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

1. INTRODUCERE 5

1.1. Scopul şi rolul planului de mobilitate urbană durabilĂ 5

Definirea PMUD 5

1.1.1. Principiile PMUD: 6

1.1.2. Beneficiile implementării pmud 8

1.1.3. Obiective PMUD 13

1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAŢIALĂ 13

1.2.1. Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă: 13

1.2.2. Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă 2030: 14

1.2.3. Strategia de dezvoltare teritorială a României 2030: 14

1.2.4. Planul de amenajare al teritoriului naționaL -PATN: 15

1.2.5. Încadrarea în PATJ Maramureș .. 15

1.2.6. Încadrarea în strategia de dezvoltare durabilă a județului Maramureș 25

1.2.7. Relația cu zona metropolitană Baia Mare și relații de contexT 25

1.2.8. Încadrarea în PUG Ulmeni 26

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 30

1.3.1 Încadrarea în Master Plan Transport 2020 30

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale uat-urilor 31

1.4.1. Strategia integrată de dezvoltare urbană a oraşului Ulmeni 2021 - 2027 31

2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE 33

2.1. Contextul socioeconomic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice 33

2.1.1. Structura și evoluția populației 33

2.1.2. Mișcarea naturală a populațieI . 35

2.1.3. Mișcarea migratorie a populației[32] 35

2.1.4. Structura pe etnii și religiI 36

2.1.5. Folosința terenurilor 37

2.1.6. Structura educațională[34] 38

2.1.7. Forța de muncă 39

2.1.8. Infrastructura culturală 44

2.2. Rețeaua stradală 46

2.3. Transportul public 49

2.4. Transportul de marfă 51

2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) 51

2.6. Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorităţii planificatoare) 52

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate 52

3. MODELUL DE TRANSPORT (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I): 53

3.1. Colectarea de date 53

3.2. Rezultate 53

3.3. Concluzii: 62

4. IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂŢII 64

4.1. Eficiența economică 65

3.2. Impactul asupra mediului 65

3.3. Accesibilitate 72
3.4. Siguranță 75
3.5. Calitatea vieții 80
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE – ORIZONT 2035 83
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale 83
5.1.1. Nivelul urban 85
5.1.2. Nivel teritorial 86
5.1.3. Nivel periurban 86
5.1.4. Obiective specifice 86
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor 86
5.2.1. Definirea obiectivelor strategice 86
5.2.2. Definirea problemelor 87
5.2.3 Obiectivele operaționale 88
5.2.4 Identificarea intervențiilor 88
5.2.5 Evaluarea și prioritizarea proiectelor stabilirea scenariului de dezvoltare – prioritizarea intervențiilor 92
6 DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE 95
6.1. Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport 95
6.2 Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale 96
6.2.1. Programul operațional regional Nord-Vest 96
6.2.2. Programul operațional transport 97
6.3 Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale 99
6.4 Direcţii de acţiune şi proiecte partajate pe nivele teritoriale: 100
6.4.1. La scară periurbană/ metropolitană 100
6.4.2. La scara localităţilor de referinţă 100
6.4.3 La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate 100
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂŢII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE 101
7.1. eficienţă economică; 101
7.2. impactul asupra mediului; 102
7.3. accesibilitate; 107
7.4. siguranţă; 107
7.5. calitatea vieţii. 108
(2) P.M.U. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II) 110
1. cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung 110
1.1. cadrul de prioritizare; 110
1.2. priorităţile stabilite; 111
2. planul de acţiune 112
2.1. intervenţii majore asupra reţelei stradale; 114
2.2. transport public; 116
2.3. transport de marfă; 116
2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi persoane cu mobilitate redusă); 117
2.5. managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecţia împotriva zgomotului/sonoră); 118
2.6. zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.); 118
2.7. structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare; 118
2.8. aspecte instituţionale. 118

(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 ŞI ROLUL PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ[1]

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 șu mărfurilor, fiind o documentație complementară Strategiei de dezvoltare teritorială și a Planului Urbanistic General (art. 46[1], 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 urbanism[4]:

***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 următoarea[5]:

„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, Chelința, Mânău, Someș Uileac, Tohat, Țicău și Vicea, precum, și zonele periurbane comunele Arinș, 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 si 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 țintelor 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 revizuiri 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 PMUD[6]

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 2021[7], 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 2030[8]. 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 ani[9]. 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 durabilă[10].

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 rănirile 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 înghețarea declinului utilizării transportului public (S. Nagy, 2019).

CÂȘTIGAREA SPRIJINULUI PIBLIC

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 durabilă[13]. 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. Kärrholm, 2012, p. 44). În mod similar, după închiderea temporară a

12 www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_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 2017[14]. 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 centrului[15]. 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 find faptul că majoritatea deplasărilor motorizate erau pe distanţe 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-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/

[15] https://www.tmleuven.be/en/project/circulatieplangent

nemotorizate. Investiţii majore în infrastructura pietonală şi pentru biciclete au permis scăderea procentului de deplasări cu autovehiculul individual cu 11% în intervalul 2003-2008. Pe intervalul 2008-2013 autorităţile au reuşit 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% şi pe câştigarea titlului de cel mai prietenos oraş pentru biciclişti.

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 convențioanal și un plan de mobilitate durabil[16]

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 si prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ - teritoriale și urmărește urmatoarele 5 obiective:

a) îmbunătățirea eficienței serviciilor si 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 zonelormetropolitane/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 acordata deplasarilor motorizate etc.);

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

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) îmbunatățirea 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 SPAŢIALĂ

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 şi

sub denumirea de Obiective Globale. Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabileşte o agendă de acţiune ambiţioasă pentru următorii 15 ani în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităţilor şi a injustiţiei şi protejării planetei până în 2030.

Obiectivele globale referitoare la mobilitate durabile, sunt următoarele:

- → Industrie, inovaţie şi infrastructură – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile şi încurajarea inovaţiei.
- → Inegalităţi reduse – Reducerea inegalităţilor în interiorul ţărilor şi de la o ţară la alta.
- → Oraşe şi comunităţi durabile – Dezvoltarea oraşelor şi a aşezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente şi durabile. Până în 2030, asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la preţuri 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 şi producţie responsabile – Asigurarea unor tipare de consum şi producţie durabile.
- → Acţiune climatică – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice şi 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 creşterea 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 dezvoltre, 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:

- → cSusținerea 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 cooperarii între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltari armonioase a teritoriului național.

