentrică.

Chiar dacă regiunea de dezvoltare Nord-Vest nu este privită ca o regiune logistică, datorită situației sale excentrice față de axele principale ale rețelei TEN-T și TINA, sunt propuse o serie de intervenții axate pe asigurarea accesibilității județului în context regional.

O primă măsură propusă pentru a atinge acest obiectiv strategic o constituie reabilitarea și aducerea la standarde comunitare a rețelei de transport – rutier, cale ferată și aeriană – din județ.

O altă măsură avută în vedere este asigurarea coeziunii teritoriale a județului cu țările membre UE. Pentru realizarea acestei măsuri se va urmări finalizarea autostrăzilor aflate în execuție, construcția de noi autostrăzi și drumuri expres; construcția de variante de ocolire pentru orașele situate pe rețeaua TEN-T și reabilitarea suprafețelor drumurilor și podurilor, de pe rețeaua TEN-T.

Pentru aducerea rețelei rutiere la nivelul standardelor europene se preconizează realizarea drumurilor cu o lățime a părții carosabile cuprinsă între 10 și 12 metri, dimensionarea structurii rutiere pentru preluarea unei sarcini pe osie de 11,5 t și redimensionarea podurilor la clase E de încărcare.

Vor fi întreprinse măsuri pentru racordarea rețelei locale/județene de transport la rețeaua națională de transport, pentru construcția de variante de ocolire a orașelor și reabilitarea drumurilor naționale, altele decât cele situate pe rețeaua TEN-T. Astfel, se va asigura o parte a condițiilor de infrastructură fizică care să permită un grad de accesibilitate suficient pentru atingerea obiectivului general de coeziune economică și socială la nivel regional, național și european.

Un aspect ce va fi urmărit în dezvoltarea tuturor modurilor de transport este corelarea cu măsurile ce vizează infrastructura de transport la nivel local, implementate prin alte programe operaționale sectoriale/regionale. O atenție deosebită va fi acordată accesibilității zonelor și stațiilor turistice sau cu potențial turistic, plan care va fi realizat la nivel regional și național cu concursul Ministerului Turismului.

Obiective punctuale și măsuri de amenajare aferente direcției de dezvoltare 6.1.

6.1.1. Elaborarea unei strategii (viziuni) de dezvoltare pe termen lung (perioada estimată 2050) a infrastructurii de transport și comunicații

Descrierea proiectului:

Elaborarea unei astfel de strategii pe termen lung care să rămână stabilă și să stea la baza oricărei revizui de PATJ sau a diverselor planuri de amenajarea teritoriului, infrastructuri de transport și dezvoltare zonală (metropolitană), județeană și regională reprezintă o necesitate și o prioritate pentru dezvoltarea coerentă a infrastructurii din cadrul județului. Această măsură va stopa dezvoltarea necoerentă și neconcordanță a infrastructurii care rezultă din numeroasele modificări apărute de ordin politic și economic.



6.1.2. Demararea studiilor de fezabilitate, fezabilitate și tehnice pentru proiectele majore de infrastructuri de pe teritoriul județean în vederea prezervării din timp a terenurilor necesare.

Având în vedere durata mare de elaborare a studiilor de fezabilitate, fezabilitate și tehnice pentru proiectele majore de infrastructură demararea acestora trebuie realizată în timp util. Acest aspect va permite stabilirea exactă a traseului și prezervarea terenurilor în vederea executării lucrărilor de construcție.

6.1.3. Stabilirea de culoare rutiere strategice pentru județul Maramureș

Dezvoltarea economică a unui teritoriu depinde de eficientizarea sectorului de transport și comunicații. Factor major în competiția internațională, o infrastructură de transport funcțională este influențată de gradul său de modernizare și de densitatea acesteia. Județul Maramureș este situat într-un areal montan înalt ceea ce implică o oarecare dificultate în amenajarea rutieră, dar aceasta nu trebuie să fie o justificare. Densitatea foarte redusă a rețelelor rutiere de pe teritoriul județului nostru, adică 0,24 km/km², mult sub media de 0,33 km/km² a regiunii de Nord-Vest, aduce după sine o tendință de izolare, accentuând caracterul periferic al acestuia. Această predispoziție nedorită trebuie contracarată printr-un program de măsuri care să conducă la dezvoltarea accelerată a rețelei de drumuri, pe de o parte prin reabilitări și modernizări, iar pe de alta prin crearea unor artere noi pe scheletul traseelor frecvent utilizate de locuitori pentru nevoile locale de deplasare. Condiționat esențial de trafic, prin intensitatea acestuia dar și prin procentajul transportului greu, de numărul unităților administrativ-teritoriale dependente de conexiunea rutieră, de perspectivele de dezvoltare zonală rezultate din proiecte în

derulare sau în promovare, de realizarea unor legături între centre de comună, orașe și reședința de județ se pot stabili culoare rutiere strategice pentru județul Maramureș. Prin lucrările de modernizare și reabilitare ale sectoarelor de drumuri care sunt incluse în aceste culoare se va asigura desfășurarea circulației în condiții optime de siguranță și confort, pentru toate categoriile de autovehicule.

→ **Culoarul I:** limită județ Suceava – Borșa – Moisei – Rozavlea – Bârsana – Budești – Cavnic – Baia Mare – Hideaga – Ardușat – Gârdani – Ariniș – limită județ Sălaj

Acest culoar este compus din mai multe sectoare de drum după cum urmează:

- DN 18 limită județ Suceava – Borșa – Moisei: 46,138 km
- DN 17C Moisei – Săcel: 10,329 km
- DJ 186 Săcel – Bârsana: 40,130 km
- DJ 185 Bârsana – Călinești: 10,342 km
- DJ 186B Călinești – Budești: 8,464 km
- DJ 109F Budești – Cavnic: 16,667 km
- DJ 184 Cavnic – Baia Sprie: 22,578 km
- DN 18 Baia Sprie – Baia Mare: 9,803 km
- DN 1C Baia Mare – Hideaga: 13,640 km
- DJ 193 Hideaga – Ardușat: 8,854 km
- DJ 108A Ardușat – Gârdani: 12,460 km
- DJ 108D Gârdani – Ariniș – limită județ Sălaj: 16,166 km
- **Total** 215,571 km

→ **Culoarul II:** Vișeu de Sus (Valea Vaserului) – Vișeu de Jos – Bogdan Vodă – Șieu – Botiza – Băiuț – Târgu Lăpuș – Vima Mică – Boiu Mare – Mesteacăn – Șomcuta Mare – Mireșu Mare – **ULMENI** – Ariniș

Acest culoar este compus din mai multe sectoare de drum după cum urmează:

- DJ 187A Valea Vaserului – Vișeu de Sus: 5,000 km



- DN 18 Vișeu de Sus – Vișeu de Jos: 10,525 km
 - DJ 188 Vișeu de Jos – Bogdan Vodă: 10,850 km
 - DJ 186 Bogdan Vodă – Șieu: 6,142 km
 - DJ 171A Șieu – Botiza: 10,300 km
 - DJ 171D Botiza: 4,000 km
 - drum de exploatare (Băiuț – Mina Vărativ – Botiza): 18,000 km
 - DJ 109U Strâmbu Băiuț – Băiuț: 4,000 km
 - DJ 109F Băiuț – Târgu Lăpuș: 34,020 km
 - DJ 109G Peteritea – Vima Mică – Boiu Mare – Mesteacăn: 26,680 km
 - DN 1C Mesteacăn – Șomcuta Mare: 16,355 km
 - DJ 182B Șomcuta Mare – Mireșu Mare – Ulmeni – Ariniș: 24,573 km
 - **Total:** 170,445 km
- **Culoarul III:** Sighetu Marmației – Săpânța – Giulești – Mara – Izvoarele – Valea Neagră – Firiza – Baia Mare – Copalnic Mănăștur – Târgu Lăpuș – Coroieni – limită județ Sălaj

Acest culoar este compus din mai multe sectoare de drum după cum urmează:

- DN 19 Sighetu Marmației – Săpânța: 18,417 km
 - DJ 183 Săpânța – Valea Neagră – Firiza – Baia Mare: 55,000 km
 - DJ 182 Baia Mare – Copalnic Mănăștur – Tg. Lăpuș: 43,850 km
 - DJ 109F Târgu Lăpuș – Coroieni – lim.județ Sălaj: 23,400 km
 - **Total:** 140,667 km
- **Culoarul IV:** Vișeu de Jos – Petrova – Sighet – Baia Mare – drum expres [Baia Mare – Satu Mare – Vaja (Ungaria)]

Acest culoar este compus din mai multe sectoare de drum după cum urmează:

- DN 18 Vișeu de Jos – Sighetu Marmației – Baia Mare: 116,516 km
- DN 1C pe teritoriu administrativ Baia Mare: 5,000 km

- Drum expres pe teritoriul județului: 29,500 km
- **Total:** 151,016 km

6.1.5. Stabilirea de drumuri strategice de penetrare în județul Maramureș

O altă categorie importantă de drumuri este cea care asigură penetrarea în județ și conectarea la culoare și subculoare. Prin lucrările de modernizare și reabilitare ale sectoarelor de drumuri care sunt incluse în această categorie se va asigura desfășurarea circulației în condiții optime de siguranță și confort, pentru toate categoriile de autovehicule.

- **Drum de penetrare I:** limită județ Satu Mare – Ardușat: DJ 193 limită județ Satu Mare – Ardușat: 4,313 km
- **Drum de penetrare II:** limită județ Sălaj – Mesteacăn: DN 1C (E 58) limită județ Sălaj – Mesteacăn: 2,600 km
- **Drum de penetrare III:** limită județ Bistrița Năsăud – Săcel: DN 17C limită județ Bistrița Năsăud – Săcel: 5,728 km
- **Drum de penetrare IV:** limită județ Satu Mare – Viile Apei – Seini: DJ 109I limită județ Satu Mare – Viile Apei – Seini: 5,875 km
- **Drum de penetrare V:** limită județ Satu Mare – Fărcașa: DJ 193E limită județ Satu Mare – Fărcașa: 2,000 km
- **Drum de penetrare VI:** limită județ Satu Mare – Săpânța: DN 19 limită județ Satu Mare – Săpânța: 22,219 km
- **Drum de penetrare VII:** limită județ Satu Mare – Asuaju de Jos: DJ 193E limită județ Satu Mare – Asuaju de Jos: 12,000 km
- **Drum de penetrare VIII:** limită județ Satu Mare – Ardușel – DJ 108A: DJ 108T limită județ Sălaj – Ardușel – DJ 108A: 9,500 km
- **Drum de penetrare IX:** limită județ Bistrița Năsăud – Suci de Sus: DJ 171 limită județ Bistrița Năsăud – Suci de Sus: 9,606 km



- **Drum de penetrare X:** limită județ Cluj – Târgu Lăpuș: DJ 182 limită județ Cluj – Târgu Lăpuș: 14,492 km
- **Drum de penetrare XI:** lim. jud. Satu Mare – Oarța de Jos – DJ 108D: DJ 108P limită județ Satu Mare – Oarța de Jos – DJ 108D: 17,000 km
- **Drum de penetrare XII:** limită județ Sălaj – Vima Mică (DJ 109G): DJ 110C limită județ Sălaj – Vima Mică (DJ 109G): 5,800 km
- **Drum de penetrare XIII:** limită județ Satu Mare – Asuaju de Jos: DJ 196A lim. jud. Satu Mare – Bicză – lim. jud. Satu Mare: 8,450 km
- **Drum de penetrare XIV:** limită județ Satu Mare – Asuaju de Jos: DJ 170 limită județ Bistrița Năsăud – DJ 171: 8,300 km
- **Drum de penetrare XV:** limita județ Sălaj – **ULMENI:** DJ 108 A limita județ Sălaj – Ulmeni: 6,560 km
- **Drum de penetrare XVI:** limita județ Sălaj – DJ 182 B: DJ 108 E limita județ Sălaj – DJ 182 B: 7,750 km

6.1.6. Implicarea administrației județene în vederea susținerii construcției Autostrăzii A 14 Petea – Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava, sectorul: lim. jud. Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – lim. Jud. Cluj

Execuția acesteia va crea o axă de legătură între nord-vestul și nord-estul țării, de care va beneficia și județul Maramureș, datorită faptului că traseul autostrăzii se dezvoltă axial pe teritoriul județului și conectează municipiul Baia Mare la rețeaua de autostrăzi. Autostrada A 14 va reprezenta pentru județul Maramureș axa rutieră majoră de sprijin și dezvoltare a celorlalte categorii inferioare de rețele rutiere, precum și factorul cheie pentru dezvoltarea urbană și economică a județului. Implicarea administrației constă în susținerea finalizării unui studiu de fezabilitate și fezabilitate în vederea stabilirii traseului final pentru a se putea prezerva din timp terenurile necesare construcției autostrăzii.

6.1.7. Implicarea administrației județene în susținerea construcției Autostrăzii A 15 sau a drumului expres Mireșu Mare – Zalău

Execuția acesteia va crea o legătură nord-sud între Autostrada A 13 Transilvania și Autostrada A 14 și deschiderea accesului județului Maramureș spre partea centrală și sudică a țării. Propunerea din PATN, secțiunea I, Rețele de transport, cu privire la această autostradă se poate limita și la execuția unui drum expres de clasa tehnică I. Implicarea administrației constă în susținerea finalizării unui studiu de fezabilitate și fezabilitate în vederea stabilirii traseului final pentru a se putea prezerva din timp terenurile necesare construcției autostrăzii sau a drumului expres.

6.1.10. Modernizare drumuri județene din județul Maramureș

În ultimii ani, transportul general de mărfuri a fost preluat de rețeaua rutieră, rațiune esențială în creșterea procentajului și intensității traficului greu în perioada următoare.

Aproximativ 75% din rețeaua de drumuri județene modernizate au durată de serviciu expirată și se păstrează cu eforturi în condiții de siguranță a circulației, motiv pentru care costul lucrărilor de întreținere pentru menținerea în continuare în exploatare a drumurilor devine foarte mare.

Județul Maramureș se confruntă cu probleme de asigurare a accesibilității pe drumurile rutiere, pe de o parte între diferite zone, iar pe de altă parte, între aceste zone și județele învecinate. Alte probleme specifice zonelor montane sunt alunecările de teren, tasările corpului drumurilor, denivelările, gropile și deteriorarea podurilor sau a podețelor datorate traficului intens și frecvenței mari de inundații produse în sezoanele ploioase.

Menținerea, în ultimii 25 de ani, la un nivel scăzut a alocațiilor bugetare pentru întreținerea,



repararea și reabilitarea drumurilor și podurilor au condus la imposibilitatea executării lucrărilor necesare compensării uzurii îmbrăcăminților și la o scădere a capacității portante a sistemelor rutiere.

Sumele prevăzute în bugetul propriu al Consiliului Județean pentru reparații și întrețineri de drumuri au fost insuficiente pentru menținerea lor la o stare minimă de viabilitate, prin activități de dezăpeziri, plombări și tratamente bituminoase.

În ceea ce privește starea de viabilitate a podurilor din rețeaua de drumuri județene, este de reținut faptul că din cele 128 de poduri, 83, în lungime totală de 1450 metri, nu satisfac clasa de încărcare. Aceste poduri au fost construite în perioada 1928-1972. În lipsa resurselor financiare lucrările de întreținere și reparații s-au rezumat la intervenții după accidente sau viituri sau la lucrări de refacerea îmbrăcăminților pe calea podului.

Durata normală de funcționare a podurilor și podețelor este depășită, în majoritatea cazurilor necesitând expertizări și reparații capitale, conform legislațiilor specifice și normativelor în vigoare.

În concluzie, sunt necesare lucrări de reabilitare a drumurilor de interes județean pentru aducerea acestora la nivele de serviciu corespunzătoare noilor cerințe conforme cu studiul privind prognoza circulației rutiere. În privința podurilor, sunt necesare lucrări de reabilitare și refacere a căii pe pod pentru a le aduce la gabaritul și clasa tehnică de încărcare prevăzută de normele tehnice în vigoare.

Etapizat, se impune reabilitarea drumurilor județene care asigură legătura cu județele limitrofe, ceea ce va avea un impact deosebit atât asupra locuitorilor din zonele respective, cât și asupra vieții economico-sociale a întregului județ, reabilitarea drumurilor județene care trec

prin mai multe localități intens populate, care au o importanță deosebită în viața județului prin obiectivele social-economice și turistice situate pe traseele lor și reabilitarea celorlalte drumuri județene, care de asemenea au o mare importanță îndeosebi în eliminarea situației de izolare a localităților spre care acestea asigură accesul.

Lucrările de întreținere și menținerea stării de viabilitate, lucrările de reparații curente, precum și lucrările de reparații capitale trebuie executate cu intensitatea și periodicitatea conformă cu normativele indicativ AND 554-2002, privind întreținerea și repararea drumurilor publice, respectiv indicativ CD 9-2001, privind repararea și întreținerea podurilor și podețelor de șosea din beton, beton armat, beton precomprimat și zidărie de piatră în vigoare.

Aceste considerente au condus la o structurare, din punct de vedere al priorităților, a tronsoanelor de drumuri județene care formează culoarele strategice, subculoarele și

În proiect au fost cuprinse toate drumurile județene de pe UAT ULMENI:

- DJ 182 B Șomcuta Mare – Mireșu Mare – Ulmeni – Ariniș – Lungime 24,573 km – Valoare estimată: 860.055 lei;
- DJ 108 A lim. jud. Sălaj – Ulmeni – Lungime: 6,560 km – Valoare estimată 229.600 lei;
- DJ 108 E lim. Jud. Sălaj – DJ 182 B – Lungime 7,750 km – Valoare estimată: 271.250 lei;
- DJ 108 T lim. jud. Sălaj – Arduzel – DJ 108 A – Lungime: 9,500 km – Valoare estimată: 332500 lei;

6.1.11. Modernizare drumuri comunale din județul Maramureș

Pe fondul creșterii continue a valorilor de trafic, a depășirii duratei normale de funcționare și a diminuării resurselor financiare, întreținerea curentă și periodică a drumurilor comunale a fost deficitară ceea ce a condus la degradarea



lor progresivă. Pe de altă parte, drumurile pietruite sau de pământ nu pot asigura circulația în condiții optime de siguranță și confort, iar viteza de circulație redusă lungeste excesiv timpul de deplasare al utilizatorilor.

În aceste condiții, din punct de vedere tehnic, soluția modernizării sistemului rutier prin așternerea de mixturi asfaltice și îmbunătățirea implicită a elementelor geometrice în profil longitudinal și transversal, conduce la mărirea capacității portante, la posibilitatea preluării unui trafic sporit numeric și masiv, la creșterea vitezei de proiectare, la asigurarea siguranței în circulație, la stabilirea vizibilității în curbe și a confortului optic etc.

Impactul economic asupra consiliilor locale, în calitatea acestora de administratori ai acestor drumuri, se manifestă prin reducerea substanțială a cheltuielilor de întreținere și reparații curente și periodice, deoarece în primii ani de la darea în folosință nu sunt necesare lucrări de reparații a părții carosabile.

Din punctul de vedere al operatorilor de transport, oportunitățile aduse se vor materializa prin costurile de întreținere și operare mai reduse ca urmare a îmbunătățirii condițiilor de circulație; se va elimina supraconsumul de carburant ca urmare a unei viteze de circulație constante; se va diminua uzura accentuată a anvelopelor, a sistemelor de direcție și frânare și a motorului ca urmare a eliminării denivelărilor din carosabil și a accelerării și decelerării repetate; se va înlătura degradarea mărfurilor produsă de șocurile generate de gropile și denivelările din carosabil.

Realizarea lucrărilor de modernizare a drumurilor de interes local prin asfaltarea acestora va avea și un impact social prin scoaterea din izolare a zonelor defavorizate, va asigura legături eficiente între satele aceleași comune sau ale comunelor adiacente, va stimula dezvoltarea activităților economice din sectorul

privat, va atrage noi investitori, va duce la creșterea numărului de locuri de muncă și la dezvoltarea turismului rural etc.

Ținând cont de toate aceste aspecte, în propunerile făcute sunt trecute toate drumurile comunale care trebuie modernizate.

Prioritate în modernizare o au sectoarele de drumuri comunale de pământ, în lungime totală de 92,600 km, ce se propun a fi pietruite prima etapă, urmând ca ulterior să intre alături de celelalte sectoare de drumuri comunale într-un amplu proces de modernizare prin asfaltare cu îmbrăcămintă asfaltică ușoară.

6.1.15. Modernizarea infrastructurii feroviare din județul Maramureș

6.1.15.1. Implicarea administrației județene în susținerea modernizării Magistralei feroviare 400 Brașov – Toplița – Deda – Beclean – Baia Mare – Satu Mare, sectorul Dej – Jibou – Baia Mare – Satu Mare

Modernizarea Magistralei feroviare 400 prin dublarea căii, electrificarea, și măsuri de creștere a vitezei de deplasare (una din cele mai mici viteze la ora actuală) pe tronsonul Dej – Jibou – Baia Mare – Satu Mare reprezintă o prioritate națională și județeană. Aceasta va duce la creșterea fluxului feroviar și a vitezei de circulație a trenurilor a atractivității față de acest mijloc de transport.

În contextul viitoarei crize energetice mondiale transportul feroviar va reprezenta o soluție de tranzit spre o nouă formă de energie datorită capacității acestei forme de transport de a utiliza energia electrică. În acest sens în următorul interval de timp atenția administrației naționale și județene trebuie să se îndrepte spre modernizarea și consolidarea infrastructurii feroviare pentru a face față nevoilor de transport pe termen mediu și lung.



În paralel cu lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare (inclusiv a lucrărilor de artă) se impune și modernizarea gărilor (reparații capitale, informatizare, dotare cu mobilier, salubritate, amenajare parcuri etc.) în vederea asigurării unor servicii populației și agenților economici de rang european. Este vizată cu precădere gara Baia Mare, dar și **ULMENI** la care se adaugă stațiile de pe tronsonul amintit.

1.2.6. ÎNCADRAREA ÎN STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A JUDEȚULUI MARAMUREȘ

În cadrul Portofoliului de proiecte prioritare ale CJ Maramureș și ale unităților din subordinea sa pentru perioada de programare 2014-2020 a fost cuprins următorul proiect de infrastructură pentru UAT ULMENI²⁴:

OS 1. Creșterea conectivității și atractivității județului Maramureș pentru investitori care să realizeze activități inovative și cu valoare adăugată ridicată și pentru turiști

→ Construcția de noi poduri peste râul Someș în zona Seini și Ulmeni .

În prezent ambele poduri au fost construite și au fost puse în folosință.

1.2.7. RELAȚIA CU ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE ȘI RELAȚII DE CONTEXT

Zona Metropolitană Baia Mare (ZMBM) este formată din municipiul Baia Mare (reședința județului Maramureș) și localitățile limitrofe acestuia, aflate la o distanță de până 35 km față de acesta. Orașul Ulmeni nu face parte din zona

²⁴ STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A JUDEȚULUI MARAMUREȘ 2014-2020 pag. 333 și 462

metropolitană Baia Mare, însă se află în vecinătatea acesteia.

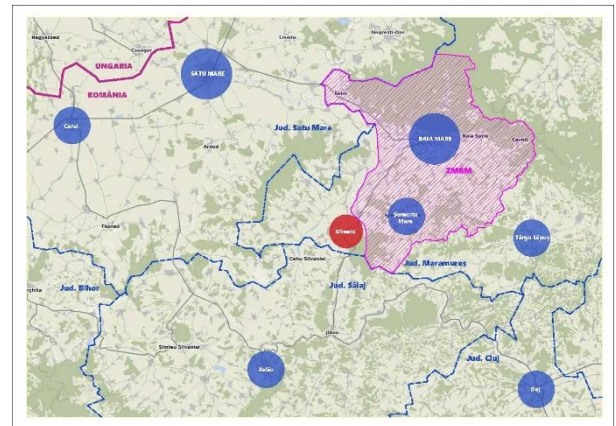


Fig. 4 - Relația cu zona metropolitană Baia Mare

Obiectivele urmărite la nivelul zonei metropolitane sunt:

- Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și înlăturarea disparităților teritoriale, sociale și economice dintre localitățile membre prin implementarea unor programe și proiecte finanțate din fonduri naționale și europene.
- Crearea unui pol metropolitan în jurul municipiului Baia Mare, prin atragerea de investiții directe, crearea de locuri de muncă și extinderea serviciilor de utilități publice în aria zonei metropolitane.

Orașul Ulmeni se află pe axa structurantă a regiunii Nord-Vest, diagonala Cluj Napoca – Zalău – Baia Mare ceea ce îi conferă o poziție favorabilă din punct de vedere al relațiilor teritoriale.



Fig. 5 - Sistemul Urban Regional - Sursa: PATJ Sălaj



Este de asemenea o zonă importantă de tranzit pe direcția acestei axe, fiind un traseu preferat de utilizatori de la momentul punerii în funcțiunii a podului peste râul Someș, scurtând distanța Ulmeni - Baia Mare cu aproximativ 10 km și timpul de deplasare cu cca. 10 min. În ceea ce privește ruta Cluj Napoca – Baia Mare, utilizatorii preferă această variantă deoarece se evită ambuteiajele din municipiul Dej (intersecția DN1C și DN 17) unde, la orele de vârf și în zilele de weekend se ajunge până la o oră timpul de trazitare a localității.

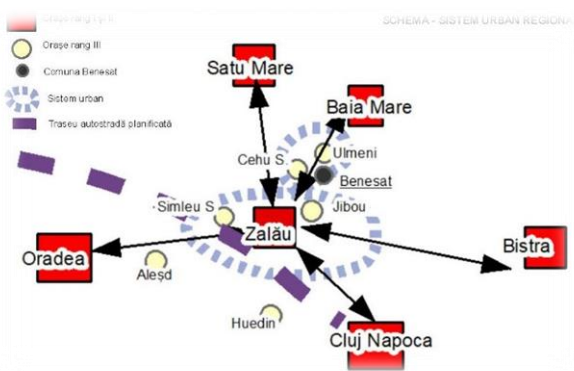


Fig. 6 - Sistem urban regional

1.2.8. ÎNCADRAREA ÎN PUG ULMENI

Planul Urbanistic General la orașului Ulmeni a fost elaborat între anii 2008-2009 și a fost aprobat prin HCL Ulmeni nr. 45/29.10.2010. Documentația a fost prelungită prin HCL Ulmeni nr. 49/22.12.2020, iar prin HCL Ulmeni nr. 48/22.12.2020, a fost aprobată inițierea demersurilor actualizării planului urbanistic general al orașului.

Orașul Ulmeni, cu un teritoriu administrativ în suprafață de 8149 ha., este situat în partea sud-vestică a județului Maramureș și are în componență 8 localități:

- **ULMENI** - localitate declarată oraș, situată la 40 km de Baia Mare, reședință de județ;

Sate aparținătoare:

- **ARDUZEL**, situat la 4 km, sud-vest de ULMENI;
- **CHELINȚA**, situat la 4 km, sud-vest de ULMENI;
- **MÂNĂU** - situat la 4 km, nord-vest de ULMENI;
- **SOMEȘ UILEAC** - situat la 9 km, sud-vest de ULMENI;
- **TOHAT** - situat la 2 km, nord de ULMENI;
- **ȚICĂU** - situat la 2 km, sud de ULMENI;
- **VICEA** - situat la 5 km, sud-vest de ULMENI;

Legătura cu restul județului, cu județele învecinate și cu restul țării se realizează atât pe căi de comunicație rutiere, cât și feroviare. Teritoriul administrativ al orașului este străbătut de 4 drumuri județene **DJ 108A** și **DJ 108E** pe direcția N-S, amplasate pe malul stâng, respectiv pe cel drept al râului Someș, **DJ 108T** și **DJ 182B** pe direcția E-V, precum și de drumurile comunale **DC 88**, **DC 84**, **DC 84A**, **DC84B**, **DC 83**.

De asemenea teritoriul orașului este traversat pe direcția nord-sud de linia de cale ferată simplă cu ecartament normal, care se bifurcă la ieșirea din gara Umeni, o linie îndreptându-se spre municipiul Baia Mare și a doua spre Cehu Silvaniei.

Orașul Ulmeni se învecinează cu județul Sălaj la sud și sud-vest și cu comunele Valea Chioarului și Mireșul Mare la est, Sălsig la nord, Arinș și Băsești la vest.

Modul de folosință actual al teritoriului administrativ al orașului Ulmeni comunicat de Direcția Generală de Statistică Maramureș și de Serviciul de urbanism al primăriei este următorul:

Tabel 1.3. Folosința terenurilor

Folosința	ha	%
terenuri agricole	5 567,00	68,3
păduri	1 753,00	21,5



terenuri ocupate de ape	196,00	2,4
drumuri și căi ferate	236,00	2,9
terenuri ocupate cu construcții	285,00	3,5
terenuri neproductive	112,00	1,4
TOTAL	8149	100

În cadrul teritoriului administrativ dispoziția localităților este următoarea: orașul Ulmeni, se află amplasat în centru-est, Arduzel și Țicău la sud, Vicea și Someș Uileac la sud-vest, Chelița la sud-est, Mânău la nord-vest, iar Tohat la nord la limita cu teritoriul administrativ al comunei Sălsig. Ca ordin de mărime în raport cu numărul populației și suprafața teritoriului administrativ, orașul Ulmeni se situează printre orașele medii ale județului Maramureș.

În contextul localităților urbane ale județului, după numărul de locuitori orașul Ulmeni se situează în categoria localităților medii, Chelița și Mânău în categoria satelor medii, iar Arduzel, Someș Uileac, Tohat, Țicău și Vicea în categoria satelor mici.

Deoarece PUG-ul este realizat acum mai bine de 14 ani, unele informații nu mai sunt de actualitate.

Prevederile referitoare la transporturi din cadrul PUG în vigoare, sunt următoarele:

Accesul rutier în localitățile componente se realizează pe drumuri județene, astfel:

- DJ 108A - modernizat, în stare bună, străbate localitățile Tohat, Ulmeni și Țicău, pe direcția N-S;
- DJ 108E - modernizat, străbate satul Chelița pe direcția N-S;

→ DJ 108T - modernizat, străbate satele Arduzel, Vicea și Someș Uileac, pe direcția E-V;

→ DJ 182B - modernizat, străbate satul Mânău, pe direcția E-V.

Drumurile comunale existente în comună sunt:

- DC 88 – Ulmeni – Chelița
- DC 84 – Someș Uileac – Mânău
- DC 84A – Someș Uileac – Chelița
- DC 84B – Arduzel – Ulmeni
- DC 83 – Someș Uileac – Băsești

Legătura pe arterele de circulație rutieră a reședinței de comună cu satele aparținătoare se realizează în mod lesnicios, cu excepția satului Chelița care se află pe malul drept al râului Someș, accesul făcându-se pe drumul comunal DC 88, care este asfaltat, dar are un profil îngust și nu are continuitate peste râul Someș. Principala trecere peste râul Someș se realizează prin intermediul unui pod rutier inaugurat recent care a înlocuit podul plutitor (bac) anterior amplasat pe drumul județean DJ 182B, care face legătura cu DJ 108 E, respectiv localitatea aparținătoare a UAT Mireșu Mare, Remeți pe Someș.

Accesul în oraș se realizează și pe calea ferată normală simplă, care la ieșirea din localitatea Ulmeni se bifurcă spre municipiul Baia Mare și orașul Cehu Silvaniei (tronson dezafectat), existând gară în Ulmeni și cantoane în Mânău, Țicău și Ulmeni.

Suprafețele din intravilanul localităților, ocupate de drumuri și de calea ferată sunt:

- Ulmeni 12,31 ha – 6,2 %
CF: 11,01 ha – 5,6%
- Arduzel 8,47 ha – 6,9 %
- Chelița 7,22 ha – 9,0 %
- Mânău 9,60 ha – 8,2 %
- Someș Uileac 9,06 ha – 8,3 %
- Tohat 5,62 ha – 10,0 %
- Țicău 3,62 ha – 7,8 %
CF: 4,21 ha – 9,1%
- Vicea 3,98 ha – 9,8 %



În momentul realizării PUG-ului transportul în comun spre și în localitățile comunei era asigurat cu două curse de autobuze pe zi.

Modernizarea sau completarea arterelor de circulație majoră și a sistemului de transport în comun, în raport cu necesitățile funcționale ale

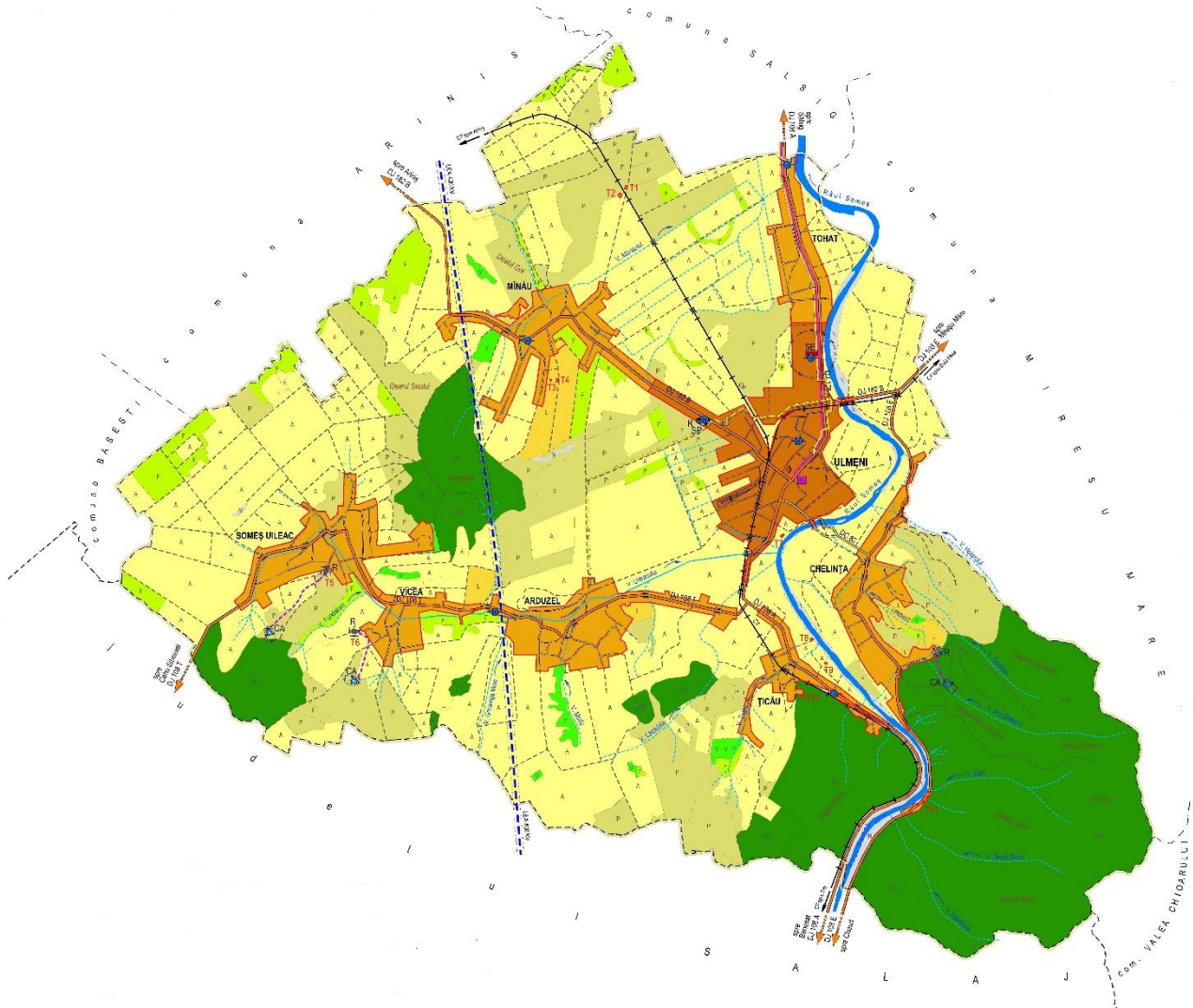


Fig. 7 - Încadrarea în PUG Ulmeni

Cu privire la organizarea circulației, prin PUG se propunea modernizarea tuturor străzilor. Toate acestea urmau să contribuie la ridicarea valorii localităților, deoarece drumurile de bună calitate permit un acces ușor și plăcut, atrăgând în egală măsură, atât pe turiști, cât și pe potențialii investitori.

Organizarea circulației rutiere și a transportului în comun în orașul Ulmeni și localitățile aparținătoare se realiza pe străzi de:

- categoria III - 2 benzi de circulație: 1 035 ml;
- străzi pietruite 28 135 ml;

TOTAL: 29 170 ml

localității.

Prin planul urbanistic general s-a făcut propunerea de refacere a infrastructurii și terasamentelor drumurilor județene DJ 108A, DJ 108E, DJ 108T, DJ 182B și a drumului comunal DC 88, precum și de modificare a profilelor transversal și longitudinal ale acestora, în special, acolo unde cele două profile prezentau probleme privind încadrarea în normele tehnice existente.

Îmbunătățirea penetrațiilor în localități și a relațiilor de circulație și transport în comun cu localitățile din teritoriul înconjurător.



Pe măsura dezvoltării localității și mai ales a realizării de noi zone de dezvoltare, lucru ce va duce la un flux mai mare de vizitatori se pune problema realizării unei rețele de transport în comun care să poată asigura o cât mai bună relație între localitățile învecinate, dar mai ales cu municipiul Baia Mare, reședința de județ, cu Fărcașa, comuna cu activitate industrială și cu orașul Cehu Silvaniei, Jibou și chiar municipiul Zalău.

Organizarea spațiilor pentru transportul în comun și pentru parcaje – garaje.

Prin PUG se propune modernizarea stațiilor de transport în comun existente astfel încât să asigure o cât mai mare siguranță a călătorilor precum și prevederea altora noi în zonele viitoare, mai solicitate și care necesită extinderea rețelei de transport în comun, în special pentru legarea localităților aparținătoare. Spațiile pentru parcaje urmau să fie extinse și dimensionate pentru fiecare obiectiv sau zonă în parte creându-se noi locuri de parcare în zona centrului civic al localității unde erau insuficiente.

Rezolvarea aspectelor conflictuale apărute din analiza situației existente (amenajarea unor intersecții, dimensionarea tramei stradale corespunzător valorii traficului, pasaje denivelate, sensuri unice, semafoare, artere ocolitoare, etc.)

Pe măsura dezvoltării în continuare a localității, referindu-ne în special la dezvoltarea din punct de vedere al numărului de autoturisme, se presupune că se va ajunge la un trafic auto mai intens. Se propune amenajarea intersecțiilor și dimensionarea tramei stradale corespunzător noilor valori ale traficului, eventual chiar semaforizări în zona centrală și crearea unei rețele ocolitoare care va prelua traficul greu din zona centrală și rezidențială și gabarite stradale pentru autospecialele PSI.

Din cauza profilului traseului căii ferate la ieșirea dinspre nord din localitatea Ulmeni era necesar a se realiza un pod și un pasaj denivelat pentru a se putea subtraversa fluent calea ferată și de asemenea s-a precizat necesitatea de a se construi două poduri peste râul Someș pentru a se realiza o legătură directă cu localitatea Chelița și cu Mireșu Mare cea ce ar duce la micșorarea distanței cu reședința de județ, municipiul Baia Mare și cu restul țării. (podul către Mireșu Mare fiind realizat).

Organizarea circulației pietonale

Propuneri de amenajare, modernizare sau completare a căilor pietonale propuse prin PUG:

Refacerea și modernizarea rețelei de trotuare existente precum și realizarea de noi trotuare mai ales în zona centrului orașului și a zonelor adiacente drumurilor județene cu trafic intens.

De asemenea se propunea recondiționarea și crearea de alei pietonale în viitoarele zone verzi amenajate, sau de agrement.

Trasee și amenajări pentru bicicliști

Se vor propune în viitor, dacă acest lucru va fi necesar, crearea unor trasee pentru bicicliști și ne referim aici în special la zonele de parcuri și agrement, precum și de-a lungul profilului transversal al drumurilor județene.

Pentru persoanele cu mobilitate redusă nu au fost propuse îmbunătățiri deoarece nu au fost considerate necesare.

RLU aferent PUG

În cadrul regulamentului local de urbanism aferent PUG Ulmeni, circulațiile au fost încadrate în **UTR C Zona pentru căi de comunicație**, cu subzonele: căi de comunicație rutieră, căi de comunicație feroviare, fără prescripții speciale.



1.3. NCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE

1.3.1 Încadrarea în Master Plan Transport 2020²⁵

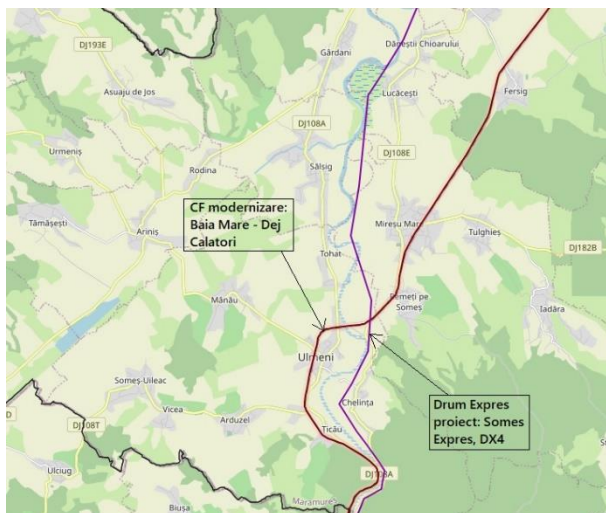


Fig. 8 - Încadrarea în Master Plan Transport
Prevederile Masterplanului General de Transport
(MPGT) sunt propuse următoarele proiecte
pentru zona orașului Ulmeni:

INFRASTRUCTURA RUTIERĂ:

→ Proiect de nivel 2: **Drum Expres Turda – Dej (-Bistrița) – Baia Mare (-Satu Mare) – Halmeu -SOMEȘ EXPRES²⁶** - (Indicativ: DX4, DX4A; Cod proiect: RDX006, RDX007, RDX008, RDX009, RDX010, RDX011) - perioada de implementare: 2028-2032;

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.

Traseul stabilește legătura cu nodul Turda din cadrul rețelei TEN-T.

Descriere succintă a problemei(lor) abordate: 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): 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.

Modificări ale fluxului de trafic ca urmare a proiectului pentru drumul expres Turda-Halmeu:

Viteza medie înregistrată pe traseu crește până la 109 km/h urmare a implementării acestui proiect. Timpii de călătorie pe durata orelor de vârf scad cu 45%.

Tab. 1.4. Detalii Someș Expres

Cod test	OR9B
Cod intervenție	RDX006 - RDX011
Lungime (km)	320,2
Cost estimat (mil.Euro fără TVA)	1713,21
VNA mil € (preturi 2014)	1766
RBC	3,29

25

https://www.mt.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport%20ulie%202015_vol%20I.pdf

Sursă foto: <https://support-mpgt.ro/harta-proiectelor-din-mpgt/>

²⁶ MPGT pag. 186-187



RIRE	9,90%
Denumire	SOMEȘ EXPRES
Recomandare Master Plan	da

Traseul planificat al drumului expres traversează unitatea administrativă a orașului Ulmeni de la sud la nord, pe un traseu paralel cu râul Someș (pe partea dreaptă a acestuia, între râul Someș și localitatea Chelița, intersectează DC 88, DJ 108 E și are o lungime de cca. 6,5 km pe UAT Ulmeni.) Traseul este unul orientativ, urmând a fi analizate propunerile tehnice prin studii de fezabilitate și proiecte tehnice.

INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ:

→ modernizare CF: **Baia Mare - Dej Călători**

Rețeaua primară feroviară, definită prin analizele actuale și potențiale de trafic de călători și marfă, asigură nevoia de conectivitate feroviară la nivel național și internațional și multimodalitatea cu celelalte sectoare de transport. Rețeaua primară feroviară a fost clasificată în mai multe tipuri de căi ferate: căi ferate de pe rețeaua TEN-T Core, căi ferate de pe rețeaua TEN-T Comprehensive, căi ferate magistrale naționale, căi ferate intermagistrale, căi ferate cu potențial de valorificare economică, căi ferate cu potențial de conectivitate transfrontalieră. Această cale ferată face parte din **rețeaua TEN-T Comprehensive**²⁷ care facilitează conectivitatea feroviară la nivel național și internațional suprapunându-se pe rute cu trafic de marfă și călători ridicat. Parte dintre acestea, o dată 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.

²⁷ MPGT pag. 259

²⁸ Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a

Strategia de implementare: Proiectul urmează a fi implementat după stabilirea funcției scor aferentă acestuia și în funcție deresursele financiare disponibile care provin fie din Fondul de Coeziune, fie din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR). Funcția scor se va baza pe analiza multicriterială, a proiectului, care va include criteriul de performanță economică (rata internă de rentabilitate) prin raportare la întregul portofoliu de intervenții identificat pentru sectorul feroviar și criteriul de apartenență la rețeaua TEN-T Core, Comprehensive.

Tronsonul de linie ferată Dej (Ulmieni) – Baia Mare – Satu Mare este propus pentru modernizare și electrificare.

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

1.4.1. STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ORAȘULUI ULMENI 2021 - 2027

²⁸În cele ce urmează vor fi evidențiate viziunea de dezvoltare a orașului, termenul de raportare fiind 2030, echivalent cu momentul la care proiectele din perioada 2021-2027 vor fi implementate, iar rezultatele vor putea fi evaluate, obiectivul general și obiectivele specifice pentru perioada 2021-2027, direcțiile de acțiune, măsurile stabilite și lista de proiecte (planul de acțiuni).

VIZIUNE 2030

Autoritățile publice locale, împreună cu locuitorii orașului Ulmeni, accelerează procesul privind



dezvoltarea durabilă a orașului, punând în valoare resursele umane, materiale, naturale, istoria și tradițiile locului, astfel încât orașul să devină un loc în care calitatea vieții se îmbunătățește.

Au fost stabilite cinci obiective specifice, a căror îndeplinire va duce la atingerea obiectivului general, Creșterea nivelului de trai al locuitorilor prin diminuarea disparităților existente între diferite zone ale orașului, precum și între Ulmeni și alte orașe din regiune, de la nivel național sau european prin investiții sustenabile în infrastructura fizică de bază, turism, economie, sănătate, educație, agricultură și mediu.