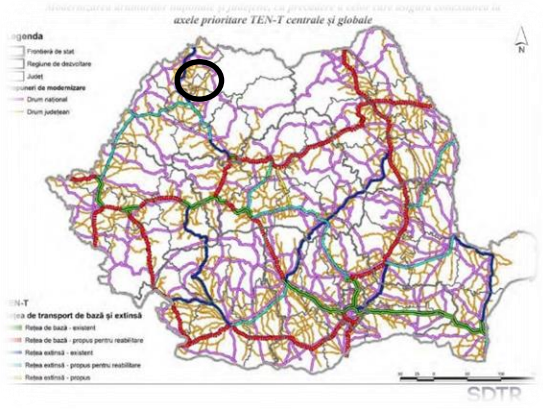
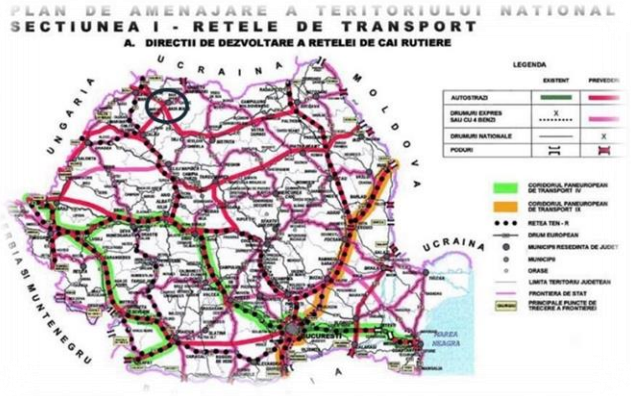


Fig. 1 - Incadrarea in SDTR

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

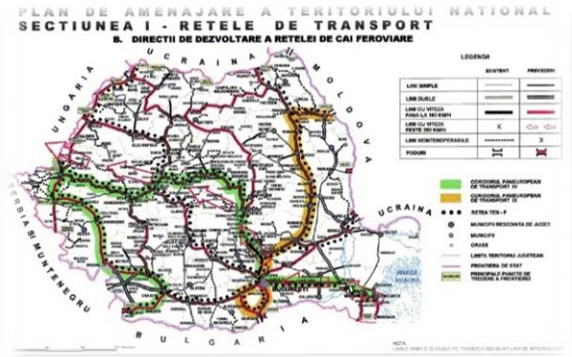


Fig. 2 - Încadrarea în PATN

1.2.5. ÎNCADRAREA ÎN PATJ MARAMUREȘ [17]

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 aşezărilor în vederea optimizării funcţiilor şi esteticii lor[18] , 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, oraş declarat din anul 2004, cu influenţă şi

[17] https://www.cjmaramures.ro/dezvoltare/strategii/planificare-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 şi încurajarea investiţiilor în domeniul non-agricol;
→ structurarea clară a zonelor funcţionale:
  - definirea spaţială a zonei centrale.
→ valorificarea resurselor funciare existente prin:
  - extinderea de-a lungul legăturilor cu localităţile componente şi aparţinătoare, consolidarea poziţiei lor;
  - concentrarea activităţilor de acelaşi profil prin încurajarea implantării celor comerciale, industriale şi de servicii;
  - dezvoltarea dotărilor urbane/ infrastructură.
→ amenajarea de tip urban a spaţiilor publice.

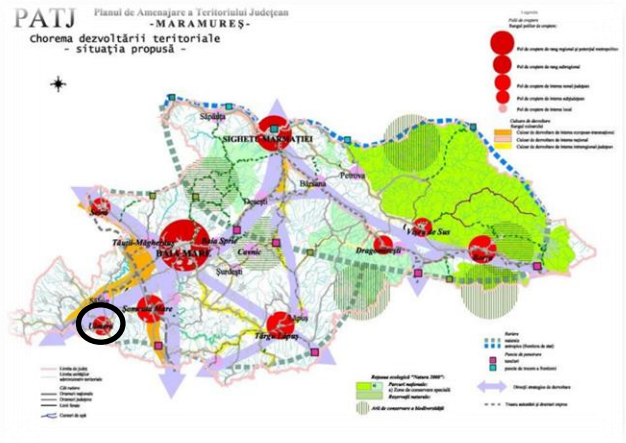


Fig. 3 - Încadrarea în PATJ MM

Obiective punctuale şi măsuri de amenajare aferente direcţiei de dezvoltare 5.3.[20]

5.3.1. Interconectarea tronsoanelor frecventate

Infrastructura reţelei de aşezări se structurează pe tronsoane intens frecventate, dintre care unele corespund solicitărilor populaţiei, 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 şi dotarea lor cu echipamentele necesare:
- amenajări de accesibilizare a serviciilor publice comunitare prin:
  - dezvoltarea liniilor de transport suburban
- amenajări pentru creşterea vitezei de deplasare pe tronsoanele intens frecventate prin:
  - implementarea unor noi tipuri de transport în zonele cu trafic intens;
  - amenajarea de linii express între zonele rezidenţiale şi 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 (parapeţi, garduri, panouri etc).

→ interconectarea tronsoanelor de trafic intens prin măsuri de optimizare a traseelor şi orarelor de circulaţie:
- adaptarea dimensiunilor vehiculelor şi a orarelor la solicitările populaţiei;
- optimizarea conexiunilor prin reducerea timpului de aşteptare şi creşterea predictibilităţii sosirilor în staţii la transportul rural, suburban şi interurban.

→ implementarea strategiilor de uniformizare a dotărilor pentru trasee echivalente.

Obiective punctuale şi măsuri de amenajare aferente direcţiei de dezvoltare 5.4.[21]

5.4.1. Organizarea reţelei de centre într-o ierarhie coerentă

[19] PATJ pag. 54
[20] PATJ pag. 55-56
[21] PATJ pag. 57

Elemente şi procese spaţiale cu potenţial de reechilibrare intraregională sunt strict legate de raporturile centru-periferie, relevate de relaţia talie-rang, de politicile anterioare de dezvoltare şi de intensitatea activităţilor economice generatoare de dependenţă.

→ creşterea importanţei centrului polarizator al regiunilor de tip „ţară": Sighetu Marmaţiei, Tg. Lăpuş, Şomcuta Mare şi Ulmeni prin:
- modernizarea dotărilor publice comunitare existente;
- realizarea amenajărilor necesare pentru a atinge cât mai multe din criteriile prezente în PATN – secţiunea IV;
- delocalizarea unor activităţi administrative specifice reşedinţei de judeţ şi accesibilizarea acestora;
- articularea centrelor în cadrul diverselor tipuri de regionare: evidenţa populaţiei, servicii publice pentru agricultură, educaţie, asigurarea sănătăţii, silvicultură, colegiile electorale etc.

→ dinamizarea polilor emergenţi prin dotarea cu funcţii supracomunale a unor centre de comună cu real potenţial (în afară de cele deja existente):

5.7. Intărirea rolului atractor al centrelor urbane şi transformarea acestora in poli de creştere zonali[22]

Asimetria nivelurilor ierarhice şi importanţa polului Baia Mare au la bază mutaţiile modului de organizare administrativ-teritorială de-a lungul timpului. Faptul că părţi din teritoriul judeţean au aparţinut unor unităţi diferite a dus la creşterea şi decăderea unor poli importanţi. Atenuarea discrepanţelor dintre nivelul de dezvoltare al reşedinţei şi ceilalţi poli se poate realiza prin măsuri legate de:

→ tranziţia mai eficientă de la rangul de centru supracomunal la cel de oraş de rangul IV (Tăuţii-Măgherăuş, ULMENI, Şomcuta Mare, Sălişte a de Sus şi Dragomireşti) prin:
- implementarea proiectelor de dezvoltare a dotărilor publice: de sănătate, de educaţie, administrative;
- dezvoltarea infrastructurilor urbane specifice (căi de comunicaţie, alimentare cu apă, canalizare, energie electrică, televiziune, telefonie, internet).

Aplicarea strategiei de amenajare a teritoriului:
a. Măsurile şi soluţiile propuse sunt planificate într-o succesiune logică (5.1.1.; 5.1.2. ...).
Aplicarea unei măsuri poate fi condiţionată de derularea sau finalizarea altei măsuri.
b. În cadrul fiecărei măsuri sunt stabilite obiective operaţionale.
c. Obiectivele operaţionale pot fi considerate:
→ priorităţi de tip A – importante şi urgente (trebuie demarate în intervalul 2010-2015);
→ priorităţi de tip B – fie importante, fie urgente (trebuie demarate în intervalul 2015-2025 sau imediat după finalizarea priorităţilor de tip A de care sunt legate funcţional);
· priorităţi de tip C – în limita resurselor disponibile (sunt demarate după finalizarea priorităţilor de tip A şi 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. Direcţiile de dezvoltare ale obiectivului strategic 5
În cadrul OBIECTIVULUI STRATEGIC 6 - Asigurarea infrastructurii de bază şi conexe şi a condiţiilor necesare pentru dezvoltarea durabilă a economiei şi îmbunătăţirea calităţii vieţii au fost stabilite următoarele direcţii de dezvoltare:

[22] PATJ pag. 59

Tabelul 1.2. Direcţiile de dezvoltare ale obiectivului strategic 5, aferent PATJ Maramureș[23]

Direcţii de dezvoltare a obiectivului strategic 5	Măsuri	Obiective operaționale	Priorități	Termen
5.1. Identificarea arealelor şi 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 creştere intensă de-a lungul axelor	A	T1
	5.1.2. Areale de dezvoltare prioritară	Arii prioritare 1	A	T1
		Arii prioritare 2	A	T1
		Arii prioritare 3	A	T1
5.3.Fortificarea şi interconectarea infrastructurilor şi efcientizarea exploatării lor	5.3.1. Interconectarea tronsoanelor frecventate	Indentificarea tronsoanelor intens frecventate şi dotarea lor cu echipamentele necesare	A	T1
		Interconectarea tronsoanelor de trafic intens prin măsuri de optimizare a traseelor şi orarelor de circulaţie	A	T1
		Implementarea strategiilor de uniformizare a dotărilor pentru trasee echivalente	A	T3
5.4. Perfecţionarea raporturilor de interrelaţionare a aşezărilor	5.4.1. Organizarea reţelei de centre într-o ierarhie coerentă	Creşterea importanţei centrului polarizator al regiunilor de tip „ţară" : Sighetu Marmaţiei, Tg. Lăpuş, Şomcuta Mare şi ULMENI	A	T1
		Dinamizarea polilor emergenţi prin dotarea cu funcţii supracomunale a unor centre de comună cu real potenţial (în afară de cele deja existente)	B	T1
		Reorganizarea administrativ-teritorială a comunelor cu disfuncţionalităţi	C	T3
		Dinamizarea polilor în zonele care gravitează spre exteriorul teritoriului judeţean	B	T2

[23] PATJ pag. 61-64

6.1. Creşterea gradului de accesibilitate a judeţului prin edificarea unui sistem de căi de transport modern şi integrat

Obiectivul strategic vizează reducerea timpilor de călătorie către principale destinaţii ale judeţului. El va fi atins prin dezvoltarea şi reabilitarea infrastructurilor rutiere, în special autostrăzi, şi feroviare pentru a satisface traficul intensiv de mărfuri şi pasageri, dar şi prin reconsiderarea celorlalte moduri de transport. Dezvoltarea reţelei de transport va determina dezvoltarea armonioasă a judeţului, susţinând dezvoltarea policentrică.

Chiar dacă regiunea de dezvoltare Nord-Vest nu este privită ca o regiune logistică, datorită situării sale excentrice faţă de axele principale ale reţelei TEN-T şi TINA, sunt propuse o serie de intervenţii axate pe asigurarea accesibilităţii judeţului în context regional.

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

O altă măsură avută în vedere este asigurarea coeziunii teritoriale a judeţului cu ţările membre UE. Pentru realizarea acestei măsuri se va urmări finalizarea autostrăzilor aflate în execuţie, construcţia de noi autostrăzi şi drumuri expres; construcţia de variante de ocolire pentru oraşele situate pe reţeaua TEN-T şi reabilitarea suprafeţelor drumurilor şi podurilor, de pe reţeaua TEN-T.

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

Vor fi întreprinse măsuri pentru racordarea reţelei locale/judeţene de transport la reţeaua naţională de transport, pentru construcţia de variante de ocolire a oraşelor şi reabilitarea drumurilor naţionale, altele decât cele situate pe reţeaua TEN-T. Astfel, se va asigura o parte a condiţiilor de infrastructură fizică care să permită un grad de accesibilitate suficient pentru atingerea obiectivului general de coeziune economică şi socială la nivel regional, naţional şi 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 operaţionale sectoriale/regionale. O atenţie deosebită va fi acordată accesibilităţii zonelor şi staţiunilor turistice sau cu potenţial turistic, plan care va fi realizat la nivel regional şi naţional cu concursul Ministerului Turismului.

Obiective punctuale şi măsuri de amenajare aferente direcţiei de dezvoltare 6.1.

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

Descrierea proiectului:

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

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

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

6.1.3. Stabilirea de culoare rutiere strategice pentru judeţul Maramureş

Dezvoltarea economică a unui teritoriu depinde de eficientizarea sectorului de transport şi comunicaţii. Factor major în competiţia internaţională, o infrastructură de transport funcţională este influenţată de gradul său de modernizare şi de densitatea acesteia. Judeţul Maramureş 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 reţelelor rutiere de pe teritoriul judeţului nostru, adică 0,24 km/km2, mult sub media de 0,33 km/km2 a regiunii de Nord-Vest, aduce după sine o tendinţă de izolare, accentuând caracterul periferic al acestuia. Această predispoziţie nedorită trebuie contracarată printr-un program de măsuri care să conducă la dezvoltarea accelerată a reţelei de drumuri, pe de o parte prin reabilitări şi modernizări, iar pe de alta prin crearea unor artere noi pe scheletul traseelor frecvent utilizate de locuitori pentru nevoile locale de deplasare. Condiţionat esenţial de trafic, prin intensitatea acestuia dar şi prin procentajul transportului greu, de numărul unităţilor 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, oraşe şi reşedinţa de judeţ se pot stabili culoare rutiere strategice pentru judeţul Maramureş. Prin lucrările de modernizare şi reabilitare ale sectoarelor de drumuri care sunt incluse în aceste culoare se va asigura desfăşurarea circulaţiei în condiţii optime de siguranţă şi confort, pentru toate categoriile de autovehicule.