În continuare vom prezenta lista scurtă (planul de acțiune) a proiectelor care au îndeplinit criteriile analizate în cadrul strategiei:

Tab. 1.10. PLANUL DE ACȚIUNE

Nr. crt.	Denumirea proiectului de investiții	Valoare estimată mil. euro	Sursa de finanțare
1	Modernizarea infrastructurii de transport public	5	POR, Buget local
2	Digitalizarea serviciilor din cadrul Primăriei	2	POR, Buget local
3	Construirea de locuințe sociale	3	POIDS, POR, Buget local
4	Modernizarea drumurilor agricole	3	PNDR
5	Regulament de urbanism	0,005	Buget local
6	Încurajarea utilizării mijloacelor de transport nepoluante și a mersului pe jos	5	POR, Buget local
7	Extinderea rețelei de canalizare	7	POR, PODD, CNI, PNDL, Buget local
8	Modernizarea și extinderea rețelei de apă potabilă	2	POR, PODD, CNI, PNDL, Buget local
9	Eficiențizarea energetică a tuturor clădirilor publice	5	POR, PODD
10	Construirea de blocuri ANL	3	MDLPA, Buget local
11	Realizarea Planului de Mobilitate Urbană	0,02	Buget local
12	Construirea unui Centru de Permanență	1,5	POS, Buget local
13	Modernizarea și extinderea spațiilor verzi	4	POR, Buget local

14	Extinderea rețelei de gaz metan	2,5	PODD, CNI, Buget local
15	Spații de joacă pentru copii	0,4	POR, PODD, Buget local
16	Extinderea rețelei de iluminat public	1,5	POR, Buget local
17	Modernizarea întregii infrastructuri rutiere din oraș	7	POR, POT, PODD, Buget local
18	Modernizarea infrastructurii de telecomunicații	1	POR, Buget local
19	Infrastructură pentru energie verde	2	PODD, Buget local
20	Îmbunătățirea spațiilor verzi existente	0,05	Buget local
21	Încurajarea serviciilor și activităților de producție	1	POR, Buget local
22	Regenerare urbană prin reorganizarea spațială a malurilor văilor	5	POR, PODD
23	Construirea unui bazin de înot	1,5	POR, PODD, CNI, PNDL, Buget local
24	Îmbunătățirea calității serviciilor publice	1	POEO, Buget local
25	Siguranță crescută la nivelul orașului	0,5	POR, Buget local
26	Promovarea proiectelor de economie socială	1	POEO, Buget local
27	Elaborarea unui Regulament pentru parcarile din oraș	0,005	Buget local
28	Organizarea unui program Școală după școală	0,3	POR, POEO, Buget local
29	Realizarea mai multor terenuri de sport multifuncționale cu acces liber	1	POR, Buget local, CNI, PNDL
30	Înființarea unui serviciu de telemedicină	0,2	POS, Buget local
31	Amenajarea domeniului public	2,5	POR
32	Sprijinirea micilor antreprenori prin facilitarea achiziției sau concesiunii de terenuri și clădiri	0,04	Buget local
33	Regenerarea urbană a spațiilor publice dintre blocurile de locuințe	3,5	POR, PODD, Buget local
34	Amenajarea locurilor de parcare	1	POR, PODD, Buget local
35	Organizarea unui sistem de piețe volante, târguri și expoziții	0,01	Buget local
36	Acces gratuit la internet în spațiile publice	0,05	POR, Buget local
37	Asocierea producătorilor locali	1,5	PNDR
38	Stimularea diversificării activităților economice	0,01	Buget local
39	Înființarea unor sisteme de irigații	2	PNDR
40	Consultări publice	0,01	Buget local

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE²⁹

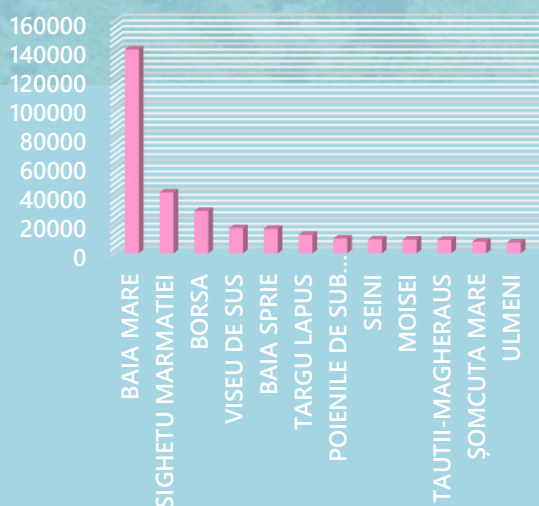
2.1. CONTEXTUL SOCIOECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

2.1.1. STRUCTURA ȘI EVOLUȚIA POPULAȚIEI³⁰

Conform datelor Institutului Național de Statistică, la 1 iulie 2022:

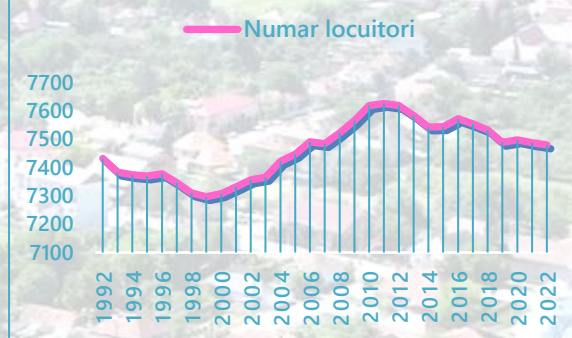
→ Populația totală a României era de 21.942.721 persoane. Dintre acestea, 512588 de persoane aveau domiciliul în județul Maramureș și respectiv 2807762 de persoane în Regiunea de Dezvoltare NORD-VEST.

Fig. 2.1. Clasamentul localităților cu cei mai mulți locuitori din județul Maramureș



→ În județul Maramureș 305770 de persoane locuiau în mediul urban, însumând 59,7% din

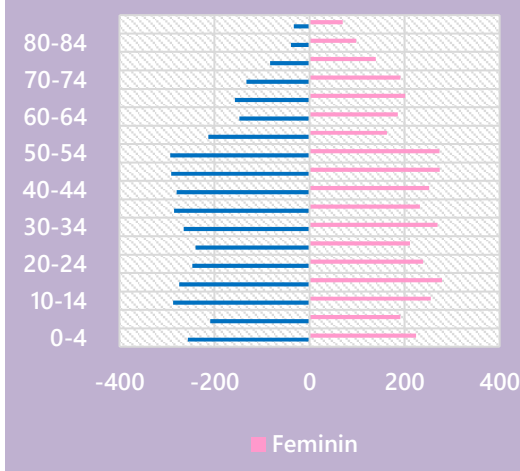
FIG. 2.2. EVOLUȚIA POPULAȚIEI ORAȘULUI ULMENI



totalul populației, în timp ce restul populației de 206818 locuitori trăiau în mediul rural.

→ Orașul Ulmeni, cu o populație de 7495 locuitori conform date INS (2023), se situează pe locul 12 ca număr de locuitori în cadrul județului Maramureș, după municipiul Baia Mare (140334 locuitori), municipiul Sighetu Marmatiei (41953 locuitori), orașul Borșa (29228 locuitori), orașul Vișeu de Sus (17360 locuitori), orașul Baia Sprie (16965 locuitori), orașul Târgu Lăpuș (12725 locuitori), comuna Poienile de Sub Munte (10239 locuitori), orașul Seini (9554 locuitori), comuna Moisei

Fig. 2.3. Structura populației pe vârste și sexe în UAT ULMENI (2022)



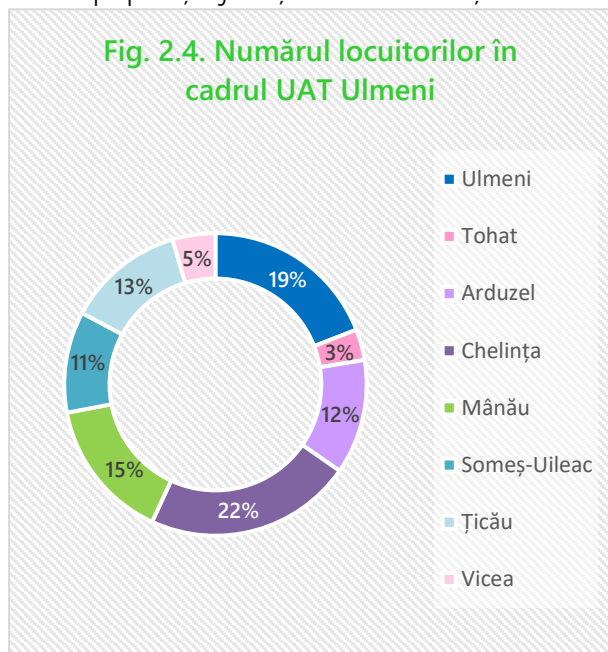
²⁹ Sursă foto background: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=421875533422475&set=a.421875526755809>

³⁰ Sursă: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> și SIDU Ulmeni 2021-2027



(9402 locuitori), orașul Tăuții Măgherauș (9258 locuitori) și orașul Șomcuta Mare (8020 locuitori).

→ Populația orașului Ulmeni s-a menținut destul de constantă pe parcursul anilor chiar dacă populația județului Maramureș este în



scădere. Cel mai mic număr al populației din UAT Ulmeni s-a înregistrat în anul 1999 (7297 locuitori) și cel mai ridicat în anul 2011 (7626 locuitori), ceea ce reprezintă o variație maximă de 329 locuitori. Valoarea medie a numărului de locuitori este de 7462, ceea ce reprezintă un număr mai mic decât populația înregistrată în anul 2022, de unde putem deduce că trendul este unul ascendent.

→ Densitatea populației în orașul Ulmeni în anul 2022 era de 0.093 locuitori/km², situându-se mult sub media pe județ, de 0.77 locuitori/km².

→ populația orașului Ulmeni era de 7480 de persoane, dintre care 3733 persoane de sex masculin, reprezentând 49,9% și 3747 persoane de sex feminin adică 50,1%. Repartiția între sexe este una echilibrată și respectă trendul general – populația feminină fiind puțin mai numeroasă decât cea masculină.

Analizând piramida demografică se constată că aceasta este destul de constantă până la vârsta de 60 de ani, după care se subțiază (mai ales în rândul populației de sex masculin), de unde rezultă faptul că mortalitatea este crescută. Un număr puțin mai mic de persoane se înregistrează la categoriile de vârstă 5-9 ani, și 25-29 de ani, dar categoria 0-4 ani este în creștere ceea ce denotă o natalitate în creștere față de anii precedenți.

Datele disponibile pentru populația la nivelul localităților componente ale UAT Ulmeni sunt cele de la Recensământul Populației și Locuințelor din anul 2011. Conform acestei statistici, în anul 2011 situația la nivelul UAT Ulmeni era după cum urmează:

- Ulmeni: 1389 locuitori;
- Tohat: 240 locuitori;
- Arduzel: 892 locuitori;
- Chelița: 1614 locuitori;
- Mânău: 1100 locuitori;
- Someș-Uileac: 787 locuitori;
- Țicău: 914 locuitori;
- Vicea: 334 locuitori;

În ceea ce privește raportul de dependență demografică, respectiv coeficientul rezultat prin raportarea numărului de persoane „dependente” (copii sub 15 ani și persoane cu o vârstă mai mare de 65 de ani) la numărul de persoane cu vârsta legală de muncă (15-65 ani), orașul Ulmeni înregistra la 1 iulie 2022 o valoare de 52. Acest lucru înseamnă că la 100 de persoane cu vârstă legală de muncă (indiferent dacă au sau nu un loc de muncă), le revin 52 de persoane dependente, respectiv care nu au vârsta legală de muncă sau care au depășit vârsta de pensionare (chiar dacă unele din acestea sunt încadrate în muncă), reliefând povara economică potențială pe care populația productivă o poartă. Din acest punct de vedere situația este mai rea decât cea înregistrată la nivel județean, unde se înregistrează 44 de

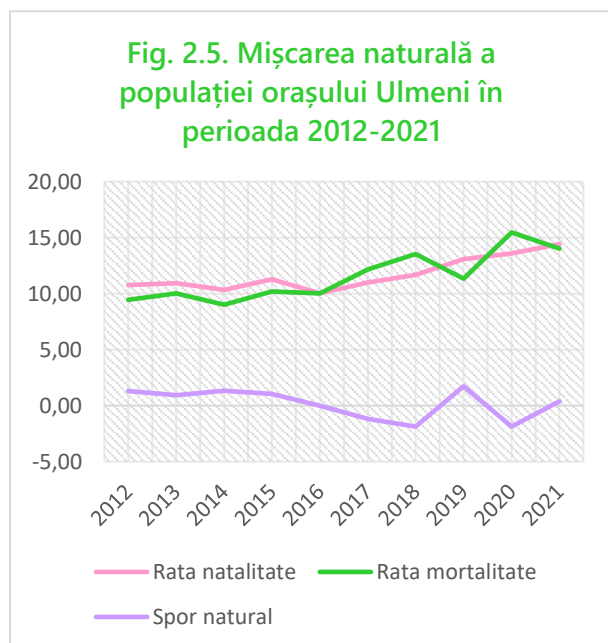


persoane dependente la 100 de persoane în vârstă de muncă, în anul 2022.

Indicele de îmbătrânire demografică a populației reprezintă numărul persoanelor vârstnice (de 65 ani și peste) care revine la 100 de persoane tinere (sub 15 ani). Situația la nivelul UAT Ulmeni pentru anul 2022 este mai bună decât cea de la nivel județean, având valoarea de 80 (la 80 de persoane vârstnice le revin 100 de tineri), în timp ce la nivelul județului Maramureș indicele de îmbătrânire are valoarea de 114 (la 114 de persoane vârstnice le revin 100 de tineri).

2.1.2. MIȘCAREA NATURALĂ A POPULAȚIEI³¹

Rata de natalitate reprezintă numărul născuților-vii la 1.000 de locuitori într-un an de referință, în timp ce rata de mortalitate reprezintă numărul de decedați la 1.000 de locuitori într-un an de referință. Sintetic, relația dintre natalitate și mortalitate este ilustrată de rata sporului natural,



care măsoară intensitatea creșterii/descreșterii unei populații din cauza unui excedent/ deficit

de nașteri în comparație cu decesele dintr-un an de referință.

Analizând graficul mișcării naturale a populației din fig. 2.5. constatăm faptul că natalitatea orașului Ulmeni este în ușoară creștere, însă mortalitatea are aproximativ aceleași valori. Acest lucru duce la un spor natural care de-a lungul celor 10 ani analizați se situează foarte aproape de valoarea 0, având o medie de 0,18. Cea mai mică valoare a sporului natural pentru perioada analizată s-a înregistrat în anul 2020, având valoarea -1,87, dar și în anul 2018 cu o valoare de -1,86. Anul 2020 a fost un an atipic deoarece au decedat mai multe persoane decât de obicei, cel mai probabil din cauza pandemiei covid-19. Totuși în anul 2018, natalitatea a fost mai scăzută decât media, iar numărul deceselor a fost ridicat, ceea ce a dus la această valoare a sporului natural. Cea mai ridicată valoare a sporului natural pentru perioada analizată a fost înregistrată în anul 2019 având o valoare de 1,74.

Cea mai mare rată a natalității pentru perioada în discuție a fost înregistrată în anul 2021, având o valoare de 14,43, iar la polul opus, cea mai mică valoare de 10,04, în anul 2016.

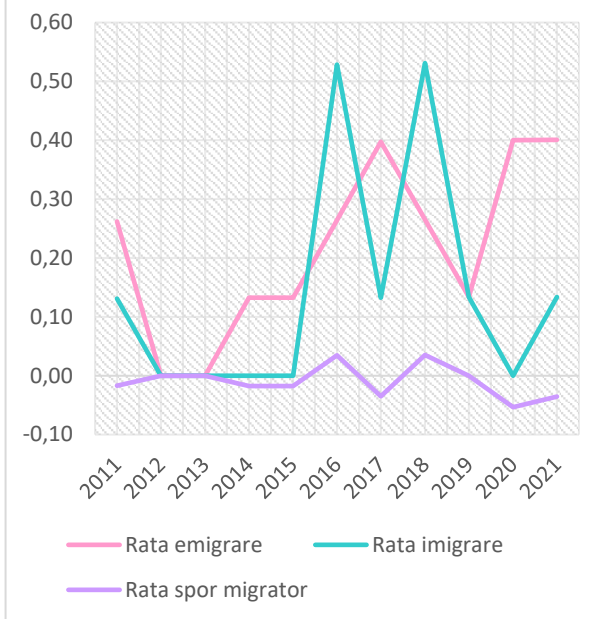
În anul 2020 și în anul 2021 au fost înregistrate cele mai mari valori ale ratei mortalității pentru perioada analizată, respectiv 15,47 și 14,02. Cea mai mică rată a mortalității a fost înregistrată în anul 2014, având o valoare de 9,01.

2.1.3. MIȘCAREA MIGRATORIE A POPULAȚIEI³²

Din analiza elementelor care constituie mișcarea migratorie a populației, respectiv stabilirea sau schimbarea reședinței sau a domiciliului, se constată că Ulmeniul este mai mult un oraș sursă decât un oraș de destinație. Oportunitățile

³¹ Surse: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Fig. 2.6. Mișcarea migratorie a populației orașului Ulmeni în perioada 2011-2021



economice limitate, cât și lipsa unor forme de învățământ superior, fac ca populația să prefere să plece temporar (cu reședință) sau permanent din localitate. Pe de altă parte însă, mișcarea migratorie este dificil de evaluat în condițiile în care practica înregistrării schimbării de reședință sau de domiciliu este tardivă sau nu apare deloc, situațiile studenților fără reședință în orașul de studii sau a persoanelor plecate la muncă în străinătate fără a declara acest lucru fiind uzuale. Pentru perioada analizată, la nivelul orașului Ulmeni **nu s-au înregistrat mari variații** în ceea ce privește **mișcarea migratorie a populației, rata sporului migrator fiind foarte apropiată de valoarea 0**. Cel mai mare număr de emigranți a fost înregistrat în anii 2016 și 2018, constând într-un număr de 4 persoane, iar cel mai mare număr de imigranți a fost înregistrat în anii 2017, 2020 și 2021, respectiv un număr de 3 persoane.

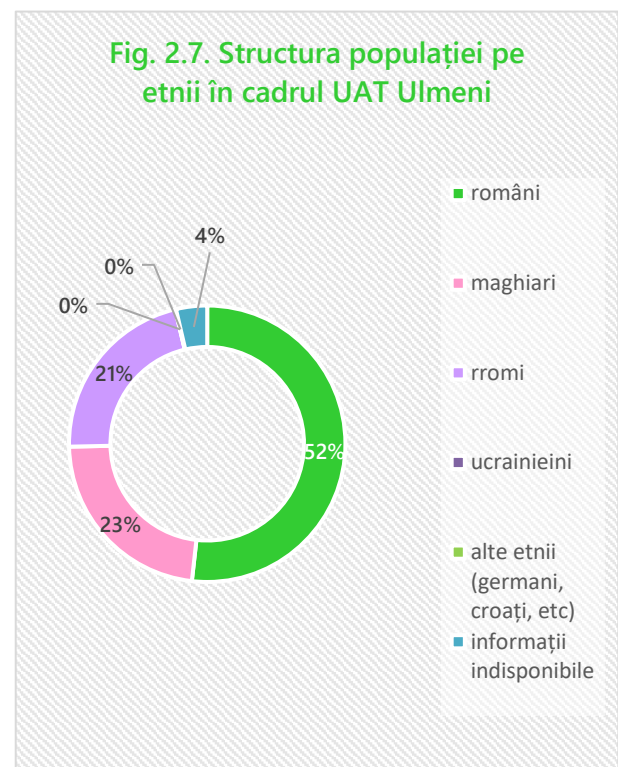
Rata sporului migrator variază între **-0,02 și 0,04**, cu o medie de **-0,01**.

În anii 2012 și 2013 nu s-au înregistrat deloc schimbări de domiciliu pe raza UAT Ulmeni.

2.1.4. STRUCTURA PE ETNII ȘI RELIGII³²

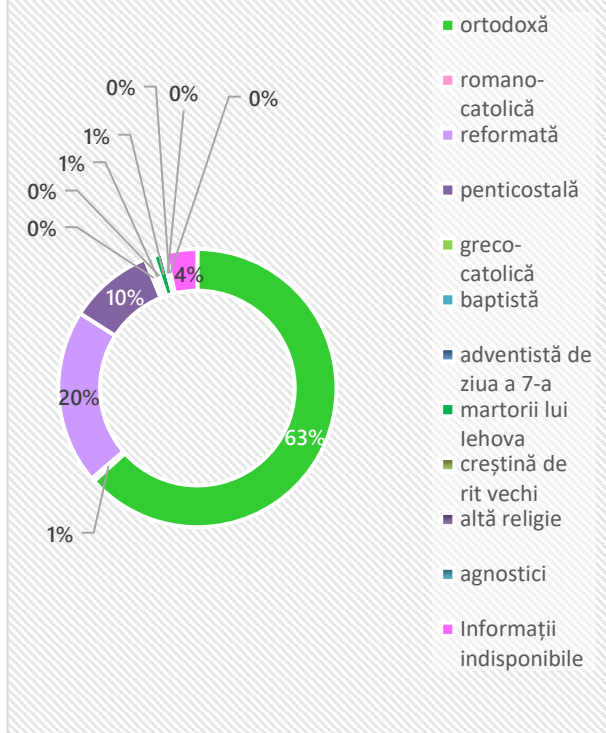
Structura populației pe etnii la nivel de localități este disponibilă doar pentru anul 2011. Conform Recensământului Populației și Locuințelor din anul 2011, în funcție de etnie, la nivelul UAT Ulmeni se regăseau în procent majoritar (51.77%) români, urmat de maghiari (22.89%) și romi (21.61%). Observăm că procentul minorităților este unul semnificativ, cumulând aproape jumătate din populația UAT. Populația de etnie ucraineană (4 persoane) și cei de alte etnii (3 persoane) însumează o valoare ne semnificativă în raport cu celelalte etnii.

Fig. 2.7. Structura populației pe etnii în cadrul UAT Ulmeni



³² Sursă: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> și SIDU Ulmeni 2021-2027

Fig. 2.8. Structura populației pe religii în cadrul UAT Ulmeni



Conform Recensământului Populației și Locuințelor din anul 2011, în funcție de limba vorbită, la nivelul UAT Ulmeni în procent majoritar (69.86%) se vorbea limba română, în ciuda faptului că după etnie, numai un procent de 52% era reprezentat de români. Locul 2 era ocupat de limba maghiară (22.71%) procent care corespunde întocmai cu cel al etnicilor maghiari. Limba romani era vorbită în proporție de 3.73%, în timp ce etnicii romi reprezentau 21.61% din populația UAT Ulmeni.

În funcție de religie, la nivelul UAT Ulmeni procentul majoritar era ocupat de ortodocși (63.34%), urmat de reformați (20,29%) și greco-catolici (9,82%), dar la o distanță procentuală destul de mare de primele 2 culte religioase. Situația statistică a cultelor religioase, corespunde cu cea a etniilor privind trendul de

la nivel național al religiei pentru care a optat fiecare etnie în procent majoritar.

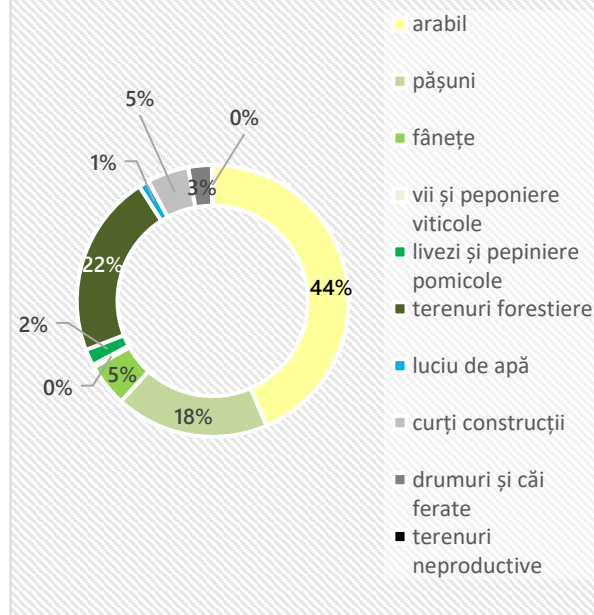
2.1.5. FOLOSINȚA TERENURILOR³³

Suprafața totală a UAT Ulmeni este de 8043 ha, din care 1073 ha intravilan și 6970 ha extravilan, reprezentând 1.19% din suprafața județului Maramureș. Terenul agricol ocupă suprafața de 5560 ha, adică echivalentul a 69.13% din suprafața UAT-ului.

Peste 80% din terenul agricol și peste 93% din terenul neagricol este înscris în domeniul privat (al persoanelor fizice și juridice și al statului), restul fiind în proprietatea publică a orașului.

Din datele furnizate de INSSE cu referire la categoriile de folosință ale terenurilor din cadrul UAT Ulmeni, se constată că suprafețele au rămas aceleași între anii 2010-2014 (ultimele date disponibile). Suprafața agricolă totală este alcătuită din teren arabil în proporție majoritară

Fig. 2.9. Categoriile de folosință ale terenurilor din cadrul UAT Ulmeni



³³ Sursă: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> și SIDU Ulmeni 2021-2027



de 62.95% - 3500 ha, diferența de 37.05% fiind ocupată de pășuni (1468 ha – 26.40%), fânațe (412 ha – 7.41%), vii și pepiniere viticole (24 ha – 0.43%), livezi și pepiniere pomicole (156 ha – 2.81%).

Fondul forestier, păduri și alte terenuri cu vegetație forestieră, ocupă locul al doilea în structura suprafeței administrative a orașului, acoperind 1753 ha – 21.80% din totalul suprafeței administrative. Luciul de apă care se află pe întinderea orașului Ulmeni este de 100 ha, reprezentând 1.24 % din suprafața totală a orașului.

2.1.6. STRUCTURA EDUCAȚIONALĂ³⁴

În orașul Ulmeni se regăsesc o serie de unități școlare care înglobează toate structurile de învățământ preuniversitar. În satele aparținătoare de oraș, Arduzel, Chelița, Mânău, Țicău și Someș-Uileac, regăsim structuri de învățământ preșcolar, primar și gimnazial. Având în vedere anul școlar 2020-2021, încadrarea personalului didactic pe niveluri de învățământ corespunzător, prezintă următoarea structură:

Tab. 2.1. Încadrarea personalului didactic

Nivel învățământ	2018	2019	2020	2021
Preșcolar	14	14	14	14
Primar (inclusiv învățământ special)	30	27	24	22
Gimnazial (inclusiv învățământ special)	38	35	33	31
Liceal și Profesional	12	20	21	23
TOTAL	94	96	92	90

Având în vedere încadrarea elevilor absolvenți pe niveluri de învățământ corespunzător, o situație evolutivă prezintă următoarea structură:

Tab. 2.2. Încadrarea elevilor absolvenți

Nivel învățământ	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Primar și gimnazial (inclusiv învățământ special)	64	63	63
Liceal	46	29	46
Profesional	9	-	9
TOTAL	119	92	118

Unitățile de învățământ prezente pe teritoriul UAT ULMENI sunt următoarele:

ÎNVĂȚĂMÂNT LICEAL

- Liceul Tehnologic „Dr. Florian Ulmeanu” ULMENI - Ulmeni, str. Petre Dulfu nr. 27, structură publică (include și învățământ primar/gimnazial)
- Liceul Teoretic „Gheorghe Pop de Băsești” ULMENI - Ulmeni, str. Petre Dulfu nr. 61 – Învățământ privat (include și învățământ primar/gimnazial)

ÎNVĂȚĂMÂNT PRIMAR ȘI GIMNAZIAL

- Școala gimnazială „Kos Karoly” – Arduzel, nr. 143 - structură publică (include și învățământ preșcolar)
- Școala gimnazială CHELIȚA Chelița, nr. 196 - structură publică (include și învățământ preșcolar);
- Școala primară TICĂU 1 – Ticău, nr. 58 - structură publică (include și învățământ preșcolar);
- Școala primară TICĂU 2 – Ticău cartier - structură publică (include și învățământ preșcolar);
- Școala primară MÂNĂU – Mânău, nr. 131 - structură publică (include și învățământ preșcolar);
- Școala primară Someș-Uileac - Someș – Uileac nr. 288 - structură publică

ÎNVĂȚĂMÂNT PREȘCOLAR

- Grădinița cu program prelungit ULMENI - Ulmeni, str. Dr. F.C. Ulmeanu nr. 11 - structură publică
- Grădinița cu program normal SOMEȘ-UILEAC - Someș – Uileac nr. 238 - structură publică
- Grădinița cu program prelungit și internat ARDUZEL

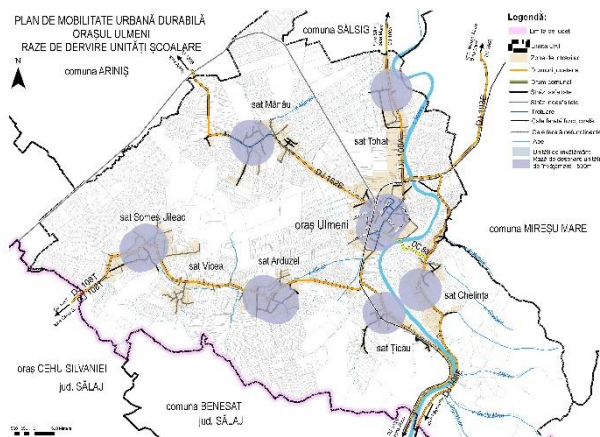


Fig. 9 - Unități de învățământ de pe raza UAT Ulmeni și razele de deservire (500m)

Orașul Ulmeni dispune de unități educaționale în toate localitățile aparținătoare, fiind asigurat necesarul de de infrastructură școlară.

2.1.7. FORȚA DE MUNCĂ³⁴

³⁵Ponderea numărului de salariați ai UAT Ulmeni în totalul manifestat la nivel județean prezintă o evoluție crescătoare în ultimii 10 ani, iar media procentuală pe perioada analizată este de 0.74%.

Având în vedere ultimul an de raportare statistică pentru această variabilă (anul 2019), orașul Ulmeni se află pe locul 13 din totalul de 76 de localități ale județului Maramureș.

Indicatorul de câștig salarial este disponibil la nivel județean. Evoluția acestuia în timp prezintă o creștere continuă pe perioada analizată (an 2010-2019), bărbații și femeile câștigând aproape la fel, cu mici diferențe plus/minus pe parcursul anilor între cele două sexe. Maximul este înregistrat în anul 2018, când femeile au câștigat la nivel mediu cu 139 lei în plus față de bărbați.

Tab. 2.3. Numărul mediu al salariaților pe județ și UAT Ulmeni

Anul	Județul Maramureș	UAT Ulmeni
2010	86256	595
2011	86480	595
2012	88152	569
2013	89596	636
2014	91559	650
2015	94729	811
2016	95829	794
2017	101131	792
2018	102377	796
2019	106403	808

Ultimul an de raportare statistică privind salariul nominal mediu net lunar la nivelul județului Maramureș, pe activități ale economiei naționale CAEN Rev. 2, plasează pe **locul I Administrația publică și apărarea**; Asigurări sociale din sistemul public, urmat de Producția de energie termică și electrică, pe locul III se află Informațiile și telecomunicațiile, după care Sănătatea și asistența socială și Învățământul ocupă poziții fruntașe cu salarii medii nete de peste 3.000 lei. **Cele mai mici valori sunt înregistrate de Hoteluri și Restaurante** – sector direct afectat de pandemia de Covid-19, însă acest prag scăzut are în vedere și faptul că este un domeniu permisiv pentru program part-time care se remunerează direct proporțional cu orele lucrate. Calculate la situația medie, acestea determină o scădere a valorii totale față de alte

³⁴ Sursă: <http://statistici.insee.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> și SIDU Ulmeni 2021-2027

³⁵ SIDU Ulmeni pag. 46-49



domenii unde programul impune minim 8 ore de muncă.

Tab. 2.4. Numărul șomerilor pe județ și UAT Ulmeni

Anul	Județul Maramureș	UAT Ulmeni
2015 M	3943	310
2015 F	3200	152
TOTAL 2015	7143	462
2016 M	3486	127
2016 F	2923	118
TOTAL 2016	6409	245
2017 M	3424	103
2017 F	2762	95
TOTAL 2017	6186	198
2018 M	3239	102
2018 F	3179	89
TOTAL 2018	6418	191
2019 M	2630	62
2019 F	2555	78
TOTAL 2019	5185	140
2020 M	2384	24
2020 F	2313	13
TOTAL 2020	4697	37
2021 M	1764	224
2021 F	1947	217
TOTAL 2021	3711	441
2022 M	1673	249
2022 F	1780	205
TOTAL 2022	3453	454

Numărul de șomeri la nivelul județului Maramureș este în continuă scădere în ultimii ani, atât pentru persoanele de sex masculin cât și pentru cele de sex feminin, scăzând cu mai mult de 51%. La nivelul orașului Ulmeni scăderea numărului șomerilor a fost constantă urmând același trend ca și în restul județului, chiar mai abruptă, scăzând cu 92%, însă doar până în anul 2020, când a început să crească vertiginos, la o valoare apropiată de cea înregistrată în 2015, în

doar 2 ani. Această schimbare resimțită la nivelul UAT Ulmeni se datorează cel mai probabil situației deosebite generată de pandemia covid-19, când multe afaceri s-au închis, au fost reduceri mari de personal, iar oamenii au rămas fără locuri de muncă.

Fig. 2.10. Evoluția numărului de șomeri la nivelul UAT Ulmeni

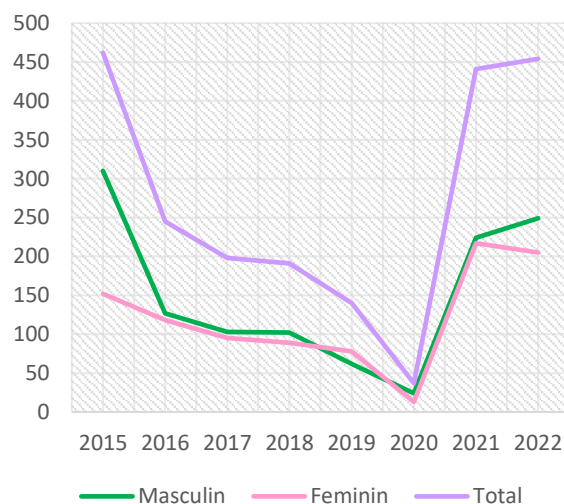
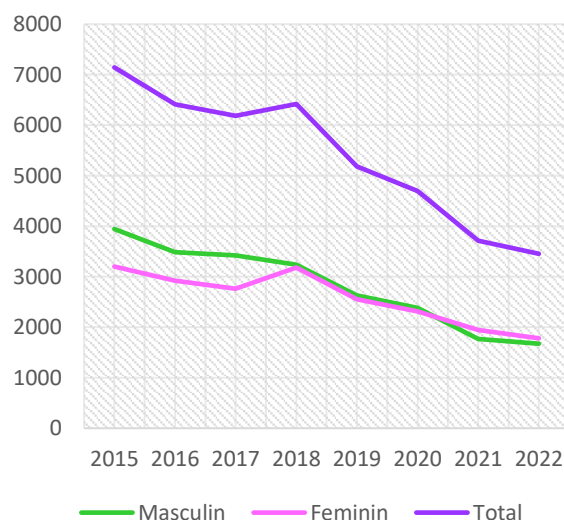


Fig. 2.11. Evoluția numărului de șomeri la nivelul județului Maramureș





COMBATEREA SĂRĂCIEI ȘI PROMOVAREA INCLUZIUNII SOCIALE³⁶

Identificarea grupurilor vulnerabile este primul pas pentru conturarea unei strategii de incluziune socială, aplicabile ulterior, iar acest lucru este posibil doar prin realizarea unor analize complexe pe domenii cheie.

Situația celor mai vulnerabile grupuri stabilite la nivel național printr-un raport al Ministerului Muncii și Protecției Sociale, realizat în anul 2019, este:

Tab. 2.5. Categoriile grupuri vulnerabile la nivel național³⁷

Categorie de risc	TOTAL național %	Mediul rural %	Mediul urban %
Persoanele în risc de sărăcie	34,97	34,6	38,1
Vârștnicii	34,18	35,1	25,9
Copii în familie, copii separați sau în risc de separare de părinți	15,79	15,4	19,4
Tineri în dificultate	9,76	10,1	6,6
Persoane adulte cu dizabilități	2,24	2,1	5
Alte grupuri vulnerabile	1,57	1,4	3,1
Mamă și copil	1,32	1,3	1,9

Indicatorul persoanelor care trăiesc în gospodării cu intensitate foarte mică a muncii este definit ca numărul de persoane care trăiesc într-o gospodărie în care membrii în vârstă de muncă au lucrat mai puțin de 20% din potențialul lor total în ultimele 12 luni.

Intensitatea muncii unei gospodării este raportul dintre numărul total de luni în care toți membrii

gospodăriei în vârstă de muncă au lucrat în timpul anului de referință al venitului și numărul total de luni în care aceiași membri ai gospodăriei ar fi putut lucra teoretic în aceeași perioadă.

O persoană în vârstă de muncă este o persoană în vârstă de 18-59 de ani, cu excluderea studenților din grupa de vârstă cuprinsă între 18 și 24 de ani. Gospodăriile compuse numai din copii, din studenții cu vârsta mai mică de 25 de ani și/sau persoanele cu vârsta de 60 de ani sau mai mult sunt complet excluse din calculul indicatorului.

În România procentul persoanelor care se afla în risc de sărăcie era de 29,7% în anul 2019³⁸, situându-se pe locul 5 în Europa.

ACTIVITĂȚI ECONOMICE³⁹

Ulmeni a fost atestat documentar în anul 1405 când apare cu numele de *Silimeghiu* (în maghiară Sülelmed, în germană Ulmendorf), iar în anul 1765 apare cu numele de *Sulimediū* în *Evangelhia tipărită la Blaj, precum și în matricolele din 1822-1823, nume care în traducere înseamnă solul mediu sau solul de mijloc. Această denumire își are explicația în faptul că localitatea servea drept loc de popas pentru legiunea romană care avea sediul la Porolissum (Moigrad), atunci când aceasta se deplasa spre Baia-Mare, Ulmeni fiind situat la jumătatea drumului⁴⁰.*

⁴¹Localitățile componente ale UAT Ulmeni au avut în trecut un profil agricol și agrozootehnic, fiind încadrate până nu demult la mediul rural (Ulmeni a fost declarat oraș prin Legea nr.

³⁶ SIDU Ulmeni pag. 49-53

³⁷

http://www.mmuncii.ro/j33/images/Documente/MMPS/Rapoarte_si_studii_MMPS/2019_-_Raport_grupuri_vulnerabile_final.pdf

³⁸ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Living_conditions_in_Europe_material_deprivation_and_economic_strain

³⁹ SIDU Ulmeni pag. 23-26, 74-77

⁴⁰ SIDU Ulmeni pag. 23

⁴¹ M. Botiș, et al., *Ulmeni Maramureș: studiu monografic*, pag. 22



83/2004). Alte îndeletniciri din trecut în zonă erau: făurirea **uneltelor** folosite în agricultură sau la alte treburi casnice, construirea de utilaje sau case, morăritul, îndeletnicirile artistice (obiecte din nuiele), prepararea și vânzarea băuturilor alcoolice (țuică, vin) și vânzătoarea de animale.

⁴²Odată cu industrializarea, oamenii au renunțat în mare parte la agricultură (sau cel puțin nu au mai avut această ocupație principală), iar construirea căilor ferate Jibou- Baia Mare și Ulmeni-Cehiu Silvaniei, respectiv gara din Ulmeni, au adus un plus la economia zonei.

Orașul Ulmeni capătă aerul unei așezări agro-industriale în momentul în care încep să apară întreprinderi mici (peste 50 de muncitori) care angrenau un număr mare de locuitori, în principal: **unități de prelucrare a produselor agricole** cum ar fi cuptorul pentru uscatul plantelor farmaceutice, a fructelor sau a ciupercilor (1937), **lăptăria** unde se prelucrau 29.200 litri de lapte anual, **fabrica de cânepă** (secție a fabricii de la Breveni), **fabrica de sticlă Fortuna** (1940, cu 65 de angajați), **întreprinderea de împletituri de nuiele de salcie și moara** din Ulmeni. În anul 1968 se dădea în folosință o întreprindere pentru prelucrarea tulpinilor de in, de interes național, iar în 1969 se înființează **Ocolul Silvic Ulmeni**, care cuprindea întregul fond forestier al zonei Codrului și în cadrul căruia s-a deschis un **atelier de împletituri din nuiele** care producea produse pentru export. După 1970 s-a deschis **fabrica de beton „Silvania”** care avea în componență un atelier de țesut covoare și unul de tâmplărie. Tot atunci s-au construit și 5 blocuri de locuințe pentru muncitori din alte localități.

Datorită dezvoltării economice din timpul perioadei comuniste, Ulmeniul devine un important centru al Țării Codrului, dar după

1989, când s-au închis majoritatea întreprinderilor, orașul a început să piardă locuitori, iar numărul șomerilor a început să crească.

Tab. 2.6. Situația firmelor active la nivelul U.A.T. Ulmeni pe domenii de activitate

Domenii de activitate	Agricultură	Industrie	Construcții	Servicii
ULMENI	1	20	24	47
VICEA	0	2	2	1
TOHAT	1	2	3	7
ȚICĂU	0	0	5	2
SOMEȘ UILEAC	2	2	8	4
MÂNĂU	0	6	6	9
MÂNĂU	3	5	2	9
ARDUZEL	5	3	2	7
TOTAL	12	40	52	86

⁴³Raportându-ne la anul 2019, cifra de afaceri a firmelor active din U.A.T. Ulmeni însumează 62.617.948 lei. Din această valoare 0.3% reprezintă cifra de afaceri generată de firmele înregistrate în localitatea Arduzel, 1.7% de cele din localitatea Chelița, 7.1% de cele din localitatea Mânău, 1% de cele din localitatea Someș-Uileac, 4.5% de cele din localitatea Țicău, 13% de cele din localitatea Tohat, 72.3% de cele din localitatea Ulmeni și 0.1% de cele din localitatea Vicea.

Având în vedere că la nivelul U.A.T. Ulmeni toate firmele existente se încadrează în sectorul IMM, neexistând vreo întreprindere mare (peste 250 angajați), cifra de afaceri a întreprinderilor este constituită 100% din realizările IMM-urilor, același procent regăsindu-se și în privința ocupării forței de muncă și a investițiilor nete ale firmelor. În privința dimensiunilor firmelor, microîntreprinderile realizează 30.66% din cifra de afaceri însumată la nivelul U.A.T., întreprinderile mici realizează 27.84% din această

⁴² SIDU Ulmeni pag. 25

⁴³ SIDU Ulmeni pag. 74



cifra de afaceri, iar întreprinderile mijlocii realizează 41.5% din cifra de afaceri.

Defalcând pe localități procentul privind

Tab. 2.8. Situația firmelor active la nivelul U.A.T. Ulmeni în funcție de dimensiune

Dimensiune	Micro- întreprindere	Întreprindere mică	Întreprindere mijlocie	Întreprindere mare
Localitate				
ULMENI	84	6	2	0
VICEA	5	0	0	0
TOHAT	12	1	0	0
ȚICĂU	6	1	0	0
SOMEȘ UILEAC	16	0	0	0
MÂNĂU	19	2	0	0
MÂNĂU	19	0	0	0
ARDUZEL	17	0	0	0
TOTAL	178	10	2	0

ocuparea forței de muncă, constatăm că din totalul angajaților firmelor active la finalul anului 2019 la nivelul U.A.T. Ulmeni 1% activează în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Arduzel, 1% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea

Tab. 2.7. Situația firmelor active la nivelul U.A.T. Ulmeni în funcție de vechime

Vechime	< 1an	între 2 și 3 ani	între 4 și 5 ani	între 6 și 10 ani	> 10 ani
Localitate					
ULMENI	4	15	12	16	45
VICEA	0	1	2	1	1
TOHAT	1	4	1	5	2
ȚICĂU	3	1	0	0	3
SOMEȘ UILEAC	1	5	5	2	3
MÂNĂU	3	4	4	5	5
MÂNĂU	1	4	2	6	6
ARDUZEL	3	3	1	2	8
TOTAL	16	37	27	37	73

⁴⁴ SIDU Ulmeni pag. 75-76 – informații preluate din Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027 - Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest , p. 135 și Annual Report

Chelița, 13.2% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Mânău, 2.3% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Someș-Uileac, 4.3% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Țicău, 5.7% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Tohat, 72.1% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Ulmeni și 0.4% în cadrul firmelor înregistrate în localitatea Vicea.

Distribuția activităților economice pe sectoare este reprezentată cu 45.3% de către servicii (un număr de 86 firme active), 21% industrie (un număr de 40 firme active), 27.4% construcții (un număr de 52 firme active), 6.3% agricultură (un număr de 12 firme active).

Cele patru sectoare își împart cifra de afaceri realizată la nivelul U.A.T. după cum urmează: 24.25% servicii, 56.91% industrie, 18.79% construcții, 0.05% agricultură.

Tab. 2.9. Situația firmelor active la nivelul U.A.T. Ulmeni în funcție de cifra de afaceri

Cifra de afaceri	< 50.000 lei	≥50.000 < 500.000 lei	≥500.000 < 5.000.000 lei	> 5.000.000 lei
Localitate				
ULMENI	50	31	10	1
VICEA	4	1	0	0
TOHAT	10	0	2	1
ȚICĂU	4	1	2	0
SOMEȘ UILEAC	14	2	0	0
MÂNĂU	12	6	3	0
MÂNĂU	16	2	1	0
ARDUZEL	16	1	0	0
TOTAL	126	44	18	2

⁴⁴Densitatea IMM-urilor la nivelul U.A.T. Ulmeni este de 26.13 IMM-uri/1000 locuitori, în vreme ce

on European SMEs 2018/2019, Research & Development and Innovation by SMEs - Comisia Europeană, Luxemburg, 2019



la nivelul regiunii Nord-Vest aceasta este de 33.44 IMM-uri/1000 locuitori, iar la nivel național de 29.43 IMM-uri/1000 locuitori. **Media UE este de 58 IMM-uri/1000 locuitori.** Densitatea IMM-urilor din U.A.T. pe fiecare localitate componentă în parte este următoarea: Ulmeni (66.23 IMM-uri/1000 locuitori), Vicea (14.97 IMM-uri/1000 locuitori), Țicău (7.66 IMM/1000 locuitori), Tohat (54.17 IMM/1000 locuitori), Someș-Uileac (20.33 IMM-uri/1000 locuitori), Mânău (19.09 IMM/1000 locuitori), Chelița (11.77 IMM-uri/1000 locuitori), Arduzel (19.06 IMM-uri/1000 locuitori). Deși densitatea IMM-urilor la nivelul U.A.T. este mai mică decât indicii înregistrați la nivel regional, național și implicit european, se remarcă densitatea crescută în cazul localității Tohat, aceasta depășind indicii de la nivel regional și național, dar situându-se sub media UE. Ceea ce este surprinzător este că densitatea la nivelul localității Ulmeni depășește atât valorile regională și națională, cât și media UE.