→ Culoarul I: limită judeţ Suceava – Borşa – Moisei – Rozavlea – Bârsana – Budeşti – Cavnic – Baia Mare – Hideaga – Ardusat – Gârdani – Ariniş – limită judeţ Sălaj

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

- DN 18 limită judeţ Suceava – Borşa – Moisei: 46,138 km
- DN 17C Moisei – Săcel: 10,329 km
- DJ 186 Săcel – Bârsana: 40,130 km
- DJ 185 Bârsana – Călineşti: 10,342 km
- DJ 186B Călineşti – Budeşti: 8,464 km
- DJ 109F Budeşti – 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 – Ardusat: 8,854 km
- DJ 108A Ardusat – Gârdani: 12,460 km
- DJ 108D Gârdani – Ariniş – limită judeţ Sălaj: 16,166 km
- Total 215,571 km

→ Culoarul II: Vişeul de Sus (Valea Vaserului) – Vişeul de Jos – Bogdan Vodă – Şieu – Botiza – Băiuţ – Târgu Lăpuş – Vima Mică – Boiu Mare – Mesteacăn – Şomcuta Mare – Mireşu Mare – ULMENI – Ariniş

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

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

- DN 18 Vişeul de Sus – Vişeul de Jos: 10,525 km
- DJ 188 Vişeul de Jos – Bogdan Vodă: 10,850 km
- DJ 186 Bogdan Vodă – Şieu: 6,142 km
- DJ 171A Şieu – Botiza: 10,300 km
- DJ 171D Botiza: 4,000 km
- drum de exploatare (Băiuţ – Mina Văratic – Botiza): 18,000 km
- DJ 109U Strâmbu Băiuţ – Băiuţ: 4,000 km
- DJ 109F Băiuţ – Târgu Lăpuş: 34,020 km
- DJ 109G Peteritea – Vima Mică – Boiu Mare – Mesteacăn: 26,680 km
- DN 1C Mesteacăn – Şomcuta Mare: 16,355 km
- DJ 182B Şomcuta Mare – Mireşu Mare – Ulmeni – Ariniş: 24,573 km
- Total: 170,445 km

→ Culoarul III: Sighetu Marmaţiei – Săpânţa – Giuleşti – Mara – Izvoarele – Valea Neagră – Firiza – Baia Mare – Copalnic Mănăştur – Târgu Lăpuş – Coroieni – limită judeţ Sălaj

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

- DN 19 Sighetu Marmaţiei – Săpânţa: 18,417 km
- DJ 183 Săpânţa – Valea Neagră – Firiza – Baia Mare: 55,000 km
- DJ 182 Baia Mare – Copalnic Mănăştur – Tg. Lăpuş: 43,850 km
- DJ 109F Târgu Lăpuş – Coroieni – lim.judeţ Sălaj: 23,400 km
- Total: 140,667 km

→ Culoarul IV: Vişeu 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 Vişeu de Jos – Sighetu Marmaţiei – Baia Mare: 116,516 km
- DN 1C pe teritoriu administrativ Baia Mare: 5,000 km
- Drum expres pe teritoriul judeţului: 29,500 km
- Total: 151,016 km

6.1.5. Stabilirea de drumuri strategice de penetrare în judeţul Maramureş

O altă categorie importantă de drumuri este cea care asigură penetrarea în judeţ şi conectarea la culoare şi subculoare. Prin lucrările de modernizare şi reabilitare ale sectoarelor de drumuri care sunt incluse în acestă categorie se va asigura desfăşurarea circulaţiei în condiţii optime de siguranţă şi confort, pentru toate categoriile de autovehicule.

→ Drum de penetrare I: limită judeţ Satu Mare – Ardusat: DJ 193 limită judeţ Satu Mare – Ardusat: 4,313 km

→ Drum de penetrare II: limită judeţ Sălaj – Mesteacăn: DN 1C (E 58) limită judeţ Sălaj – Mesteacăn: 2,600 km

→ Drum de penetrare III: limită judeţ Bistriţa Năsăud – Săcel: DN 17C limită judeţ Bistriţa Năsăud – Săcel: 5,728 km

→ Drum de penetrare IV: limită judeţ Satu Mare – Viile Apei – Seini: DJ 109I limită judeţ Satu Mare – Viile Apei – Seini: 5,875 km

→ Drum de penetrare V: limită judeţ Satu Mare – Fărcaşa: DJ 193E limită judeţ Satu Mare – Fărcaşa: 2,000 km

→ Drum de penetrare VI: limită judeţ Satu Mare – Săpânţa: DN 19 limită judeţ Satu Mare – Săpânţa: 22,219 km

→ Drum de penetrare VII: limită judeţ Satu Mare – Asuaju de Jos: DJ 193E limită judeţ Satu Mare – Asuaju de Jos: 12,000 km

→ Drum de penetrare VIII: limită judeţ Satu Mare – Arduzel – DJ 108A: DJ 108T limită judeţ Sălaj – Arduzel – DJ 108A: 9,500 km

→ Drum de penetrare IX: limită judeţ Bistriţa Năsăud - Suciu de Sus: DJ 171 limită judeţ Bistriţa Năsăud – Suciu de Sus: 9,606 km

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

6.1.6. Implicarea administraţiei judeţene în vederea susţinerii construcţiei Autostrăzii A 14 Petea – Satu Mare – Baia Mare – Mireşu Mare – Dej – Bistriţa – Vatra Dornei – Suceava, sectorul: lim. jud. Satu Mare – Baia Mare – Mireşu Mare – lim. Jud. Cluj

Execuţia acesteia va crea o axă de legătură între nord-vestul şi nord-estul ţării, de care va beneficia şi judeţul Maramureş, datorită faptului că traseul autostrăzii se dezvoltă axial pe teritoriul judeţului şi conectează municipiul Baia Mare la reţeaua de autostrăzi. Autostrada A 14 va reprezenta pentru judeţul Maramureş axa rutieră majoră de sprijin şi dezvoltare a celorlalte categorii inferioare de reţele rutiere, precum şi factorul cheie pentru dezvoltarea urbană şi economică a judeţului. Implicarea administraţiei constă în susţinerea finalizării unui studiu de prefezabilitate şi fezabilitate în vederea stabilirii traseului final pentru a se putea prezerva din timp terenurile necesare construcţiei autostrăzii.

6.1.7. Implicarea administraţiei judeţene în susţinerea construcţiei Autostrăzii A 15 sau a drumului expres Mireşu Mare – Zalău

Execuţia acesteia va crea o legătură nord-sud între Autostrada A 13 Transilvania şi Autostrada A 14 şi deschiderea accesului judeţului Maramureş spre partea centrală şi sudică a ţării. Propunerea din PATN, secţiunea I, Reţele de transport, cu privire la această autostradă se poate limita şi la execuţia unui drum expres de clasa tehnică I. Implicarea administraţiei constă în susţinerea finalizării unui studiu de prefezabilitate şi fezabilitate în vederea stabilirii traseului final pentru a se putea prezerva din timp terenurile necesare construcţiei autostrăzii sau a drumului expres.