Majoritatea agenților economici și a instituțiilor publice sunt concentrate în orașul Ulmeni, în zona centrală (str. Petre Dulfu, str. F. Ulmeanu) și în zona industrială (str. Gării, str. Depozitelor și la intrare în localitate dinspre Tohat.

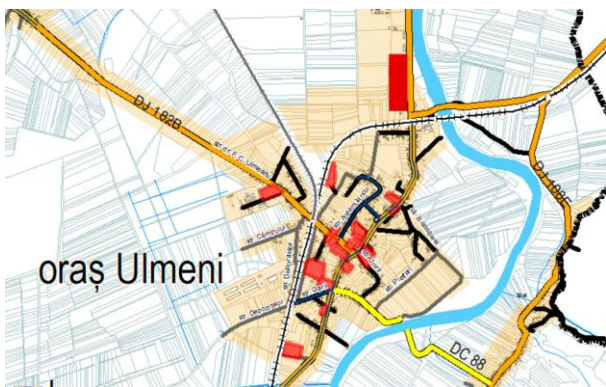


Fig. 10 - Zone cu activități generatoare de trafic

2.1.8. INFRASTRUCTURA CULTURALĂ

Printre personalitățile locului amintim⁴⁵:

- Petre Dulfu, poet, eseist și celebru autor de snoave (născut la Tohat, în anul 1856, decedat la București în anul 1953);
- Profesor doctor docent Florian Ulmeanu, unul din fondatorii Facultății de Medicină sportivă din București (născut la Ulmeni, în anul 1903, decedat în anul 1973, la București);
- Emil Gavriș, interpret român de muzică populară (născut în anul 1915, în satul Chelița, decedat la București în anul 1989);
- Laurențiu Bran (1865 - 1942), preot, traducător;
- Radu Ulmeanu (n. 25 ianuarie 1946), poet și scriitor, Membru al Uniunii Scriitorilor din România;
- Vasile Morar (n. 1949), poet și scriitor, Membru al Uniunii Scriitorilor din România;
- Viorel Mureșan (n. 1953), poet; Membru al Uniunii Scriitorilor din România;
- Florica Bud (n. 1957) (n. 21 martie 1957, Ulmeni, Maramureș).[9] Poetă, prozatoare, publicistă Liceul „Gheorghe Șincai” Baia Mare și Facultatea de Mine Petroșani (1981) – a câștigat numeroase premii și distincții de renume mondial
- Vianu Mureșan (n. 20 februarie 1969), scriitor, Membru al Uniunii Scriitorilor din România

⁴⁶Unitățile culturale ale orașului Ulmeni sunt diversificate și sunt prezentate în tabelul următor:

Tab. 2.10. Unități culturale la nivelul UAT Ulmeni

Tipul unității	Număr unități
Biblioteci	4
Centre de Cultură și Artă	1
Cămine culturale (Tohat, Chelița, Arduzel, Someș-Uileac, Vicea, Mânău)	6
Monumente istorice	10

⁴⁵ <https://ro.wikipedia.org/wiki/Ulmeni>

⁴⁶ SIDU Ulmeni pag. 61



ONG-uri	1
Fundații:	7
- <i>Fundația sportivă "Someșul Ulmeni";</i>	
- <i>Henry (Arduzel):</i> ajutorarea populației nevoiașe din România indiferent de naționalitate, sex sau religie;	
- <i>Matyas (Mânău):</i> ajutorarea populației nevoiașe din România indiferent de sex, religie sau naționalitate;	
- <i>Ocsitim (Mânău):</i> procurarea de bunuri material și sume bănești de la persoane fizice și juridice române și străine prin donații și ale mijloace de caritate; asigurarea de acțiuni de asistență socială;	
- <i>TICU (Ulmeni – str. Petre Dulfu):</i> procurarea de bunuri material și sume bănești de la persoane fizice și juridice române și străine prin donații și ale mijloace de caritate; asigurarea de acțiuni de asistență socială;	
- <i>SFÂNTUL ANTON DE PADUA (Ulmeni – str. Petre Dulfu):</i> îmbogățirea nivelului cultural al copiilor și tinerilor prin organizarea unor acțiuni de informare; de cursuri de inițiere și calificare în diverse domenii de activitate; educarea copiilor a tinerilor și a familiilor prin cunoașterea vieții și minunilor Sfântului Anton de Padua;	
- <i>ALFA ȘI OMEGA (Ulmeni – str. Florian Ulmeanu):</i> formarea unui mod de a gândi, a trăi și a fi creștin.	
Formație de dans (popular, modern)	4
Festivaluri de sărbători și tradiții cu specific local	1
Lăcașuri de cult, din care:	20
- Ortodoxe	8
- Reformate	5
- Penticostale	7
Locuri de agrement, din care:	10
- Săli de sport (una publică și una cu circuit închis)	2
- Terenuri de joacă pentru copii	8

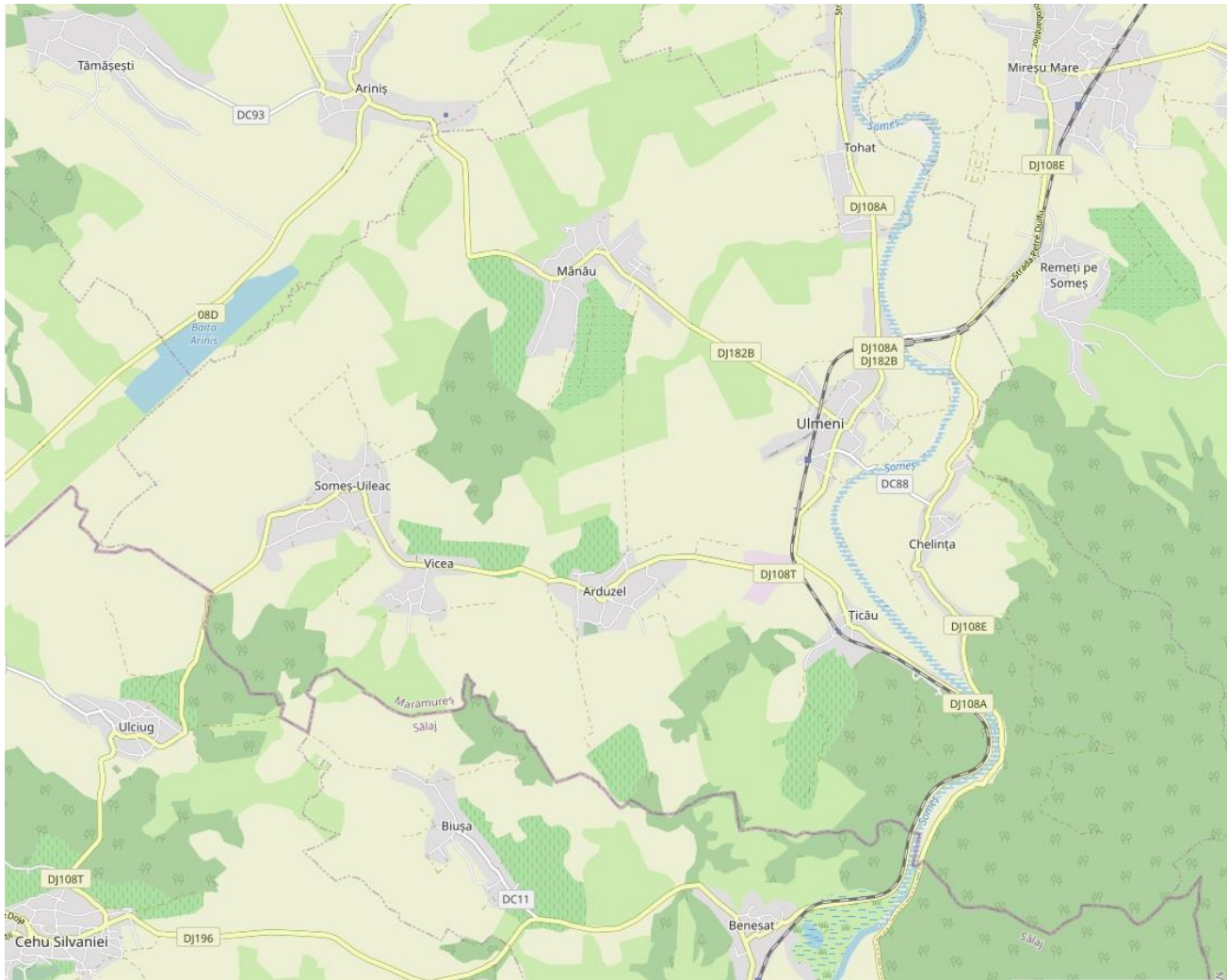


Fig. 11 - Rețeaua stradală din cadrul UAT Ulmeni – sursa: openstreet map

2.2. REȚEAUA STRADALĂ

Rețeaua totală de drumuri a orașului Ulmeni însumează aproximativ 72,9 de km de infrastructură, din care: 35 km de drum județean, 1,4 km de drum comunal și 45 de km de rețea stradală. Aproximativ 20 km de străzi din intravilanul localităților nu sunt asfaltate. Starea tehnică a drumurilor din orașul Ulmeni este destul de bună, aproximativ 45% din drumuri fiind asfaltate. Diferența de 65% din drumuri nu este modernizată, drumurile sunt de pământ sau pietruite, cu balast simplu sau în amestec cu pietriș și se încadrează în categoria de trafic ușor. Accesul pietonal este slab dezvoltat, nu sunt amenajate trotuare decât străzile din zona

centrală a orașului Ulmeni (Petre Dulfu, F.C. Ulmeanu, Gării, Avram Iancu, Iuliu Maniu), respectiv pe strada principală din localitatea Mănău. Lungimea totală a trotuarelor este de cca. 4 km.

Teritoriul UAT-ului este străbătut de 4 drumuri județene și un drum comunal, după cum urmează:

- DJ 108 A - limita jud. Sălaj (Țicău) – Ardustat, care realizează legătura dintre orașul Ulmeni și municipiile Baia Mare și Zalău. Lungimea totală 28,490 km, din care 10,77 km pe UAT Ulmeni. Drumul nu este asfaltat, având învelitoare din plăci de beton.
- DJ 108 E - limita jud. Sălaj (Chelița) – Hideaga. Lungimea totală 24,667 km, din

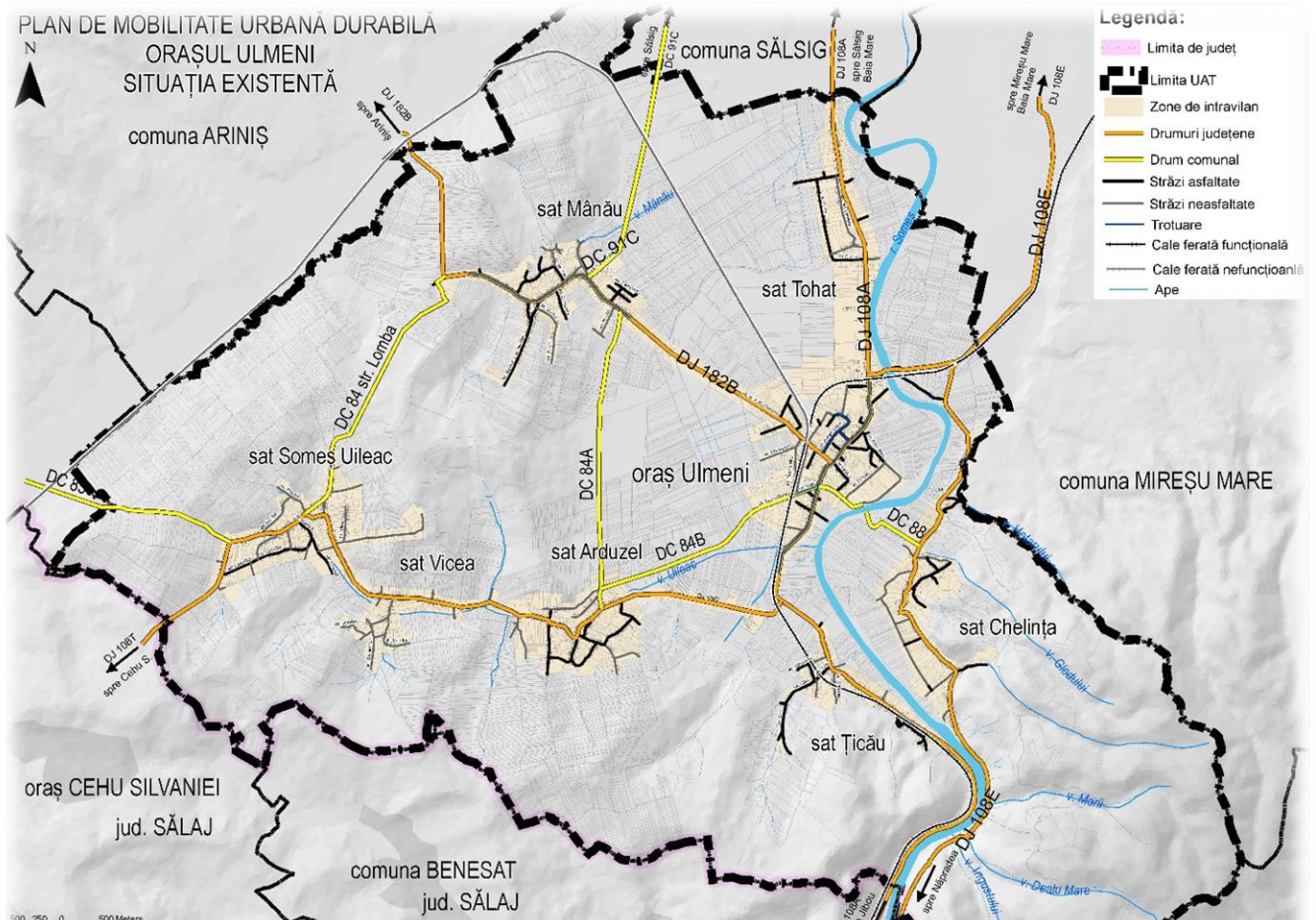


Fig. 12 - Rețeaua de străzi pe categorii de importanță și stare tehnică

care 8,65 km pe UAT Ulmeni. Drumul este **asfaltat** recent și în stare bună.

- DJ 108 T - DJ 108 A (Arduzel) – limita cu județul Sălaj (Someș-Uileac). Lungimea totală 9,5 km, din care 8,5 km pe UAT Ulmeni. Drumul este **asfaltat** dar are un profil îngust.
- DJ 182 B - Baia Mare – Săcălășeni - Șomcuta Mare - Mireșu Mare - Ulmeni-Ariniș - Băița de sub Codru - limita jud. Satu-Mare. Lungimea totală 62,945 km, din care 8,52 km pe UAT Ulmeni. Drumul este **asfaltat** pe aproape toată lungimea, mai puțin pe porțiunea unde se intersectează cu DJ 108A în lungime de 1,16 km. Drumul județean traversează râul Someș prin intermediul unui pod rutier inaugurat recent în stare foarte bună.
- DC 88 - Gara CFR-Chelița. Lungimea 2 km. Drumul traversa râul Someș cu ajutorul unui pot rutier mobil (bac), însă după ce a fost

inaugurat podul de pe DJ 182B s-a renunțat la acesta și în prezent există doar un pasaj pietonal, accesul peste râu cu mașina nefiind posibil. Podul pietonal nu este modernizat.

- DC 84 – Someș Uileac – Mânău
- DC 84A – Someș Uileac – Chelița
- DC 84B – Arduzel – Ulmeni
- DC 83 – Someș Uileac – Băsești
- DC 91C – Mânău – Sălsig

Denumirile străzilor aparținând UAT orașul Ulmeni sunt conform HCL 34/07.06.2018:

Nr. Crt.	Denumire	Delimitare
	Ulmeni	
1.	Zambilei	Din str. Petre Dulfu (următoarea cale rutieră de la strada Balastierei) până la râul Someș
	Țicău	



1.	Gării	Din DJ 108A spre Pensiunea Festival, până la pășune
2.	Câmpului	Din str. Gării până în zona „După sat”
3.	Cabanei	Din DJ 108A până la cabana Romsilva
Tohat		
1.	Florilor	De la râul Someș, intersectând DJ 108A, până în DJ 108A, lângă Biserica Ortodoxă (zona după sat)
2.	Narciselor	Din DJ 108A până în strada Florilor
3.	Lalelelor	Din strada Florilor, spre Sud, acoperind întreaga zonă de locuințe
4.	Liliacului	Din DJ 108A până în strada Lalelelor
Vicea		
1.	Orhideelor	Strada principală (DJ 108T)
2.	Crinilor	Din DJ 108T (str. Orhideelor), axa Nord - Sud, până la limita intravilan
3.	Salcâmilor	Din strada Crinilor, prima intersecție, spre Sud, până la pășune
4.	Nucilor	Din strada Crinilor, axa Est - Vest, acoperind întreaga zonă de locuințe
Mânău		
1.	Mociarului	Din DJ 182B spre Sud, până la limita intravilan (prima cale rutieră)
2.	Morilor	Din DJ 182B spre Sud, până la limita intravilan (a doua cale rutieră)
3.	Câmpului	Din DJ 182B spre Nord până la pălincie
4.	Nouă	Intersectează strada Câmpului
5.	Cantonului	Din DJ 182B spre Nord - Est, până la limita intravilanului

6.	Forilor	Din strada Cantonului spre Nord - Vest, până la limita intravilanului
7.	Rozelor	Din DJ 182B până în strada Florilor
8.	Văii	Din DJ 182B până în DJ .182B , prin partea de Nord a localității
9.	Pășunii	Din strada Văii, spre Nord, până la limita intravilan
10.	Conacului	Din DJ 182B spre Sud, până la conac
11.	Felseg	Din DJ 182B spre Sud, până la livadă
12.	Zorilor	Din strada Felseg, spre Est, până la limita intravilan
13.	NUcilor	Din DJ 182B, până în strada Felseg
Arduzel		
1.	Mânăului	Din DJ 108T, pe DC 84A până la limita intravilan
2.	Văii	Din DJ 108T, pe DC 84A până la limita intravilan Paralel cu Valea Uileacului până în strada Mânău
3.	Sub Vii	Paralel cu DJ 108T, continuă pe DC 84B, până la limita intravilan
4.	Viilor	Din DJ 108T până în strada Sub Vii
5.	Țării	Din DJ 108T, spre Sud , până la limita intravilan
Someș Uileac		
1.	Viilor	Din DJ 108T, până la limita intravilan
2.	Lomba	Din DJ 108T, până la limita intravilan Din DJ 108T (de la școală) pe DC 84, până la limita intravilan
3.	Palaga	Din DJ 108T, (de la școală) axa NV, până la limita intravilan

4.	Nucilor	Din DJ 108T până în strada Palaga
5.	Bisericii	Din DJ 108T, până la limita cimitir
6.	Lazurilor	Din strada Bisericii până la DJ 108T
7.	Motorului	Din DJ 108T până în strada Lazurilor
8.	Dâmbului	Din DJ 108T până în strada Lomba

2.3. TRANSPORTUL PUBLIC

Transportul public este slab reprezentat pe raza orașului Ulmeni, existând doar autobuze școlare prezente în fiecare localitate cu excepția localităților Tohat (școala din localitate este în reabilitare) și Vicea.

Există curse directe între Ulmeni și alte UAT-uri realizate de companii private **pe ruta Baia Mare – Ulmeni - Zalău**:

- PITMA COM – circulă de luni până vineri având 4 curse dus-întors
- J&R CAR ARAD – circulă zilnic

Companiile **Eaton Corportation și Ramira SA** au de asemenea curse private pentru angajații acestora care locuiesc pe raza UAT Ulmeni.

În ceea ce privește **TRANSPORTUL FERVIAR**, UAT Ulmeni este străbătut de **magistrala 400 Satu Mare - Baia -Mare – Jibou – Dej – Toplița – Miercurea Ciuc – Brașov**. Există o bretea spre Cehu Silvaniei care momentan nu este utilizată. Cea mai frecventată este ruta **Ulmeni - Baia Mare**, unde sunt disponibile 13/14 curse zilnic (în weekend 11).

Linia ferată care traversează UAT Ulmeni este deosebit de importantă deoarece asigură culoarul de tranzit între Satu Mare – Baia Mare și Dej, fiind traversată de curse zilnice Baia Mare – Jibou - Zalău, Baia Mare – Dej - Cluj Napoca, Baia Mare – București.

Principalele probleme sunt legate de gradul de uzură al rețelei și al vehiculelor, de faptul că aceasta nu este electrificată pe acest tronson, de nivelul de degradare și învechire al stațiilor CFR, viteza de deplare, condițiile de deplasare etc.

Spre Dej sunt disponibile **4 curse zilnice dus și 3 curse întors** (dimineața după-amiaza și seara) care durează în medie 2 ore și 20 min.

Spre Zalău sunt disponibile **6 curse zilnice dus-întors** cu schimb la Jibou care durează între 1 oră și 23 min și 2 ore și 38 min.

Până la **Ulemenii** se poate ajunge schimbând 2 trenuri (la Baia Mare) iar călătoria durează între 2 ore și 21 min și 4 ore și 21 min.

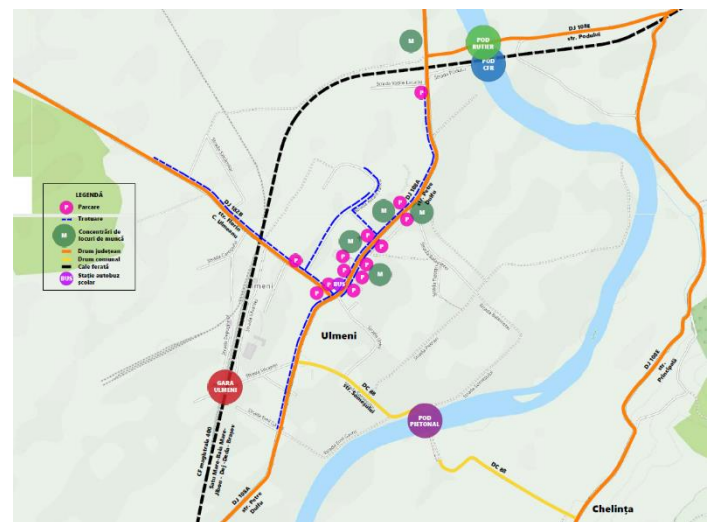


Fig. 15 -Amplasamentul stațiilor de autobuz - Orașul Ulmeni

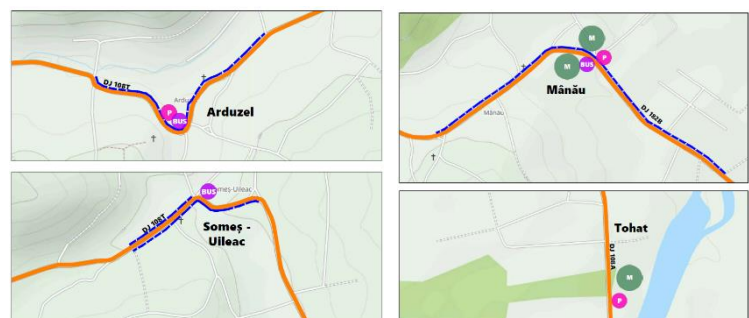


Fig. 14 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Arduzel, Someș Uileac

Fig. 13 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Mânău, Tohat

Cele mai apropiate aeroporturi sunt cele de la **Baia Mare (35 km)** și **Cluj Napoca (110km)**,



Tab. 2.11. Curse tren Ulmeni - Baia Mare

#	Tren	Ora plecare Ulmeni	Ora sosire Baia Mare	Frecvență	Clasă/facilități
1	R 4041 CFR Călători (34')	4:34	5:08	L-V	2
2	R 10685 Interregional Călători (34')	4:49	5:23	Z	1+2 B
3	R 4043 CFR Călători (43')	5:32	6:15	Z	2
4	R 10687 Interregional Călători (39')	6:19	6:58	Z	1+2 B
5	R 4045 CFR Călători (33')	6:37	7:10	L-V	2
6	R 10689 Interregional Călători (33')	7:59	8:32	Z	1+2 B
7	IRN 1641 CFR Călători (27')	8:21	8:48	Z	2 B C/D R
8	R 10691 Interregional Călători (35')	11:48	12:23	Z	1+2 B
9	R 4047 CFR Călători (36')	12:24	13:00	Z	2
10	R 10693 CFR Călători (42')	16:27	17:09	Z	1+2 B
11	R 4022 CFR Călători (42')	17:42	18:24	Z	2
12	R-E 4004 CFR Călători (40')	19:20	20:00	Z	1+2 R
13	R 4049 CFR Călători (37')	20:38	21:15	Z	2

ambele având atât curse naționale cât și internaționale

Lista curselor CFR Ulmeni – Baia Mare⁴⁷:

Tab. 2.12. Curse tren Baia Mare - Ulmeni

#	Tren	Ora plecare Baia Mare	Ora sosire Ulmeni	Frecvență	Clasă/facilități
1	R-E 4006 CFR Călători (32')	5:40	6:12	Z	1+2 B
2	R 4020 CFR Călători (35')	7:20	7:55	Z	2
3	R 10684 Interregional Călători (35')	8:49	9:24	Z	1+2 B
4	R 10687 Interregional Călători (39')	13:08	13:43	Z	1+2 B
5	R 4092 CFR Călători (39')	13:20	13:59	L-V	2
6	R 10688 Interregional Călători (34')	14:20	14:54	Z	1+2 B
7	R 4044 CFR Călători (35')	14:35	15:10	L-V	2
8	R 4096 CFR Călători (35')	15:25	16:00	Z	2
9	R 4047 Interregional Călători (34')	15:46	16:20	Z	1+2 B
10	R 4046 CFR Călători (35')	16:35	17:10	L-V	2
11	IRN 1642 CFR Călători (29')	17:50	18:19	Z	2 B C/D R
12	R 10692 Interregional Călători (35')	18:39	19:14	Z	1+2 B
13	R 4048 CFR Călători (38')	19:25	20:03	Z	2
14	R 4050 CFR Călători (35')	22:45	23:20	Z	2

⁴⁷ <https://mersultrenurilor.infofer.ro/>

Abrevieri: B – Biciclete, C - cușetă (4/6 paturi) , D - vagon de dormit (single/double), R – loc rezervat, L-V – De luni până vineri, Z - Zilnic



2.4. TRANSPORTUL DE MARFĂ

Transportul mărfurilor în cadrul orașului se realizează pe două căi: rutier și feroviar. Orașul Ulmeni poate fi tranzitat de mașini de tonaj mare după cum urmează:⁴⁸

- Sarcina maximă pe osia simplă 8 tone și pe osia dublă 14,5 tone: DJ 182B, DJ108A, DJ 108E
- Sarcina maximă pe osia simplă 7,5 tone iar pe osia dublă 12 tone: DJ 108T, drumurile comunale, străzile pietruite în orașe;

Transporturile cu vehicule la care sarcinile rezultate pe osii sunt superioare celor prevăzute în norme pot fi efectuate, de la caz la caz, numai cu autorizație specială de transport eliberată de organul de administrare a drumului potrivit art. 21 din Legea drumurilor.

În general marfa care ajunge pe teritoriul orașului Ulmeni este în tranzit. Primăria a impus restricții de tonaj pe mai multe străzi ale orașului pentru a nu degrada străzile și clădirile și pentru a nu crea discomfort. Există și alte străzi care ar trebui să aibă restricții în acest sens, în general mașinile de trafic greu nu ar trebui să ajungă în zonele rezidențiale sau în centrul orașului decât în cazuri excepționale și cu autorizații de la primăria orașului.

Cea mai tranzitată rută este DJ 108 – DJ 108 A pentru a ajunge de la Baia Mare la autostrada A3.

Din punct de vedere al destinației transportului de mărfuri pe raza orașului Ulmeni se disting următoarele categorii:

- transport de mărfuri local, având în principal scop comercial de aprovizionare a punctelor comerciale de pe raza orașului și depozitele sursă;

- transport de mărfuri atras datorat aprovizionării obiectivelor economice existente;
- transport de mărfuri generat de produsele fabricate pe raza orașului;
- transport de mărfuri indus, prin activități de prestări servicii;
- transport de tranzit pe cele șase relații intrare – ieșire din oraș (DJ 108A x 2, DJ 108E x 2, DJ 182 B, DJ 108 T).

Participarea vehiculelor grele la circulația generală creează mari deservicii atât din punct de vedere al asigurării capacității de circulație cât și din punct de vedere al asigurării capacității portante. După realizarea drumului Someș Expres o mare parte a acestor probleme vor fi rezolvate. Datorită faptului că UAT Ulmeni nu este traversat de drumuri naționale, tranzitul mașinilor de tonaj mare este redus, însă o dată cu realizarea podului peste râul Someș, traficul de tranzit a crescut considerabil, deoarece scurtează distanța și timpul de deplasare către și dinspre municipiul Baia Mare.

2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)

Accesibilitatea persoanelor cu mobilitate redusă, a grupurilor defavorizate cu venituri reduse, a persoanelor însoțite de copii sau a vârstnicilor este o caracteristică a mobilității. Pentru a putea optimiza această componentă este necesară o bună distribuție în cadrul localității a funcțiunilor de interes public, dar și modernizarea infrastructurii și creșterea siguranței.

La nivelul UAT Ulmeni, unde distanțele care trebuie străbătute sunt relativ mici, transportul

⁴⁸ Ordonanța 43/1997

nemotorizat ar trebui să fie accesibil tuturor locuitorilor, indiferent de condițiile necesare. Din păcate acest lucru nu se întâmplă, în oraș neexistând acest tip de facilități. Trotuarele sunt insuficiente sau nep practicabile de către persoanele cu mobilitate redusă, nu există piste de biciclete deși există multe persoane care se deplasează cu acest mijloc, iar facilitățile destinate persoanelor defavorizate nu există. Primăria orașului Ulmeni are în curs de elaborare un studiu de fezabilitate care prevede realizarea a cca. 5 km de piste de biciclete între localitățile Arduzel-Mânău-Ulmeni.

2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, STRUCTURI DE MANAGEMENT EXISTENTE LA NIVELUL AUTORITĂȚII PLANIFICATOARE)

PARCĂRI

În orașul Ulmeni, parcări amenajate există doar în zona centrală, de-a lungul DJ 182B și DJ 108A, în fața centrului medical, a supermarket-urilor (Unicarm, Profi/Pepco) în zona blocurilor de locuințe, a poliției și a primăriei. Suprafața parcărilor este de cca. 0,30 ha.

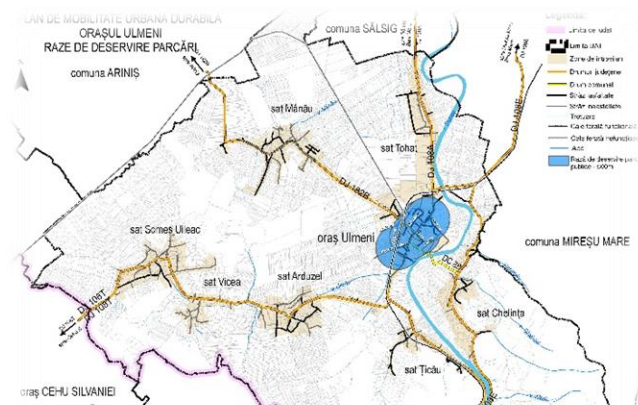


Fig. 16 - Parcări existente în orașul Ulmeni și razele de acoperire (500m)

Parcărilor existente sunt insuficiente, există instituții publice care nu dispun de locuri de parcare (centru cultural, școli, biserici etc) atât în

orașul Ulmeni și mai ales în localitățile aparținătoare.

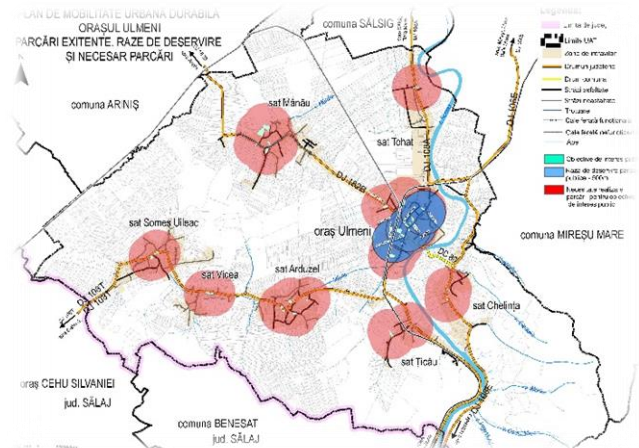


Fig. 17 - Amplasamentul echipamentelor publice și zonele nedeservite cu parcări publice

SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT

În cadrul orașului Ulmeni și a localităților componente nu există sisteme inteligente de transport. Trecerile peste calea ferată la intersecțiile cu DJ 108A și 108T sunt periculoase, neavând semnale luminoase și sonore sau bariere.

În oraș există treceri de pietoni pe străzile din zona centrală a orașului, dar nu există intersecții semaforizate sau intersecții reglementare prin senzori giratorii.

2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

Zona cu cea mai mare complexitate a orașului Ulmeni este în zona centrală unde se află majoritatea clădirilor de interes public, trecerea peste calea ferată, intersecția drumurilor județene și unde este cel mai intens trafic.

Prin urmare modernizarea infrastructurii și dotarea acesteia cu sisteme inteligente, reabilitarea spațiilor publice aferente infrastructurii rutiere, amănajarea pistelor de biciclete și creșterea siguranței pentru toți participanții la trafic sunt obiective de prim interes în vederea îmbunătățirii mobilității urbane.



3. MODELUL DE TRANSPORT (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I):

Conform Ordinului 233/2016 cu privire la normele de aplicare ale Legii 350/2001, modelul de transport din cadrul unui PMUD este obligatoriu doar pentru localitățile de rang 0 și I. **Ulmeni este o localitate de rang III (oraș), iar satele aparținătoare sunt localități de rang V**, conform Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Reteaua de localități.

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic și demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Concret, modelul de transport este o bază de calcul atașată unei hărți împărțite în zone cu aceleași caracteristici de mobilitate.

În cazul localităților analizate nu se elaborează modelul de trafic, dar se prezintă date de trafic colectate din teritoriu precum și viziunea utilizatorilor cu privire la starea tehnică a infrastructurii de transport.

3.1. Colectarea de date

Pentru colectarea datelor s-au folosit trei metode:

- recensământul de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate (7 posturi)
- anchetele privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate (7 posturi), la nivel de unitate teritorială de referință (100 respondenți)

- interviurile privind mobilitatea populației din zona de studiu (chestionar online).

Culegerea datelor de trafic a fost realizată prin recensăminte de circulație și anchete origine/destinație pe rețeaua rutieră semnificativă și în punctele de penetrație în oraș.

Referitor la datele colectate prin sondaje și măsurători acestea s-au înregistrat în următoarele perioade și intervale:

- recensământul de circulație : date colectate de către Primăria Orașului Ulmeni în perioada aprilie 2022, mai 2022, iulie 2022, aprilie 2023, octombrie 2022, noiembrie 2022, martie 2023; date colectate cu prilejul elaborării PMUD - 7:00 - 19:00, luna aprilie 2023
- ancheta origine/destinație: luna aprilie 2023
- chestionar online: luna aprilie 2023

3.2. Rezultate

- recensământul de circulație : date colectate de către Primăria Orașului Ulmeni în perioada aprilie 2022, mai 2022, iulie 2022, aprilie 2023, octombrie 2022, noiembrie 2022

Recensaminte Post 1 - Pod peste Someș Ulmeni DJ 108E		Vehicule/24h	
Data	DJ 108T	DJ 182B	
04.04.2022	563	1322	
12.04.2022	796	1413	
11.05.2022	860	1898	
22.05.2022	493	709	
22.07.2022	505	1280	
07.08.2022	509	746	
22.08.2022	870	1294	
06.10.2022	842	1429	
19.10.2022	707	1420	
10.11.2022	713	1092	

Tab. 3 1 Recensăminte circulație aprilie 2022 - noiembrie 2022
Post 1



Rezultatele recensământului de trafic efectuate pe parcursul anului 2022, **înainte de realizarea podului peste Someș** arată o **medie de cca. 685 vehicule/24 h pe DJ 108T, respectiv de 1260 vehicule/24 h pe DJ 182B.**

Următorul recensământ realizat în același post, în luna martie 2023, arată o **dublare a traficului, rezultată din traficul de tranzit** generat de rutele Cluj-Napoca – Baia Mare, via Ulmeni (o dată cu scurtarea rutei și a timpului de deplasare cu prilejul dării în folosință a podului de peste râul Someș.

Recensământ Post 1: Vehicule/24h POD Ulmeni 24.03.2023	
Autoturisme	1975
Autocamioane	225
Total	2200

Tab. 3 2 - Recensământ trafic Post 1 luna martie 2023

Rezultatele recensământului din luna martie 2023 se validează ulterior, în aprilie 2023, după cum rezultă din tabelul următor:

Recensământ Post 1: POD Vehicule/24h Ulmeni 24.04.2023	
Autoturisme	2240
Autocamioane	360
Total	2600

Tab. 3 3 - Recensământ de trafic Post 1 aprilie 2023

Traficul a crescut și pe DJ 108A, intrarea dinspre Benesat în orașul Ulmeni (dinspre rutele Jibou, Zalău, Nădășeu, Cluj Napoca etc)

Recensământ Post 5: intrare Vehicule/24h Ticau dinspre Benesat DJ 108A 24.04.2023	
Autoturisme	1280
Autocamioane	320
Total	1600

Tab. 3 4 - Recensământ trafic Post 5 aprilie 2023

Acestea sunt sectoarele de drum cele mai intens utilizate (DJ 108A) urmate de DJ 182 B. Pe

sectoarele de drum DJ 108T și DJ 108A, traficul este redus.

Recensământ Post 2: UNIX Ulmeni DJ 108A 24.04.2023	
Autoturisme	570
Autocamioane	300
Total	870

Tab. 3 5 - Recensământ trafic Post 2 aprilie 2023

Recensământ Post 3: intrare Manau dinspre Arinis DJ 182B 24.04.2023	
Autoturisme	300
Autocamioane	0
Tractoare	0
Total	300

Tab. 3 6 - Recensământ trafic Post 3 aprilie 2023

Recensământ Post 4: intrare Somes Uileac dinspre Cehu Silvaniei DJ 108T 24.04.2023	
Autoturisme	90
Autocamioane	0
Tractoare	5
Total	95

Tab. 3 7 - Recensământ trafic Post 4 aprilie 2023

Recensământ Post 6: intrare Chelinta dinspre Cheud DJ 108E 24.04.2023	
Autoturisme	300
Autocamioane	0
Total	300

Tab. 3 8 - Recensământ trafic Post 6 aprilie 2023

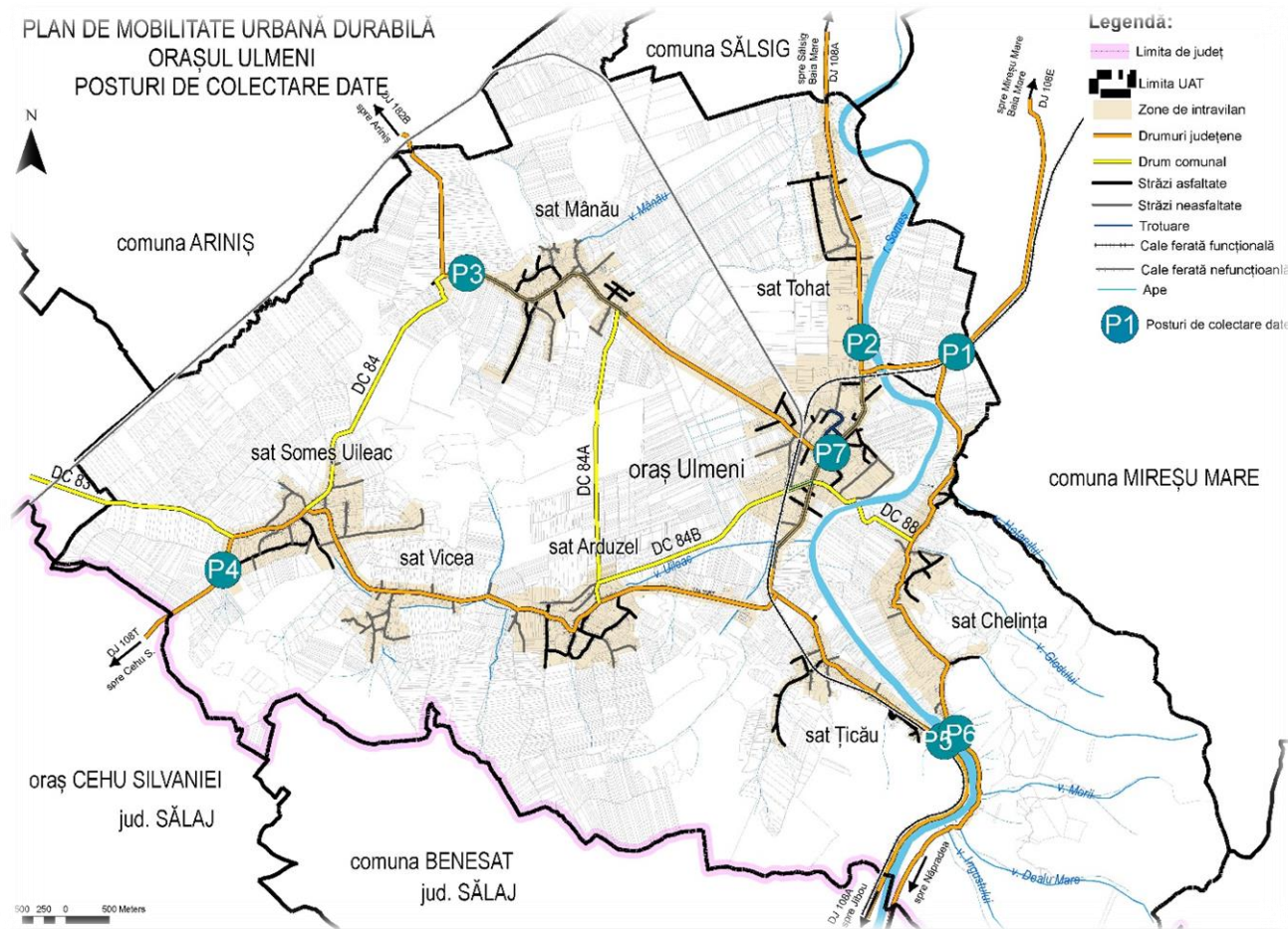


Fig. 18 - Posturi de colectare date

A fost realizat recensământ de trafic și în zona centrală (postul 7), unde s-au înregistrat 505 vehicule într-o oră la orele de vârf (12:00 – 13:00), respectiv cca. 200 de vehicule în afara orelor de vârf.

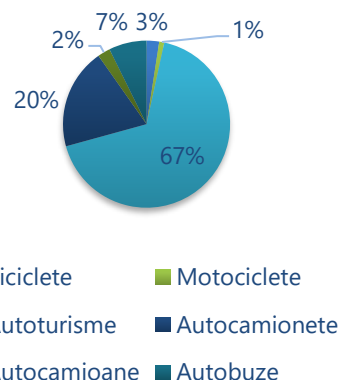
Post 7: Zona centrala Ulmeni 27.04.2023							
Interval orar	Biciclete	Motociclete	Autoturisme	Autocamionete	Autocamioane	Autobuze	TOTAL vehicule
12:00 - 12:30	5	2	280	35	2	3	327
12:30 - 12:35	0	0	16	6	1	4	27
12:35 - 12:40	1	1	25	10	0	5	42
12:40 - 12:45	1	0	22	3	0	0	26
12:45 - 12:50	1	1	19	3	2	0	26
12:50 - 12:55	1	0	25	5	1	3	35
12:55 - 13:00	0	0	18	3	1	0	22
TOTAL 1 h	9	4	405	65	7	15	505

Tab. 3 g-Recensământ de trafic zona centrală aprilie 2023



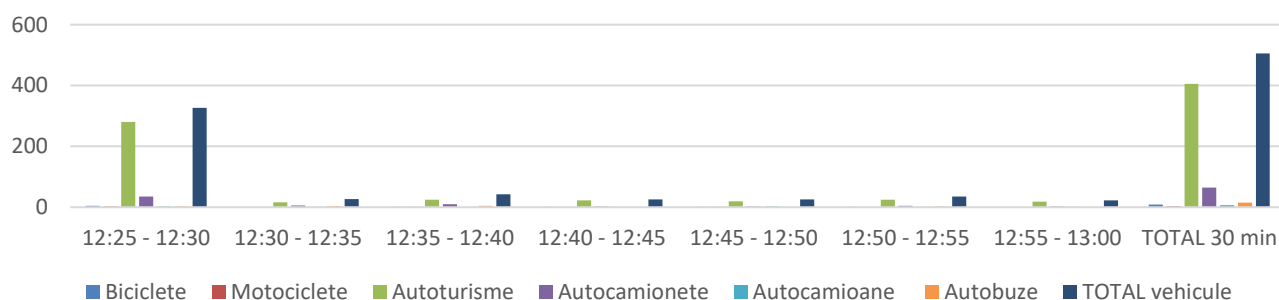
În zona centrală au fost identificate toate categoriile de vehicule: autoturisme, autocamionete, autocamioane, autobuze, motocicletele, biciclete. Ponderea majoritară este cea a autoturismelor (67%), urmată de cea a autocamionetelor (20%) și de cea a autocamioanelor (7%). Însumate ultimele două categorii, care sunt mijloace de deplasare specifice tranzitului, rezultă că **27% din vehicule reprezintă trafic de tranzit în zona centrală a orașului Ulmeni.**

Ponderea categoriilor vehiculelor în zona centrală



Tab. 3 10 - Fluxuri și categorii de vehicule în zona centrală

Fluxuri și categorii de vehicule în zona centrală a orașului Ulmeni 24.04.2023



Tab. 3 11 - Ponderea categoriilor vehiculelor în zona centrală

- ancheta origine/destinație: luna aprilie 2023:

Anchetele de origine-destinație au fost realizate în luna aprilie 2023 (24.04.2023) când, cu sprijinul Poliției Rutiere din Orașul Ulmeni, au fost efectuate cca. 100 de opriri în cele 7 posturi prezentate anterior, cu scopul de a afla care este originea deplasărilor, care este destinația, care este scopul călătoriei, câți pasageri sunt în vehicul și cu ce tip de vehicul se deplasează.

Rezultatele sunt prezentate mai jos:

În postul 1 (Pod peste râul Someș), **60% din deplasările celor anchetați au ca punct de origine sau de destinație municipiul Baia Mare**, doar 37% din deplasări au și escală în oraș, rezultând astfel ca **63% este trafic de tranzit prin orașul Ulmeni.**

Este important de subliniat faptul că 63% din deplasări se efectuează cu un singur pasager în autoturism și în 22% cu doar 2 pasageri în autoturism, rezultând astfel că 85% din deplasări se realizează cu autoturisme personale care deservește doar 1-2 pasageri!



27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 1: Pod Ulmeni						
Ora	Tip vehicul	Relatia de trafic		Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
		Localitatea de origine	Localitatea de destinatie			
09:30	Autoturism	Baia Mare	Pitesti	Nu	2	Serviciu
09:32	Autoturism	Baia Mare	Ulmeni	Da	3	Serviciu
09:32	Autoturism	Baia Mare	Zalau	Nu	1	Serviciu
09:33	Autoturism	Ulmeni	Remeti pe Somes	DA	1	Cumparaturi
09:35	Autoturism	Remetea Chioarului	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:36	Autoturism	Arinis	Remeti pe Somes	Da	1	Serviciu
09:36	Autoturism	Cluj Napoca	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:37	Autoturism	Iadara	Miresu Mare	Da	1	Serviciu
09:39	Autoturism	Chelinta	Baia Mare	Da	1	Serviciu
09:41	Autoturism	Pomi (Satu Mare)	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:43	Autoturism	Tamasesti (Arinis)	Baia Mare	Da	3	Personal
09:44	Autoturism	Salistea de Sus	Chelinta	Da	1	Serviciu
09:45	Autoturism	Miresu Mare	Chelinta	Da	1	Cumparaturi
09:46	Autoturism	Ulmeni	Chelinta	Da	3	Cumparaturi
09:47	Autoturism	Sibiu	Baia Mare	Nu	4	Serviciu
09:48	Autoturism	Cluj Napoca	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:49	Autoturism	Cluj Napoca	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:50	Autoturism	Ulmeni	Miresu Mare	Da	2	Serviciu
09:50	Autoturism	Bucuresti	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:50	Autoturism	Napradea	Baia Mare	Nu	2	Cumparaturi
09:51	Autoturism	Chelinta	Miresu Mare	Da	2	Cumparaturi
09:52	Autoturism	Bucuresti	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
09:53	Autoturism	Somesu Odorhei	Baia Mare	Nu	1	Personal
09:54	Autoturism	Baia Mare	Cluj Napoca	Nu	2	Serviciu
09:55	Autoturism	Miresu Mare	Ulmeni	Da	1	Serviciu
09:56	Autoturism	Baia Mare	Zalau	Nu	1	Serviciu
09:57	Autoturism	Miresu Mare	Ulmeni	Da	1	Cumparaturi
09:58	Autoturism	Somcuta Mare	C helinta	Da	1	Cumparaturi
09:58	Autoturism	Somcuta Mare	Cehu Silaniei	Nu	2	Serviciu
09:59	Autoturism	Manau	Baia Mare	Da	1	Serviciu
09:59	Autoturism	Buzau	Cluj Napoca	Nu	2	Serviciu
09:59	Autoturism	Benesat	Baia Mare	Nu	3	Serviciu

Tab. 3 12- Anchetă origine destinație Post 1 aprilie 2023

Următoarele cele mai frecventate rute sunt către Remeți pe Someș, Mireșu Mare, Șomcuta Mare, Cehu Silvaniei, iar trafic considerabil se generează și din localitatea Chelinta. 75% din deplasări se realizează în scop de serviciu.



27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 2: UNIX Ulmeni DJ 108A						
Relatia de trafic						
Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinație	Escala în oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
10:00	Autoturism	Seini	Jibou	Nu	1	Serviciu
10:01	Autoturism	Ulmieni	Salsig	Da	2	Cumparaturi
10:02	Autoturism	Zalau	Baia Mare	Nu	1	Personale
10:03	Autoturism	Tamaia	Ulmieni	DA	2	Personale
10:04	Autoturism	Satu Mare	Jibou	Nu	7	Personale
10:05	Autoturism	Ulmieni	Ulmieni	DA	2	Serviciu
10:07	Autoturism	Negresti Oas	Cluj Napoca	Nu	2	Personale
10:09	Autoturism	Ulmieni	Ulmieni	DA	1	Serviciu
10:10	Autoturism	Salsig	Chelinta	DA	2	Serviciu
10:15	Autoturism	Salsig	Ulmieni	DA	1	Cumparaturi
10:18	Autoturism	Salsig	Manau	DA	1	Personale
10:20	Autoturism	Ulmieni	Benesat	DA	2	Personale
10:21	Autoturism	Baia Mare	Jibou	Nu	1	Serviciu
10:22	Autoturism	Alunis	Ulmieni	DA	1	Personale
10:23	Autoturism	Ulmieni	Baia Mare	DA	1	Serviciu
10:24	Autoturism	Baia Mare	Ulmieni	DA	1	Serviciu
10:26	Autoturism	Gardani	Somcuta Mare	Nu	1	Serviciu
10:28	Autoturism	Sighetu Marmatiei	Sighetu Marmatiei	DA	1	Serviciu
10:29	Autoturism	Cluj Napoca	Calinesti Oas	Nu	1	Serviciu
10:30	Autoturism	Somesu Odorhei	Baia Mare	Nu	2	Personale

Tab. 3 13 - Anchetă origine destinație Post 2 aprilie 2023

În postul 2 (intrarea în oraș dinspre Sălsig) traficul majoritar este legat de **axa de circulație Jibou – Sălsig – Seini – Satu Mare**. Peste 98% din deplasări se fac cu autoturisme private care transportă 1-2 pasageri și **60% din deplasări au escală în oraș**, prin urmare traficul de tranzit este unul mult mai redus pe această rută. **50% din deplasări sunt în scop de serviciu**, și 40% în scopuri personale.

În postul 5 (intrarea în Țicău dinspre Benesat) traficul majoritar este legat de **axa de circulație Jibou – Zalău- Cluj Napoca**. Peste 95% din deplasări se fac cu autoturisme private care

transportă 1-2 pasageri și **40% din deplasări au escală în oraș**, prin urmare traficul de tranzit este unul însemnat pe această rută. **45% din deplasări sunt în scop de serviciu**, și 55% în scopuri personale.

În postul 6 (DJ 108E) traficul majoritar este legat de **axa de circulație Chelinta – Năpradea - Var**. 100% din deplasări se fac cu autoturisme private care transportă 1-2 pasageri și **au ca origine sau destinație satul Chelinta în proporție de 100%**. Majoritatea deplasărilor se fac în scopuri personale.



27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 5: intrare Ticau dinspre Benesat DJ 108A						
Relatia de trafic						
Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinație	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
11:45	Autoturism	Baia Mare	Jibou	Da	1	Serviciu
11:46	Autoturism	Jibou	Baia Mare	Da	1	Serviciu
11:47	Autoturism	Ulmeni	Inau	Da	2	Personale
11:48	Autoturism	Baia Mare	Craiova	Nu	1	Serviciu
11:49	Autoturism	Jibou	Negresti Oas	Nu	1	Serviciu
11:50	Autoturism	Notig	Baia Mare	Nu	1	Serviciu
11:52	Autoturism	Alunis	Ulmeni	Da	1	Serviciu
11:53	Autoturism	Ulmeni	Benesat	Da	1	Serviciu
11:54	Autoturism	Voievodeni	Baia Mare	Nu	2	Serviciu
11:55	Autoturism	Cehu Silvaniei	Ulmeni	Da	2	Personale
11:56	Autoturism	Cehu Silvaniei	Farcasa	Nu	1	Personale
11:57	Autoturism	Baia Mare	Zalau	Nu	1	Serviciu
11:58	Autoturism	Oradea	Baia Mare	Nu	1	Personale
11:59	Autoturism	Baia Mare	Jibou	Da	2	Personale
12:00	Autoturism	Jibou	Baia Mare	Nu	2	Personale
12:01	Autoturism	Huedin	Baia Mare	Nu	1	Personale
12:05	Autoturism	Jibou	Ulmeni	Da	2	Serviciu
12:08	Autoturism	Benesat	Remeti pe Somes	Nu	3	Personale
12:10	Autoturism	Jibou	Arinis	Nu	7	Personale
12:15	Autoturism	Cluj Napoca	Baia Sprie	Nu	2	Personale
27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 6: intrare Chelinta dinspre Cheud DJ 108E						
Relatia de trafic						
Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinație	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
11:45	Autoturism	Chelinta	Napradea	Nu	1	Personale
11:54	Autoturism	Chelinta	Napradea	Nu	1	Personale
12:05	Autoturism	Var	Chelinta	Nu	2	Personale
12:12	Autoturism	Chelinta	Tihau	Nu	1	Personale
12:20	Autoturism	Chelinta	Cheud	Nu	1	Personale
27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 3: intrare Somes Uileac dinspre Cehu Silvaniei DJ 108T						
Relatia de trafic						
Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinație	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
11:10	Autoturism	Ulmeni	Cehu Silvaniei	Da	1	Personale
11:20	Autoturism	Cehu Silvaniei	Ulmeni	Da	1	Personale
11:21	Autoturism	Ulmeni	Cehu Silvaniei	Da	2	Personale
11:30	Autoturism	Ulmeni	Cehu Silvaniei	Da	1	Serviciu
11:40	Autoturism	Ulmeni	Cehu Silvaniei	Da	1	Personale
27.04.2023 Anchetă origine - destinație Post 4: intrare Manau dinspre Arinis DJ 182B						
Relatia de trafic						



Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinație	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
10:40	Autoturism	Ulmeni	Arinis	Da	1	Serviciu
10:42	Autoturism	Baia Mare	Baia Mare	Da	1	Serviciu
10:43	Autoturism	Asuaju de Sus	Ulmeni	Da	1	Personale
10:45	Autoturism	Cehu Silvaniei	Lucasesti	Nu	2	Cumparaturi
10:50	Autoturism	Manau	Arinis	Da	1	Personale
10:57	Autoturism	Tamasesti	Ulmeni	Da	2	Cumparaturi
10:58	Autoturism	Arinis	Ulmeni	Da	2	Cumparaturi
11:00	Autoturism	Bicaz	Somcuta Mare	Nu	1	Serviciu
11:05	Autoturism	Baia Mare	Arinis	Da	1	Serviciu
11:07	Autoturism	Arinis	Ulmeni	Da	2	Cumparaturi

Tab. 3 14 - Anchetă origine destinație post 3,4, 5, 6,

În postul 3 (intrare Somes Uileac dinspre Cehu Silvaniei DJ 108T) traficul majoritar este legat de **axa de circulație Cehu Silvaniei – Ulmeni**. 100% din deplasări se fac cu autoturisme private care transportă 1-2 pasageri și **au ca origine sau destinație orașele Cehu Silvaniei și Ulmeni în proporție de 100%**. Majoritatea deplasărilor se fac în scopuri personale.

În postul 4 (intrare Manau dinspre Arinis DJ 182B) traficul majoritar este legat de **axa de circulație Cehu Silvaniei – Ariniș – Ulmeni, respectiv Asuaju de Sus – Ariniș - Ulmeni**. 100% din deplasări se fac cu autoturisme private care transportă 1-2 pasageri și **au ca origine sau destinație orașul Ulmeni și localitățile aparținătoare în proporție de 800%**. Majoritatea deplasărilor se fac în scopuri personale și de cumpărături (în orașul Ulmeni).

În toate cazurile, peste 90 % din autoturisme utilizează combustibili convenționale, motorină

CARE ESTE CATEGORIA DE VÂRSTĂ ÎN CARE VĂ ÎNCADRAȚI?

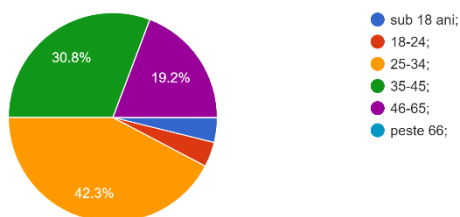


Fig. 19 - Categoriile de vârstă a respondenților chestionarului

- chestional online: luna aprilie 2023

Chestionarul a fost elaborat în scopul colectării de informații legate de deplasările populației, precum și informații generale despre locuitori. Acesta cuprinde 40 de întrebări și a fost distribuit în mediul online de către Primăria Orașului Ulmeni. Întrebările au fost structurate în patru capitole, primul legat de informații generale despre locuitori și mijloacele de deplasare, al doilea legat de mobilitate și deplasări, al treilea legat de unitățile de învățământ preșcolar și școlar la care sunt înscriși copiii și ultimul capitol este legat de viziune populației despre infrastructura tehnică, care sunt aspectele care pot fi îmbunătățite, priorități propuse etc.

Grupa majoritară de vârstă a respondenților este 25-35 ani(42%), urmată de cea de 35-45 ani (30%). 46% din respondenți au studii medii.

CARE ESTE ULTIMA ȘCOALĂ ABSOLVITĂ?

;

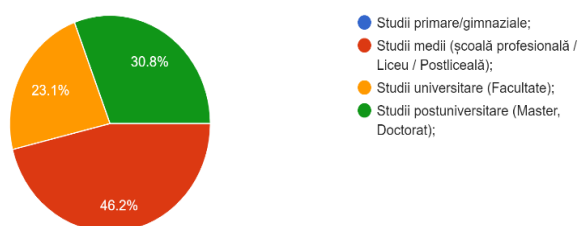


Fig. 20 - Nivelul de instruire a respondenților



88.5% din respondenți au declarat că dețin în proprietate autoturisme diesel/benzină și 7,7 % dețin autoturisme electrice/hibrid. 31% dețin biciclete.

69% își parchează autoturismul în incintele private și 23% în spațiul public.

Deplasările la locul de muncă se fac în proporție de 84,6% cu autoturismul personal tip diesel/benzină, 3,8% cu autoturisme electrice/hibrid, 19% cu bicicleta convențională și electrică, 19,2% cu trenul, 23,1% pe jos.

În timpul săptămânii, cele mai frecvente motive de deplasare se fac pentru locul de muncă (84,6%), urmate de cele pentru cumpărături și însoțirea copilului la grădiniță sau școală.

În timpul weekend-ului, 80,8% din deplasări se fac pentru motive de cumpărături, urmate de cele de recreere și vizite personale de familie.

Intervalele orare de deplasare cele mai frecvente sunt între orele 6-8, respectiv între orele 16-18.

În medie, majoritatea deplasărilor într-o zi durează între 10 și 20 de minute (46%), respectiv 30 minute (7,7%).

Deplasările în afara orașului o dată pe zi se realizează în proporție de 48% și în 84% din cazuri localitatea de deplasare este Municipiul Baia Mare, urmat de orașul Cehu Silvaniei, orașul Jibou și municipiul Cluj-Napoca, Fărcașa și Ariniș. În medie, cheltuielile lunare depășesc 250 de lei. Respondenții consideră în proporție majoritară că pentru schimbare nivelului de atractivitate al transportului public la nivel județean, trebuie schimbate starea vehiculelor, rutele de circulație și orarul de circulație.

92,3% din respondenți consideră că este oportună realizarea unei rețele pentru piste de biciclete între localitățile componente și în cadrul orașului. Peste jumătate din respondenți (56%) consideră ar fi oportună realizarea unui sistem de închiriere biciclete.

Cu toate că o bună parte din locuitori (31%) dețin biciclete, aceștia nu utilizează acest vehicul

deoarece 50% dintre ei consideră că infrastructura nu este sigură și nu este continuă.

Respondenții consideră în proporție majoritară că ar fi oportună realizarea unor rute interne de transport în comun (autobuz) între localitățile componente și în cadrul orașului. Mai mult, 52% consideră că un sistem de transport în comun extins, eficient și modern i-ar determina să renunțe la utilizarea autoturismului personal.

Principalele disfuncționalități, din perspectiva respondenților sunt:

- Infrastructura deficitară de străzi
- Trotuare înguste
- Lipsa infrastructurii pentru biciclete
- Lipsa sistemului de transport public
- Locuri de parcare insuficiente

Infrastructura tehnică principală (străzile principale) este apreciată ca fiind într-o stare mediocră, iar cea a străzilor secundare este într-o stare proastă. 80% consideră că este necesară asfaltarea străzilor din localitate, 42,3% consideră ca este necesară realizarea unor variante de ocolire a orașului, 54% consideră necesară realizarea de trotuare noi și 46% consideră necesară realizarea de piste de biciclete.

3.3. Concluzii:

Tronsonul de drum cu fluxul cel mai mare de circulație este str. Petre Dulfu (zona centrală), de la intersecția cu strada Gării până la podul peste râul Someș. Orele de vârf sunt 06:00 – 08:00 și 16:00-18:00. Deplasările populației în afara orașului sunt frecvente (minim 1/zi), iar localitățile cu care se relaționează cel mai mult sunt Baia Mare, Cehu Silvaniei, Jibou, Ariniș, Fărcașa. Datele arată o **dublare a traficului, rezultată din traficul de tranzit** generat de rutele Cluj-Napoca – Baia Mare, via Ulmeni (o dată cu scurtarea rutei și a timpului de deplasare cu prilejul dării în folosință a podului de peste râul Someș.

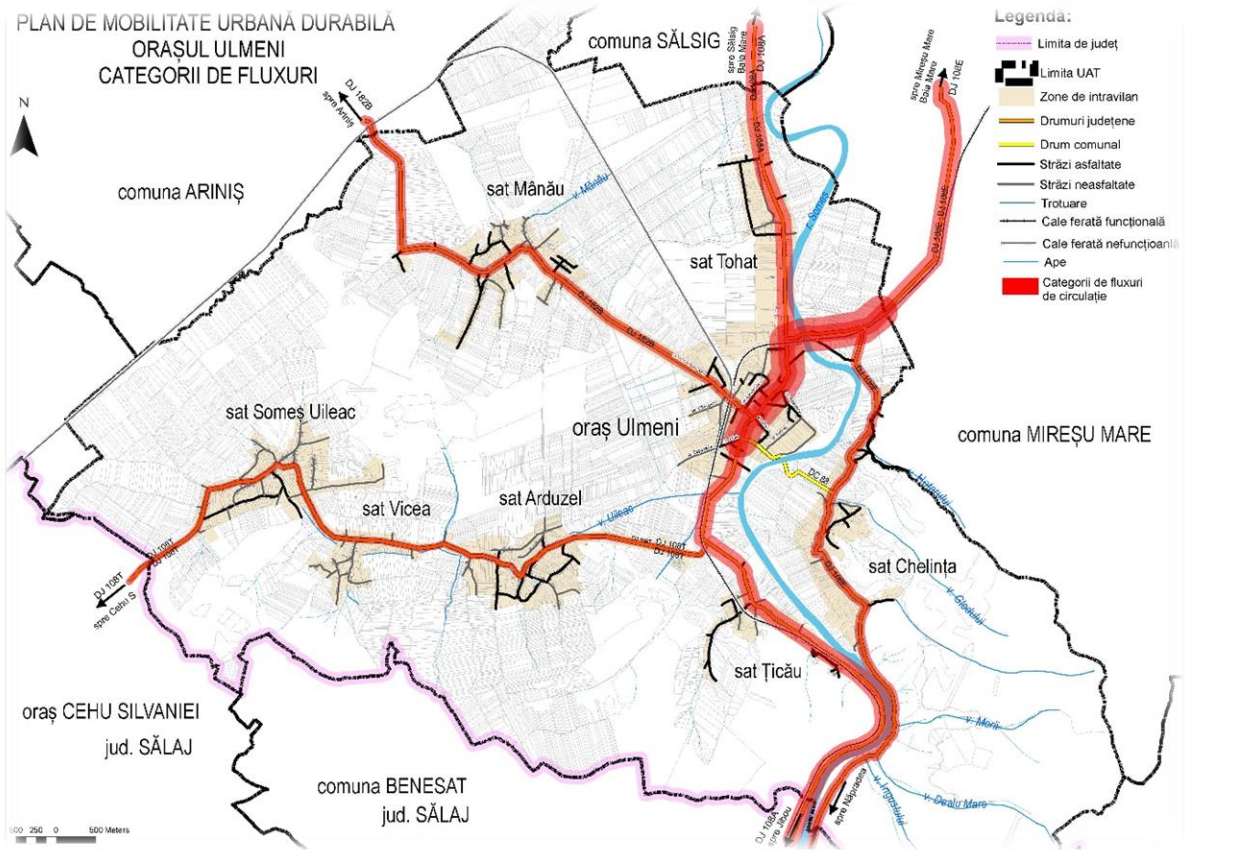


Fig. 21 - Categorii de fluxuri de circulație

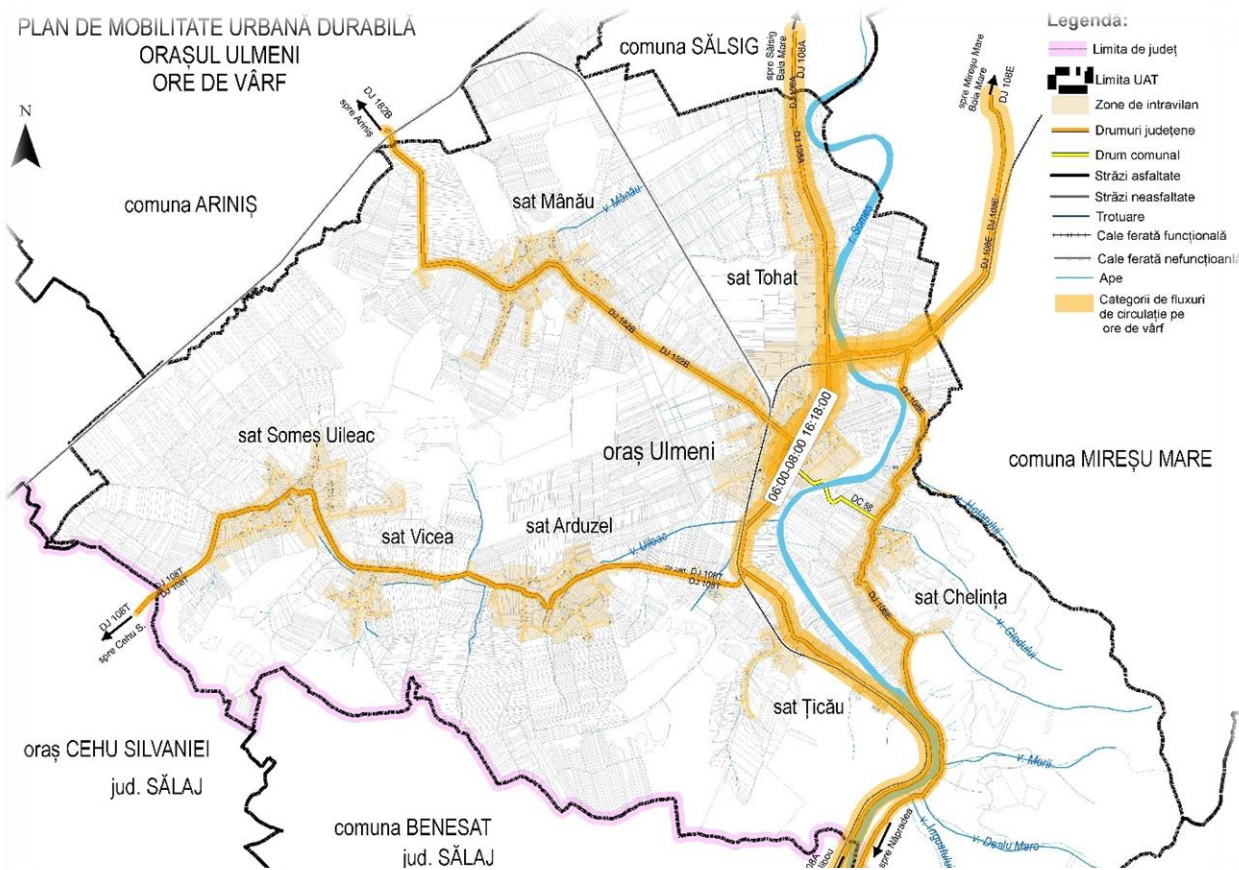


Fig. 22 - Fluxuri de circulație la ora de vârf



4. IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII⁴⁹

În acest capitol vom analiza efectele mobilității actuale a orașului Ulmeni și riscurile care pot interveni în lipsa implementării unor măsuri durabile de dezvoltare în acest domeniu.

În ultimii ani gradul motorizării la nivel mondial este în creștere constantă în detrimentul mijloacelor durabile de transport. Cel mai mult au de suferit localitățile din mediul urban, care generează și cele mai multe provocări în ceea ce privește sustenabilitatea transporturilor. Dacă situația actuală nu se va modifica, orașul va suferi cel mai mult din cauza poluării aerului, poluării fonice și a lipsei de siguranță pentru participanții la trafic.

O importantă sursă de emisii generate de transporturi o reprezintă transportul urban, iar pentru factorii de decizie politică proiectarea unui oraș durabil reprezintă o provocare substanțială. Mediul urban oferă, totuși, alternative durabile în domeniul mobilității, ceea ce facilitează aplicarea unor strategii eficiente. Prin intermediul unei planificări raționale a utilizării terenurilor, se poate încuraja utilizarea mijloacelor alternative de deplasare pe distanțe scurte și medii. Mersul pe jos și cu bicicleta, împreună cu transportul public, oferă adesea alternative mai bune, nu doar în ceea ce privește emisiile, ci și viteza acestor mijloace care ar putea înlocui cu ușurință numărul mare de deplasări care acoperă distanțe mai mici de 5 km. Pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu

efect de seră, ele pot asigura beneficii majore în ceea ce privește o stare mai bună a sănătății, un grad mai redus al poluării atmosferice și fonice, nevoi mai puține de spațiu rutier și un nivel mai scăzut de utilizare a energiei. Prin urmare, facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta trebuie să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a proiectelor de infrastructură.

Implementarea unor rute de transport public, accesibile tuturor locuitorilor, la nivelul orașului este de asemenea o măsură foarte importantă, deoarece acest tip de transport trebuie să dobândească o pondere mai mare decât celelalte mijloace de transport în cadrul unui oraș durabil. Prin utilizarea unor bilete electronice inteligente se pot culege date despre comportamentul utilizatorilor în vederea îmbunătățirii acestui serviciu public.

Indicele de motorizare la nivelul orașului Ulmeni:

Conform datelor primite de la Primăria orașului Ulmeni, situația matricolă a autovehiculelor din orașul Ulmeni era la 1 ianuarie 2023 următoarea:

Nr.	Denumire	Bucăți
1.	Autoturism <1600	774
2.	Autoturism între 1600 și 2000	944
3.	Autoturism între 2000 și 2600	126
4.	Autoturism între 2600 și 3000	58
5.	Autoturism >3000	2
6.	Autobuze, autocare, microbuze	9
7.	Auto <12 t	237
8.	Tractoare	20
9.	Camion C2P 14-15	2

⁴⁹ Sursă foto background:
https://images.newscientist.com/wp-content/uploads/2021/12/13143632/PRI_214915481.jpg



10.	Camion C2P 15-18	6
11.	Camion C2P >18	2
12.	Autoturism electric	2
13.	Autoturism hibrid <1600	3
14.	Autoturism hibrid între 1600 - 2000	2
15.	Autoturism hibrid între 2600 - 3000	1
Total		2188

Indicele de motorizare al orașului Ulmeni (număr de vehicule rutiere la 1.000 locuitori) este de 292, sub media națională (cca. 400).

4.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ

În prezent, situațiile problematice cu care se confruntă orașul Ulmeni în ceea ce privește mobilitatea sunt următoarele:

- Trafic rutier ridicat de tranzit și de marfă în urma inaugurării podului peste râul Someș și creării unei rute alternative pentru a accesa autostrada A3, trafic care tranzitează centrul orașul Ulmeni și localitatea aparținătoare Țicău;
- Lipsa rutelor de transport public între localitățile componente ale orașului Ulmeni;
- Starea tehnică a străzilor este slabă, atât pe rutele principale cât și pe cele secundare,
- Profilul redus al străzilor și lipsa trotuarelor și a pistelor de biciclete împiedică deplasarea în siguranță a pietonilor și bicicliștilor;
- Lipsa facilităților inter-modale descurajează utilizarea transportului alternativ;
- Lipsa facilităților pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- Lipsa intersecțiilor amenajate corespunzător;
- Risc de accidente

Pentru a stabili eficiența economică a rețelei urbane de transport este necesar să avem în

vedere cei doi indicatori de performanță ai rețelei și anume:

- Durata globală zilnică de deplasare
- Distanța totală zilnică de deplasare

Eficiența economică este influențată direct de timpii de deplasare și generează efecte cuantificabile de ordin financiar (profit, cifră de afaceri, etc.), dar și efecte mai greu de cuantificat la nivel social, în rândul populației.

În lipsa rutelor de transport public în comun sau a modurilor alternative de transport pe raza UAT Ulmeni, dependența de autoturismele personale va crește odată cu creșterea preconizată a gradului de motorizare în următorii ani.

3.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Deși transporturile joacă un rol foarte important în dezvoltarea economică a localităților, prin faptul că asigură accesul la locurile de muncă și transportul bunurilor, este un lucru cunoscut că acestea au impact major asupra mediului. Acest lucru se întâmplă deoarece transporturile sunt un utilizator major de energie și folosesc majoritatea resurselor petroliere ale lumii. Acest lucru generează poluarea aerului, inclusiv oxizi de azot și particule, contribuind semnificativ la încălzirea globală datorită emisiilor de dioxid de carbon, în special sectorul transporturilor rutiere.

Tările dezvoltate au impus reglementări de mediu, ceea ce a redus emisiile autoturismelor personale. Cu toate acestea, acest lucru a fost compensat de o creștere a numărului de vehicule și a numărului utilizărilor a vehiculului



personal, un **paradox** cunoscut sub numele de **Jevons**⁵⁰.

Utilizarea energiei și emisiile variază în mare măsură între moduri, determinând ecologiștii să solicite o **tranziție** de la **transportul aerian și rutier** la **transportul feroviar și nemotorizat** (bicicletă, mers pe jos, etc.) și să crească electrificarea transporturilor și eficiența energetică.

Alte tipuri de impact asupra mediului ale sistemelor de transport includ **congestionarea traficului** și **extinderea urbană orientată spre automobile**, care poate consuma habitatul natural și terenurile agricole. Prin reducerea emisiilor de transport la nivel global, se preconizează că vor exista efecte pozitive semnificative asupra calității aerului pământului, ploilor acide, smogului și schimbărilor climatice. Efectele transportului asupra sănătății includ **poluarea fonică** și **emisiile de monoxid de carbon**.

În timp ce mașinile electrice sunt construite pentru a reduce emisiile de CO₂ la punctul de utilizare, o abordare care devine populară în rândul orașelor din întreaga lume este de a acorda **prioritate transportului public, bicicletelor și mișcării pietonilor**.

Redirecționarea mișcării vehiculelor pentru a crea **cartiere de 15 minute** care promovează exercițiile fizice, reducând în același timp în mod eficient dependența de vehicule și poluarea. Unele politici percep o **taxă de congestionare** mașinilor pentru călătoria în zonele aglomerate în timpul orelor de vârf.

TIPURI DE EFECTE ASUPRA MEDIULUI

Emisiile

⁵⁰ Fuglestad et al., Center for International Climate and Environmental Research (2007). "Climate forcing from the transport sectors"

Sectorul transporturilor este o sursă majoră de emisii de **gaze cu efect de seră (GES)** în Statele Unite. Se estimează că 30 la sută din GES naționale sunt direct atribuite transportului – iar în unele regiuni, proporția este chiar mai mare. Metodele de transport sunt cea mai mare sursă de gaze cu efect de seră din SUA, reprezentând 47% din creșterea netă a emisiilor totale din SUA începând cu 1990⁵¹.

Conform datelor publicate pe site-ul Agenției pentru Protecția Mediului Maramureș, supravegherea calității aerului în ansamblu, în zona Maramureș, se realizează sistematic prin măsurări automate și indicative, efectuându-se determinări ale concentrațiilor poluanților în aer și ale parametrilor meteo.

În rețeaua județeană se efectuează analize ale calității precipitațiilor și pulberilor sedimentabile în 6 puncte (5 stații automate și o rețea manuală de analize și prelevare).

În stațiile automate se monitorizează poluanții SO₂, NO, NOX, NO₂, CO, PM₁₀, (în toate cele 5 stații), O₃ (în 3 stații), benzen (în 3 stații) și parametri meteo (în 3 stații).

Indicatorul dioxidul de sulf:

Rezultatele monitorizării dioxidului de sulf în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

SO ₂	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
% conc. med. orare validate	96,10	95,97	0,00	0,00	0,00
% conc. med. zilnice validate	100	100	0,00	0,00	0,00
Nr. depasiri > 350 µg/mc	-	-	-	-	-
Conc. med. orara (min-max), µg/mc	4,46-8,79	4,25-10,49	-	-	-
Conc. med. lunara, µg/mc	6,31	6,72	-	-	-
Conc. medii zilnica (min-max), µg/mc	5,15-7,39	4,76-9,03	-	-	-
Nr. depasiri > 125 µg/mc	-	-	-	-	-

Fig. 23 - Indicator dioxid de sulf în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

⁵¹ <https://www.epa.gov/statelocalenergy>



Indicatorul dioxidul de azot:

Rezultatele monitorizării dioxidului de azot în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

NO ₂	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
% conc. med. orare validate	95,83	95,56	0,00	0,00	0,00
Nr. depasiri > 200 µg/mc	-	-	-	-	-
Conc. med. lunara, µg/mc	14,40	15,62	-	-	-
Conc. medii 1 h (min.-max), µg/mc	3,42-52,78	6,09-74,27	-	-	-

Fig. 24 - Indicator dioxid de azot în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Indicatorul monoxid de carbon:

Rezultatele monitorizării dioxidului de carbon în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

CO	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
% conc. med. orare validate	100	99,19	100	100	0,00
Nr. depasiri > 10 mg/mc	-	-	-	-	-
Conc. med. lunara, mg/mc	0,06	0,04	0,09	0,08	-
Conc. medii 1 h (min.-max), mg/mc	0,01-0,68	0,01-0,52	0,01-0,82	0,02-1,17	-

Fig. 25 - Indicator dioxid de carbon în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Indicatorul ozon:

Rezultatele monitorizării O₃ la stațiile de monitorizare în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

O ₃	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
% conc. med. orare validate	Nu are	0,00	0,00	0,00	0,00
Nr. depasiri > 120/180/240 µg/mc	-	-	-	-	-
Conc. med. lunara, µg/mc	-	-	-	-	-
Conc. medii 1 h (min.-max), µg/mc	-	-	-	-	-

Fig. 26 - Indicator ozon în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Indicatorul particule în suspensie PM10 și PM 2,5:

Rezultatele monitorizării indicatorului PM10 la stațiile de monitorizare în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

PM10/PM2,5 (gravimetric)	MM1	MM2		MM3	MM6	MM7
		PM10	PM2,5			
% conc. med. 24 h validate	100	-	-	100	-	58
Nr. depasiri > 50 µg/mc	-	-	-	-	-	-
Conc. med. lunara, µg/mc	15,8	-	-	15,7	-	26,9
Conc. medii 24 h (min.-max), µg/mc	8,8-25,1	-	-	7,3-22,1	-	11,0-39,5

Fig. 27 - Indicator P₁₀ în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Rezultatele monitorizării indicatorului plumb și cadmiu din particule în suspensie PM10 la stațiile de monitorizare din aglomerarea Baia Mare și din zona Maramureș, în luna mai, sunt prezentate în tabelul următor:

Plumb din PM10*	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
Conc. med. lunara, µg/mc	100	-	100	-	-
Conc. medii 24 h (min.-max), µg/mc	0,002-0,004	-	0,005-0,005	-	-
Cadmiu din PM10*	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
Conc. med. lunara, ng/mc	100	-	100	-	-
Conc. medii 24 h (min.-max), ng/mc	0,123-0,20	-	0,252-0,29	-	-

Fig. 28 - Indicator plumb și cadmiu în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Indicatorul benzen:

Rezultatele monitorizării benzenului la stațiile de monitorizare în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

Benzen	MM1	MM2	MM3	MM6	MM7
% conc. med. orare validate	-	-	-	-	-
Conc. med. lunara, µg/mc	-	-	-	-	-
Conc. medii 1 h (min.-max), µg/mc	-	-	-	-	-

Fig. 29 - Indicator benzen în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023

Concluzii legate de monitorizarea calității aerului ambiental în aglomerarea Baia Mare și în județul Maramureș, conform Raportului privind starea de mediu publicat de Agenția pentru Protecția mediului, luna mai 2023 :

1.Stațiile de monitorizare a calității aerului din aglomerarea Baia Mare și din zona Maramureș sunt instrumente în gestionarea calității aerului ambiental, furnizând datele referitoare la evaluarea calității aerului efectuată prin măsurători în puncte fixe.

2.În baza datelor achiziționate și validate pentru luna mai 2023, **nivelul poluării din zona monitorizată a fost scăzut, fiind înregistrată:**



încadrarea tuturor valorilor medii orare sub pragurile de alertă pentru dioxid de sulf și pentru dioxid de azot.

3. În luna mai 2023 nu s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită zilnice pentru indicatorul PM10 în stațiile automate de monitorizare a calității aerului

4. În zona orașe, o sursă importantă de poluare și implicit de diminuare a calității aerului este traficul rutier, intensitatea sa determinând momente în care apar picuri de concentrație pentru poluanții specifici monitorizați – CO, NO, NO₂, benzen și PM10.

5. În luna mai 2023 valorile înregistrate ale concentrațiilor de pulberi sedimentabile au fost mai mici decât concentrația maximă admisă prevăzută în STAS 12574/87

Terenurile

Alte efecte asupra mediului ale sistemelor de transport includ **congestionarea traficului** și **extinderea urbană orientată spre automobile**, care poate **consuma habitatul natural și terenurile agricole**. Prin reducerea emisiilor de transport la nivel global, se preconizează că vor exista efecte pozitive semnificative asupra calității aerului pământului, ploilor acide, smogului și schimbărilor climatice.

Sănătatea

Efectele asupra sănătății ale emisiilor din transporturi sunt, de asemenea, **îngrijorătoare**. Un studiu recent privind efectul emisiilor din trafic asupra rezultatelor sarcinii a legat expunerea la emisii de efecte adverse asupra duratei gestaționale și, posibil, de asemenea, de creștere intrauterină⁵².

⁵² <https://journals.openedition.org/sapiens/1022>

După cum s-a enumerat mai sus, poluarea fonică și emisiile de monoxid de carbon, creează efecte directe și dăunătoare asupra mediului, împreună cu efecte indirecte. **Efectele indirecte sunt adesea de o consecință mai mare**, ceea ce duce la concepția greșită că acestea nu sunt atât de semnificative, deoarece se înțelege frecvent că efectele inițiale provoacă cele mai multe daune. De exemplu, particulele care sunt rezultatul unei arderi incomplete efectuate de un motor cu ardere internă, nu sunt legate de probleme respiratorii și cardiovasculare, deoarece contribuie la alți factori nu numai la acea stare specifică. **Chiar dacă efectele asupra mediului sunt de obicei enumerate individual, există și efecte cumulative**. Consecințele sinergice ale activităților de transport iau în considerare variatele efecte directe și indirecte asupra unui ecosistem. Schimbările climatice sunt rezultatul total al mai multor factori naturali și antropici. 15% din emisiile globale de CO₂ sunt atribuite sectorului transporturilor⁵³.

Din perspectiva gazelor cu efect de seră, se constată o creștere pe termen lung rezultând un impact semnificativ negativ asupra mediului și climatei locale. Gazele toxice, chiar și la concentrații relativ scăzute, pot duce la:

- afectarea sistemului nervos central;
- scăderea pulsului inimii, micșorând astfel volumul de sânge distribuit în organism;
- reducerea acuității vizuale și capacității fizice;
- oboseală acută;
- dificultăți respiratorii și dureri în piept persoanelor cu boli cardiovasculare;
- iritabilitate, migrene, respirație rapidă, lipsa de coordonare, greață, amețeală, confuzie, reduce capacitatea de concentrare.

Segmentul de populație cea mai afectată de expunerea la monoxid de carbon o reprezintă:

⁵³

<https://web.archive.org/web/20180131201802/https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch8en/conc8en/ch8c1en.html>



copiii, vârstnicii, persoanele cu boli respiratorii și cardiovasculare, persoanele anemice, fumătorii⁵⁴.

EFACTELE DIFERITELOR TIPURI DE TRANSPORT

Următorul tabel compară emisiile CO₂ generate de diferitele tipuri de transport la nivelul Uniunii Europene⁵⁵:

Tab. 4.1. Emisii CO₂ generate de diferitele tipuri de transport în UE (23 noiembrie 2020)

TIPUL TRANSPORTULUI	PASAGERI (medie)	Emisii (g CO ₂ /pkm)
Tren	156	14
Autoturism mic hibrid	4	42
Autoturism mare hibrid	4	55
Autobuz	12.7	68
Motocicletă	1.2	72
Autoturism mic clasic	1.5	104
Autoturism mare clasic	1.5	158
Avion	88	285

Tab. 4 1 - Emisii CO₂ generate de tipuri de transport

În tabelul de mai sus sunt prezentate estimările pentru un număr mediu de pasageri. Un număr mai mare de utilizatori aduce după sine un consum mai mare de combustibil și prin urmare emisii mai mari de CO₂ care cresc în cazul în care vehiculului are o masă mai mare. Totuși emisiile prezentate sunt puțin mai mari decât în realitate, estimându-se la 245 g CO₂ / pkm (per kilometru per pasager).

Transportul aerian

Emisiile generate de transportul cu avionul nu sunt luate în calcul în cazul nostru deoarece nu

⁵⁴ PMUD Arad

⁵⁵ <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/view>

⁵⁶ <https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=307&t=11>

⁵⁷ <https://www.epa.gov/automotive-trends/highlights-automotive-trends-report>

există pe raza orașului Ulmeni acest tip de transport, cel mai apropiat aeroport fiind amplasat în Baia Mare la cca. 35 km.

Transportul rutier cu autoturisme

Benzina fără plumb conține 2,35 kg CO₂/litru, iar motorina 2,68 kg CO₂/litru. Emisiile de CO₂ provenite din etanol nu sunt luate în considerare de acordurile internaționale, totuși, astfel încât benzina care conține 10% etanol ar putea produce doar 2,11 kg CO₂/litru⁵⁶.

Economia medie de combustibil pentru vehiculele noi ușoare vândute în SUA pentru anul 2017 a fost de aproximativ 24,9 MPG, oferind aproximativ 0,23 kg de CO₂ pe km⁵⁷. Modelul MOBIL 6.2 al Departamentului Transporturilor, utilizat de guvernele regionale pentru a modela calitatea aerului, folosește o medie a flotei (toate mașinile, vechi și noi) de 20,3 mpg, oferind aproximativ 0,28 kg de CO₂ pe km⁵⁸.

În Europa, Comisia Europeană a impus ca, începând cu 2015, toate mașinile noi înmatriculate să nu emită mai mult de 0,13 kg de CO₂ pe kilometru (kg CO₂/km). Obiectivul era ca până în 2021, emisiile medii pentru toate mașinile noi să fie de 0,095 kg de CO₂ pe kilometru⁵⁹.

Transportul rutier cu autobuzul

În medie, autobuzele care fac naveta în interiorul orașului emit 0,18 kg de CO₂/km per pasager, iar călătoriile pe distanțe lungi (>32 km) emit 0,05

⁵⁸ <https://www.epa.gov/transportation-air-pollution-and-climate-change>

⁵⁹ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en



kg de CO₂/km per pasager⁶⁰. Condițiile rutiere și de transport variază, așa că unele calcule de carbon adaugă 10% la distanța totală a călătoriei pentru a ține cont de potențialele blocaje de trafic, ocoliri și opriri care pot apărea⁶¹.

Transportul cu bicicleta

Ciclismul are aproape zero emisii scăzute de carbon și amprentă asupra mediului. Un studiu european pe mii de locuitori din mediul urban a constatat că emisiile zilnice de CO₂ legate de mobilitate au fost de 3,2 kg de CO₂ per persoană, călătoriile cu mașina contribuind cu 70% și ciclismul cu 1% (inclusiv întregul ciclu de viață al vehiculelor și al combustibililor). „Bicicliștii” au avut emisii de CO₂ pe ciclul de viață cu 84% mai mici de la toate călătoriile zilnice decât „non-bicicliștii”, și cu cât mai mulți oameni mergeau zilnic cu bicicleta, cu atât amprenta lor de carbon legată de mobilitate era mai mică. Șoferii care au schimbat modurile de călătorie de la mașini la biciclete ca „metodă principală de călătorie” au emis cu 7,1 kg mai puțin CO₂ pe zi. Ciclismul regulat a fost cel mai puternic asociat cu reducerea emisiilor de CO₂ pe ciclul de viață pentru navetă și călătorii sociale⁶².

Trecerea de la comportamentul de călătorie motorizat la cel nemotorizat poate avea, de asemenea, efecte semnificative. Un studiu european pe aproape 2000 de participanți a arătat că o persoană care merge cu bicicleta cu 1 călătorie/zi mai mult și conduce 1 călătorie/zi mai puțin timp de 200 de zile pe an ar scădea emisiile de CO₂ legate de mobilitate cu aproximativ 0,5 tone pe parcursul unui an, reprezentând o pondere substanțială a emisiilor medii de CO₂ pe cap de locuitor din transport

(care sunt de aproximativ 1,5 până la 2,5 tone pe an, în funcție de locul în care locuiești)⁶⁵.

Transportul feroviar

În medie, trenurile de navetă și metroul emit 0,11 kg de CO₂ pe km per pasager, iar trenurile pe distanțe lungi (>32 km) emit 0,12 kg de CO₂ per km per pasager⁶³. Unele calcule de carbon adaugă 10% la distanța totală a călătoriei pentru a ține cont de ocoliri, escale și alte probleme care pot apărea⁶⁴. Trenurile electrice contribuie relativ mai puțin la poluare, deoarece poluarea are loc în centralele electrice, care sunt mult mai eficiente decât motoarele diesel. În general, motoarele electrice, chiar și atunci când țin cont de pierderile de transmisie, sunt mai eficiente decât motoarele cu ardere internă, cu eficiența îmbunătățită în continuare prin frânarea cu recuperare.

Zgomotul:

Nivelul de zgomot generat de traficul rutier estimat - dB(A), pe arterele cele mai tranzitate *DJ 108A, DJ 108E sunt:

	maxim	minim	Ld	Ln
Zgomot	76,44	55,32	74,12	66,80

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 (diurn):
- valoare maxim permisă - 70 dB(A)
- valoare țintă - 65 dB(A)
- pentru Ln (nocturn):
- valoare maxim permisă - 60 dB(A)
- valoare țintă - 50 dB(A)

⁶⁰

https://web.archive.org/web/20160112035414/http://docs.wri.org/wri_co2comm_2002_commuting_protected.xls

⁶¹

<https://web.archive.org/web/20120103051501/http://www.c>

arbonfund.org/site/pages/carbon_calculators/category/Assumptions

⁶²

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920921000687?via%3Dihub>



Poluarea este un alt rezultat direct al căilor ferate asupra mediului. Căile ferate pot contamina mediul din cauza a ceea ce transportă trenurile. Poluarea feroviară există în toate cele trei stări ale materiei: **gazoasă, lichidă și solidă**. Poluarea aerului poate apărea de la vagoanele care transportă materiale precum minereu de fier, cărbune, sol sau agregate și care expun aceste materiale la aer. Acest lucru poate elibera în aer oxid de azot, monoxid de carbon, dioxid de sulf sau hidrocarburi. Poluarea lichidă poate proveni de la căile ferate care contribuie la scurgerea în rezervele de apă, cum ar fi apele subterane sau râurile și poate rezulta din deversarea de combustibili precum petrolul în rezervele de apă sau pe pământ sau deversarea deșeurilor umane într-un mod nesănătos⁶⁶.