6.1.10. Modernizare drumuri judeţene din judeţul Maramureş

În ultimii ani, transportul general de mărfuri a fost preluat de reţeaua rutieră, raţiune esenţială în creşterea procentajului şi intensităţii traficului greu în perioada următoare.

Aproximativ 75% din reţeaua de drumuri judeţene modernizate au durata de serviciu expirată şi se păstrează cu eforturi în condiţii de siguranţă a circulaţiei, motiv pentru care costul lucrărilor de întreţinere pentru menţinerea în continuare în exploatare a drumurilor devine foarte mare.

Judeţul Maramureş se confruntă cu probleme de asigurare a accesibilităţii pe drumurile rutiere, pe de o parte între diferite zone, iar pe de altă parte, între aceste zone şi judeţele învecinate. Alte probleme specifice zonelor montane sunt alunecările de teren, tasările corpului drumurilor, denivelările, gropile şi deteriorarea podurilor sau a podeţelor datorate traficului intens şi frecvenţei mari de inundaţii produse în sezoanele ploioase.

Menţinerea, în ultimii 25 de ani, la un nivel scăzut a alocaţiilor bugetare pentru întreţinerea,

repararea şi reabilitarea drumurilor şi podurilor au condus la imposibilitatea executării lucrărilor necesare compensării uzurii îmbrăcăminţilor şi la o scădere a capacităţii portante a sistemelor rutiere.

Sumele prevăzute în bugetul propriu al Consiliului Judeţean pentru reparaţii şi întreţineri de drumuri au fost insuficiente pentru menţinerea lor la o stare minimă de viabilitate, prin activităţi de deszăpeziri, plombări şi tratamente bituminoase.

În ceea ce priveşte starea de viabilitate a podurilor din reţeaua de drumuri judeţene, este de reţinut 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 întreţinere şi reparaţii s-au rezumat la intervenţii după accidente sau viituri sau la lucrări de refacerea îmbrăcăminţilor pe calea podului.

Durata normală de funcţionare a podurilor şi podeţelor este depăşită, în majoritatea cazurilor necesitând expertizări şi reparaţii capitale, conform legislaţiilor specifice şi normativelor în vigoare.

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

Etapizat, se impune reabilitarea drumurilor judeţene care asigură legătura cu judeţele limitrofe, ceea ce va avea un impact deosebit atât asupra locuitorilor din zonele respective, cât şi asupra vieţii economico-sociale a întregului judeţ, reabilitarea drumurilor judeţene care trec prin mai multe localităţi intens populate, care au o importanţă deosebită în viaţa judeţului prin obiectivele social-economice şi turistice situate pe traseele lor şi reabilitarea celorlalte drumuri judeţene, care de asemenea au o mare importanţă îndeosebi în eliminarea situaţiei de izolare a localităţilor spre care acestea asigură accesul.

Lucrările de întreţinere şi menţinerea stării de viabilitate, lucrările de reparaţii curente, precum şi lucrările de reparaţii capitale trebuie executate cu intensitatea şi periodicitatea conformă cu normativele indicativ AND 554-2002, privind întreţinerea şi repararea drumurilor publice, respectiv indicativ CD 9-2001, privind repararea şi întreţinerea podurilor şi podeţelor de şosea din beton, beton armat, beton precomprimat şi zidărie de piatră în vigoare.

Aceste considerente au condus la o structurare, din punct de vedere al priorităţilor, a tronsoanelor de drumuri judeţene care formează culoarele strategice, subculoarele şi

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

- → DJ 182 B Şomcuta Mare – Mireşu Mare – Ulmeni – Ariniş – 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 judeţul Maramureş

Pe fondul creşterii continue a valorilor de trafic, a depăşirii duratei normale de funcţionare şi a diminuării resurselor financiare, întreţinerea curentă şi 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 circulaţia în condiţii optime de siguranţă şi confort, iar viteza de circulaţie redusă lungeşte excesiv timpul de deplasare al utilizatorilor.

În aceste condiţii, din punct de vedere tehnic, soluţia modernizării sistemului rutier prin aşternerea de mixturi asfaltice şi îmbunătăţirea implicită a elementelor geometrice în profil longitudinal şi transversal, conduce la mărirea capacităţii portante, la posibilitatea preluării unui trafic sporit numeric şi masiv, la creşterea vitezei de proiectare, la asigurarea siguranţei în circulaţie, la stabilirea vizibilităţii în curbe şi a confortului optic etc.

Impactul economic asupra consiliilor locale, în calitatea acestora de administratori ai acestor drumuri, se manifestă prin reducerea substanţială a cheltuielilor de întreţinere şi reparaţii curente şi periodice, deoarece în primii ani de la darea în folosinţă nu sunt necesare lucrări de reparaţii a părţii carosabile.

Din punctul de vedere al operatorilor de transport, oportunităţile aduse se vor materializa prin costurile de întreţinere şi operare mai reduse ca urmare a îmbunătăţirii condiţiilor de circulaţie; se va elimina supraconsumul de carburant ca urmare a unei viteze de circulaţie constante; se va diminua uzura accentuată a anvelopelor, a sistemelor de direcţie şi frânare şi a motorului ca urmare a eliminării denivelărilor din carosabil şi a accelerării şi decelerării repetate; se va înlătura degradarea mărfurilor produsă de şocurile generate de gropile şi denivelările din carosabil.

Realizarea lucrărilor de modernizare a drumurilor de interes local prin asfaltarea acestora va avea şi un impact social prin scoaterea din izolare a zonelor defavorizate, va asigura legături eficiente între satele aceleaşi comune sau ale comunelor adiacente, va stimula dezvoltarea activităţilor economice din sectorul privat, va atrage noi investitori, va duce la creşterea numărului de locuri de muncă şi la dezvoltarea turismului rural etc.

Ţinând 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 îmbrăcăminte asfaltică uşoară.

6.1.15. Modernizarea infrastructurii feroviare din judeţul Maramureş

6.1.15.1. Implicarea administraţiei judeţene în susţinerea modernizării Magistralei feroviare 400 Braşov – Topliţa – Deda – Beclean – Baia Mare – Satu Mare, sectorul Dej – Jibou – Baia Mare – Satu Mare

Modernizarea Magistralei feroviare 400 prin dublarea căii, electrificarea, şi măsuri de creştere a vitezei de deplasare (una din cele mai mici vizeze la ora actuală) pe tronsonul Dej – Jibou – Baia Mare – Satu Mare reprezintă o prioritate naţională şi judeţeană. Aceasta va duce la creşterea fluxului feroviar şi a vitezei de circulaţie a trenurilor a atractivităţii faţă de acest mijloc de transport.

În contextul viitoarei crize energetice mondiale transportul feroviar va reprezenta o soluţie de tranzit spre o nouă formă de energie datorită capacităţii acestei forme de transport de a utiliza energia electrică. În acest sens în următorul interval de timp atenţia administraţiei naţionale şi judeţene trebuie să se îndrepte spre modernizarea şi consolidarea infrastructurii feroviare pentru a face faţă nevoilor de transport pe termen mediu şi lung.