TRANSPORTUL SUSTENABIL

Transportul durabil este transportul cu amprentă de mediu mai mică per pasager, pe distanță sau cu capacitate mai mare. De obicei, modurile de transport durabile sunt **trenul, bicicleta și mersul pe jos**.

Disponerea paralelă drum-șină

Construcția traseului prin pădurea Kösching, la nord de Ingolstadt, Germania, a avut o amprentă mare asupra mediului, dar cu disponerea paralelă drum-cale feră, aceasta ar fi mai mică decât utilizarea mai multor rute.

Disponerea paralelă drum-cale feră este o opțiune de proiectare pentru a reduce efectele asupra mediului ale noilor rute de transport prin localizarea șinelor de cale ferată de-a lungul unei autostrăzi. În 1984, ruta feroviară de mare viteză Paris-Lyon din Franța a avut aproximativ în proporție de 14% un traseu paralel cu

autostrada, iar în 2002, 70% din traseul drumului a fost realizat paralel cu linia feroviară de mare viteză Köln-Frankfurt.

IMPLICAREA

Atenuarea nu implică în întregime schimbări la scară largă, cum ar fi construcția de drumuri, dar oamenii obișnuiți pot contribui. **Mersul pe jos, călătoriile cu bicicleta, călătoriile scurte sau fără navetă** pot fi un mod alternativ de transport atunci când călătorim pe distanțe scurte sau chiar lungi. O **călătorie multimodală** care implică mersul pe jos, o călătorie cu autobuzul și mersul cu bicicleta poate fi considerată doar o călătorie de tranzit. Evaluările economice ale investițiilor în transport ignoră adesea adevăratele efecte ale creșterii traficului de vehicule - **parcarea sporită, accidentele de circulație și costurile** pentru consumatori - și beneficiile reale ale modurilor alternative de transport. Majoritatea modelelor de călătorie nu țin cont de efectele negative ale traficului suplimentar de vehicule care rezultă din extinderea capacității drumurilor și supraestimează beneficiile economice ale proiectelor de autostrăzi urbane. Indicatorii de planificare a transportului, cum ar fi vitezele medii de trafic, întârzierile de congestie și nivelul de serviciu al drumului, măsoară mobilitatea mai degrabă decât accesibilitatea⁶³.

Schimbările climatice sunt un factor pe care 67% dintre europeni îl iau în considerare atunci când aleg unde să plece în vacanță. Mai exact, persoanele cu vârsta sub 30 de ani au mai multe șanse să ia în considerare implicațiile climatice ale călătoriei în locurile de vacanță⁶⁴. **52% dintre tinerii europeni, 37% dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 30-64 de ani și 25% dintre persoanele cu vârsta peste 65 de ani**, declarau că în 2022 vor alege să călătorească cu avionul.

⁶³ <https://www.reimaginerpe.org/node/342>

⁶⁴ <https://www.eib.org/en/surveys/climate-survey/4th-climate-survey/hybrid-electric-petrol-cars-flying-holidays-climate.htm>



27% dintre tineri susțin că vor călători către o destinație îndepărtată⁶⁸.

Europenii se așteaptă ca schimbările stilului de viață să sufere o mare transformare în următorii 20 de ani. 31% dintre respondenții la un sondaj climatic realizat în 2021 cred că majoritatea oamenilor nu vor mai deține propriul vehicul, în timp ce 63% cred că munca la distanță va deveni norma pentru reducerea emisiilor și atenuarea efectelor schimbărilor climatice. 48% prevăd că cotele de energie vor fi atribuite individual⁶⁸.

Nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă se poate reduce semnificativ prin punerea în practică a unor politici și strategii de mediu:

- folosirea în proporție mai mare a surselor de energie regenerabile (eoliană, solară, hidro, geotermală, biomasă);
- înlocuirea combustibililor clasici cu combustibili alternativi (biodiesel, etanol);
- utilizarea unor instalații și echipamente cu eficiență energetică ridicată (consumuri reduse, randamente mari);
- realizarea unui program de împădurire și crearea de spații verzi (absorbție de CO₂, reținerea pulberilor fine, eliberare de oxigen în atmosferă);
- realizarea de perdele forestiere de protecție cu rol de atenuare a zgomotului și rol depoluant⁵⁸.

3.3. ACCESIBILITATE

În vederea evidențierii accesibilității la nivelul orașului Ulmeni au fost realizate două **izocrome** care prezintă timpul în care se poate ajunge în centrul orașului Ulmeni **pe jos** și **cu bicicleta**. Au fost luate în considerare vitezele de 4 km/h, respectiv 12 km/h pentru deplasările cu bicicleta.

De asemenea a fost realizată și o izocromă la o scară mai mare care prezintă distanța orașului Ulmeni față de UAT-urile învecinate și orașele

mai mari, care a fost realizată din 10 în 10 km (fig. 3.1.). Din aceasta se observă faptul că cele mai apropiate orașe sunt **Cehu Silvaniei**, **Șomcuta Mare** și **Jibou** și cel mai apropiat **municipiu este Baia Mare**, în timp ce granița cu Ungaria se află la circa 60 de km.

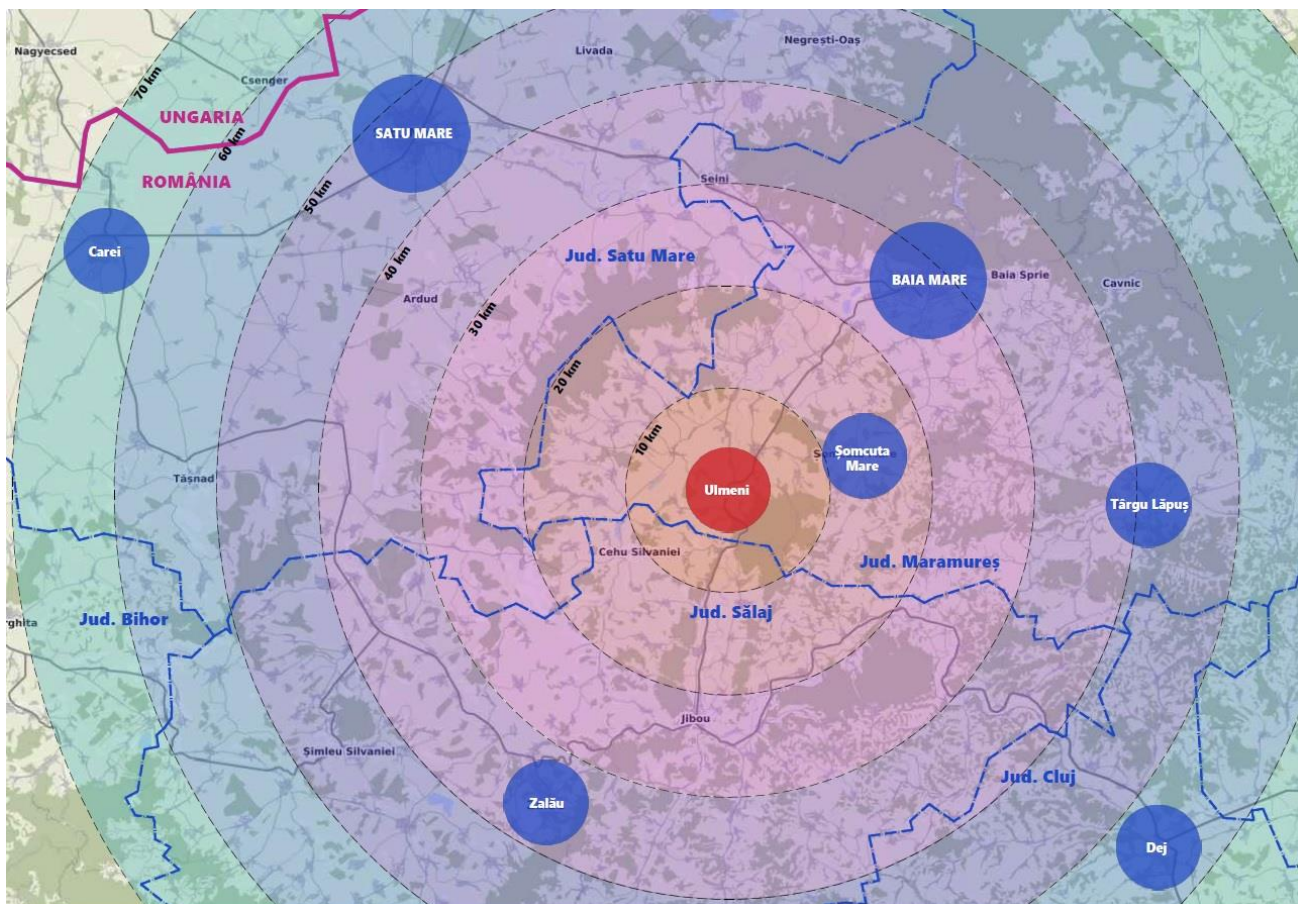


Fig. 31 - Izocroma scară mare – distanță până la localitățile importante din jur

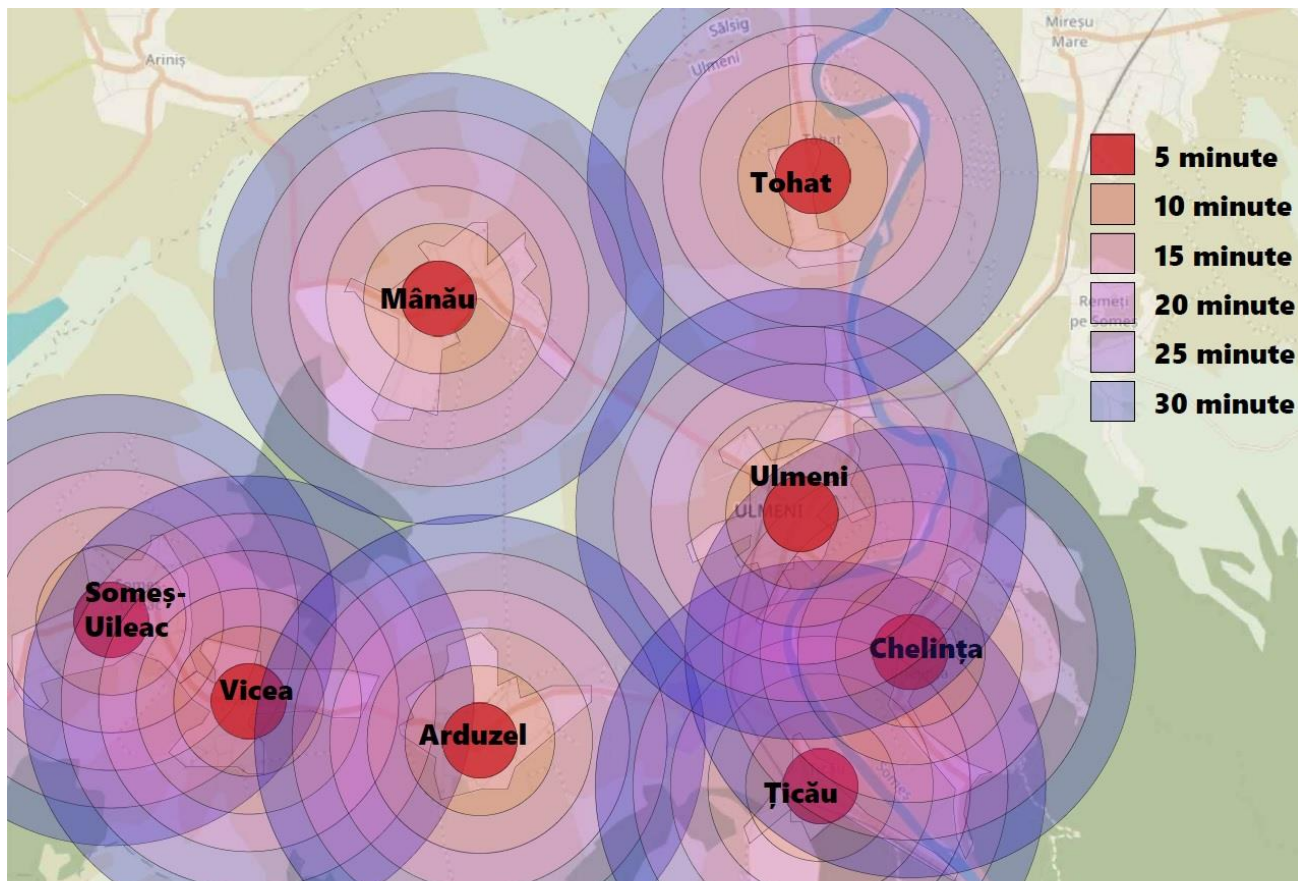


Fig. 30 - Izocroma deplasări pietonale – 5, 10, 15, 20, 25, 30 minute

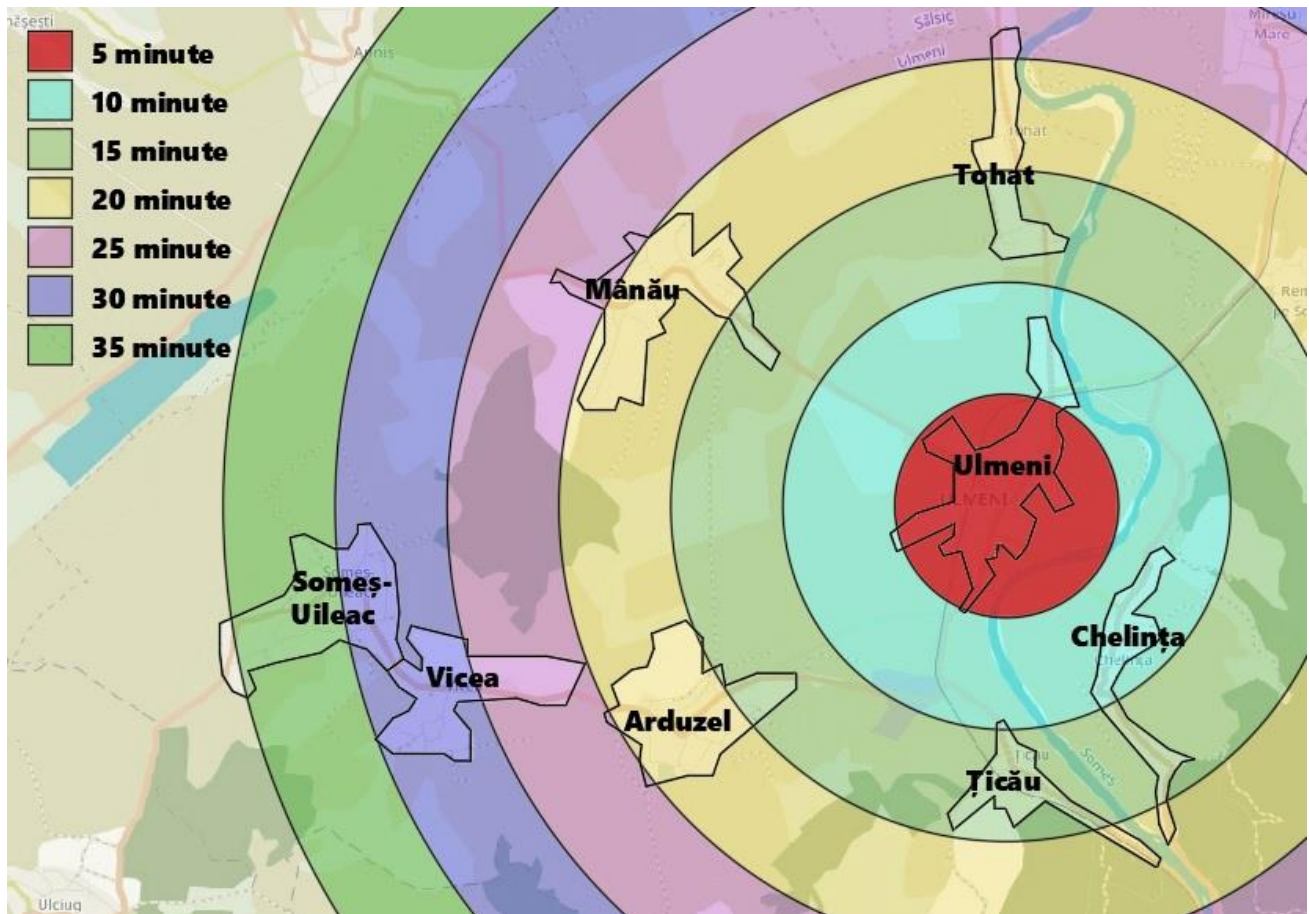


Fig. 32 - Izocroma deplasări cu bicicleta – 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35 minute

Accesibilitatea la nivelul UAT-ului dinspre zonele învecinate se realizează prin intermediul drumurilor județene, cele mai circulante fiind DJ 182B și DJ108A și prin intermediul căii ferate, existând stație CFR pe raza localității Ulmeni.

Fluența circulației este bună, inclusiv în zona podului peste Șomeș pe porțiunea drumului județean DJ 182B (strada Podului) și respectiv DJ 108A (strada Petre Dulfu) unde se întâlnesc mai multe fluxuri de vehicule. Pe restul străzilor din cadrul UAT-ului nu se constată probleme de fluență.

Din izocroma deplasărilor pietonale observăm faptul că se poate ajunge pe jos în maximum 20 de minute din centru la periferie în cadrul fiecărei localități componente a orașului Ulmeni (cu excepția orașului Ulmeni unde se poate ajunge în extremitatea de nord în cca. 25 de minute pe jos). Din păcate se constată lipsa trotuarelor în

cea mai mare parte a localităților (cu excepția zonei centrale a localității Ulmeni unde acestea există parțial), iar facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă sunt inexistente.

În ceea ce privește deplasările cu bicicleta, din centrul orașului Ulmeni se poate ajunge până la cea mai îndepărtată localitate componentă, Someș Uileac, în cca. 35 de minute, iar localitatea Ulmeni poate fi străbătută în circa 8 minute cu bicicleta din centru la periferie. În ciuda acestui fapt, la nivelul UAT-ului nu există piste de biciclete, deși multe persoane folosesc acest mijloc de transport.

În ceea ce privește accesibilitatea locuitorilor la transportul public, în cadrul UAT-ului neexistând rute de transport public între localitățile componente, cu excepția autobuzelor școlare, se folosește cu preponderență automobilul personal.



3.4. SIGURANȚĂ

⁶⁵În 2020, în UE existau 0,53 autoturisme pe cap de locuitor, arată datele Eurostat. La nivel regional, existau disparități semnificative în ceea ce privește numărul de mașini în UE: în afară de două valori extreme (Valle d'Aosta și Mayotte), cea mai ridicată rată regională (Provincia Autonomă Trento) era de aproape șapte ori mai mare decât cea mai scăzută (Peloponez). România a avut în 2020 cea mai mică rată de motorizare potrivit statisticilor publicate de Eurostat cu 379 de autoturisme la mia de locuitori, ceea ce înseamnă o rată de motorizare de 0,38 autoturisme pe locuitor.

Pe regiuni, București-Ilfov este singura din România care, cu 596 autoturisme la mia de locuitori nu se încadrează în regiunile cu cele mai mici rate din UE, de sub 450 de autorurisme la mia de locuitori. În celelalte regiuni din țara noastră datele se prezintă după cum urmează: Vest: 398 autoturisme la mia de locuitori, Nord-Vest: 376, Centru: 374, Sud-Vest Oltenia: 357, Sud-Est: 353, Sud-Muntenia: 329, respectiv Nord-Est: 291.

TENDINȚE CONTRASTANTE ÎNTRE STATELE MEMBRE

⁶⁶La nivelul UE aproximativ 20.600 de persoane au murit în accidente rutiere în anul 2022, o creștere cu 3% față de 2021, deoarece nivelul traficului s-a redresat după pandemie. Totuși, aceasta reprezintă cu 2.000 de decese mai puține (-10%) în comparație cu anul pre-pandemic 2019. Important este că multe dintre câștigurile obținute în perioada COVID-19 (inclusiv o scădere de 17% între 2019 și 2020) nu s-au pierdut. Obiectivul UE și ONU este de a

reduce la jumătate numărul deceselor rutiere până în 2030.

Cu toate acestea, progresele au fost inegale între statele membre. Cele mai mari scăderi, de peste 30%, au fost raportate în Lituania și Polonia, Danemarca înregistrând și o scădere de 23%. În schimb, în ultimii trei ani, numărul deceselor rutiere în țări precum Irlanda, Spania, Franța, Italia, Țările de Jos și Suedia a rămas destul de stabil sau a crescut.

Clasamentul general al ratelor de mortalitate ale țărilor nu s-a schimbat semnificativ față de înainte de pandemie, cu cele mai sigure drumuri în Suedia (21 decese la un milion de locuitori) și Danemarca (26/milion), în timp ce România (86/milion) și Bulgaria (78/milion). milioane au raportat cele mai mari rate în 2022. Media UE a fost de 46 de decese rutiere la un milion de locuitori.

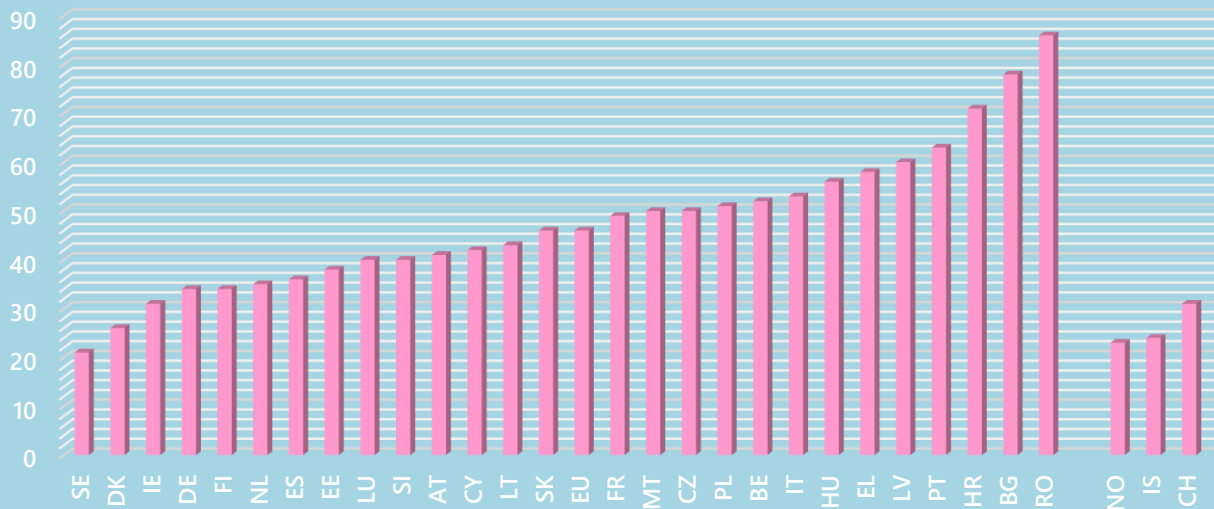
CELE MAI AFECTATE GRUPURI

Pe baza datelor disponibile pentru 2021 (datele detaliate pentru 2022 nu sunt încă disponibile) +-în UE, 52% dintre decesele rutiere au avut loc pe drumurile rurale, față de 39% în zonele urbane și 9% pe autostrăzi. Bărbații au reprezentat trei din patru decese rutiere (78%). Ocupanții mașinilor (șoferi și pasageri) au reprezentat 45% din totalul deceselor rutiere, în timp ce pietonii au reprezentat 18%, utilizatorii de vehicule cu două roți (motociclete și mopede) 19% și bicicliștii 9% din totalul deceselor.

⁶⁵ <https://economedia.ro/gradul-de-motorizare-in-ue-un-autoturism-la-fiecare-doi-locuitori-romania-cea-mai-mica-rata-de-motorizare-din-uniune-situatia-pe-regiuni.html>

⁶⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953

Numărul preliminar al deceselor rutiere înregistrate la un milion de locuitori pentru țările membre UE în anul 2022



Tab. 4 2 - Număr preliminar al deceselor rutiere

În zonele urbane, modelul este totuși foarte diferit, **utilizatorii vulnerabili ai drumurilor** (pietoni, bicicliști și utilizatorii de vehicule cu două roți) reprezentând puțin sub **70%** din totalul deceselor. Decesele utilizatorilor drumurilor urbane apar în mare parte în accidente care implică mașini și camioane și, astfel, evidențiază necesitatea de a îmbunătăți protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Deși **ponderea crescută a ciclismului** în mixul de mobilitate în multe state membre este extrem de binevenită, un motiv serios de îngrijorare este tendința **numărului de bicicliști uciși pe drumurile UE**. Acesta este singurul grup de utilizatori ai drumurilor care nu a înregistrat o scădere semnificativă a deceselor în ultimul deceniu, care se datorează în special **lipsei persistente de infrastructură bine echipată**. În 2022, de exemplu, cifrele preliminare din Franța arată o creștere cu 30% a deceselor pe bicicletă, comparativ cu 2019.

În 2018, UE și-a stabilit un obiectiv de reducere cu 50% a deceselor rutiere – și, pentru prima

dată, și a rănilor grave – până în 2030. Acest lucru a fost stabilit în **Planul strategic de acțiune al Comisiei** privind siguranța rutieră și în cadrul politicii UE privind siguranța rutieră. 2021-2030, care stabilește, de asemenea, planuri de siguranță rutieră care urmăresc să atingă zero decese rutiere până în 2050 („Viziunea Zero”).

Siguranța rutieră a fost, de asemenea, un element esențial al inițiativelor recente ale UE privind mobilitatea, inclusiv Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă, propunerea Comisiei de revizuire a regulamentului TEN-T și Cadrul de mobilitate urbană.

UE se află în fruntea celui de-al doilea deceniu de acțiune pentru siguranța rutieră, proclamat de ONU pentru perioada 2021-2030 în august 2020.

Putem observa din figura 3.4⁶⁷ faptul că **România este pe primul loc** în clasamentul țărilor cu cele mai multe decese rutiere la un milion de locuitori din Uniunea Europeană, în anul 2022.

⁶⁷ https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en



La nivelul țării noastre putem preciza următoarele cu privire la siguranța rutieră⁶⁸:

Rezultatele siguranței rutiere

- În 2020, un total de 1.644 de persoane au murit în accidente de circulație raportate în România.
- Din 27 de țări UE, România are cel mai mare număr de decese la un milion de locuitori. În comparație cu UE, această rată a scăzut de atunci într-un ritm semnificativ mai lent din 2001 până în prezent.
- Comparativ cu media UE, distribuția deceselor în România arată o proporție mare de pietoni și decese care au avut loc pe drumurile urbane.
- A existat o creștere puternică a numărului de decese și răniți grave pe autostrăzi în ultimii zece ani.

Indicatori de performanță a siguranței rutiere

- Infrastructura rutieră românească se caracterizează printr-o densitate scăzută a drumurilor și calitatea acesteia este percepută ca fiind foarte scăzută în comparație cu alte țări din UE.
- Flota de vehicule din România este mai mică decât media UE, iar mașinile de pasageri sunt considerabil mai vechi.

Politica și măsurile de siguranță rutieră

- România este singura țară din Uniunea Europeană cu o limită de alcool de 0,8 g/l pentru toți șoferii.

În România, un total de 1.644 de persoane au murit în accidente de circulație raportate în 2020. În ceea ce privește rata mortalității, s-au înregistrat 85 de decese rutiere la un milion de locuitori, care este cea mai mare rata a mortalității rutiere din Uniunea Europeană (42). Spre deosebire de tendința UE, a existat o

creștere a mortalității rutiere în România în primul deceniu al acestui secol care a fost urmată de o perioadă de reducere. Din 2011 rata mortalității a rămas mai mult sau mai puțin constantă. Atunci când luăm în considerare numărul de vehicule, România are în continuare performanțe mai slabe decât toate țările UE cu o rată de 1,9 decese la 10.000 de vehicule înmatriculate.

Numărul deceselor în România a scăzut cu 31% între 2010 și 2019, ceva mai puțin decât tendința UE (-36%). Numărul rănilor grave a scăzut cu 35% față de aceeași perioadă. În majoritatea țărilor UE, numărul deceselor și al rănilor grave a scăzut între 2019 și 2020. Pandemia de COVID și restricțiile asociate în mobilitate au condus, fără îndoială la o reducere a numărului de victime, deși măsura în care acesta a fost motivul principal nu este cunoscută.

MODURI DE TRANSPORT

În 2020, pietonii au reprezentat mai mult de o treime din decesele rutiere din România. Acest procent este mult mai mare decât cel observat pentru Uniunea Europeană în ansamblu (19%). Pe de altă parte, participanții la trafic pe două roți (motociclete, mopede, scutere, etc.) reprezintă doar 5% din decesele rutiere, ceea ce este cu mult sub proporția Uniunii Europene (18%).

În ultimii zece ani, numărul deceselor cicliștilor din România a crescut cu 19% în timp ce numărul acestora a rămas în general stabil în Uniunea Europeană. Această creștere a fost și mai mare în zonele urbane, unde numărul bicicliștilor răniți mortal a crescut cu 35%. Mai mult, numărul de bicicliști răniți grav în accidente rutiere a crescut considerabil, cu peste 50%.

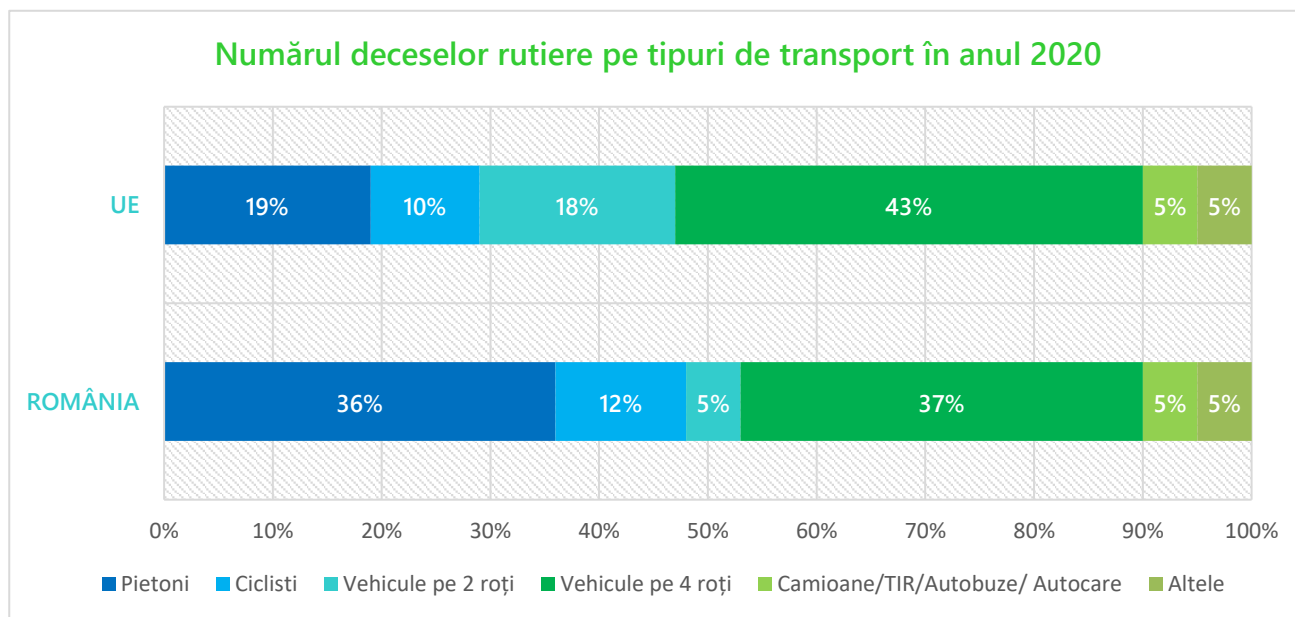
Cele mai favorabile tendințe în ceea ce privește modul de transport au fost legate de vehiculele

⁶⁸ Schoeters, A. (2023) European Road Safety Observatory - National Road Safety Profile – Romania



cu două roți cu motor, numărul deceselor și rănilor grave, ambele scăzând cu aproximativ 50%.

și 24 de ani, numărul deceselor în România, pe de altă parte, este oarecum mai mic decât în Uniunea Europeană.



Tab. 4.3 - Numărul deceselor rutiere pe tipuri de transport

Dintre toți utilizatorii vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști și vehicule cu două roți) din România care au fost răniți mortal, 68% au fost implicați într-un **accident cu o mașină**, iar 19% au fost implicați într-un accident cu un camion sau un vehicul greu de marfă. În contrast cu tendința de scădere a UE, numărul de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor răniți mortal care au fost implicați în accidente de mașină au scăzut doar ușor în România.

Numărul total de decese în accidente cu un singur vehicul (adică un singur vehicul este implicat) în România a scăzut în același ritm ca în Uniunea Europeană. Cu toate acestea, numărul bicicliștilor care au murit într-un accident care implică un singur vehicul a crescut semnificativ față de restul Uniunii Europene.

VÂRSTA

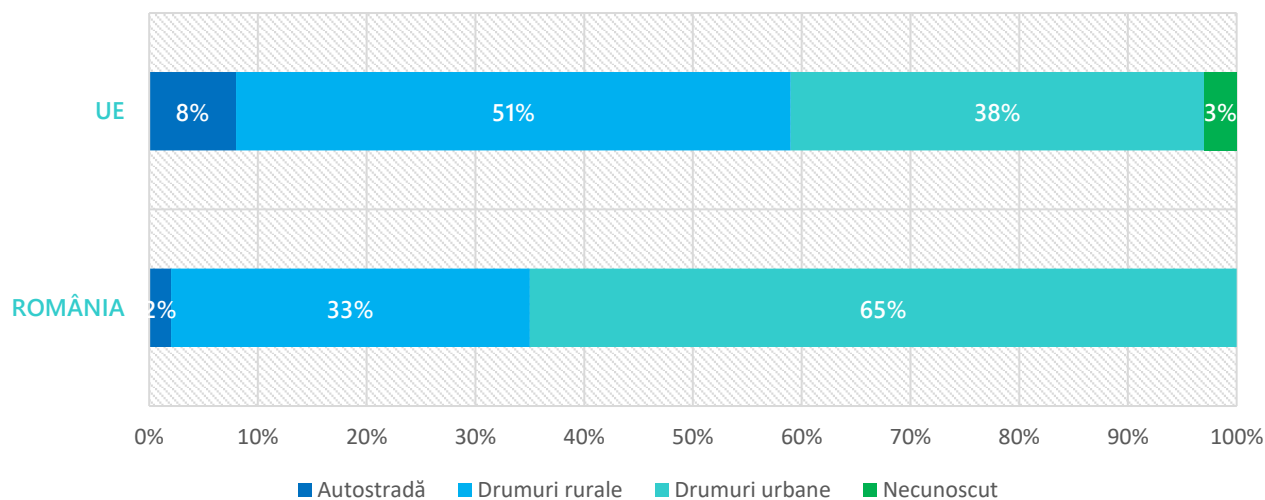
Distribuția deceselor rutiere pe grupe de vârstă în România este similară cu cea din Uniunea Europeană, cu o ușoară suprareprezentare a persoanelor cu vârsta cuprinsă între 50 și 64 de ani. Pentru persoanele cu vârste cuprinse între 18

În ultimii zece ani, tendința în ceea ce privește numărul deceselor în România a fost mai puțin favorabilă pentru persoane în vârstă de **50 de ani și peste**. În timp ce numărul deceselor a scăzut semnificativ pentru cele mai tinere categorii de vârstă, numărul deceselor a crescut pentru persoanele cu vârsta cuprinsă între 65 și 74 de ani și pentru cei în vârstă de 85 de ani și mai în vârstă. Această tendință generală se datorează parțial îmbătrânirii populației și este de asemenea observată în Uniunea Europeană în ansamblu. O tendință similară poate fi observată și în cazul victimelor rănite grav în accidente rutiere.

GEN

Proporția **mare de bărbați** în totalul deceselor rutiere din România (75%) este similară cu cea din UE în medie. Acest model de gen aparent în întreaga UE poate fi explicat prin diferențe între frecvența utilizării diferitelor tipuri de transport și comportamentul diferit între cele două sexe, femeile conducând mai puțin și fiind mai atente în trafic.

Numărul deceselor rutiere după tipul drumului în anul 2020



Tab. 4.4 - Numărul deceselor rutiere după tipul de drumuri

ZONĂ

Spre deosebire de media UE, majoritatea deceselor rutiere din România au avut loc pe drumurile urbane (65%). În ultimii zece ani, România a cunoscut o tendință deosebit de nefavorabilă în ceea ce privește numărul de decese și răni grave pe autostrăzi, în timp ce media UE a scăzut.

TIMPUL

Distribuția deceselor pe zi a săptămânii și ora din zi este foarte similară cu cea pentru Uniunea Europeană, majoritatea deceselor survin în timpul zilei în timpul lucrului săptămână. În plus, atât România, cât și Uniunea Europeană prezintă o tendință mai favorabilă privind decesele pe timp de noapte în weekend.

CONDIȚIILE DRUMULUI

Majoritatea deceselor rutiere au loc pe drumuri uscate. Este și cazul României, cât și pentru Uniunea Europeană în ansamblu. În ceea ce privește condițiile de lumină, 36% dintre decese apar atunci când este întuneric, ceea ce este puțin mai mult decât media UE.

INFRASTRUCTURĂ

Rețeaua rutieră generală din România prezintă o densitate rutieră relativ scăzută în comparație cu media UE. Indicatorul pentru calitatea infrastructurii rutiere se bazează pe judecăți realizate chiar de utilizatorii drumului. Cu 3 (pe o scară de valori de la 1 la 7) România are cel mai mic scor.

DENSITATEA DRUMURILOR

În România, densitatea autostrăzilor este de 4 km de autostradă/ 1000 km², cu mult sub media europeană de 15 km de autostradă/ 1000 km², țara noastră având la nivelul anului 2020 în total, 364 km de autostrăzi/ 1000 km², comparativ cu media UE de 918 km de autostrăzi/ 1000 km².

La nivel de județ lucrurile stau și mai prost, în județul Maramureș și în județul Sălaj (care este foarte apropiat de Ulmeni), nu există autostrăzi.

FLOTA DE VEHICULE

Mărimea parcului de vehicule din România, exprimată la 100 de locuitori, este mai mică decât UE în medie. În ceea ce privește vechimea vehiculelor, autoturismele românești par să fie semnificativ mai vechi decât media UE, cu 80% autoturisme de peste 10 ani.

LEGISLAȚIE



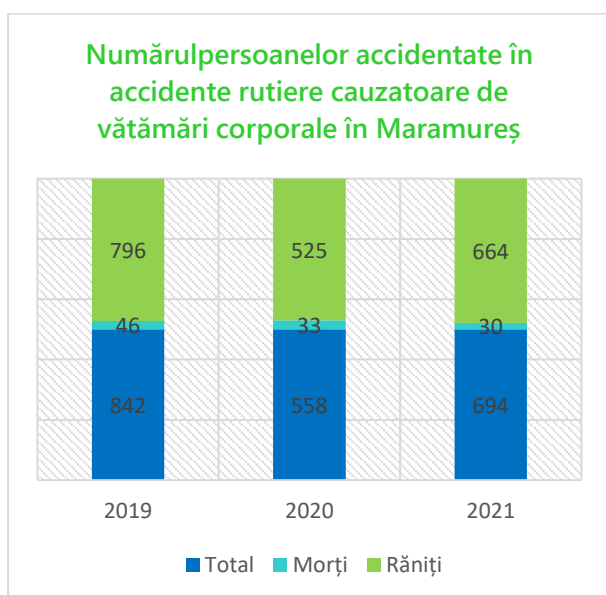
3.5. CALITATEA VIEȚII

Legislația națională privind siguranța rutieră din România reflectă în general situația din majoritatea țărilor UE.

CONCLUZIE

⁶⁹La nivelul anului 2021, în regiunea NORD-VEST s-au produs 3208 de accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale, dintre care 526 în județul Maramureș. Numărul este mai mare decât în anul 2020 (420) când au fost impuse restricții de mobilitate cauzate de pandemia COVID-19, dar mai scăzut decât în anul 2019 (614) înainte de pandemie.

În ceea ce privește numărul de persoane accidentate în accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale, se observă același trend de scădere față de anul 2019 și creștere față de 2020.



Tab. 4 5 - Număr persoane accidentate

Prin urmare, siguranța în trafic ține de toți factorii enumerați în acest capitol, iar statisticile de la nivelul țării în general sunt îngrijorătoare. De aici rezultă faptul că sporirea siguranței în trafic trebuie să fie un domeniu prioritar pentru UAT și pentru orașele României.

Conform datelor Eurostat, 75% din populația UE trăiește în mediul urban, însă urbanizarea se extinde și dincolo de limitele fizice ale unui oraș. Deși orașele sunt motoarele economiei europene și generatoarele bunăstării Europei, ele depind în mare măsură de resursele regiunilor exterioare pentru a putea face față cererilor de energie, apă, alimente și pentru a putea gestiona deșeurile și emisiile poluante.

Urbanizarea în Europa este un proces continuu atât din punct de vedere al creșterii teritoriului aferent orașelor cât și al populației urbane, iar limita dintre urban și rural este din ce în ce mai estompată. Zonele periurbane se extind mult mai rapid decât nucleele orașelor.

Urbanizarea și schimbările accentuate ale climei sunt strâns legate. Numeroase orașe depun eforturi uriașe pentru a putea face față problemelor sociale, economice și de mediu rezultate în urma presiunilor precum suprapopularea sau declinul populației, inegalitățile sociale, poluarea și traficul.

Orașul se confruntă cu o serie de probleme generate de mașini și trafic, în special traficul greu. **Poluarea aerului și poluarea fonică** datorate traficului auto sunt printre cele mai importante. **Lipsa unei rute ocolitoare** a localității generează trafic de tranzit pe arterele principale ale orașului, generând poluare, și nesiguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști și utilizatorii de vehicule cu două roți). **Inaugurarea podului rutier peste râul Someș** în localitatea Ulmeni a adus pe lângă beneficiile evidente (legarea celor două maluri fragmentate de cursul de apă) și unele probleme: **deschiderea unui culoar de tranzit** pentru cei care doresc să traverseze județul

⁶⁹<http://statistici.inse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/inse-table>



Maramureș spre localitatea Nădășelu, unde este în prezent legătura cu autostrada A3. Culoarul scurtează traseul până la autostradă față de celelalte variante posibile, însă toate aceste vehicule tranzitează chiar zona centrală a orașului Ulmeni și Țicău. Circulația auto afectează și fondul construit, având efecte asupra patrimoniului arhitectural. Din aceste considerente, dar și pentru reducerea timpilor de deplasare, fluidizare a traficului și creșterea siguranței de deplasare, realizarea unei variante ocolitoare în orașului Ulmeni este necesară.

O altă problemă care a fost constatată la nivelul orașului Ulmeni este **lipsa legăturilor de transport în comun** între localitățile componente, ceea ce conduce la utilizarea cu preponderență a autoturismelor private și implicit poluarea mai accentuată. Totodată, un alt factor care ar putea fi îmbunătățit în vederea unei vieți calitative este crearea facilităților pentru **modurile de transport ecologic: spații și legături pietonale** (trotuare) **piste de biciclete**, dar și accesibilizarea zonelor publice pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Din analizele realizate în capitolul accesibilității la nivelul orașului rezultă faptul că localitățile componente ale UAT Ulmeni pot fi transformate în „**cartiere de 15 minute**”⁷⁰, ceea ce ar rezolva multe dintre problemele actuale de mobilitate și ar aduce după sine o **creștere a nivelului de trai și a calității vieții**.

REZUMATUL PROBLEMELOR ȘI MĂSURI DE ATENUARE

Orașul Ulmeni are o serie de aspecte care trebuie îmbunătățite din punct de vedere al mobilității:

- Realizarea unei **rute ocolitoare** pentru devierea traficului de tranzit și a celui greu;
- Crearea unor **rute de transport în comun** între localități;
- Reconfigurarea **spațiilor publice și a străzilor** cu accent pus pe spații pentru circulații nemotorizate – trotuare, promenade, piste de biciclete, realizate într-un sistem coerent și continuu.
- Reabilitarea și modernizarea rețelei de străzi
- Implementarea unui sistem de bike -sharing – închiriere **piste de biciclete** electrice sau clasice;
- Amenajarea de noi parcări publice
- Măsuri urbanistice de amenajare a unor centre secundare de echipamente public și servicii și legături facile – structură de tip **oraș de 15 minute**.
- Amenajarea unor **spații verzi publice** și a **fâșiilor verzi de protecție** în lungul arterelor de circulație ale orașului.

Indicatorii care evaluează impactul transportului asupra calității vieții derivă din:

- Lungimi de drumuri de viteză
- Lungimi de variante ocolitoare
- Lungime aliniamente și suprafețe verzi - prezența zonelor vegetale (aliniamente stradale, zone umbrite de așteptare a mijlocului de transport în comun, trotuare bordate de vegetație care să facă mai plăcute deplasările pe jos);
- Suprafață spații comunitare - existența zonelor recreaționale apropiate domiciliului

⁷⁰ Orașul de 15 minute este un concept de planificare urbană, propus de urbanistul Carlos Moreno, în care cartierele oferă rezidenților lucrurile de bază de care au

nevoie - magazine, școli, parcuri, opțiuni de agrement, îngrijire medicală - pe o rază de 15 minute pe jos sau cu bicicleta.



(zone de întâlnire a comunității vs. zone destinate parcării mașinilor);

- Modul de ocupare al terenului (spații ocupate de mașini vs. spații destinate nevoilor orașului, a pietonilor);
- Suprafață parcări/zone de staționare – transformarea zonelor de garare în zone destinate locuitorilor.

Un alt mod de cuantificare a calității vieții este conceptul de „walkability” care se definește ca fiind calitatea de a permite deplasarea pietonală sigură și nestingherită. Walkability este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale. Acest indicator are beneficii economice, pentru sănătate dar și pentru mediu, promovând un mijloc de deplasare durabil de asemenea este influențat de prezența sau de absența aleilor, trotuarelor sau zonelor pietonale, trafic și condițiile infrastructurii, modelul de utilizare al terenului, accesibilitatea oferită de clădiri, siguranța și altele.

Pentru a determina **calitatea deplasărilor pietonale** trebuie să avem în vedere următoarele aspecte:

- conectivitatea străzilor;
- gradul de utilizare al terenului;
- densitatea de locuire;
- prezența cadrului vegetal;
- frecvența și varietatea clădirilor;
- intrări sau alte atracții de-a lungul fațadelor clădirilor;
- orientarea ferestrelor și a ușilor înspre stradă;
- zone recreative și economice apropiate domiciliului;
- atribuirea de prioritate pietonului pe anumite străzi de tip „shared space”;
- zone comerciale la parterul imobilelor.

„Livability” este un alt concept inovativ care are ca scop măsurarea calității vieții, acesta analizează **calitatea locuiri** la nivelul unui oraș pe baza mai multor criterii corelate cu bogăția,

confortul, bunuri materiale și necesități necesare unei anumite clase socioeconomice într-o anumită zonă geografică. Standardele de calitate a vieții includ factori precum venitul, calitatea și disponibilitatea ocupării forțelor de muncă, rata sărăciei, calitatea și accesibilitatea cazării, indicatori socioeconomi (precum Produsul Intern Brut, rata inflației), timpul anual disponibil pentru recreere, accesul la servicii medicale de calitate, accesul la servicii educaționale de calitate, speranța de viață, incidența îmbolnăvirii, costul bunurilor și al serviciilor, infrastructura, creșterea economică la nivel național, stabilitatea economică și politică, libertatea politică și religioasă, climatul și siguranța și altele.

Cele două concepte prezentate pot **fi dificil de cuantificat**, acestea în final rezumându-se la percepția locuitorilor din mediul urban asupra spațiului pietonal și/sau a spațiului de recreere și pot fi rezultatul corelării între datele socio-economice identificate.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE – ORIZONT 2035⁷¹

5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

VIZIUNEA

Viziunea 2035: Orașul Ulmeni este racordat la rețeaua națională de drumuri rapide prin Drumul express Someș și este accesibil pentru toți locuitorii orașului, deplasările fiind facile și acoperitoare prin diverse mijloace de transport, utilizând o infrastructură modernizată și sigură. Orașul reușește să depășească barierele antropice și naturale prin căi de acces către localitățile aparținătoare și zonele periurbane, în special prin folosirea transportului public și a celui nemotorizat.

Transportul public este asigurat de vehicule prietenoase cu mediul (electrice/hibrid), cu emisii zero sau foarte reduse de gaze cu efect de seră în atmosferă și de facilități inteligente (precum e-ticketing, informații în timp real, GPS etc). Acestea, coroborate de rutele și orarul de transport adaptate la cerințele utilizatorilor, o politică de preț accesibil, fac ca transportul public să fie unul atractiv și să determine cetățenii să reducă deplasările cu autoturismul personal.

Rețeaua pentru biciclete este una continuă și asigură conexiuni facile între localitățile orașului, cât și în interiorul localităților, către punctele de interes.

Coridorul verde-albastru al râului Someș reprezintă o zonă de atracție la nivelul orașului și este pus în valoare accesibilitate ușoară (alei pietonale, promenade, piste de biciclete de-a lungul malurilor).

Infrastructura pietonală este eficientă și continuă, asigurând deplasarea față tuturor categoriilor de utilizatori.

OBIECTIVUL STRATEGIC GENERAL

Creșterea calității vieții la nivelul orașului Ulmeni și a localităților aparținătoare prin creșterea accesibilității bunurilor și persoanelor și conectarea mai strânsă a acestora printr-un sistem de transport durabil, inclusiv, sigur și prietenos cu mediul.

OBIECTIVE SPECIFICE

- asigurarea accesibilității persoanelor în manieră inclusivă, echitabilă și echilibrată la servicii publice de sănătate, educație și alte facilități de interes general, concentrate în aria urbană și periurbană;
- asigurarea nevoilor de mobilitate prin servicii de transport cu efecte externe negative reduse (consum de spațiu, consum de energie, poluare a aerului și a solului, poluare fonică, efect de seră);
- optimizarea transportului de persoane și bunuri prin îmbunătățirea utilizării

⁷¹ Sursă foto background:
<https://www.architonic.com/es/story/archdaily-15-minute-city/20173719>



resurselor și prin integrare modală adecvată;

- îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport din aria vizată;
- asigurarea nevoilor de mobilitate prin servicii de transport eficiente și economice;
- îmbunătățirea amenajării spațiilor urbane;
- dezvoltarea transportului nemotorizat.

Domeniile de intervenție care răspund obiectivului strategic general și obiectivelor specifice sunt:

- Infrastructura (rutieră, de transport public, de transport nemotorizat);
- Vehiculele ale transportului public;
- Atractivitatea transportului public urban;
- Organizarea circulației stradale;
- Acțiuni pentru mobilitate durabilă.

Dezvoltarea transportului în orașul Ulmeni se va baza pe următoarele **direcții de acțiune**:

1. **Ulmeni – un oraș verde**, fără poluare, cu mobilitate crescută pietonală și velo și accesibilitate ridicată a tuturor zonelor urbane;
2. În zona centrală – **accentul pus pe mobilitate pietonală și velo**, cu asigurarea conexiunilor între principalele obiective publice și spațiile verzi ale orașului;
3. Realizarea unui **sistem de transport public interurban ecologic**;
4. Asigurarea conectivității și accesibilității zonelor periferice cu caracter rural la oraș prin **îmbunătățirea conexiunilor rutiere**.
5. **Îmbunătățirea accesibilității rutiere peste râul Someș**, prin înființarea unui pod peste râul Chelița în zona DC88 ;

6. **Asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă** și integrarea lor cât mai bună în cadrul orașului.

7. **Creșterea siguranței pietonilor și a participanților la trafic**, prin realizarea de investiții specifice și implementarea unui sistem de monitorizare video a rețelei stradale principale.

8. **Devierea traficului greu și de tranzit din oraș**

9. **Racordarea la rețeaua de drumuri rapide**

Accesibilitatea internă este asigurată de circulații "verzi" care leagă principalele zone rezidențiale cu majoritatea funcțiunilor de interes public. Circulațiile "verzi" reprezintă străzi care pe lângă suprafața carosabilă includ piste pentru bicicliști, vegetație de aliniament și spații generoase și sigure pentru deplasări pietonale.

Latura culturală și educațională a orașului Ulmeni este susținută de infrastructura educațională și de obiectivele din zona centrală, amenajata ca zonă preponderent pietonală, cu o varietate mare de spații publice orientate către locuitori, dar și turiști și susținută prin măsuri administrative și de reglementare a circulației (interzicerea parcarilor în aliniament, politici de taxare etc), care au ca obiectiv încurajarea celorlaltor moduri de transport: transportul public, transportul pietonal și velo.

În concluzie, în anul 2035 locuitorii orașului Ulmeni se deplasează preponderent pe jos, cu bicicleta sau folosind transportul în comun și rareori autovehiculul personal. Distribuția modală a deplasărilor va fi echilibrată între deplasările motorizate și cele efectuate cu bicicleta și pietonal.

Obiective economice:

- Minimizarea duratei de deplasare în rețeaua urbană de transport



- Reconfigurarea străzilor urbane și a trotuarelor, în ideea promovării modurilor de deplasare durabile
- Creșterea percepției calitative în ceea ce privește transportul public
- Susținerea proiectelor la nivel regional, național și internațional, păstrând o parte a beneficiilor acestor proiecte la nivel local (nivelul comunității).

Obiective de siguranță și securitate

- Îmbunătățirea performanțelor de siguranță a rețelei urbane de transport, prin reducerea efectivă a numărului de accidente.
- Creșterea percepției de siguranță în ceea ce privește transportul public

Obiective de mediu

- Reducerea emisiilor de carbon generate de traficul rutier (schimbarea climatic)
- Reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban.
- Reducerea poluării fonice, în special în zona centrală

Obiective de accesibilitate

- Creșterea accesibilității către punctele de interes (la nivelul rețelei) pentru a susține incluziunea social (accesibilitate spațială și temporală).
- Creșterea repartiției modale pentru modurile durabile de deplasare pentru a promova o dezvoltare economică cu limitarea traficului motorizat asociat.
- Ușurarea accesului la sistemul de transport public urban.

Obiective de integrare

- Susținerea dezvoltării teritoriului în jurul coridoarelor de transport durabil

- Promovarea unui trai sănătos prin încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta într-un mediu/intr-o rețea sigura.

Cele trei niveluri teritoriale analizate în cadrul acestui capitol sunt: nivelul urban, nivelul teritorial și nivelul periurban, fiind prezentate în cele ce urmează.

5.1.1. NIVELUL URBAN

Orașul Ulmeni este o localitate mică din punct de vedere al numărului de locuitori, fiind mai mult o localitate **sursă** pentru alte orașe mult mai atractive din apropiere, în special pentru Baia Mare.

Deși în acest moment orașul nu este foarte dezvoltat din punct de vedere economic sau al mobilității, Ulmeniul are un potențial mare să devină un **oraș atractiv, și accesibil**.

Prin crearea în cadrul fiecărei localități componente a UAT-ului: Ulmeni, Tohat, Țicău, Chelința, Arduzel, Vicea, Someș-Uileac și Mânău, a unor nuclee secundare de echipamente publice și servicii, urmată de conectarea acestora prin intermediul transportului în comun și a pistelor de biciclete, se asigură o **dezvoltare eficientă** a orașului care este aliniată la normele europene în ceea ce privește măsurile de ameliorare a condițiilor de mediu. Crearea unei **zone intermodale** în cadrul **gării CFR**, care să asigure conexiuni eficiente și ecologice cu toate localitățile aparținătoare este de asemenea prioritară.

Acești poli de interes trebuie să asigure **serviciile indispensabile** traiului cotidian: **învățământ școlar și preșcolar, sănătate, servicii bancare, alimentație publică, comerț**; dar și dezvoltarea unor **sedii de firmă sau alte servicii** și nu în ultimul rând crearea unor **spații verzi și locuri de întâlnire pentru comunitate** pentru deplasări nemotorizate (piețe, scuaruri, etc.).

Modernizarea străzilor existente, având în vedere prioritizarea deplasării **utilizatorilor**



vulnerabili ai traficului (pietoni, bicicliști, persoane cu dificultăți de deplasare) și implementarea unei rute ocolitoare pentru orașul Ulmeni, respectiv localitatea Țicău, sunt de asemenea foarte importante în dezvoltarea orașului.

5.1.2. NIVEL TERITORIAL

În anul de referință 2035, Ulmeniul va fi bine conectat la rețeaua de transport de interes european și ușor accesibil din exterior, cât și din interior. Prin realizarea DRUMULUI DE MARE VITEZĂ BAIA MARE- BISTRIȚA, LOT 1 Baia Mare-Dej, care conform MPGT traversează localitatea Ulmeni de la nord la sud, se va crea o legătură cu partea de nord a județului Maramureș și respectiv Satu Mare – Petea -Ungaria, dar și spre sud cu AUTOSTRADA A3 și prin aceasta la vama Borș și restul țării.

Chiar dacă orașul Ulmeni nu este inclus în Zona Metropolitană Baia Mare, influența și proximitatea acesteia generează beneficii economice pentru oraș.

Sistemul de transport durabil, accesibil și eficient, va depăși barierele naturale și antropice ale contextului urban, va contribui la dezvoltarea economică prin valorificarea potențialului și promovarea identității locale.

5.1.3. NIVEL PERIURBAN

La nivel periurban, orașul va fi ușor accesibil și va sustine un nivel de trai ridicat, un mediu urban sustenabil și sănătos prin servicii și dotări calitative.

5.1.4. OBIECTIVE SPECIFICE

- OS 1 Rețea de circulații rutiere optimizată care asigură o bună conectivitate la nivelul orașului
- OS 2 Sistem de transport în public eficient, atractiv și accesibil cu zero emisii Co2

- OS 3 Infrastructură de transport atractivă, incluzivă, intermodală și sigură dedicată deplasărilor nemotorizate
- OS 4 Management integrat, eficient și modern al mobilității
- OS 5 Infrastructură de suport dezvoltată și facilități pentru a susține tranziția către vehicule nepoluante

5.2. CADRUL/METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR

Stabilirea metodologiei de selectare a proiectelor a fost definită conform ghidului JASPERS pentru realizarea PMUD și este formată din 6 pași descriși mai jos.



5.2.1. DEFINIREA OBIECTIVELOR STRATEGICE

A fost realizată la nivel guvernamental sau ministerial și se aplică în general, ca scopuri sau obiective generice ale Guvernului și Ministerului Transporturilor. La nivel strategic, PMUD urmărește îndeplinirea viziunii și obiectivului general prin convergența a cinci obiective strategice:



1. Accesibilitatea
2. Siguranța și securitatea
3. Mediul
4. Eficiența economică
5. Calitatea mediului urban

5.2.2. DEFINIREA PROBLEMELOR

Definirea problemelor este rezultatul analizei diagnostic din care au rezultat cauzele care stau la baza manifestărilor problemelor de mobilitate la nivelul orașului. Fiecare disfuncționalitate este caracteristică pentru un obiectiv strategic. Problemele au fost centralizate în continuare:

ACCESIBILITATEA – probleme identificate	
1	Din punct de vedere al categoriei drumurilor, la nivelul UAT-ului există doar drumuri județene și comunale
2	Inaugurarea podului peste Someș a generat trafic suplimentar care traversează în principal zona centrală a localităților Ulmeni și Țicău
3	Lipsa unor variante ocolitoare a localităților cauzează trafic de tranzit și trafic greu în zona centrală a orașului, devenind aglomerată, poluată și nesigură.
4	Infrastructură pietonală insuficient dezvoltată și nemodernizată
5	Lipsa rutelor de transport în comun între localitățile componente ale UAT-ului
6	Lipsa facilităților intermodale și starea proastă a gării CFR de pe teritoriul orașului Ulmeni
7	Lipsa pistelor de biciclete
8	Lipsa facilităților pentru persoanele cu mobilitate redusă
9	Insuficiența locurilor de parcare

SIGURANȚA ȘI SECURITATEA – probleme identificate	
1	Trafic de tranzit prin centrul orașului
2	Lipsa trotuarelor pe anumite zone sau starea proastă a acestora
3	Bicicliștii circulă pe partea carosabilă, ceea ce este foarte nesigur pentru bicicliști mai ales în contextul accentuării traficului greu în cadrul orașului
4	Spațiile pietonale nu sunt sigure și nu conferă sentimentul de siguranță
5	Lipsa facilităților pentru persoanele cu mobilitate redusă îi pune în pericol

MEDIUL – probleme identificate	
1	Poluarea cu emisii GES și CO2 generate de traficul rutier
2	Poluarea fonică și vizuală generată de trafic intens
3	Lipsa infrastructurii pentru încărcarea autovehiculelor electrice
4	Lipsa variantelor de deplasare nemotorizate între localitățile componente ale orașului
5	Insuficiența plantațiilor de aliniament

EFICIENȚA ECONOMICĂ – probleme identificate	
1	Folosirea preponderentă a mașinilor cu combustie internă personale implică o cheltuială mare pentru procurarea combustibilului
2	Lipsa de atractivitate a transportului pe cale ferată
3	Starea tehnică nefavorabilă are impact asupra cotei de piață și atractivității transportului urban public
4	Absența unor politici și măsuri de organizare a intermodalității
5	Lipsa racordării localității la rețeaua națională de drumuri rapide precum și starea tehnică a unor artere de circulație contribuie la lipsa de atractivitate pentru investitorilor



CALITATEA MEDIULUI URBAN – probleme identificate	
1	Lipsa spațiilor de întâlnire destinate doar pietonilor/bicicliștilor
2	Lipsa transportului în comun și a altor facilități de deplasare ecologice: piste biciclete, trasee pietonale
3	Starea tehnică nefavorabilă a infrastructurii rutiere are impact asupra calității spațiului public
4	Starea proastă și lipsa facilităților intermodale la nivelul gării CFR
5	Lipsa unei rute ocolitoare a orașului generează trafic de tranzit intens în localitate, ceea ce duce la un mediu ambiant neplăcut

5.2.3 OBIECTIVELE OPERAȚIONALE

Obiectivele operaționale stabilite la nivelul orașului Ulmeni sunt următoarele:

- ULMENI - oraș conectat – legarea localităților între ele prin crearea unor alternative ecologice de transport în localitate și crearea unor legături cu UAT-urile învecinate prin implementarea drumului de mare viteză și transport public la nivel periurban.
- ULMENI – oraș inteligent – crearea nucleelor locale care să conțină infrastructură „smart”
- ULMENI – oraș eficient – eficientizarea transporturilor de la nivelul orașului
- ULMENI – oraș sigur – crearea unui mediu sigur pentru toți participanții la trafic
- ULMENI – oraș ecologic – implementarea soluțiilor de mobilitate eco-friendly în vederea combaterii schimbărilor climatice
- ULMENI – oraș incluziv – accesibilizarea spațiilor publice pentru toți participanții la trafic.

5.2.4 IDENTIFICAREA INTERVENȚIILOR

Generarea proiectelor se referă la intervenții specifice determinate pentru fiecare obiectiv operațional. Această procedură asigură faptul că există o **conexiune** clară și observabilă între **obiectivele generale**, **problemele identificate**, **obiectivele operaționale corespondente** precum și **intervențiile** în sine. Această abordare asigură și faptul că Intervențiile se adresează unor probleme reale, legate de transport.

Principalele **disfuncționalități** identificate urmare analizei problemelor existente se referă la:

- lipsa racordării la rețeaua națională de drumuri rapide
- deficiențele existente cu privire la infrastructura de transport
- deficiențele existente la nivelul derulării mobilități pietonale și velo;
- efectele negative generate de traficul greu care utilizează rețeaua stradală;
- inexistența mijloacelor de transport în comun.
- Insuficiența locurilor de parcare

Pentru îndeplinirea obiectivelor strategice cu privire la mobilitatea în orașul Ulmeni se propun două scenarii:

SCENARIUL 1:

Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun, prin reconfigurarea rețelei stradale cu accent pe circulații nemotorizate, înființarea de piste de biciclete într-o rețea coerentă și interconectată, precum și introducerea transportului public în comun la nivel interorășenesc și periurban și îmbunătățirea transportului public cu centrul polarizator Baia Mare.

SCENARIUL 2:



Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări cu autoturisme private, prin lărgirea și modernizarea străzilor, suplimentarea locurilor de parcare în zonele centrale și în zonele de interes.

ANALIZA SCENARIILOR:

Ambele scenarii prezintă atât avantaje cât și dezavantaje.

SCENARIUL 1: Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun, este unul ce corespunde întru-totul ideii de oraș inteligent, întrunește conceptele de dezvoltare durabilă și prevede soluții prietenoase cu mediul. Dezavantajele scenariului sunt legate de intervențiile mai ample, costurile crescute și de timpul mai îndelungat de implementare.

SCENARIUL 2: Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări cu autoturisme private, are avantajele unei intervenții minime și a costurilor mai reduse de implementare, însă acesta nu poate răspunde complet viziunii strategice cu privire la mobilitatea urbană durabilă deoarece propune o încurajare a utilizării autoturismelor personale, ceea ce conduce direct la afectarea factorilor de mediu, creșterea poluării, dar și la creșterea timpilor de deplasare etc.

SCENARIUL RECOMANDAT:

SCENARIUL 1 : Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun, deoarece îndeplinește principiile de dezvoltare durabilă.

Implementarea scenariului recomandat și implicit a viziunii asupra mobilității din orașul Ulmeni presupune realizarea unei serii de investiții, care se transpun într-o listă de investiții:

Lista proiectelor propuse pentru infrastructura de transport:

I. Proiectele care fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătățirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport și descurajarea utilizării autoturismelor personale

- Achiziționarea de autobuze cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă pentru prestarea serviciului de transport public urban de călători de la nivelul orașului, pe două rute de transport, și cu posibilitate de extindere către localitățile periurbane (Comuna Ariniș, Comuna Sălsig, Comuna Mireșu Mare) achiziționarea automobilelor electrice și/sau hibride - 2 autobuze de minim 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.

- Înființarea și construirea stațiilor de transport public urban de autobuz - cca. 36 stații/zone de semnalizare stație

- Înființarea depoului aferent transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă - 1 imobil în apropierea Gării CFR (zona industrială) care să cuprindă zona de garare și zona administrativă.

- Construirea, modernizarea, reabilitarea și reamenajarea de la caz la caz a infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public local în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transportul rutier, pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatarea rețelei de transport, cu asigurarea construirii și modernizării traseelor pentru pietoni și bicicliști, acolo unde este posibil: partea carosabilă, culoarele dedicate pentru transportul public urban, shared space, piste pentru bicicliști și trasee pietonale.



(modernizarea străzilor neasfaltate – cca. 22km, inclusiv a drumurilor comunale nemodernizate – cca. 15km)

- Implementarea și extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT) – cca. 10 km

II. Proiectele complementare care urmăresc reducerea congestiei în zona centrală și construirea, modernizarea și reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane, siguranța rutieră

- Construirea drumului expres care să conducă la scăderea traficului rutier de tranzit de pe drumurile județene ce traversează orașul (în special în zona centrală) și a legăturilor cu acesta care să elimineze blocajelor din cadrul infrastructurii rețelei majore, fluidizarea traficului autoturismelor personale și de marfă, fără a determina transferarea problemelor de trafic în alte zone ale orașului – cca. 10 km pe UAT Ulmeni

- Modernizarea căii ferate și a stațiilor CFR, schimbarea flotei de vehicule, în scopul sporirii atractivității deplasărilor pe cale ferată. – cca. 10km

- construire drumuri de ocolire a localității - cca. 7 km

- Construirea, modernizarea și reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane nemodernizate, cu includerea circulațiilor pentru pietoni și biciclete - cca. 20 km la nivel de UAT Ulmeni

- Reconfigurarea străzilor existente, cu includerea de circulații pentru circulații pietonale și pentru biciclete - cca. 22 km

- Suplimentarea rețelei de străzi - Străzi propuse pe trasee noi pentru interconectarea celor existente și deservirea tuturor zonelor din intravilan - cca. 20 km la nivel de UAT Ulmeni

- Construire pod peste râul Someș pentru asigurarea continuității DC 88 – cca. 220 m

- Înființare sistem integrat și continuu de piste de biciclete care să asigure legături între localitățile aparținătoare orașului, zonele periurbane și de-a lungul malurilor râului Someș (pe ambele părți). Calea ferată nefuncțională se propune pentru desființare și amenajare drum și culoar de circulație pentru biciclete – cca. 13 km. În total, rețeaua de biciclete propusă este de cca. 80 km.

- Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată (5 intersecții)

- Amenajarea intersecțiilor pentru fluidizarea circulației: sensuri giratorii intersecție

- Construirea parcarilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate/C.F.” (în zonele intermodale - gara și zona centrală – 2 parcări intermodale)

- suplimentarea parcarilor publice și introducerea unor reglementări pentru parcaje. (la toate instituțiile publice, astfel încât să fie deservite zonele de intravilan pe o rază de cca. 500m)

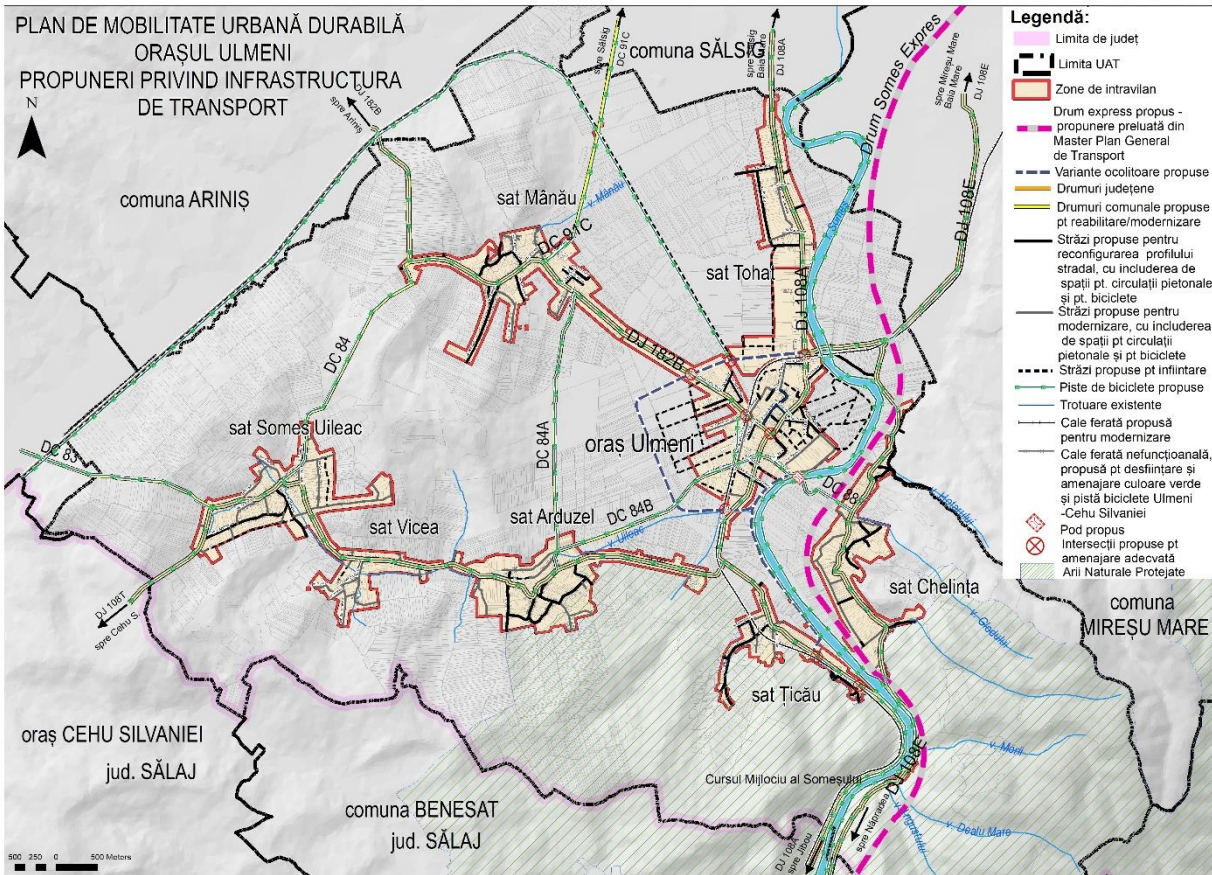


Fig. 33 - Propuneri privind infrastructura de transport

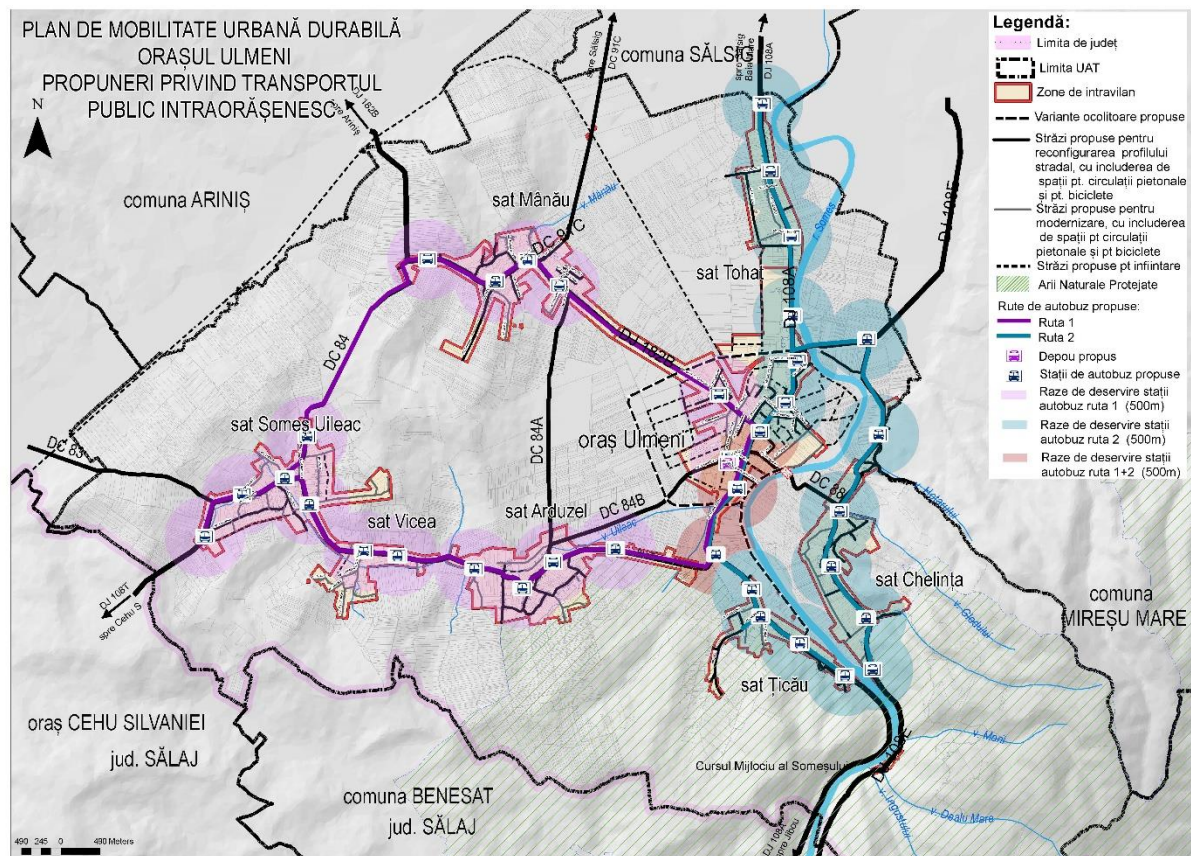


Fig. 34 - Propuneri privind transportul public orășenesc



5.2.5 EVALUAREA ȘI PRIORITIZAREA PROIECTELOR STABILIREA SCENARIULUI DE DEZVOLTARE – PRIORITIZAREA INTERVENȚIILOR

Elaborarea Scenariului de Dezvoltare va cuprinde intervențiile identificate la pașii anteriori care se vor concretiza în Scenariul recomandat pentru UAT Ulmeni.

Conform Ghidului JASPERS de elaborare a PMUD, UAT Ulmeni se încadrează cu o populație de 7495 locuitori la **nivelul 3** (Populație < 40.000 locuitori) din punct de vedere al aglomerației urbane.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populație >100.000 locuitori	Populație 40.000 – 100.000 locuitori	Populație <40.000 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.
Trama stradală Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea 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

Pentru fiecare dintre acestea se așteaptă următoarele rezultate.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Screening, listarea scurtă și Evaluare preliminară	Screening și evaluare preliminară	Screening și evaluare preliminară
În mod curent se așteaptă 3 scenarii finale diferite agregate pentru a fi evaluate în momentul finalizării PMUD.	În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD.	În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD.

Având în vedere Ghidul JASPERS, pentru un oraș de talia Ulmeniului se va dezvolta un singur scenariu agreat, respectiv Scenariul 1: Mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun, prin reconfigurarea rețelei stradale cu accent pe circulații nemotorizate, înființarea de piste de biciclete într-o rețea coerentă și interconectată, precum și introducerea transportului public în comun la nivel interorășenesc și periurban și îmbunătățirea transportului public cu centrul polarizator Baia Mare.

Un oraș inteligent este cel care îmbină infrastructurile tradiționale cu cele inovatoare și care practică o abordare de planificare spațială integrată mobilitate – urbanism.

Atingerea obiectivelor de sustenabilitate, accesibilitate, siguranță rutieră și sănătate necesită o tranziție a mobilității, iar acest lucru nu implică doar asigurarea unor moduri de transport mai durabile (evoluând spre vehicule cu emisii zero), ci – mai degrabă – de a reduce numărul deplasărilor și de a schimba natura mobilității (către forme mai durabile, cum ar fi mersul cu bicicleta și pe jos, transportul în comun cu mijloace de deplasare ecofriendly).

O planificare durabilă din prisma mobilității înseamnă un model prietenos cu mediul, centrat pe oameni, nu pe autoturisme, moduri de transport orientate către circulația



nemotorizată și către transportul public, accesibilitate bună la serviciile și activitățile de interes, infrastructuri de transport interconectate prin puncte și norduri intermodale, și care are ca obiective creșterea accesibilității și ameliorarea calității vieții, îmbunătățirea accesului pentru persoane cu mobilitate redusă, siguranță în trafic, reducerea consumului de energie convențională și a emisiilor de CO₂, utilizarea strategică a terenurilor, un mix de măsuri și intervenții de tip soft și hard menite să descurajeze folosirea de mijloace nepoluante pentru deplasare, planificare pe termen mediu orientată la o viziune pe termen lung.

În această abordare, principiile de organizare a spațiului trebuie să se orienteze către:

- o structura urbană policentrică – un centru principal (orașul Ulmeni) și centre secundare (în zonele centrale din localitățile aparținătoare). O anumită organizare funcțională, prin localizarea unor activități diferite, dar compatibile în areale comune (în unități de vecinătate sau centre secundare) – organizare urbană pe principiul proximității fizice și o anumită grupare funcțională, localizarea activităților interdependente în areale comune (poli specializați) – organizare urbană pe principiul proximității fizice.
- structură a rețelei de transport cu grad mare de conectivitate – variante ocolitoare, legătură la drumurile de mare viteză de la nivel național (drum expres)
- organizarea unei structuri de bază care să orienteze sistemul de mișcare către deplasări nemotorizate – unități urbanistice de bază la scara mersului pe jos, bine deservit de transport public, pe o rază de maxim 800 – 1000 m, care să aibă o autonomie funcțională, adică să aibă servicii și echipamente de bază.
- o anumită organizare a infrastructurilor pentru circulații nemotorizată – organizarea unor rețele continui de infrastructuri – trasee și spații atractive cu

accesibilitate pe cale nemotorizată și o anumită organizare a rețelelor de circulații pentru deplasările nemotorizate în raport cu sistemul de spații verzi și generatorii de trafic (locuri de muncă, dotări recreative, sportive, culturale, agrement, etc).

- reorganizarea infrastructurilor cu efecte de barieră (cale ferată, cursuri de apă etc).
- organizarea unui sistem coerent de poli intermodali.
- organizare a infrastructurii de staționare, park&ride, noduri intermodale și politici de descurajare a autovehiculului.
- transporturi publice dezvoltate și diversificate, intermodale, ecofriendly.
- parteriare publice-private pentru abordarea "mobility as a service" pentru servicii de tip bike&ride, car sharing, car pooling etc.

Viziunea strategică este propusă pentru orizontul de timp 2035 și este gândită etapizat, în 2 etape, după cum urmează:

Etapa I: 2023 – 2030:

Din lista de proiecte strategice este esențial ca prioritățile de intervenție să vizeze investițiile în infrastructura tehnică de transport cu scopul de creștere a siguranței de circulație și reducerea timpilor de deplasare (modernizarea intersecțiilor la nivel cu calea ferată, reabilitări, modernizări de străzi existente – 20 km, introducerea de piste de biciclete și trotuare în profilul străzilor existente – 20 km, urmate de realizarea variantelor ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit din interiorul localităților – bretea vest în primă fază, 5 km.). În această etapă se vor realiza și parcările de tip park&ride în punctele intermodale (gară, zona centrală).

Ulterior realizării lucrărilor de modernizare a infrastructurii de transport se vor face demersurile de înființare a serviciului de



transport public local și periurban, prin realizarea depoului pentru flota de transport (în zona gării), realizarea stațiilor de transport în comun și achiziția de autoturisme electrice/hibrid, implementarea și extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT)

Etapa II: 2030 – 2035:

În următoarea perioadă se propune realizarea următoarelor investiții necesare în vederea implementării strategiei propuse în domeniul mobilității, respectiv:

Construire variantă ocolitoare – bretea est, 2 km, și construire pod peste râul Someș pentru asigurarea continuității DC 88.

Suplimentarea rețelei de străzi - Străzi propuse pe trasee noi pentru interconectarea celor existente și deservirea tuturor zonelor din intravilan - cca. 20 km la nivel de UAT Ulmeni. Înființarea de străzi noi și dezvoltarea de noi cartiere se va face după ce actualele zone de intravilan sunt reconfigurate și modernizate, cu accent pe circulația nemotorizată

Realizare piste de biciclete de-a lungul malurilor râului Someș – 25 km.

Desființare cale ferată nefuncțională și amenajare drum și culoar de circulație pentru biciclete – cca. 13 km.

Proiectele ce vizează investiții la nivel teritorial (județean sau național), precum **construirea drumului expres și modernizarea căii ferate** și a stațiilor CFR, sunt preconizate a fi realizate în etapa a II-a de implementare a strategiei cu privire la mobilitatea urbană.



6 DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE⁷²

Pentru a asigura corelarea între Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) 2021-2027 și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) direcțiile de acțiune prezentate mai jos coincid cu cele incluse în SIDU sub Obiectivul Strategic, conform politicii de Coeziune:

OS 3 © EUROPA MAI CONECTATĂ

având obiectivele specifice:

→ „OS 1. DEZVOLTARE URBANĂ ORIENTATĂ SPRE LOCUITORI” și

→ „OS 3. CONECTIVITATE SPORTIVĂ

→ „

6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

Direcțiile de acțiune sunt integrate în obiectivele SIDU:

1.1. Transport care cuprinde măsura:

→ 1.1.1. Infrastructură rutieră locală

Această direcție vizează modernizarea întregii infrastructuri rutiere a orașului prin asfaltarea străzilor, montarea limitatoarelor de viteză acolo unde sunt necesare, reabilitarea și înființarea de trotuare noi în zonele deficitare, îmbunătățirea

semnalizării rutiere, reabilitarea podurilor, înființare pod nou peste râul Someș pe DC88.

1.2. Regenerare urbană care cuprinde următoarele măsuri:

→ 1.2.1. Spațiu public modernizat

Se prevăd: identificarea locațiilor pentru realizarea unor piețe publice în fiecare localitate componentă a orașului, se vor asigura spații pentru circulații nemotorizate, se va realiza sistemul de iluminat public, amenajarea unor spații verzi și montarea de mobilier urban inteligent.

→ 1.2.2. Spații publice îmbunătățite în cartierele de blocuri

Direcția de acțiune presupune amenajarea aleilor de acces, montarea de mobilier urban inteligent, iluminat public eficient, zone pentru relaxare, spații de joacă pentru copii, aparate pentru fitness, reconfigurarea spațiilor verzi, amenajare de parcări, amenajarea unor spații îngropate pentru colectarea deșeurilor.

→ 1.2.3. Parcări urbane

Presupune amenajarea locurilor de parcare cu sistem de autotaxare sau abonament în zona centrală a orașului și pe alte străzi din oraș care

→ 1.2.4. Amenajarea malurilor văilor

Direcția de acțiune presupune transformarea malurilor văilor și râului Someș în spații pentru petrecerea timpului liber: spații verzi întreținute, mobilier inteligent, locuri de joacă pentru copii, alei de promenadă, piste de biciclete, spații special amenajate pentru animale de companie, iluminat ambiental și iluminat public eficient energetic, amenajarea unor puncte de interes (zone de odihnă), spații pentru practicarea sportului.

⁷² Sursă foto background: <https://media.istockphoto.com/>



3.1. Mobilitate urbană care cuprinde măsurile:

→ 3.1.1. Sistem eficient și durabil de transport public

Se propun următoarele: Înființarea serviciului de transport public, achiziția a 2 mijloace electrice de transport, realizare depou, stații de încărcare, amenajarea stațiilor de autobuz, sistem de autotaxare, construire parcare tip park&ride, construire terminal multimodal, înființarea de trasee pentru transportul public, care să deservească toate localitățile orașului, după un orar bine stabilit, curse regulate, reamenajarea și semaforizarea intersecțiilor, modernizarea covorului asfaltic pe traseele pentru transportul public, aplicarea de marcaje rutiere.

→ 3.1.2. Trafic rutier eficientizat

Întocmirea unui Regulament privind utilizarea sistemului de parcare în orașul Ulmeni.

6.2 DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE

6.2.1. PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL NORD-VEST

→ AXA PRIORITARĂ 2 – O REGIUNE CU LOCALITĂȚI SMART

- OS a(ii) – Valorificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor, al organizațiilor de cercetare și al autorităților publice

Acțiunile aferente acestui obiectiv care vor fi preluate în PMUD sunt:

- Îmbunătățirea calității serviciilor oferite de administrațiile publice prin soluții digitale inovatoare și aplicații de tip **smart city**;
- mobilitate inteligentă: aplicații pentru transportul public local, identificarea parcarilor, ghidarea spre acestea și afișarea

disponibilității, plata parcerii, treceri de pietoni smart etc.;

- locuire inteligentă: soluție de tipul city pass turistic, sisteme de gestiune inteligentă a spațiilor verzi, WiFi în spații publice, dezvoltarea bazelor de date geospațiale și a centrelor de date, sisteme de monitorizare și siguranță a spațiului public, digitalizarea și reconstrucția digitală a obiectivelor de patrimoniu, aplicații de informare a cetățenilor asupra serviciilor medicale și de sănătate, centre pentru monitorizarea situației orașului în timp real etc.;

→ AXA PRIORITARĂ 4 – O REGIUNE CU MOBILITATE URBANĂ MULTIMODALĂ DURABILĂ

- OS b(viii) – Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii nete de carbon

Se propune utilizarea crescută a **transportului public** și a altor forme de mobilitate urbană ecologică

- dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate: dezvoltarea, extinderea infrastructurii pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de zone pietonale, zone semi-pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc.;
- dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport și infrastructura necesară acestora, inclusiv depouri, stații de autobuz, stații intermodale pentru transportul public, soluții de tip park&ride;
- configurarea, reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transportul public de călători, pentru prioritizarea transportului public de călători, cu bicicleta și pietonal, accesibilizarea



infrastructurii de transport pentru toate categoriile de utilizatori;

- dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi;
- dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane, cum ar fi sisteme de management al traficului, aplicații "mobility as a service" etc.

→ AXA PRIORITARĂ 5 – O REGIUNE ACCESIBILĂ

- OS C(ii) – Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

Direcții de acțiune:

a. Construirea/reabilitarea legăturilor rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T

- drumuri județene, descărcări autostradă, conectivitatea la rețeaua CORE TEN-T, drumuri de legătură, crearea sau extinderea variantelor ocolitoare cu statut de drum județean, drum expres;
- sunt încurajate măsurile de instalare a perdelelor forestiere și măsurile de asigurare a conectivității laterale pentru speciile de carnivore mari, ungulate sălbatice, dar și amfibieni, reptile sau mamifere mici (ex.: pasaje, tunele, casete betonate, canale pentru amfibieni etc.) așa cum vor fi identificate prin studiile de evaluare a impactului asupra mediului ale viitoarelor proiecte.

b. Soluții pentru creșterea siguranței traficului

- modernizarea intersecțiilor cu calea ferată
- realizarea de spații dedicate pentru circulația pietonală și pentru biciclete, fapt ce va

conduce la creșterea nivelului de siguranță al deplasării pe cale nemotorizată.

6.2.2. PROGRAMUL OPERAȚIONAL TRANSPORT

→ AXA PRIORITARĂ 1 – ÎMBUNĂȚĂȚIREA CONECTIVITĂȚII PRIMARE RUTIERE

- OS 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

Acțiuni: - operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor prevăzute din perioada precedentă de finanțare europeană (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T Centrală și TEN-T Globală, conform strategiei actualizate de implementare a Master Planului General de Transport al României, cuprinsă în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030; investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră;

→ AXA PRIORITARĂ 2 – ÎMBUNĂȚĂȚIREA CONECTIVITĂȚII SECUNDARE RUTIERE

- OS 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale
- O.S. 3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

Acțiuni: - realizarea variantelor de ocolire și realizarea accesului orașelor la sectoarele rețelei rutiere primare



→ AXA PRIORITARĂ 3 – CREȘTEREA SIGURANȚEI RUTIERE

- OS 3.1. 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale
- 3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

Acțiuni:

- siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc;
- iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei.

→ AXA PRIORITARĂ 4 – CREȘTEREA EFICIENȚEI CĂILOR FERATE ROMÂNE

- OS 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

- O.S. 3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

Acțiuni:

- modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T (inclusiv ERTMS și modernizarea gărilor);
- achiziția de trenuri de lucru și echipamente conexe pentru modernizare și electrificare CF;
- modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor feroviare, a intersecțiilor la nivel cu rețeaua rutieră.

→ AXA PRIORITARĂ 5 – CREȘTEREA ATRACTIVITĂȚII TRANSPORTULUI FERROVIAR DE CĂLĂTORI

- OS 3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

Acțiuni:

- achiziția de material rulant nou și ecologic;
- măsuri de reformă în domeniul transportului feroviar de călători (optimizarea mersului trenurilor – graficului de călătorii, sistemelor de ticketing, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare).

→ AXA PRIORITARĂ 6 – DEZVOLTAREA MOBILITĂȚII SUSTENABILE ÎN NODURILE URBANE

- OS 2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a



tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

Acțiuni:

- achiziția de trenuri metropolitane (material rulant);
- construcția/modernizarea/optimizarea infrastructurii necesare;
- optimizarea mersului trenurilor-graficului de călătorii, sistemelor de ticketing (inclusiv integrare cu alte moduri de transport), măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare.

6.3 DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

Are ca obiectiv general dezvoltarea echilibrată a sistemului de transport astfel încât acesta să asigure o infrastructură modernă și durabilă și servicii pe măsură, aceste lucruri urmând să ducă la dezvoltare economică și îmbunătățirea calității vieții.

Pentru atingerea obiectivului general sunt stabilite etape sub forma unor **obiective specifice**: modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor; liberalizarea pieței interne de transport; stimularea dezvoltării economiei și a competitivității; întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național; compatibilitatea cu mediul înconjurător.

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027

Are ca obiectiv general creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei regionale, valorificând diversitatea locală și stimulând inovarea, în vederea diminuării disparităților intra și inter-

regionale și creșterea standardului de viață. Acesta va fi atins prin îndeplinirea unui set de obiective specifice (economie competitivă, bazată pe inovare și digitalizare; capital uman și social dezvoltat; cadru de viață sustenabil, autentic și atractiv; mediu natural valorificat responsabil; conectivitate fizică și digitală ridicată), cărora le corespunde o serie de direcții de acțiune.

Strategia Regională de Mobilitate Urbană Durabilă și Orașe Inteligente a Regiunii Nord-Vest 2021-2027

Documentul pornește de la premisa utilizării tehnologiei pentru a susține dezvoltarea durabilă a comunităților, cu scopul de a pregăti municipiile și orașele pentru următoarea perioadă de programare, 2021-2027, stabilind ca viziune ideea că în anul 2030 Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest va fi organizată ca un teritoriu inteligent, susținut de o rețea de orașe interconectate și inovatoare, care vor folosi tehnologia pentru facilitarea dezvoltării durabile. Elementele cheie în dezvoltarea regiunii sunt inovarea, relația între administrație și cetățeni și grija pentru utilizarea eficientă a resurselor. Regiunea inteligentă Nord-Vest va avea o rețea digitală de localități, formată din centre de inovare regionale, județene, microregionale și locale și orașe care se dezvoltă pe palierele smart-city valorificând potențialul local: turism, energie-mediu, calitatea locuirii, educație.