În paralel cu lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare (inclusiv a lucrărilor de artă) se impune şi modernizarea gărilor (reparaţii capitale, informatizare, dotare cu mobilier, salubrizare, amenajare parcări etc.) în vederea asigurării unor servicii populaţiei şi agenţilor economic de rang european. Este vizată cu precădere gara Baia Mare, dar şi ULMENI la care se adaugă staţiile 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 ULMENI[24]:

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 BAIA 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 metropolitană Baia Mare, însă se află în vecinătatea acesteia.

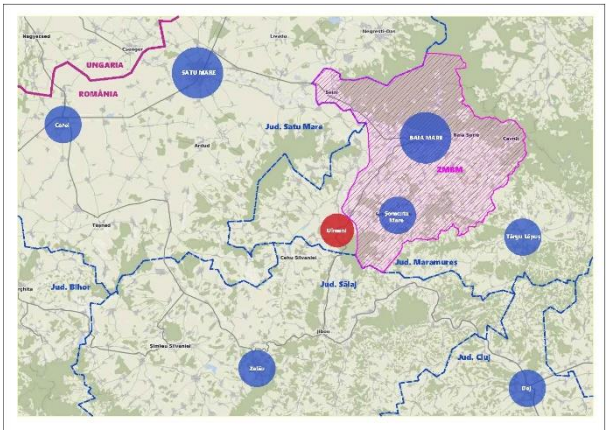


Fig. 4 - Relația cu zona metropolitană Baia Mare

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

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

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 municipul 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.

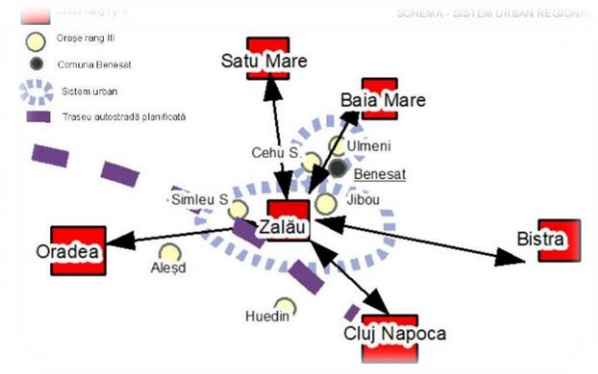


Fig. 6 - Sistem urban regional

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.

Oraşul Ulmeni, cu un teritoriu administrativ în suprafaţă de 8149 ha., este situat în partea sud-vestică a judeţului Maramureş şi are în componenţă 8 localităţi:

• ULMENI - localitate declarată oraş, situată la 40 km de Baia Mare, reşedinţă de judeţ;

Sate aparţinătoare:

• ARDUZEL, situat la 4 km, sud-vest de ULMENI;

• CHELINŢA, situat la 4 km, sud-vest de ULMENI;

• MÂNĂU - situat la 4 km, nord-vest de ULMENI;

• SOMEŞ UILEAC - situat la 9 km, sud-vest de ULMENI;

• TOHAT - situat la 2 km, nord de ULMENI;

• ŢICĂU - situat la 2 km, sud de ULMENI;

• VICEA - situat la 5 km, sud-vest de ULMENI;

Legătura cu restul judeţului, cu judeţele învecinate şi cu restul țării se realizează atât pe căi de comunicaţie rutiere, cât şi feroviare. Teritoriul administrativ al oraşului este străbătut de 4 drumuri judeţene DJ 108A şi DJ 108E pe direcţia N-S, amplasate pe malul stîng, respectiv pe cel drept al râului Someş, DJ 108T şi DJ 182B pe direcţia E-V, precum şi de drumurile comunale DC 88, DC 84, DC 84A, DC84B, DC 83.

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

Oraşul Ulmeni se învecinează cu judeţul Sălaj la sud şi sud-vest şi cu comunele Valea Chioarului şi Mireşul Mare la est, Sălsig la nord, Arinş şi Băseşti la vest.

Modul de folosinţă actual al teritoriului administrativ al oraşului Ulmeni comunicat de Direcţia Generală de Statistică Maramureş şi 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 şi căi ferate	236,00	2,9
terenuri ocupate cu construcţii	285,00	3,5
terenuri neproductive	112,00	1,4
TOTAL	8149	100

În cadrul teritoriului administrativ dispoziţia localităţilor este următoarea: oraşul Ulmeni, se află amplasat în centru-est, Arduzel şi Ţicău la sud, Vicea şi Someş Uileac la sud-vest, Chelinţa la sud-est, Mânău la nord-vest, iar Tohat la nord la limita cu teritoriul adminstrativ al comunei Sălsig. Ca ordin de mărime în raport cu numărul populaţiei şi supafaţa teritoriului administrativ, oraşul Ulmeni se situează printre oraşele medii ale judeţului Maramureş.

În contextul localităţilor urbane ale judeţului, după numărul de locuitori oraşul Ulmeni se situează în categoria localităţilor medii, Chelinţa şi Mânău în categoria satelor medii, iar Arduzel, Someş Uileac, Tohat, Ţicău şi 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 localităţile componente se realizează pe drumuri judeţene, astfel:

→ DJ 108A - modernizat, în stare bună, străbate localităţile Tohat, Ulmeni şi Ţicău, pe direcţia N-S;
→ DJ 108E - modernizat, străbate satul Chelinţa pe direcţia N-S;
→ DJ 108T - modernizat, străbate satele Arduzel, Vicea şi Someş Uileac, pe direcţia E-V;
→ DJ 182B - modernizat, străbate satul Mânău, pe direcţia E-V.

Drumurile comunale existente în comună sunt:
→ DC 88 – Ulmeni – Chelința
→ DC 84 – Someș Uileac – Mânău
→ DC 84A – Someș Uileac – Chelința
→ DC 84B – Arduzel – Ulmeni
→ DC 83 – Someș Uileac – Băsești

Legătura pe arterele de circulaţie rutieră a reşedinţei de comună cu satele aparţinătoare se realizează în mod lesnicios, cu excepţia satului Chelinţa care se află pe malul drept al râului Someş, 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 Someş se realizează prin intermediul unui pod rutier inaugurat recent care a înlocuit podul plutitor (bac) anterior amplasat pe drumul judeţean DJ 182B, care face legătura cu DJ 108 E, respectiv localitatea aparținătoare a UAT Mireșu Mare, Remeți pe Someș.

Accesul în oraş se realizează şi pe calea ferată normală simplă, care la ieşirea din localitatea Ulmeni se bifurcă spre municipiul Baia Mare şi orașuș Cehu Silvaniei (tronson dezafectat), existând gară în Ulmeni şi cantoane în Mânău, Ţicău şi Ulmeni.

Suprafeţele din intravilanul localităţilor, ocupate de drumuri şi de calea ferată sunt:

→ Ulmeni 12,31 ha – 6,2 %
CF: 11,01 ha – 5,6%
→ Arduzel 8,47 ha – 6,9 %
→ Chelinţa 7,22 ha – 9,0 %
→ Mânău 9,60 ha – 8,2 %
→ Someş Uileac 9,06 ha – 8,3 %
→ Tohat 5,62 ha – 10,0 %
→ Ţicău 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 şi în localităţile comunei era asigurat cu două curse de autobuze pe zi.

Modernizarea sau completarea arterelor de circulaţie majoră şi a sistemului de transport în comun, în raport cu necesităţile funcţionale ale

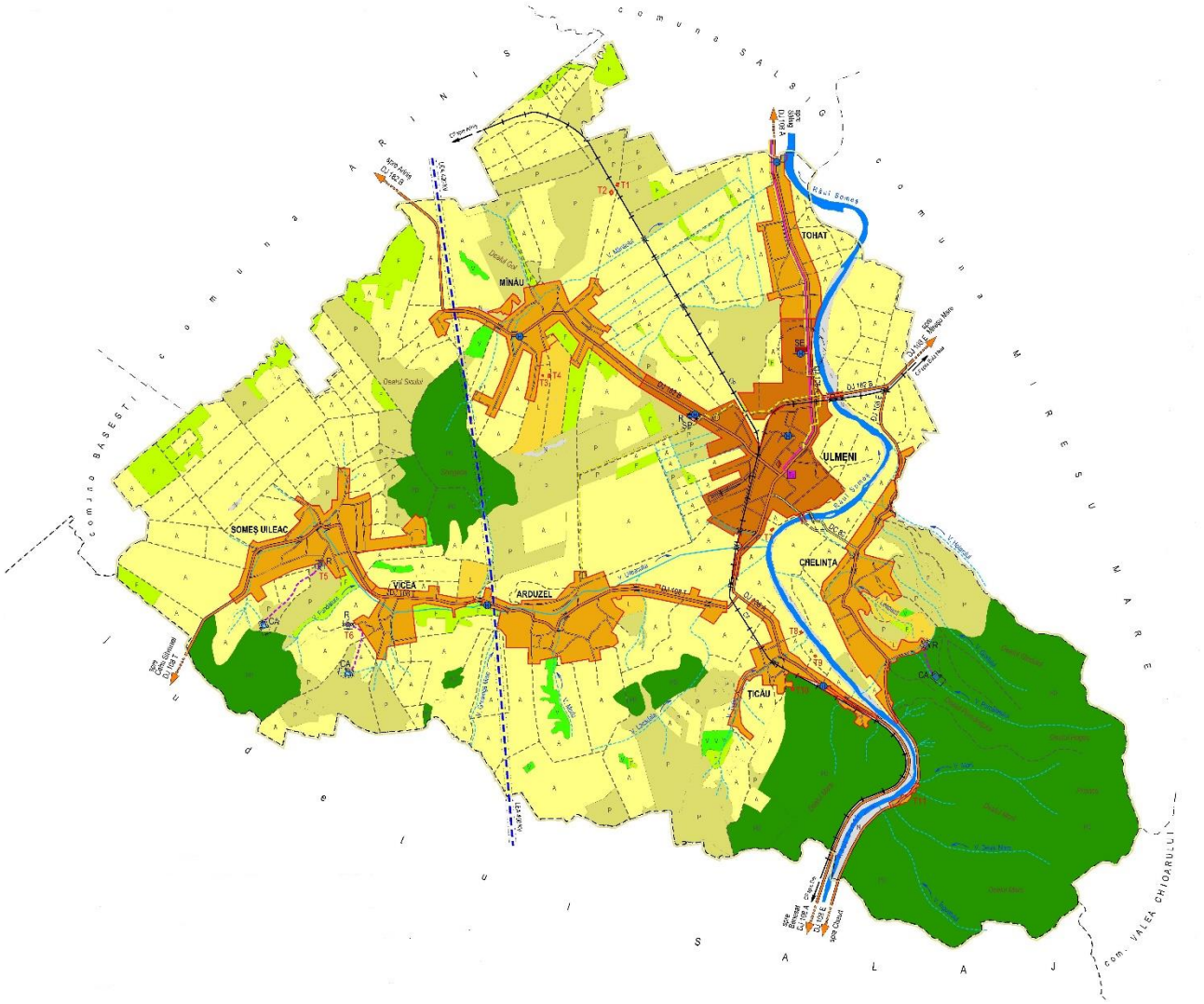


Fig. 7 - Încadrarea în PUG Ulmeni

Cu privire la organizarea circulaţiei, prin PUG se propunea modernizarea tuturor străzilor. Toate acestea urmau să contribuie la ridicarea valorii localităţilor, deorece drumurile de bună calitate permit un acces uşor şi plăcut, atrăgând în egală măsură, atât pe turişti, cât şi pe potenţialii investitori.

Organizarea circulaţiei rutiere şi a transportului în comun în oraşul Ulmeni şi localităţile aparţinătoare se realiza pe străzi de:

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

TOTAL: 29 170 ml

localităţii.

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

Îmbunătăţirea penetraţiilor în localităţi şi a relaţiilor de circulaţie şi transport în comun cu localităţile din teritoriul înconjurător.

Pe măsura dezvoltării localităţii şi 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 reţele de transport în comun care să poată asigura o cât mai bună relaţie între localităţile învecinate, dar mai ales cu municipiul Baia Mare, reşedinţa de judeţ, cu Fărcaşa, comuna cu activitate industrială şi cu oraşul Cehu Silvaniei, Jibou şi chiar municipiul Zalău.

Organizarea spaţiilor pentru transportul în comun şi pentru parcaje – garaje.

Prin PUG se propune modernizarea staţiilor de transport în comun existente astfel încât să asigure o cât mai mare siguranţă a călătorilor precum şi prevederea altora noi în zonele viitoare, mai solicitate şi care necesită extinderea reţelei de transport în comun, în special pentru legarea localităţilor aparţinătoare. Spaţiile pentru parcaje urmau să fie extinse şi dimensionate pentru fiecare obiectiv sau zonă în parte creându-se noi locuri de parcare în zona centrului civic al localităţii unde erau insuficiente.

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

Pe măsura dezvoltării în continuare a localităţii, 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 intersecţiilor şi dimensionarea tramei stradale corespunzător noilor valori ale traficului, eventual chiar semaforizări în zona centrală şi crearea unei reţele ocolitoare care va prelua traficul greu din zona centrală şi rezidenţială şi gabarite stradale pentru autospecialele PSI.

Din cauza profilului traseului căii ferate la ieşirea dinspre nord din localitatea Ulmeni era necesar a se realiza un pod şi un pasaj denivelat pentru a se putea subtraversa fluent calea ferată şi de asemenea s-a precizat necesitatea de a se construi două poduri peste râul Someş pentru a se realiza o legătură directă cu localitatea Chelinţa şi cu Mireşu Mare cea ce ar duce la micşorarea distanţei cu reşedinţa de judeţ, municipiul Baia Mare şi cu restul ţării. (podul către Mireșu Mare fiind realizat).

Organizarea circulaţiei pietonale

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

Refacerea şi modernizarea reţelei de trotuare existente precum şi realizarea de noi trotuare mai ales în zona centrului orașului şi a zonelor adiacente drumurilor judeţene cu trafic intens.

De asemenea se propunea recondiţionarea şi crearea de alei pietoanale în viitoarele zone verzi amenajate, sau de agrement.