Evoluția regiunii are la bază două obiective strategice: regiune inteligentă, susținută de o rețea de orașe ce utilizează TIC pentru a asigura o dezvoltare durabilă și a răspunde provocărilor și tendințelor actuale; acces facil la oportunități și servicii, susținut de o infrastructură de comunicații și transport performantă și rezilientă.

Atingerea acestor obiective poate fi făcută prin identificarea unor obiective specifice și a unor direcții de acțiune: cetățeni inteligenți, implicați



în dezvoltarea orașelor și pregătiți pentru societatea digitală; economie competitivă bazată pe inovare, digitalizare și creativitate; regiune rezilientă cu un consum redus de energie; orașe atractive pentru locuitori și vizitatori; administrație eficientă și deschisă, care ia decizii cu sprijinul unei baze de date complexe și actualizate în timp real; sistem de transport optimizat continuu, care susține deplasările cu emisii reduse; infrastructură de transport performantă, care asigură condiții optime pentru mijloace de transport eficiente și cu impact redus asupra mediului; conectivitate digitală ridicată.

6.4 DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE:

6.4.1. LA SCARĂ PERIURBANĂ/METROPOLITANĂ

La scară periurbană, obiectivele PMUD au ca scop:

- Îmbunătățirea conectivității între localitățile componente ale UAT-ului în special prin mijloace ecologice de transport (piste de biciclete, transport în comun);
- Sporirea siguranței în trafic pentru toți utilizatorii;
- Creșterea calității mediului și nivelului de trai al populației prin reducerea de emisiilor poluante generate de traficul rutier.

6.4.2. LA SCARA LOCALITĂȚILOR DE REFERINȚĂ

Obiectivele care se vor avea în vedere la nivelul UAT Ulmeni care vor ține cont de principiul accesibilității, sustenabilității și siguranței, sunt următoarele:

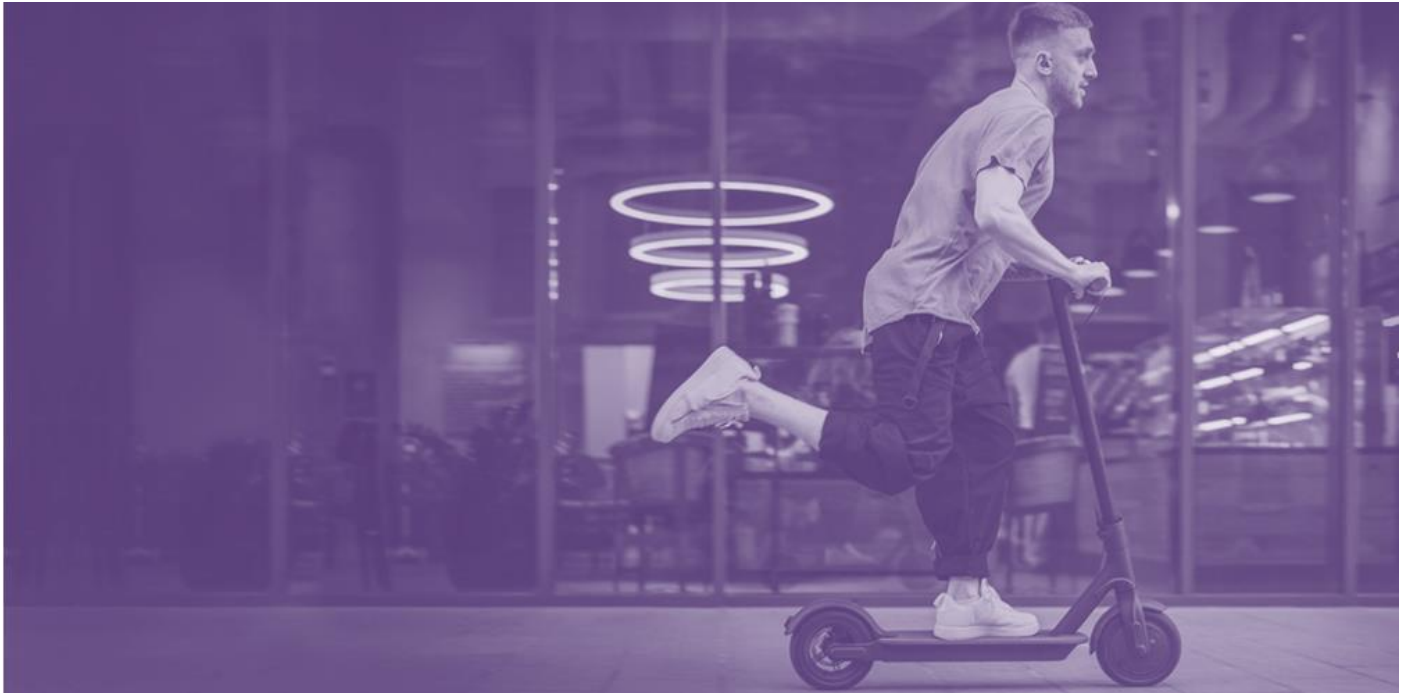
- Devierea traficului de tranzit pe o rută ocolitoare;

- Implementarea unui sistem de transport în comun;
- Managementul eficient al transportului și al mobilității;
- Realizarea nucleelor de servicii complementare, accesibile în maximum 15 minute de mers pe jos sau cu bicicleta, la nivelul fiecărei localități;
- Promovarea transportului în comun și a deplasărilor nemotorizate: mersului pe jos, mersului cu bicicleta, etc.;
- Completarea cu parcări în zonele deficitare și implementarea unui sistem inteligent de gestionare a acestora;

6.4.3 LA NIVELUL CARTIERELOR/ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

La nivelul localităților componente și zonelor cu nivel ridicat de complexitate, PMUD are ca obiective:

- Devierea traficului de tranzit din interiorul orașului Ulmeni și a localității Țicău;
- Conectarea localităților între ele și cu gara CFR prin legături de transport în comun și rețele de transport nemotorizat: piste de biciclete, trotuare și culoare pentru pietoni;
- Crearea de parcări în zonele intermodale de tip park&ride (zona gării și zona centrală a orașului Ulmeni).
- creșterea siguranței în trafic și incluziunea socială a tuturor participanților la trafic;



7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE ⁷³

7.1. eficiență economică;

Principalele probleme cu care se confruntă infrastructura de trafic constau în:

- Dezvoltarea succesivă și uneori spontană a rețelei rutiere a condus la existența unor elemente de rețea cu lățimi reduse, care generează conflicte de circulație și congestii la nivelul zilei
- Gestiunea incompletă a intersecțiilor
- Lipsa corelării între dezvoltarea urbană și suportul necesar din partea planificării în transporturi pentru a furniza infrastructurile de transport pentru a asigura accesul la oportunitățile socio-economice

- Starea tehnică nefavorabilă a carosabilului (pe unele tronsoane) conduce la consumuri mari de resurse, atât în exploatarea, cât și în întreținerea vehiculelor rutiere

- Trafic sporit de marfă și tranzit, cauzat de lipsa unei ocolitoare periferice și de dirijarea traficului de tranzit prin zona urbană.

Eficiența economică a sistemelor de transport este influențată de timpii de parcurs, variația acestora generând creșteri sau diminuări ale cheltuielilor agenților economici respectiv ale populației. În același timp, sistemul de transport influențează costurile de operare ale vehiculelor, poluarea atmosferică și schimbările climatice. Aceste influențe se pot cuantifica în funcție de 2 indicatori:

- Distanțe parcurse de către utilizatori vehicule-km
- Timp petrecut de către utilizatori în trafic – vehicule - h

⁷³ Sursă foto background:
<https://www.netscribes.com/impact-of-covid-19-on-micro-mobility/>



Eficiența în domeniul serviciilor are două tipuri de efecte:

- Efecte economice: se concretizează în rezultate economice, care sunt ușor de cuantificat (profitul, cifra de afaceri, cheltuielile etc.),
- Efecte sociale: privesc în primul rând beneficiarul și sunt mai greu de cuantificat (calitatea serviciilor de transport oferite, urmărind reducerea diferenței dintre nivelul așteptat de consumatori și cel oferit).

Pentru o mai bună relaționare a localității este obligatorie modernizarea drumurilor și degajarea circulației din zona centrală a orașului.

Realizarea variantei ocolitoare și racordarea la viitorul drum expres, oferă soluția tehnică pentru decongestionarea traficului din oraș, contribuind totodată la o mai bună relaționare a orașului cu teritoriul adiacent.

Avantajele construirii drumurilor de ocolire sunt:

- Sporirea capacității de circulație prin mărirea fluenței traficului;
- Decongestionarea traficului;
- Confortul pentru participanții la trafic;
- Creșterea siguranței în trafic;
- Reducerea numărului de accidente;
- Îmbunătățirea protecției mediului prin reducerea noxelor și a poluării sonore.

În scenariul propus, **mobilitate urbană bazată preponderent pe deplasări pe cale nemotorizată (pietonale, biciclete, trotinete electrice) și transport în comun**, se îndeplinește criteriul de eficiență economică deoarece:

- se reduc deplasările cu autoturismele personale
- Transport public este rapid, de calitate și accesibil

- costurile de deplasare sunt mai mici
- timpul petrecut în trafic este mai mic
- uzura infrastructurii de transport este mai mică
- Se stimulează economia locală

7.2. impactul asupra mediului;

Problemele cauzate de transport la nivelul factorilor de mediu sunt următoarele:

- aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate;
- poluarea fonică și vibrațiile – în marile intersecții, de-a lungul șoselelor, în apropierea nodurilor feroviare;
- poluarea solului și a apei, prin deversarea produselor petroliere;
- ocuparea unor suprafețe de teren din intravilan pentru parcări;
- schimbarea peisajul eco-urban;
- generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, altele).

Efectele negative pe care domeniul transportului le are asupra mediului înconjurător și în principal asupra sănătății umane, sunt asociate în principal nocivității gazelor de eșapament care conțin NOx, CO, SO2, CO2, compuși organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb, cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanți care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute și cronice, precum și agravarea altor afecțiuni. Traficul greu este generator al unor niveluri ridicate de zgomot și vibrații, care determină condiții de apariție a stresului, cu implicații uneori majore asupra stării de sănătate.



Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de CO₂ rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală.

Transportul auto elimină în atmosferă până la 50% din cantitatea de hidrocarburi, fiind considerat principalul impurificator cu substanțe organice al zonelor urbane. Se consideră că la nivelul Uniunii Europene, circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt cauzate de transport, 84 % din acestea provenind din transportul rutier.

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

- modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport;
- dezvoltarea și modernizarea mijloacelor și instalațiilor de transport în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, siguranței circulației, securității, calității mediului și asigurarea interoperabilității sistemului de transport;
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel național și regional prin asigurarea legăturilor între orașe și creșterea gradului de accesibilitate al populației la transportul public, inclusiv în zonele cu densitate mică a populației și/sau nuclee dispersate;
- creșterea competitivității în sectorul transporturilor, liberalizarea pieței interne de transport;
- îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător, diminuarea impactului globale ale transporturilor

(schimbările climatice) și reducerea degradării calității ambientale în mediul natural și urban.

- reconfigurarea rețelei stradale și a cartierelor cu introducerea circulațiilor nemotorizate (trotuare, piste de biciclete) și încurajarea acestui mod de deplasare, prietenos cu mediul.

Poluarea aerului

Având în vedere că emisiile de substanțe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât și asupra sănătății populației, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenție deosebită.

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu, substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată monoxidul de carbon apare printre substanțele emise de vehicule. Potențialele efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare :

- N₀₂: expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților în respirație. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacțiilor dintre N₀₂ și alte substanțe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- PM_{2,5} și PM₁₀: dimensiunile acestor particule (de cel mult 2,5 μm, respectiv 10 μm), permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- S₀₂: printre sursele de producere a dioxidului de sulf se regăsesc și emisiile



provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare. În funcție de concentrație și perioada de expunere, dioxidul de sulf are diferite efecte asupra sănătății umane. Expunerea la o concentrație mare de dioxid de sulf, pe o perioadă scurtă de timp, poate provoca dificultăți respiratorii severe. Sunt afectate în special persoanele cu astm, copiii, vârstnicii și persoanele cu boli cronice ale căilor respiratorii. Dioxidul de sulf poate potența efectele periculoase ale ozonului aflat în apropierea solului. În atmosferă, contribuie la acidifierea precipitațiilor cu efecte toxice asupra vegetației și solului

· CO: monoxid de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace. Inspirația în concentrații mari este fatală.

Poluanții atmosferici din gazele de eșapament 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 2013, factorii de emisie pentru poluanții atmosferici sunt cei prezentați mai jos:

Factori de emisie în atmosfera:

Categorie vehicul	Factor de emisie [g/kg carburant consumat]								
	CO	COV	NOx	pulberi	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	SO ₂
Autoturisme benzină	84,7	10,05	8,73	0,03	0,206	1,106	3,3x10 ⁻⁵	3180	4x10 ⁻²
Autoturisme motorină	3,33	0,7	12,96	1,1	0,087	0,065	5,2x10 ⁻⁵	3140	8x10 ⁻³
Autovehicule transport ușor benzină	152,3	14,59	13,22	0,02	0,186	0,667	3,3x10 ⁻⁵	3180	4x10 ⁻²
Autovehicule transport ușor motorină	7,4	1,54	14,91	1,52	0,056	0,038	5,2x10 ⁻⁵	3140	8x10 ⁻³
Autovehicule transport greu	7,58	1,92	33,37	0,94	0,051	0,013	5,2x10 ⁻⁵	3140	8x10 ⁻³
Autocare, autobuze	5,7	0,26	13	0,02	di	di	di	2750	8x10 ⁻³
Vehicule cu două roți	497,7	131,4	6,64	2,2	0,059	0,059	3,3x10 ⁻⁵	3180	4x10 ⁻²

Fig. 35 - Factori de emisie în atmosfera

Valori de trafic măsurate în aria de studiu:

Categorie vehicul/ 24 h:

Autoturisme 9200

Autovehicule transport ușor 892

Autovehicule transport greu 480

Autobuze, autocare 280

Vehicule cu două roți 45

Valori de trafic măsurate în aria de studiu:

Categorie vehicul/ an:

Autoturisme 3312000

Autovehicule transport ușor 321120

Autovehicule transport greu 172800

Autobuze, autocare 100800

Vehicule cu două roți 16200

Consum specific de carburant (g/km):

Autoturisme/benzină 70 g/km

Autoturisme/motorină 60 g/km

Autovehicule transport ușor/benzină 100 g/km

Autovehicule transport ușor/motorină 80 g/km

Autovehicule transport greu 240 g/km

Autocare, autobuze 500 g/km

Vehicule cu două roți 359 g/km



Categorie autovehicul	Emisii anuale													
	Nr. autov/zi	Nr. autov/an	Distanță km	Consum specific carburant g/km	Consum specific carburant kg/an	CO	COV	Nox	Pulberi PM10, PM 2,5	N2O	NH3	Pb	CO2	SO2
Autoturisme	9200	3312000	20	70	4636800	370944	46368	37094,4	139,104	92,736	4636,8	170	1437408	2124355
Autovehicule de transport ușor	892	321120	20	90	578016	86702,4	8670,24	7514,208	57,8016	5,78016	346,8096	45	179185	704377
Autovehicule de transport greu	480	172800	20	240	829440	5806,08	8294,4	27371,52	746,496	74,6496	16,5888	101	257126,4	24316812
Autocare, autobuze	280	100800	20	500	1008000	5040	2620,8	13104	20,16	2,016	20,16	21	312480	5904620
Vehicule cu 2 roți	45	16200	20	359	116316	5815,8	152,374	69,7896	2,32632	2,32632	2,32632	3	36057,96	32100

Fig. 36 - Emisii anuale de gaze cu efecte de seră provenite din transporturi la nivelul UAT Ulmeni

Scenariul propus va contribui în mod direct la reducerea emisiilor GES în localități, deoarece:

- Se propune descurajarea utilizării autoturismelor personale și înființarea unui transport public intraorașenesc
- Se propune încurajarea deplasărilor pe cale nemotorizată, prin realizarea de circulații pentru pietoni și bicicliști
- Se propune realizarea unor variante ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit și a traficului greu din localitate.

Poluarea fonică

Poluarea fonică asociată sectorului transporturi este tot mai mult discutată, nefiind doar o problemă care provoacă disconfort, ci și una care produce deficiențe de sănătate. Expunerea la zgomot constant reduce productivitatea muncii și timpul alocat recreerii devine inefficient.

Cu cât gradul de urbanizare este mai mare, cu atât poluarea fonică crește. Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc.

Zgomotul poate fi măsurat în decibeli [dB], care este o măsură a intensității și respectiv în hertzi [Hz], măsura frecvenței. O conversație normală are cca. 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deci diferența dintre conversația normală și strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare.

În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor cuantificate prin:

- Costurile de stres: zgomotul asociat transportului induce tulburări sociale rezultând în costuri sociale și economice, precum restricții ale activităților recreative și de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconveniențe fizice (dureri), etc;

- Costurile de sănătate: zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacții de stres precum modificarea ritmului cardiac, creșterea tensiunii arteriale și tulburări hormonale, creșterea riscului apariției de boli cardiovasculare și reducerea calității somnului.

Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influențat de următorii factori cheie:

- Perioada din zi în care se produce: tulburările datorate zgomotului în timpul nopții au un impact mai mare decât cele din timpul zilei;

- Densitatea populației din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot au impact numai asupra celor care îl pot auzi;

- Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.



Nivelul de zgomot generat de traficul rutier estimat - dB(A), pe arterele cele mai tranzitate *DJ 108A, DJ 108E sunt:

	maxim	minim	Ld	Ln
Zgomot	76,44	55,32	74,12	66,80

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 (diurn):
- valoare maxim permisă - 70 dB(A)
- valoare țintă - 65 dB(A)
- pentru Ln (nocturn):
- valoare maxim permisă - 60 dB(A)
- valoare țintă - 50 dB(A)

Scenariul propus va contribui în mod direct la reducerea zgomotului din localități, deoarece:

- Se propune descurajarea utilizării autoturismelor personale și înființarea unui transport public intraorașenesc
- Se propune încurajarea deplasărilor pe cale nemotorizată, prin realizarea de circulații pentru pietoni și bicicliști
- Se propune realizarea unor variante ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit și a traficului greu din localitate.

Arii naturale protejate:

Orașul Ulmeni se suprapune cu aria naturală protejată „Cursul mijlociu al Someșului”, declarat arie de protecție specială avifaunistică prin Hotărârea de Guvern nr.971 din 2011 (privind modificarea și completarea HG 1284/2007, cu privire la instituirea ariilor de protecție specială avifaunistică, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România).

La baza desemnării sitului se află mai multe specii de păsări protejate la nivel european (prin directivele 147/CE din 30 noiembrie 2009 și 79/409/CEE din 2 aprilie 1979 - privind

conservarea păsărilor sălbatice) sau aflate pe lista roșie a IUCN.

Strategia de mobilitate propusă nu prevede proiecte în zona ariei naturale protejate, cu excepția traseului drumului expres, propunere preluată din Master Planul de Transport, care va face obiectul unui studiu distinct și este parte din strategia națională de dezvoltare în domeniul transportului.

7.3. accesibilitate;

Planificarea unui sistem de transport care să asigure nevoile de mobilitate ale populației trebuie să se bazeze pe evaluarea accesibilității rețelei fizice de transport și a rețelei de servicii. Accesibilitatea poate fi analizată sub trei aspecte:

- Din punct de vedere al accesului la un serviciu de transport (al posibilității de a avea acces la o linie de transport);
- Din punctul de vedere al distanțelor pe jos până la o stație deservită de linii de transport;
- Din punctul de vedere al serviciilor disponibile la un anumit moment dintr-un punct în care există acces la sistem.

Accesibilitatea spațială poate fi exprimată sub diferite forme, în funcție de distanță.

Principalele probleme legate de accesibilitate cu care se confruntă orașul Ulmeni constau în :

- nu dispune de transport în comun, care să asigure accesul facil în și dinspre localitățile apraținătoare orașului
- orașul nu dispune de circulații corespunzătoare pentru pietoni, pentru bicicliști și nici pentru persoane cu dizabilități care să încurajeze traficul nemotorizat



- orașul nu dispune de legături modale între sistemul de transport pe cale feroviară și celelalte mijloace de transport
- infrastructura de transport existentă prezintă deficiențe din punct de vedere tehnic și funcțional,
- trafic greu în zona centrală urbană

Scenariul propus va contribui în mod direct la creșterea accesibilității în teritoriu, prin:

- înființarea unui transport public intraorășenesc
- realizarea de circulații pentru pietoni și bicicliști
- realizarea unor variante ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit și a traficului greu din localitate
- reabilitarea sistemului de străzi și înființarea de noi străzi
- construirea unui pod nou peste râul Someș pentru facilitarea accesului în localitatea Chelița
- suplimentarea serviciilor publice în localitățile aparținătoare

7.4. siguranță;

Principalele cauze ale accidentelor în România sunt: viteza, oboseala, alcoolul la volan, lipsa centurilor de siguranță și participanții vulnerabili (pietoni, bicicliști). În UE, principalele cauze ale accidentelor sunt: alcoolul la volan (96%), viteza (86%) și lipsa centurilor de siguranță (79%).

Principalele probleme legate de siguranță în domeniul transporturilor din Orașul Ulmeni se referă la :

- Lipsa trotuarelor și a benzilor pentru bicicliști, care să permită o circulație adecvată, în condiții de siguranță

- Viteza de deplasare mare pe arterele drumurilor județene
- Lipsa unui sistem complet de supraveghere în trafic care să responsabilizeze participanții la trafic și să descurajeze depășirea limitei de viteză în localități
- densitatea redusă a trecerilor de pietoni sau amplasarea lor necorespunzătoare poate în anumite cazuri încuraja traversarea neregulamentară.
- Iluminat public deficitar pe timp de noapte în unele zone
- Lipsa unei artere ocolitoare, care să devieze traficul de tranzit și traficul greu din centrul localității.

Scenariul propus va contribui în mod direct la creșterea siguranței circulației în teritoriu, prin:

- realizarea de circulații dedicate pentru pietoni și bicicliști
- asigurarea vizibilității în intersecții;
- îmbunătățirea iluminatului public pe timp de noapte;
- reabilitarea rețelei de străzi
- realizarea unor variante ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit și a traficului greu din localitate
- realizarea sistemului de supraveghere video
- implementarea unui ansamblu de măsuri preventive în colaborare cu factorii decizionali în siguranța rutieră, inclusiv conștientizarea opiniei publice cu privire la problemele de siguranță și impunerea aplicării codului rutier (Inspectoratul de poliție).
- instaurarea zonelor 30 (zone în care circulația auto este restricționată la 30 km/h), a zonelor "shared space", și a zonelor pietonale,



7.5. calitatea vieții.

Orașul se confruntă cu probleme legate de poluarea cu noxe, praf și zgomot, provenite din traficul auto. Arterele principale de circulație sunt surse de poluare care afectează zonele de locuit, având efecte negative asupra calității vieții și a sănătății. Lipsa unei variante ocolitoare a orașului duce la trafic de tranzit pe arterele de principale și astfel ele devin din străzi locale, culoare de trafic. De asemenea, insuficiența parcarilor afectează calitatea vieții, devenind un factor de poluare vizuală, dar și element de disconfort. Circulația auto afectează și fondul construit, având efecte asupra patrimoniului arhitectural.

În situația actuală este afectată calitatea vieții prin:

- scăderea calității factorilor de mediu prin emisiile GES, în lipsa unui sistem de transport durabil
- lipsa siguranței pietonilor și a bicicliștilor care participă la trafic
- lipsa unui sistem de transport public de călători, contribuie în mod direct la încurajarea folosirii mașinii personale și indirect la aglomerarea circulației, creșterea emisiilor GES, ineficiență economică, etc.
- orașul nu dispune de infrastructură de mobilitate adecvată pentru persoane cu dizabilități,
- starea precară a drumurilor și accesibilitatea deficitară în unele zone, creează un sentiment de nemulțumire și disconfort.

Așadar, orașul are o serie de aspecte care ar putea fi îmbunătățite din punct de vedere al mobilității, prin urmare, scenariul propus contribuie în mod direct la creșterea calității vieții prin:

- Realizarea unei centuri ocolitoare sau/și devierea traficului greu și de tranzit din centrul localității;

- Reorganizarea circulației cu prioritate pentru pietoni și bicicliști, încurajarea transportului nemotorizat;
 - Modernizarea căii de rulare a vehiculelor pe tronsoanele de drum nemodernizate sau greu accesibile
 - Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători eficient, care să descurajeze folosirea autoturismului propriu.
- Calitatea mediului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcarilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat.



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



(2) P.M.U. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II) ⁷⁴

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

Principalele priorități ale planului de mobilitate sunt următoarele:

- **Prioritate 1 - Încurajarea unor modele comportamentale de deplasare durabilă**, cu rezultate directe în redistribuția modală către moduri de transport durabile – transport public, mers pe jos, mers cu bicicleta - investiții pe termen scurt și mediu
- **Prioritate 2 - Asigurarea accesului la infrastructura de transport pentru toate**

categoriile de utilizatori, cu prioritate a utilizatorilor vulnerabili - investiții pe termen lung

1.1. cadrul de prioritizare;

Se propune eficientizarea sistemului urban de transport, având în vedere nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având ca țintă următoarele obiective:

- o Transportul public în comun: acțiuni conjugate pentru îmbunătățirea stării tehnice a căilor de rulare pentru creșterea vitezelor de deplasare a mijloacelor de transport în comun cu investiții în achiziția de autobuze ecologice; extinderea transportului public prin integrarea localitatilor din zona periurbană în aria de deservire cu servicii de transport în comun.

⁷⁴ Sursa foto: <https://www.itf-oecd.org/integrating-public-transport-mobility-service-maas-roundtable>



- **Transportul nemotorizat:** creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul motorizat, menită să reducă timpii de deplasare și să crească calitatea vieții cetățenilor, pietonizarea unor artere din zona centrală, dezvoltarea de spații pietonale ample, tip „promenada”; dezvoltarea unei rețele optime, sigure și continue de piste de biciclete, atât prin crearea de noi tronsoane, cât și prin reconfigurarea rețelei existente de benzi ciclabile, precum și reconfigurarea spațiului public ale străzilor de importanța locală și implementarea regimului „home-zone”, cu viteze reduse de deplasare și prioritate pentru pietoni și bicicliști.
- **Siguranța rutieră urbană:** creșterea siguranței rutiere prin prezentarea de acțiuni dedicate îmbunătățirii siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele urbane respective; îmbunătățirea semnalizării rutiere în intersecții și la trecerile de pietoni, măsuri pentru reconfigurarea anumitor intersecții
- **Transportul rutier:** viabilizarea infrastructurii rutiere existente cu scopul reducerii emisiilor poluante și pentru creșterea accesibilității către zonele periferice, dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele de expansiune urbană
- **Transportul staționar (parcări):** amenajarea parcarilor pentru deservirea zonelor cu mari densități de locuire și zonele centrale cu funcțiuni de servicii și instituții publice;
- **Sisteme de transport inteligente:** stabilirea unui sistem integrat pentru toate modurile de transport și servicii de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, prin sprijinirea formulării unei strategii; implementarea unui sistem adaptiv de management al traficului.

1.2. prioritățile stabilite;

Prioritatea I:

- Construire drumuri de ocolire a localității - cca. 7 km
- Construirea, modernizarea și reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane nemodernizate, cu includerea circulațiilor pentru pietoni și biciclete - cca. 20 km la nivel de UAT Ulmeni
- Reconfigurarea străzilor existente, cu includerea de circulații pentru circulații pietonale și pentru biciclete - cca. 22 km
- Construire pod peste râul Someș pentru asigurarea continuității DC 88 – cca. 220 m
- Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată (5 intersecții)
- Amenajarea intersecțiilor pentru fluidizarea circulației: sensuri giratorii intersecție - 2 intersecții
- Construirea parcarilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate/C.F.” (în zonele intermodale - gara și zona centrală – 2 parcări intermodale)
- Suplimentarea parcarilor publice și introducerea unor reglementări pentru parcaje. (la toate instituțiile publice, astfel încât să fie deservite zonele de intravilan pe o rază de cca. 500m)

Prioritatea II:

- Achiziționarea de autobuze cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă pentru prestarea serviciului de transport public urban de călători de la nivelul orasului, pe două rute de transport, și cu posibilitate de extindere către localitățile periurbane (Comuna Ariniș, Comuna Sălsig, Comuna Mireșu Mare), achiziționarea



automobilelor electrice și/sau hibride - 2 autobuze de 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.

- Înființarea și construirea stațiilor de transport public urban de autobuz - cca. 36 stații/zona de semnalizare stație

- Înființarea depoului aferent transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă - 1 imobil în apropierea Gării CFR (zona industrială) care să cuprindă zona de garare și zona administrativă.

- Implementarea și extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT) – cca. 10 km

Prioritatea III:

- Suplimentarea rețelei de străzi - străzi propuse pe trasee noi pentru interconectarea celor existente și deservirea tuturor zonelor din intravilan - cca. 20 km la nivel de UAT Ulmeni

- Construirea drumului expres care să conducă la scăderea traficului rutier de tranzit de pe drumurile județene ce traversează orașul (în special în zona centrală) și a legăturilor cu acesta care să elimineze blocajelor din cadrul infrastructurii rețelei majore, fluidizarea traficului autoturismelor personale și de marfă, fără a determina transferarea problemelor de trafic în alte zone ale orașului – cca. 10 km pe UAT Ulmeni

- Modernizarea căii ferate și a stațiilor CFR, schimbarea flotei de vehicule, în scopul sporirii atractivității deplasărilor pe cale ferată. – cca. 10km

- Înființare sistem integrat și continuu de piste de biciclete care să asigure legături între localitățile aparținătoare orașului, zonele periurbane și de-a lungul malurilor râului Someș (pe ambele

părți). Calea ferată nefuncțională se propune pentru desființare și amenajare drum și culoar de circulație pentru biciclete – cca. 13 km. În total, rețeaua de biciclete propusă este de cca. 80 km.

2. planul de acțiune

Nr. Crt.	Proiect	Indicat ori	Estima re financi ară (euro)	Sursă finanțare
PRIORITATE I: termen scurt 2023-2028				
1	Construire drumuri de ocolire a localității	7 km	2.100.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
2	Construirea, modernizarea și reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane nemodernizate, cu includerea circulațiilor pentru pietoni și biciclete	20 km	6.000.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
3	Reconfigurarea străzilor existente, cu includerea de circulații pentru circulații pietonale și pentru biciclete	22 km	4.400.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
4	Construire pod peste râul Someș pentru asigurarea continuității DC 88	220 m	160.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
5	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată	5 intersecții	100.000	PNRR, POR, Buget stat,

5	Înființare drum și piste de biciclete de-a lungul căii ferate nefuncționale Ulmeni - Cehu Silvaniei	13 km	3.900.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
	Total Pr. III		34.400.000	
	Total:		48.595.000	

Etapizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung ține cont de gradul de maturitate al proiectelor, încadrarea lor în strategiile existente la nivel național și local, raportarea la documentațiile de urbanism valabile, necesitatea lor în cadrul orașului, beneficiile pe care le produc și nivelul de complexitate și durata de implementare.

2.1. intervenții majore asupra rețelei stradale;

- Construirea, modernizarea și reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane nemodernizate, cu includerea circulațiilor pentru pietoni și biciclete -20 km



Fig. 37 - Model orientativ de reabilitare străzi cu includerea de circulații pentru pietoni și bicicliști, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/20688479529327158/>

- Reconfigurarea străzilor existente, cu includerea de circulații pentru circulații pietonale și pentru biciclete - 22 km



Fig. 38 - nModel orientativ de reconfigurare străzi cu includerea de circulații pentru pietoni și bicicliști, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/501307002283039554/>

- Construire pod peste râul Someș pentru asigurarea continuității DC 88 - 220 m



Fig. 39 - Model orientativ de pod peste râul Someș (DC88), sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/486740672220616725/>

- Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - 5 intersecții



Fig. 40 - Model orientativ de modernizare a intersecțiilor la nivel cu calea ferată, sursa: <https://ompolitic.ro/trecerile-la-nivel-cu-calea-ferata>



- Amenajarea intersecțiilor pentru fluidizarea circulației: senzori giratorii intersecție
- 2 intersecții



Fig. 41 - Model orientativ modernizare intersecții prin senzori giratorii, sursa:
<https://ro.pinterest.com/pin/35395547057712822/>

- Suplimentarea parcărilor publice și introducerea unor reglementări pentru parcaje - 10 parcași publice



Fig. 42 - Model orientativ parcași publice propuse, sursa:
<https://ro.pinterest.com/pin/697143217342125601/>

- Instalarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice (mașini, biciclete, trotinete) - 10 puncte



Fig. 43 - Parcași publice cu încărcare electrică, sursa:
<https://evconnect.ro/public/parcari-publice>

- Străzi propuse pe trasee noi - 20 km

Profilele transversale ale străzilor propuse pentru reabilitare/modernizare/reconfigurare sau pentru înființare de străzi noi vor face obiectul unor studii aprofundate și punctuale (documentații de urbanism și studii de fezabilitate), care vor respecta minim următoarele gabarite:

Arterele principale de circulație în zone centrale, respectiv drumurile județene și comunale din intravilan vor avea minim 2 benzi de 3,5 m, minim 1 m spațiu verde pe ambele părți, minim 1 m pistă de biciclete pe ambele părți, minim 2 m trotuar pe ambele părți, conform profilului transversal de mai jos:

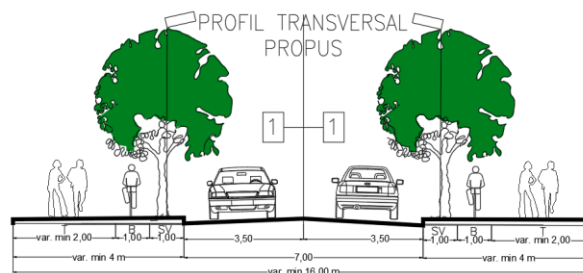


Fig. 44 - Profil trasversal propus pentru artere principale de circulație



Arterele secundare de circulație, străzi din intravilan, vor avea 2 benzi de 3,5 m, minim 1 m spațiu verde pe ambele părți, minim 1 m pistă de biciclete pe ambele părți, minim 1 m trotuar pe ambele părți, conform profilului transversal de mai jos:

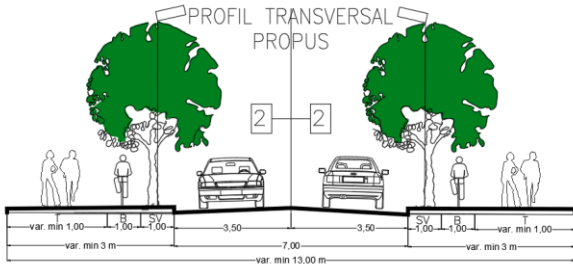


Fig. 45 - Profil transversal propus pentru artere secundare de circulație

Arterele de circulație cu sens unic, străzi din intravilan, vor avea 1 bandă de circulație de 4 m, minim 1 m spațiu verde, minim 1 m trotuar, conform profilului transversal de mai jos:

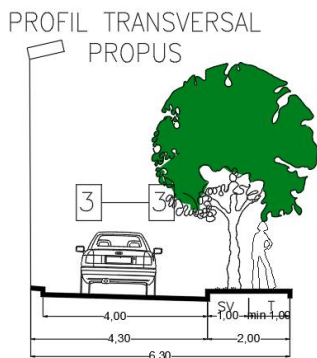


Fig. 46 - Profil transversal propus pentru străzi cu sens unic

2.2. transport public;

- Achiziționarea de autobuze cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă pentru prestarea serviciului de transport public urban- 2 autobuze de minim 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.



Fig. 47 - Model propus pentru autobuze/microbuze aferente transportului public (electrice/hibrid), Sursa: <https://www.evliosshop.com/autobuze-electrice/autobuz-electric-inchis-14.html>

- Înființarea și construirea stațiilor de transport public urban de autobuz - 36 stații



Fig. 48 - Model orientativ stații de transport public propuse, cu loc de parcare biciclete, wifi.

- Înființarea depoului aferent transportului public - 1 clădire cca. 250 mp
- Extinderea sistemelor de management al traficului - 10 km
- Modernizarea căii ferate și a stațiilor CFR - 10 km pe UAT Ulmeni

2.3. transport de marfă;

- Construire drumuri de ocolire a localității
- 7 km



Fig. 49 - Ilustrare orientativă pentru drumuri de ocolire, sursa: <https://www.google.com/search?q=drum+de+ocolire>

- Construirea drumului expres - cca. 10 km pe UAT Ulmeni



Fig. 50 - Ilustrare orientativă drum expres, sursa: <https://www.stiridinlume.ro/>

Profilul transversal al drumului de centură va fi cu 2 benzi de circulație, fiecare de 3,5m, dublate de piste de biciclete de minim 1 m pe o parte plus zona de acostamente, gabaritul total al drumului fiind de cca. 20m, conform profilului de mai jos:

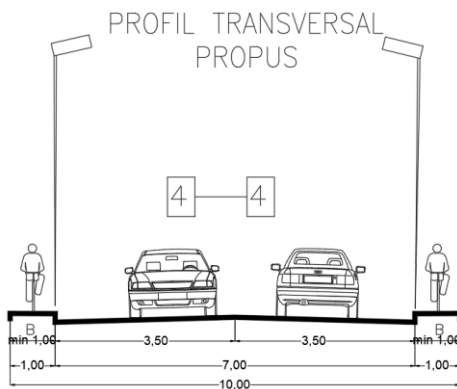


Fig. 51 - Profil transversal propus pentru drumurile de ocolire

Profilul transversal al drumului expres va fi cu 2 benzi de circulație pe sens (4 benzi, fiecare de 3,5m) plus zona de acostamente, gabaritul total fiind de cca. 20m, conform profilului de mai jos:

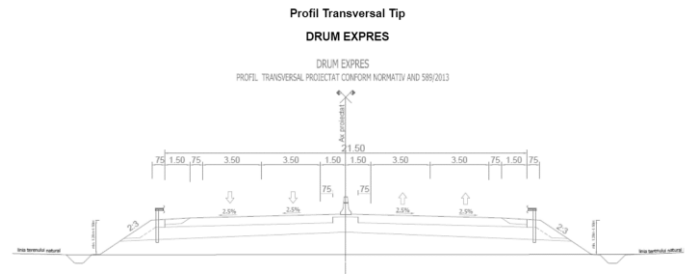


Fig. 52 - Profil transversal drum expres conform date publicate pe <http://www.cnadnr.ro/ro/>

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

- Înființare piste de biciclete pe malurile râului Someș - 30km



Fig. 53 - Ilustrare orientativă piste de biciclete de-a lungul malurilor râului Someș - Sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/943574559403452529/>

- Înființare drum și piste de biciclete de-a lungul căii ferate nefuncționale Ulmeni - Cehu Silvaniei - 13 km



Fig. 54 - Ilustrare orientativă pentru înființare drum și pistă de bicicletă pe traseul căii ferate dezafectate, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/270145677640832012/>



- Construirea parcărilor de tip „park and ride” în zonele intermodale - gara și zona centrală - 2 parcări tip „park and ride



Fig. 55 - Ilustrare orientativă pentru parcări de tip park and ride, sursa:

<https://i.pinimg.com/originals/a7/31/15/a731155bofoaa8cc487c399da94ec8od.jpg>

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

Implementarea unui sistem de management al traficului:

- Implementarea unui sistem computerizat de monitorizare și control al fluxurilor (sistem de management de trafic)
- Inițierea sistem de supraveghere video
- Implementarea conceptului de parcare în scop turistic și amenajare de noi facilități de transport public și puncte de interes
- reconfigurarea intersecțiilor la nivel cu calea ferată și implementarea de sisteme inteligente de semnalizare.

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.);

- Zona centrală – se propune devierea traficului greu și de tranzit din zona centrală și amenajarea de noi locuri de parcare, reconfigurarea profilelor stradale cu accent pe circulația nemotorizată, înființarea sistemului de transport public.

2.7. structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

- Realizarea de puncte intermodale în nodurile majore ale rețelei de transport public – gara și zona centrală

2.8. aspecte instituționale.

- contractarea serviciilor de transport public local
- monitorizarea, controlul și verificarea serviciului de transport public și a celorlalte aspecte ale mobilității urbane prin introducerea în organigrama Primăriei Ulmeni a unui departament/responsabil
- introducerea de politici tarifare
- politici privind informarea călătorilor și locuitorilor



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



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

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

Monitorizarea și evaluarea fac referire la modul, în care sunt analizate și folosite rezultatele implementării PMUD pentru atingerea obiectivelor propuse pe termen scurt, mediu și lung, în cadrul viziunii propuse de orașul Ulmeni.

Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie înglobate în PMUD ca instrumente de bază pentru a ține evidența procesului de planificare și de implementare a măsurilor, dar și pentru a putea învăța din experiența de planificare; să se înțeleagă ceea ce funcționează bine și mai puțin bine, pentru a construi un plan de lucru îmbunătățit în viitor.

Procesul general de elaborare a PMUD cuprinde următoarele etape:

- Pasul 1: Identificarea obiectivelor strategice sunt acele obiective definite la nivel guvernamental sau ministerial și care se aplică în general, ca scopuri sau obiective generice ale Guvernului și Ministerului Dezvoltării. Pentru PMUD acestea sunt definite folosind obiectivele din Directivele și recomandările Comisiei Europene, strategii ale Ministerului Transporturilor precum și recomandările Ministerului Dezvoltării de realizare a PMUD.
- Pasul 2: Definierea problemelor reprezintă rezultatul unei analize diagnostic a sistemului de transport. Sunt identificate cauzele care stau la baza și sunt responsabile pentru manifestarea problemelor și sunt definite problemele la nivel

spațial pentru a facilita identificarea obiectivelor specifice și a intervențiilor.

- Pasul 3: Obiectivele operaționale: acestea sunt obiectivele ce țin de problemele specifice identificate și care reprezintă un subset al Obiectivelor Strategice.

- Pasul 4: Generarea proiectelor: acestea reprezintă intervenții specifice care se adresează obiectivelor operaționale și problemelor.

- Pasul 5: Evaluarea și Prioritizarea proiectelor: este necesar un proces sistematizat de evaluare a proiectelor din două motive principale. În primul rând, pot exista mai multe proiecte care să se adreseze unui anumit obiectiv operațional și astfel devine necesar un proces de selecție. În al doilea rând, un proiect poate rezolva o problemă dar poate avea un slab raport calitate/preț. Într-o situație cum este cea a României, în care fondurile disponibile pentru transport sunt mult inferioare nevoilor identificate, resursele financiare trebuie alocate într-un mod eficient. Astfel, este necesară utilizarea unei metode corecte și independente de evaluare a proiectelor.

- Pasul 6: Elaborarea Scenariului de Dezvoltare: Intervențiile identificate vor forma Scenariul recomandat de dezvoltare al transportului urban.

Prin urmare, PMUD se finalizează cu o listă de proiecte prioritare, care formează Strategia de Dezvoltare a transportului urban. Monitorizarea și evaluarea PMUD se vor axa pe evaluarea modalității în care implementarea proiectelor din PUMD respectă:

- Indicatorii de sustenabilitate asociați dezvoltării urbane sustenabile;
- Indicatorii de impact determinați pentru fiecare proiect individual.

Monitorizarea planului de acțiune propus în cadrul PMUD pentru orașul Ulmeni la nivelul orizontului de prognoză 2035 va fi efectuată de către o echipă de monitorizare din cadrul Primăriei Orașului Ulmeni echipă ce va fi numită prin dispoziția Primarului.



Raportul de monitorizare va fi repetat anual pe toată perioada de implementare (până în 2035).

Indicatorii care vor fi monitorizați sunt:

DOMENIUL DE ACȚIUNE	INDICATORI
Transport rutier	Volume de trafic pe trasa stradală principală (mai ales în orele de vârf)
	Număr străzi modernizate și lungime (km)
	Numărul de străzi noi realizate și lungime (km)
	Rute ocolitoare realizate – lungime (km)
Transport pietonal și velo	Număr/km de trotuare create/recondiționate
	Km de piste / benzi de biciclete create
	Număr bicicliști care folosesc infrastructura creată
	Număr de treceri de pietoni la nivel
Parcare	Număr de locuri de parcare noi realizate
	Gradul de ocupare al parcărilor taxate
	Număr de locuri de parcare în zonele de lângă cimitire
Transport public	Număr și lungime (km) rute de autobuz noi create
	Numărul de pasageri transportați – transportul public rutier
	Raportul între prețul biletului de transport public și venitul mediu
	Frecvența mijloacelor de transport public rutier pe intervale orare
Impactul asupra	Număr persoane deservite de transportul public rutier
	Poluare cu particule în suspensie provenită de la autovehicule

	Nivelul zgomotului pe străzile cu cele mai ridicate valori în ceea ce privește volumul de trafic
	Suprafețe (m2) de spații verzi de protecție / vegetație de aliniament

2. stabilire actori responsabili cu monitorizarea.

Se propune **înființarea unei Comisii de Monitorizare**, care va cuprinde persoane cheie în ceea ce privește problematica mobilității la nivelul orașului Ulmeni (Primar/ Manager Public, Arhitect șef, Directorii direcțiilor din primărie – în special Direcțiile Proiecte, Investiții, Achiziții, Tehnic, Administrarea domeniului public, juridic, reprezentanți ai Poliției Locale, Rutiere, Operator transport public local, Școli și Licee s.a).

Înființarea Comisiei de Monitorizare trebuie făcută printr-un act partenerial, administrativ, validat de Consiliul Local, care să confere condițiile unei asumări rapide de decizii și să aibă competențe din punct de vedere legal pentru rezolvarea eventualelor probleme întâmpinate.

Comisia va monitoriza implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și va lua decizii în ceea ce privește posibilele probleme întâmpinate pe parcurs. Deciziile se vor lua în cadrul ședințelor semestriale.

Se va face o evaluare a mobilității urbane la nivelul UAT Ulmeni, care va include și un sondaj în rândul locuitorilor pentru a identifica gradul de mulțumire legat de schimbările aduse, cel puțin odată la doi ani.



GLOSAR TERMENI

ADI - Asociație de Dezvoltare Intercomunitară

ADR – Asociație de Dezvoltare Regională

APD – Aree prioritare de dezvoltare

CNI – Compania Națională de Investiții

DN - Drum național

DJ - Drum județean

DC - Drum comunal

ESI – (Fondurile) structurale și de investiții europene

HCL – Hotărâre a Consiliului Local

MPGT – Master Planul General de Transport

RLU – Regulament Local de Urbanism

OCED – Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare

PATJ – Plan de Amenajare a Teritoriului Județean

PATN – Planul de Amenajare a Teritoriului Național

PATR NV - Planul de Amenajare a Teritoriului Regional Nord-Vest

PMU – Plan de mobilitate urbană

PMUD – Plan de mobilitate urbană durabilă

PNDL – Planul Național de Dezvoltare Locală

PNDR – Programul Național de Dezvoltare Rurală

POIDS - Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială

PODD - Programul Operațional Dezvoltare Durabilă

POEO - Programul Operațional Educație și Ocupare

POR - Programul Operațional Regional

POS - Programul Operațional Sănătate

POT - Programul Operațional Transport

PUG – Plan urbanistic general

SIT – Sisteme inteligente de transport

SIDU – Strategii integrate de dezvoltare urbană

UAT – Unitate administrativ teritorială

UE – Uniunea Europeană

UTR – Unitate Teritorială de Referință

BIBLIOGRAFIE

CĂRȚI, GHIDURI, STRATEGII, PLANURI

1. JASPERS, (feb. 2015), *Preparation of Urban Mobility Plans in Romania - A Guide for Contracting Authorities*, traducere AM POR, București
2. D. Adminaité-Fodor, G. Jost, (2019), *Safer roads, safer cities: How to improve urban road safety in the EU*, European Transport Safety Council, Bruxelles
3. European Commission, (2020), *EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards 'Vision Zero'*, Luxembourg: Publications Office of the European Union
4. N. Merle, (2013), *30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France*, © Certu 2013, Lyon
5. M. Börjesson, I. Kristoffersson, (2017), *The Swedish Congestion Charges: Ten Years On*, Centre for Transport Studie, Stockholm
6. M. Kärrholm, (2012), *Retailising Space, Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*, Ashgate Studies in Architecture Series, Ashgate
7. M. Botiș, R. Botiș, (2011), *Ulmeni Maramureș: studiu monografic*, Enesis, Baia Mare
8. *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad*, 2017



9. Eliasson, J., (2014), *The Stockholm congestion charges: an overview*, Centre for Transport Studies Stockholm
10. Prof. univ. dr. P. Cocean, (2009), *Reactualizare Plan de Amenajare a Teritoriului Județean – PATJ – Județul Maramureș*, Universitatea Babeș-Bolyai Facultatea De Geografie Centrul de Geografie Regională, Cluj-Napoca
11. *Strategia De Dezvoltare Durabilă a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020 actualizată*, (2018),
12. Maxim Ș., Morar A., Lazăr M., (2014), *Strategia locală de dezvoltare durabilă a orașului ULMENI*, Cluj-Napoca
13. S.C. Consultanță, Planificare, Proiecte S.R.L., (2021), *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Ulmeni, județul Maramureș*, Cluj-Napoca
14. Fuglestvet et al., Center for International Climate and Environmental Research (2007). *Climate forcing from the transport sectors*
15. Carpenter, T.G. (1994). *The Environmental Impact of Railways*. New York: John Wiley & Sons
16. Schoeters, A. (2023) *European Road Safety Observatory - National Road Safety Profile – Romania*, framework of the EC Service Contract MOVE/ C2/ SER/ 2019 100/ SI2. 822066 with Vias institute (BE) and SWOV Institute for Road Safety Research (NL)
4. Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interviu, 5 aprilie, 2019
5. Marjolein Salens, City of Antwerp, interviu, 13 martie 2019
6. Negulescu, Monica Hermina – MOBILITATE ȘI FORMĂ URBANĂ, Ed. Universitară Ion Mincu, București, 2011
7. Negulescu, Monica Hermina – PRACTICA URBANISTICĂ DE REMODELARE SUSTENABILĂ A MOBILITĂȚII, articol
8. RAICU Șerban, POPA Mihaela, "TRANSPORTURILE ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI – ACCESIBILITATE ȘI ATRACTIVITATE", Buletinul AGIR nr. 4/2009 octombrie-decembrie, Universitatea „Politehnica” – București, România
9. Sandu Al. 1977, Centrul Orașului în Urbanismul în România
10. Stadler Reinhold Lehel - Mobilitate durabilă pentru teritorii inteligente, Editura Universitară, București, 2015

ARTICOLE DE CĂRȚI

ARTICOLE/ INTERVIURI ÎN REVISTE DE SPECIALITATE

1. Sergio Fernández Balaguer, *Municipal Transport Company of Madrid*, interviu, 4 martie 2019
2. Dr. Paolo Campus, *Area Pianificazione Mobilità Milano*, interviu, 8 martie, 2019
3. Sándor Nagy, viceprimar Szeged, interviu, 11 martie, 2019
1. What is a Sustainable Urban Mobility Plan? <https://www.eltis.org/mobility-plans/11-what-sustainable-urban-mobility-plan> accesat în 08.04.2023
2. https://inforegio.ro/images/documente/documente-suport/Preparation_of_Urban_Mobility_Plans_in_Romania.pdf accesat în 08.04.2023
3. Mobilitatea urbană durabilă în UE: nu sunt posibile îmbunătățiri substanțiale fără un angajament din partea statelor membre, <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/ro/index.html> accesat în 08.04.2023
4. Country specific information on the number of road fatalities, https://transport.ec.europa.eu/background/2021-road-safety-statistics-what-behind-figures_en#:~:text=EU%3A%20On%20avera



- [ge%2C%2044%20road,44%20road%20deaths%20per%20million](#). accesat în 08.04.2023
5. What are the benefits of Sustainable Urban Mobility Planning?
<https://www.eltis.org/mobility-plans/12-what-are-benefits-sustainable-urban-mobility-planning> accesat în 08.04.2023
 6. Air quality in Europe 2022
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022> accesat în 08.04.2023
 7. <https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2022-country-fact-sheets/romania-air-pollution-country> accesat în 08.04.2023
 8. https://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_%20LU_aruanne.pdf accesat în 08.04.2023
 9. <https://www.spotahome.com/healthiest-cities-world> accesat în 08.04.2023
 10. www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf accesat în 08.04.2023
 11. https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf accesat în 08.04.2023
 12. www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf accesat în 08.04.2023
 13. The Global Liveability Index 2022
<https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2022/> accesat în 08.04.2023
 14. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central
<https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/> accesat în 08.04.2023
 15. Assessment of Gent's traffic circulation plan
<https://www.tmleuven.be/en/project/circulatieplangent> accesat în 08.04.2023
 16. PATJ Maramureș
<https://www.cjmaramures.ro/dezvoltare/strategii/planificare-teritoriala#> accesat în 11.04.2023
 17. Masterplan Transport
https://www.mt.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf accesat în 17.04.2023
 18. Harta proiecte de infrastructura -Master Planul General de Transport
<https://support-mpgt.ro/harta-proiectelor-din-mpgt/> accesat în 17.04.2023
 19. Strategia de Dezvoltare Durabilă a orașului Ulmeni http://primariaulmenimm.ro/wp-content/uploads/2023/01/strategia_locala_de_dezvoltare_durabila_ulmeni.pdf accesat în 17.04.2023
 20. <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> accesat în 17.04.2023
 21. <https://maramures.insse.ro> accesat în 17.04.2023
 22. Raport grupuri vulnerabile 2019
http://www.mmuncii.ro/j33/images/Documente/MMPS/Rapoarte_si_studii_MMPS/2019_-_Raport_grupuri_vulnerabile_final.pdf accesat în 19.04.2023
 23. <https://ro.wikipedia.org/wiki/Ulmeni> accesat în 19.04.2023
 24. Mersul trenurilor
<https://mersultrenurilor.infofer.ro/> accesat în 22.04.2023
 25. <https://economediam.ro/gradul-de-motorizare-in-ue-un-autoturism-la-fiecare-doi-locuitori-romania-cea-mai-mica-rata-de-motorizare-din-uniune-situatia-pe-regiuni.html> accesat în 30.04.2023
 26. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20220727-1> accesat în 30.04.2023



27. <https://www.epa.gov/statelocalenergy> accesat în 07.05.2023
28. https://web.archive.org/web/20070713192836/http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/Transportation-WS800CCAF9-1_En.htm accesat în 07.05.2023
29. <https://journals.openedition.org/sapiens/1022> accesat în 07.05.2023
30. <https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=307&t=11> accesat în 07.05.2023
31. <https://www.epa.gov/automotive-trends/highlights-automotive-trends-report> accesat în 07.05.2023
32. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en accesat în 07.05.2023
33. https://web.archive.org/web/20160112035414/http://docs.wri.org/wri_co2comm_2002_communiting_protected.xls accesat în 07.05.2023
34. https://web.archive.org/web/20120103051501/http://www.carbonfund.org/site/pages/carbon_calculators/category/Assumptions accesat în 07.05.2023
35. https://en.wikipedia.org/wiki/Environmental_effects_of_transport#:~:text=The%20environmental%20effects%20of%20transport,through%20emission%20of%20carbon%20dioxide accesat în 07.05.2023
36. <https://www.reimaginerpe.org/node/342> accesat în 07.05.2023
37. <https://www.eib.org/en/surveys/climate-survey/4th-climate-survey/hybrid-electric-petrol-cars-flying-holidays-climate.htm> accesat în 07.05.2023
38. <https://economedia.ro/gradul-de-motorizare-in-ue-un-autoturism-la-fiecare-doi-locuitori-romania-cea-mai-mica-rata-de-motorizare-din-uniune-situatia-pe-regiuni.html> accesat în 20.05.2023
39. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953 accesat în 20.05.2023
40. https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en accesat în 20.05.2023
41. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-romania_0.pdf accesat în 20.05.2023

LISTA FIGURILOR:

Fig. 1 - Incadrarea în SDTR.....	15
Fig. 2 - Încadrarea în PATN.....	15
Fig. 3 - Încadrarea în PATJ MM.....	16
Fig. 4 - Relația cu zona metropolitană Baia Mare	25
Fig. 5 - Sistemul Urban Regional - Sursa: PATJ Sălaj.....	25
Fig. 6 - Sistem urban regional.....	26
Fig. 7 - Încadrarea în PUG Ulmeni.....	28
Fig. 8 - Încadrarea în Master Plan Transport.....	30
Fig. 9 - Unități de învățământ de pe raza UAT Ulmeni și razele de deservire (500m).....	39
Fig. 10 - Zone cu activități generatoare de trafic	44
Fig. 11 - Rețeaua stradală din cadrul UAT Ulmeni – sursa: openstreet map.....	46
Fig. 12 - Rețeaua de stăzi pe categorii de importanță și stare tehnică.....	47
Fig. 13 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Mânău, Tohat.....	49
Fig. 14 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Arduzel, Someș Uileac.....	49
Fig. 15 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Orașul Ulmeni.....	49
Fig. 16 - Parcări existente în orașul Ulmeni și razele de acoperire (500m).....	52
Fig. 17 - Amplasamentul echipamentelor publice și zonele nedeservite cu parcări publice.....	52
Fig. 18 - Posturi de colectare date.....	55



Fig. 19 - Categorii de vârstă a respondenților chestionarului.....61

Fig. 20 - Nivelul de instruire a respondenților...61

Fig. 21 - Categorii de fluxuri de circulații..... 63

Fig. 22 - Fluxuri de circulații la ora de vârf..... 63

Fig. 23 - Indicator dioxid de sulf în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 66

Fig. 24 - Indicator dioxid de azot în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 25 - Indicator dioxid de carbon în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 26 - Indicator ozon în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 27 - Indicator P10 în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 28 - Indicator plumb și cadmiu în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 29 - Indicator bezen în Maramureș cf. APM MM, Raport privind starea de mediu mai 2023..... 67

Fig. 30 - Izocroma deplasări pietonale – 5, 10, 15, 20, 25, 30 minute.....73

Fig. 31 - Izocroma scară mare – distanță până la localitățile importante din jur.....73

Fig. 32 - Izocroma deplasări cu bicicleta – 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35 minute..... 74

Fig. 33 - Propuneri privind infrastructura de transport.....91

Fig. 34 - Propuneri privind transportul public orașenesc.....91

Fig. 35 - Factori de emisie în atmosfera..... 104

Fig. 36 - Emisii anuale de gaze cu efecte de seră provenite din transporturi la nivelul UAT Ulmeni.....105

Fig. 37 - Model orientativ de reabilitare străzi cu includerea de circulații pentru pietoni și bicicliști, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/20688479529327158/>.....114

Fig. 38 - Model orientativ de reconfigurare străzi cu includerea de circulații pentru pietoni și

bicicliști, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/501307002283039554/>.....114

Fig. 39 - Model orientativ de pod peste râș Someș (DC88), sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/486740672220616725/>.....114

Fig. 40 - Model orientativ de modernizare a intersecțiilor la nivel cu calea ferată, sursa: <https://ompolitic.ro/trecerile-la-nivel-cu-calea-ferata>.....114

Fig. 41 - Model orientativ modernizare intersecții prin senzori giratorii, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/35395547057712822/>.....115

Fig. 42 - Model orientativ parcări publice propuse, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/697143217342125601/>.....115

Fig. 43 - Parcări publice cu încărcare electrică, sursa: <https://evconnect.ro/public/parcari-publice>.....115

Fig. 44 - Profil transversal propus pentru artere principale de circulație.....115

Fig. 45 - Profil transversal propus pentru artere secundare de circulație.....116

Fig. 46 - Profil transversal propus pentru străzi cu sens unic.....116

Fig. 47 - Model propus pentru autobuze/microbuze aferente transportului public (electrice/hibrid), Sursa: <https://www.evlioshop.com/autobuze-electrice/autobuz-electric-inchis-14.html>.....116

Fig. 48 - Model orientativ stații de transport public propuse , cu loc de parcare biciclete, wifl.116

Fig. 49 - Ilustrare orientativă pentru drumuri de ocolire, sursa: <https://www.google.com/search?q=drum+de+ocolire>.....116

Fig. 50 - Ilustrare orientativă drum expres, sursa: <https://www.stiridinlume.ro/>.....117

Fig. 51 - Profil transversal propus pentru drumurile de ocolire.....117



Fig. 52 - Profil transversal drum expres conform date publicate pe <http://www.cnadnr.ro/ro/...> 117

Fig. 53 - Ilustrare orientativă piste de biciclete de-a lungul malurilor râului Someș – Sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/943574559403452529/>..... 117

Fig. 54 - Ilustrare orientativă pentru înființare drum și pistă de bicicletă pe traseul căii ferate dezafectate, sursa: <https://ro.pinterest.com/pin/270145677640832012/>..... 117

Fig. 55 - Ilustrare orientativă pentru parcări de tip park and ride, sursa: <https://i.pinimg.com/originals/a7/31/15/a731155b0f0aa8cc487c399da94ec80d.jpg>..... 118

LISTA TABELELOR:

Tab. 3 1 Recensăminte circulație aprilie 2022 - noiembrie 2022 Post 1.....	53
Tab. 3 2 - Recensământ trafic Post 1 luna martie 2023.....	54
Tab. 3 3 - Recensământ de trafic Post 1 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 4 - Recensământ trafic Post 5 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 5 - Recensământ trafic Post 2 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 6 - Recensământ trafic Post 3 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 7 - Recensământ trafic Post 4 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 8 - Recensământ trafic Post 6 aprilie 2023.....	54
Tab. 3 9-Recensământ de trafic zona centrală aprilie 2023.....	55
Tab. 3 11 - Fluxuri și categorii de vehicule în zona centrală.....	56
Tab. 3 10 - Ponderea categoriilor vehiculelor în zona centrală.....	56
Tab. 3 12- Anchetă origine destinație Post 1 aprilie 2023.....	58
Tab. 3 13 - Anchetă origine destinație Post 2 aprilie 2023.....	59

Tab. 3 14 - Anchetă origine destinație post 3,4, 5, 6.....	61
--	----

Tab. 4 1 - Emisii CO2 generate de tipuri de transport.....	69
--	----

Tab. 4 2 - Număr preliminar al deceselor rutiere.....	76
---	----

Tab. 4 3 - Numărul deceselor rutiere pe tipuri de transport.....	78
--	----

Tab. 4 4 - Numărul deceselor rutiere după tipul de drumuri.....	79
---	----

Tab. 4 5 - Număr persoane accidentate.....	80
--	----

ANEXE:

Anexa I: Chestionar aplicat pentru anchetele sociale

Anexa II: Planșe

1. Situația existentă
2. Propuneri privind infrastructura de transport
3. Propuneri privind rutele de transport public

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ULMENI

SCOP

În vederea elaborării

Planului de mobilitate urbană durabilă al oraşului Ulmeni este necesară o colectare de informații legate de deplasările populației, precum și informații generale despre locuitori. Datele obținute sunt esențiale în vederea realizării unui plan de dezvoltare durabilă care să reflecte în mod fidel necesitățile și gradul de mulțumire al locuitorilor privind condițiile existente, precum și prioritățile de dezvoltare viitoare. Aceasta are scop statistic și va ajuta la conturarea unei imagini mai clare asupra intervențiilor necesare în perioada următoare.

OBIECTIV

Obiectivul general este elaborarea unui plan strategic coerent, conceput să asigure o viziune sustenabilă de dezvoltare a mobilității urbane în orașul Ulmeni, prin îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport.

CONFIDENȚIALITATE

Datele colectate vor fi

folosite exclusiv în scopul menționat, asigurându-vă totodată de confidențialitatea datelor personale, în conformitate cu Regulamentul nr. 679 din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).

Timpul de completare este de

circa 10-15 minute. Câmpurile marcate cu * sunt obligatorii.

Vă mulțumim anticipat pentru
implicare!

*** Indicates required question**

INFORMAȚII GENERALE

1. CARE ESTE CATEGORIA DE VÂRSTĂ ÎN CARE VĂ ÎNCADRAȚI? *

Mark only one oval.

sub 18 ani;

18-24;

25-34;

35-45;

46-65;

peste 66;

2. CARE ESTE ULTIMA ȘCOALĂ ABSOLVITĂ? *

Mark only one oval.

Studii primare/gimnaziale;

Studii medii (școală profesională / Liceu / Postliceală);

Studii universitare (Facultate);

Studii postuniversitare (Master, Doctorat);

3. CARE ESTE OCUPAȚIA DUMNEAVOASTRĂ? *

Mark only one oval.

Elev/student;

Salariat;

Angajator;

Liber profesionist;

Șomer;

Neangajat;

Pensionar;

4. ÎN CE LOCALITATE LOCUIȚI? *

Mark only one oval.

- Ulmeni;
- Arduzel;
- Cheliuța;
- Mânău;
- Someș Uileac;
- Tohat;
- Țicău;
- Vicea;
- Nu locuiesc în cadrul UAT Ulmeni;

5. VEHICULE AFLATE ÎN PROPRIETATE / FOLOSINȚĂ *

Tick all that apply.

- Autoturism(e) diesel/benzină
- Autoturism(e) electrice/hibrid
- Bicicletă(e)
- Motocicletă(e)/moped(e)/scuter(e)
- Bicicletă(e)/trotinetă(e) electrică(e)

6. UNDE VĂ PARCAȚI AUTOTURISMUL/AUTOTURISMELE? *

Mark only one oval.

- În incinta spațiului delimitat al proprietății proprii/ în garaj concesionat;
- Parțial în incinta spațiului delimitat al proprietății proprii / parțial în spațiul public;
- Pe spațiul public;
- Nu am unde sa parchez;
- nu dețin autoturisme

INFORMAȚII MOBILITATE

7. ÎN CE ZONĂ SE AFLĂ LOCUL DUMNEAVOASTRĂ DE MUNCĂ/DE STUDIU? *

Mark only one oval.

- Ulmeni;
- Arduzel;
- Chelița;
- Mânău;
- Someș Uileac;
- Tohat;
- Țicău;
- Vicea;
- Baia Mare;
- Other: _____

8. LA LOCUL DE MUNCĂ/DE STUDIU EXISTĂ LOCURI PROPRII DE PARCARE PENTRU: *

Tick all that apply.

- Autoturisme
- Autoturism electrice/hibrid cu stație de încărcare electrică
- Biciclete
- Motociclete
- Nu există locuri de parcare

9. CE MIJLOC DE DEPLASARE FOLOSIȚI CEL MAI DES PENTRU DEPLASAREA ZILNICĂ? (dacă schimbați mai multe mijloace de transport vă rugăm să le selectați pe toate) *

Tick all that apply.

- Autoturism diesel/benzină
- Autoturism electrice/hibrid
- Bicicletă
- Motocicletă/moped/scuter
- Bicicletă/trotinetă electrică
- Autobuz
- Tren
- Pe jos
- Taxi/uber/bolt
- Other: _____

10. ÎN MEDIE, CÂTE DRUMURI FACEȚI PE ZI, DUS-ÎNTORS, PE RAZA ORAȘULUI ULMENI, CU ORICE MIJLOC DE DEPASARE? *

Mark only one oval.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 sau mai multe
- niciunul/ nu doresc să răspund la această întrebare

11. CARE ESTE MIJLOCUL DE TRANSPORT CEL MAI FOLOSIT ÎN ZILELE LUCRĂTOARE? (dacă folosiți mai multe mijloace de transport vă rugăm să le selectați pe toate) *

Tick all that apply.

- Autoturism diesel/benzină
- Autoturism electrice/hibrid
- Bicicletă
- Motocicletă/moped/scuter
- Bicicletă/trotinetă electrică
- Autobuz
- Tren
- Pe jos
- Taxi/uber/bolt
- nu mă deplasez

12. CARE ESTE MIJLOCUL DE TRANSPORT CEL MAI FOLOSIT ÎN WEEKEND? (dacă * folosiți mai multe mijloace de transport vă rugăm să le selectați pe toate)

Tick all that apply.

- Autoturism diesel/benzină
- Autoturism electrice/hibrid
- Bicicletă
- Motocicletă/moped/scuter
- Bicicletă/trotinetă electrică
- Autobuz
- Tren
- Pe jos
- Taxi/uber/bolt
- nu mă deplasez

13. CARE SUNT CELE MAI FRECVENTE MOTIVE DE DEPLASARE ÎN ZILELE LUCRĂTOARE? (marcați câte variante de răspuns vi se potrivesc) *

Tick all that apply.

- locul de muncă;
 însoțirea unui copil la școală/grădiniță/creșă;
 cumpărături;
 vizită (rude, prieteni);
 recreere;
 Other: _____

14. CARE SUNT CELE MAI FRECVENTE MOTIVE DE DEPLASARE ÎN WEEKEND? *

Tick all that apply.

- cumpărături;
 vizită (rude, prieteni);
 recreere;
 locul de muncă;
 Other: _____

15. CARE SUNT PRINCIPALELE PUNCTE DE ATRACȚIE PENTRU PETRECEREA TIMPULUI LIBER DE PE TERITORIUL ADMINISTRATIV AL ORAȘULUI ULMENI?

16. CARE SUNT INTERVALELE ORARE ÎN CARE VĂ DEPLASAȚI CEL MAI FRECVENT ÎN ZILELE LUCRĂTOARE? (marcați câte variante de răspuns vi se potrivesc) *

Tick all that apply.

- Înainte de ora 6
- Între orele 6 – 8
- Între orele 8 - 10
- Între orele 10 – 12
- Între orele 12 – 14
- Între orele 14 – 16
- Între orele 16 – 18
- Între orele 18 – 20
- După ora 20
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

17. CARE SUNT INTERVALELE ORARE ÎN CARE VĂ DEPLASAȚI CEL MAI FRECVENT ÎN WEEKEND? (marcați câte variante de răspuns vi se potrivesc) *

Tick all that apply.

- Înainte de ora 6
- Între orele 6 – 8
- Între orele 8 - 10
- Între orele 10 – 12
- Între orele 12 – 14
- Între orele 14 – 16
- Între orele 16 – 18
- Între orele 18 – 20
- După ora 20
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

18. ÎN MEDIE, CÂT TIMP DUREAZĂ DEPLASĂRILE DUMNEAVOASTRĂ ÎNTR-O ZI LUCRĂTOARE (minute)? *

19. ÎN MEDIE, CÂT TIMP DUREAZĂ DEPLASĂRILE DUMNEAVOASTRĂ ÎNTR-O ZI DIN WEEKEND (minute)? *

20. CÂT DE DES FACEȚI DEPLASĂRI ÎN AFARA ORAȘULUI? *

Mark only one oval.

- O dată pe zi (dus-intors)
- O dată la două zile
- O dată pe săptămână
- O dată pe lună
- Other: _____

21. CARE SUNT LOCALITĂȚILE DIN AFARA UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE ULMENI ÎNSPRE CARE VĂ DEPLASAȚI CEL MAI DES?

Tick all that apply.

- Baia Mare
- Cehu Silvaniei
- Jibou
- Cluj Napoca
- Other: _____

22. CÂT CHELTUIȚI LUNAR PENTRU DEPLASARE? (abonamente, combustibil, bilete de transport, etc.) *

Mark only one oval.

- gratuit
- mai puțin de 50 de lei
- între 51 și 250 de lei
- peste 250 de lei
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

23. ÎN FAMILIA DUMNEAVOASTRĂ EXISTĂ COPII?

Mark only one oval. DA *Skip to question 24* NU *Skip to question 28*

PREȘCOLARI/ȘCOLARI

24. COPILUL/COPIII DUMNEAVOASTRĂ SUNT ÎNSCRIȘI LA: *

Tick all that apply.

- creșă
- grădiniță
- școală
- liceu
- niciuna dintre variantele specificate

25. Numele unității/lor de învățământ la care este/sunt înscris/și copilul/ii dumneavoastră: *

Tick all that apply.

- LICEUL TEHNOLOGIC "DR. FLORIAN ULMEANU" ULMENI
- LICEUL TEORETIC "GEORGE POP DE BASESTI" ULMENI
- SCOALA PRIMARA TICAU
- SCOALA PRIMARA MANAU
- ȘCOALA GIMNAZIALĂ ARDUZEL
- ȘCOALA GIMNAZIALĂ CHELINȚA
- GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT ULMENI
- GRADINITA CU PROGRAM NORMAL SOMES UILEAC
- GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT ȘI INTERNAT ARDUZEL
- Unitate/ți școlară/e din afara UAT Ulmeni
- nu este cazul

26. UNITATEA/UNITĂȚILE DE ÎNVĂȚĂMÂNT BENEFICIAZĂ DE: (puteți bifa mai multe variante)

Tick all that apply.

- locuri de parcare proprii
- stație de transport în comun în apropiere (maximum 5 minute de mers pe jos)
- parcare de biciclete
- facilități pentru persoanele cu dezabilități
- niciuna dintre acestea

27. CU CE SE DEPLASEAZĂ/SUNT CONDUȘI COPIII LA CREȘĂ/ GRĂDINIȚĂ/ ȘCOALĂ/ LICEU? (dacă sunt mai multe variante sau schimbă mai multe mijloace de transport vă rugăm să le bifați pe toate)

Tick all that apply.

- Autoturism diesel/benzină
- Autoturism electrice/hibrid
- Bicicletă
- Motocicletă/moped/scuter
- Bicicletă/trotinetă electrică
- Autobuz
- Tren
- Pe jos
- Taxi/uber/bolt
- Autobuz școlar

DISFUNCȚIONALITĂȚI

28. CARE SUNT ASPECTELE CARE CONSIDERAȚI CĂ TREBUIE ÎMBUNĂTĂȚITE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE TRANSPORTUL PRIVAT (tren, microbuz, mașini personale) DE CĂLĂTORI (PE RUTE LA NIVEL JUDEȚEAN / INTERJUDEȚEAN / INTERNAȚIONAL)? (puteți marca mai multe variante de răspuns) *

Tick all that apply.

- Orarul de circulație
- Rutele operate
- Starea vehiculelor
- Conectivitatea cu rețeaua de transport public local
- Nu știu/Nu doresc să răspund la această întrebare
- Other: _____

29. CONSIDERAȚI OPORTUNĂ REALIZAREA UNOR REȚELE DE PISTE PENTRU BICICLETE ÎNTRE LOACALITĂȚILE COMPONENTE ȘI ÎN CADRUL ORAȘULUI? *

Mark only one oval.

- DA
- NU
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

30. CONSIDERAȚI CĂ AR FI OPORTUNĂ ÎNFIINȚAREA UNOR STAȚII DE ÎNCHIRIERE BICICLETE LA NIVELUL UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE ULMENI? *

Mark only one oval.

- DA
- NU
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

31. CARE SUNT MOTIVELE PENTRU CARE NU FOLOSIȚI BICICLETA? (marcați câte *
variante de răspuns vi se potrivesc)

Tick all that apply.

- Infrastructura nu este sigură
- Infrastructura nu este continuă
- Infrastructura nu este accesibilă în zona mea
- Nu am posibilitatea de a lua bicicleta cu mine în transportul în comun (tren, autobuz/microbuz, mașină) sau nu am unde să o las în siguranță
- Din comoditate
- Nu este cazul (folosesc bicicleta)
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare
- Other: _____

32. CÂT DE DES FOLOSIȚI BICICLETA CA MIJLOC DE DEPLASARE (atunci când *
vremea este prielnică)?

Mark only one oval.

- Zilnic
- De câteva ori pe săptămână
- De câteva ori pe lună
- Niciodată
- Nu știu/Nu doresc să răspund la această întrebare

33. CONSIDERAȚI OPORTUNĂ REALIZAREA UNOR RUTE INTERNE DE TRANSPORT *
ÎN COMUN (AUTOBUZ) ÎNTRE LOACALITĂȚILE COMPONENTE ȘI ÎN CADRUL
ORAȘULUI?

Mark only one oval.

- DA
- NU
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

34. AȚI FI DISPUS SĂ RENUNȚAȚI LA UTILIZAREA AUTOTURISMULUI PERSONAL PENTRU: *

Mark only one oval.

- Un sistem de transport în comun extins, eficient, modern
- Piste de biciclete și facilități pentru bicicliști
- Nu sunt dispus să renunț la autoturism
- Nu dețin autoturism
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

35. CARE SUNT, ÎN OPINIA DUMNEAVOASTRĂ, CELE MAI MARI DEFICIENȚE ALE INFRASTRUCTURII DE PARCĂRI PUBLICE (INCLUSIV LOCURI DE PARCARE LA DOMICILIU/REȘEDINȚĂ) LA NIVELUL ORAȘULUI ULMENI? (puteți marca mai multe variante de răspuns) *

Tick all that apply.

- Locurile de parcare sunt insuficiente raportat la cererea existentă
- Sunt insuficiente locuri de parcare în zona centrală
- Sunt insuficiente locuri de parcare pentru vizitatori în parcurile la domiciliu / reședință
- Locurile de parcare la domiciliu sunt adesea ocupate de alte autovehicule
- Nu există suficiente locuri pentru persoane cu dizabilități sau sunt ocupate
- Locurile de parcare nu sunt marcate corespunzător
- Locurile de parcare nu sunt întreținute în mod corespunzător în ceea ce privește curățarea lor periodică, iluminatul public etc.
- Costul este prea mare
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare
- Other: _____

36. CONSIDERAȚI CĂ SPAȚIUL EXCLUSIV PIETONAL DIN ORAȘ AR TREBUI: *

Mark only one oval.

- Să crească
- Să scadă
- Să rămână neschimbat
- Nu știu/ Nu doresc să răspund la această întrebare

37. PENTRU PIETONI, CONSIDERAȚI CĂ PRINCIPALELE PROBLEME SUNT: (puteți alege mai multe variante) *

Tick all that apply.

- Ocuparea trotuarelor cu mașini
- Trotuare înguste
- Treceri de pietoni poziționate necorespunzător
- Lipsa semnalizărilor/marcajelor
- Lipsa/insuficiența mobilierului urban (coșuri de gunoi, bănci, etc.)
- Iluminare stradală slabă
- Insuficiente treceri pentru pietoni
- Lipsa facilităților pentru persoane cu dizabilități (rampe, pavaj tactil, semafor cu semnale acustice, etc.)
- Nu știu/Nu doresc să răspund la această întrebare
- Other: _____

38. ÎN OPINIA DUMNEAVOASTRĂ, CARE AR TREBUI SĂ FIE DOMENIUL DE DEZVOLTARE PRIORITAR PENTRU ORAȘ? (puteți marca mai multe variante de răspuns) *

Tick all that apply.

- Transportul public
- Infrastructura de deplasare cu bicicleta
- Spațiile pietonale
- Sistemul de parcuri din oraș
- Infrastructura de drumuri
- Nu știu/Nu doresc să răspund la această întrebare
- Other: _____

39. PE O SCARĂ DE LA 1 LA 5 (1 FIIND FOARTE PROASTĂ ȘI 5 FOARTE BUNĂ) CE PĂRERE AVEȚI DESPRE STAREA STRĂZILOR PRINCIPALE DIN RAZA ORAȘULUI ULMENI? *

Mark only one oval.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

40. PE O SCARĂ DE LA 1 LA 5 (1 FIIND FOARTE PROASTĂ ȘI 5 FOARTE BUNĂ) CE PĂRERE AVEȚI DESPRE STAREA STRĂZILOR SECUNDARE DIN RAZA ORAȘULUI ULMENI?

Mark only one oval.

1

2

3

4

5

41. ÎN OPINIA DUMNEAVOASTRĂ, CE AR TREBUI ÎMBUNĂTĂȚIT LEGAT DE REȚEAUA STRADALĂ EXISTENTĂ ÎN RAZA ORAȘULUI ULMENI? (puteți marca mai multe variante de răspuns) *

Tick all that apply.

- Asfaltarea/ refacerea îmbrăcăminții asfaltice;
- Realizarea unor drumuri de ocolire a localităților;
- Realizarea de trotuare noi;
- Realizarea de piste de bicicletă;
- Lărgirea străzilor sau crearea sensurilor unice pe porțiunile înguste;
- Înființarea de străzi noi în zone fără acces;
- Eficientizarea intersecțiilor conflictuale (sensuri giratorii, semaforizare, oglinzi rutiere, etc.);
- Nu știu/Nu doresc să răspund la această întrebare;
- Other: _____

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

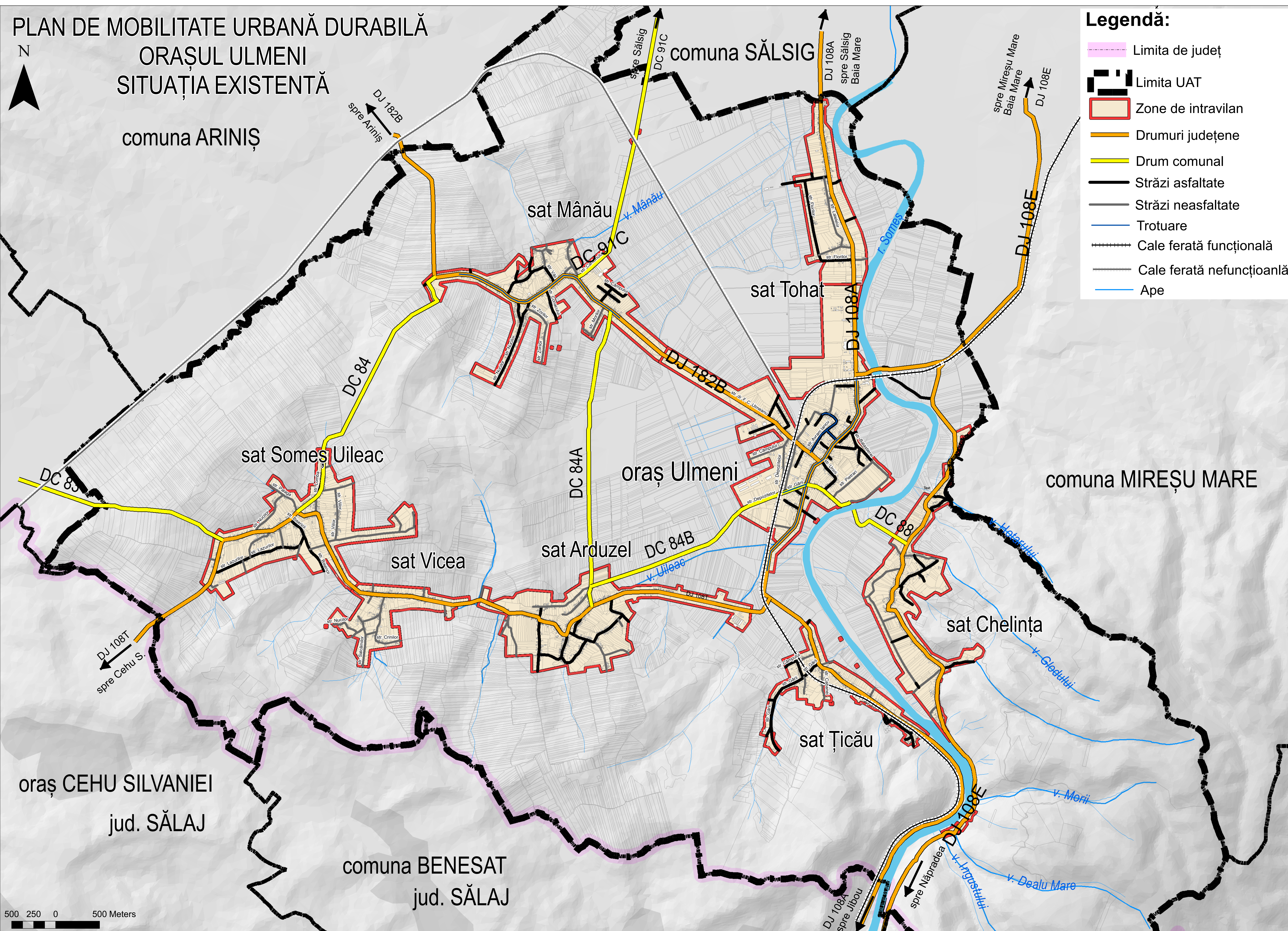
PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

ORAȘUL ULMENI SITUAȚIA EXISTENTĂ



Legendă:

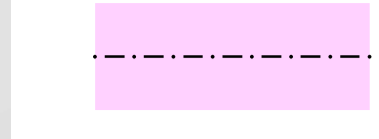

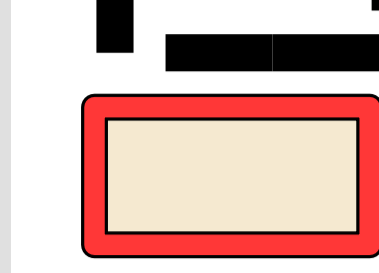
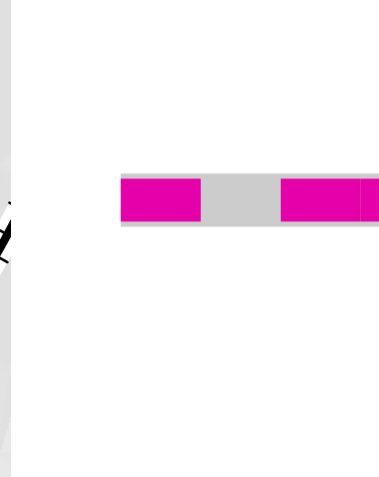




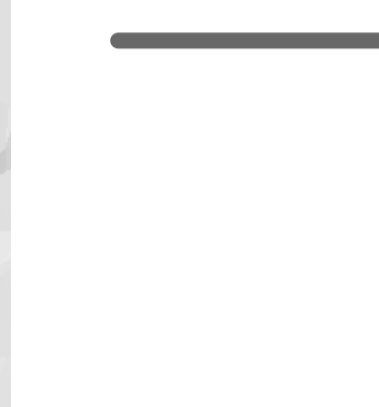



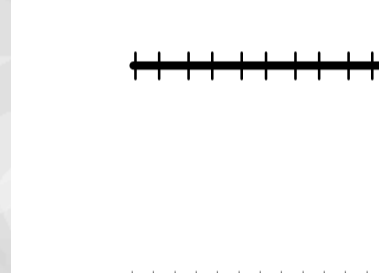
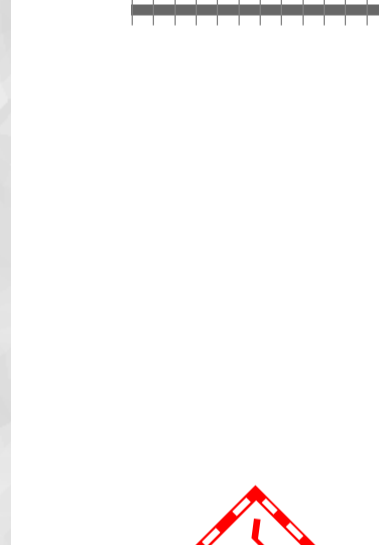


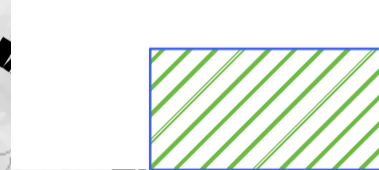
- Limita de județ
- Limita UAT
- Zone de intravilan
- Drumuri județene
- Drum comunal
- Străzi asfaltate
- Străzi neasfaltate
- Trotuare
- Cale ferată funcțională
- Cale ferată nefuncționantă
- Ape

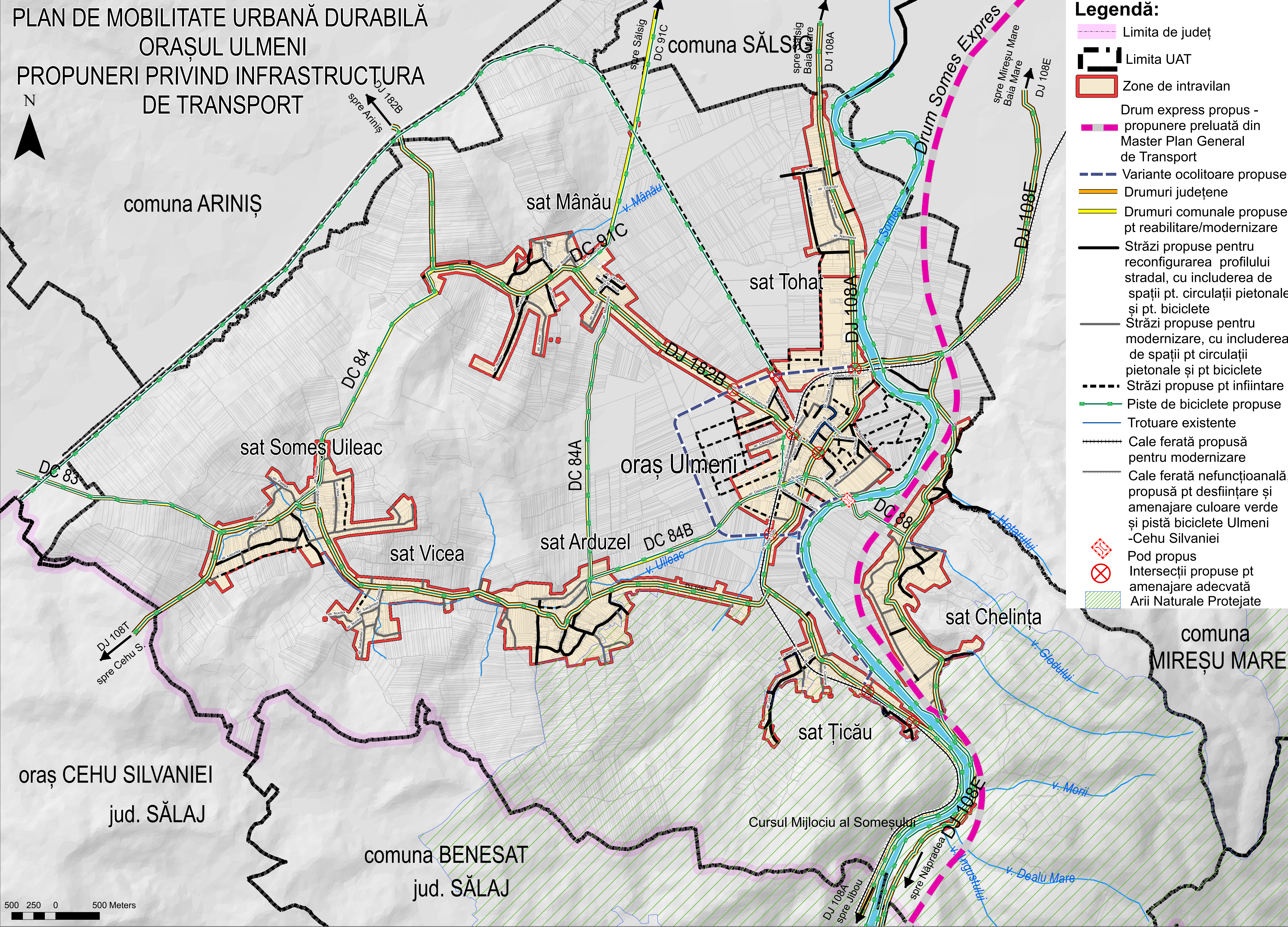


PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
 ORAȘUL ULMENI
 PROPUNERI PRIVIND INFRASTRUCTURA
 DE TRANSPORT



Legendă:

-  Limita de județ
-  Limita UAT
-  Zone de intravilan
-  Drum expres propus -
propunere preluată din
Master Plan General
de Transport
-  Variante ocolitoare propuse
-  Drumuri județene
-  Drumuri comunale propuse
pt reabilitare/modernizare
-  Străzi propuse pentru
reconfigurarea profilului
stradal, cu includerea de
spații pt. circulații pietonale
și pt. biciclete
-  Străzi propuse pentru
modernizare, cu includerea
de spații pt circulații
pietonale și pt biciclete
-  Străzi propuse pt infiintare
-  Piste de biciclete propuse
-  Trotuare existente
-  Cale ferată propusă
pentru modernizare
-  Cale ferată nefuncțională,
propusă pt desființare și
amenajare culoare verde
și pistă biciclete Ulmeni
-Cehu Silvaniei
-  Pod propus
-  Intersecții propuse pt
amenajare adecvată
-  Arii Naturale Protejate



500 250 0 500 Meters

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
 ORAȘUL ULMENI
 PROPUNERI PRIVIND TRANSPORTUL
 PUBLIC INTRAORĂȘENESC

Legendă:

- Limita de județ
- Limita UAT
- Zone de intravilan
- Variante ocolitoare propuse
- Străzi propuse pentru reconfigurarea profilului stradal, cu includerea de spații pt. circulații pietonale și pt. biciclete
- Străzi propuse pentru modernizare, cu includerea de spații pt circulații pietonale și pt biciclete
- Străzi propuse pt infiintare
- Arii Naturale Protejate

Rute de autobuz propuse:

- Ruta 1
- Ruta 2
- Depou propus
- Stații de autobuz propuse
- Raze de deservire stații autobuz ruta 1 (500m)
- Raze de deservire stații autobuz ruta 2 (500m)
- Raze de deservire stații autobuz ruta 1+2 (500m)