Trasee şi amenajări pentru biciclişti

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

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 comunicaţie, cu subzonele: căi de comunicaţie rutieră, căi de comunicaţie feroviare, fără prescripții speciale.

1.3. NCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE

1.3.1 Încadrarea în Master Plan Transport 2020[25]



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 EXPRES[26] - (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, vitreza 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

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

[25] https://www.mt.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf

[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 Chelința, 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 FEROVIARĂ:

→ modernizare CF: Baia Mare - Dej Călători

Rețeaua primară feroviară, definită prin analizele actuale și potențiale de trafic de calători 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 marime din România, cu alte centre din țară sau din Europa.

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 (Ulmeni) – Baia Mare – Satu Mare este propus pentru modernizare și electrificare.

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

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

[28]În 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

[27] MPGT pag. 259
[28] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Ulmeni, județul Maramureș (SIDU) pag. 192

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 îndeplinere 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	Eficientizarea 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 parcările 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	Spijinirea 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 SITUAŢIEI EXISTENTE[29]

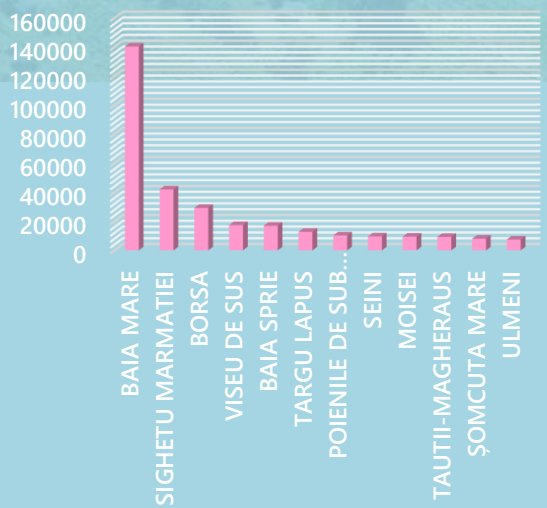
2.1. CONTEXTUL SOCIOECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂŢILOR DE POPULAŢIE ŞI A ACTIVITĂŢILOR ECONOMICE

2.1.1. STRUCTURA ȘI EVOLUȚIA POPULAȚIEI[30]

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

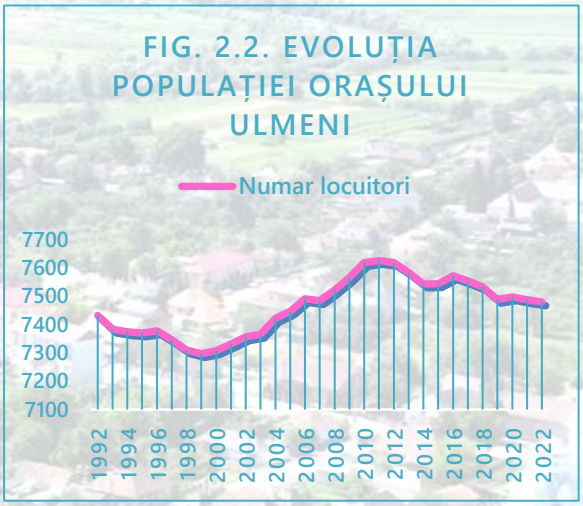
→ Populația totală a României era de 21.942.721 persoane. Dintre acestea, 512588 de persoane aveau domiciliul în județul Maramureș și respectiv 2807762 de persoane în Regiunea de Dezvoltare NORD-VEST.

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



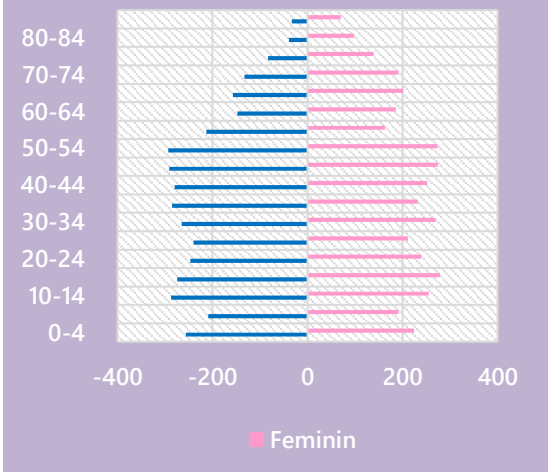
→ În județul Maramureș 305770 de persoane locuiau în mediul urban, însumând 59,7% din totalul populației, în timp ce restul populației de 206818 locuitori trăiau în mediul rural.

FIG. 2.2. EVOLUȚIA POPULAȚIEI ORAȘULUI ULMENI



→ Orașul Ulmeni, cu o populatie de 7495 locuitori conform date INS (2023), se situa pe locul 12 ca număr de locuitori în cadrul județului Maramureș, după municipiul Baia Mare (140334 locuitori), municipiul Sighetu Marmației (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)



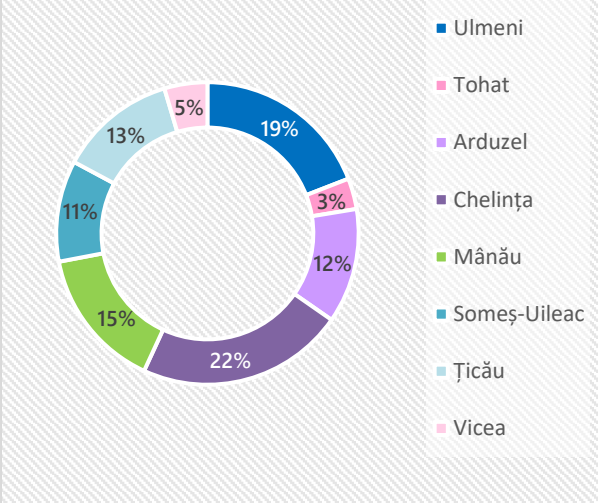
[29] Sursă foto background: https://www.facebook.com/photo/?fbid=421875533422475&set=a.421875526755809

[30] Surse: http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table și SIDU Ulmeni 2021-2027

(9402 locuitori), orașul Tăuții Măgherăuș (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

Fig. 2.4. Numărul locuitorilor în cadrul UAT Ulmeni



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 numărul 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 vîrsta 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;
→ Chelința: 1614 locuitori;
→ Mânău: 1100 locuitori;
→ Someș-Uileac: 787 locuitori;
→ Țicău: 914 locuitori;
→ Vicea: 334 locuitori;

În ceea ce priveşte raportul de dependenţă demografică, repectiv coeficientul rezultat prin raportarea numărului de persoane „dependente" (copii sub 15 ani şi persoane cu o vârstă mai mare de 65 de ani) la numărul de persoane cu vârsta legală de muncă (15-65 ani), oraşul 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 depăşit vârsta de pensionare (chiar dacă unele din acestea sunt încadrate în muncă), reliefând povara economică potenţială pe care populaţia productivă o poartă. Din acest punct de vedere situaţia este mai rea decât cea înregistrată la nivel judeţean, unde se înregistrau 44 de

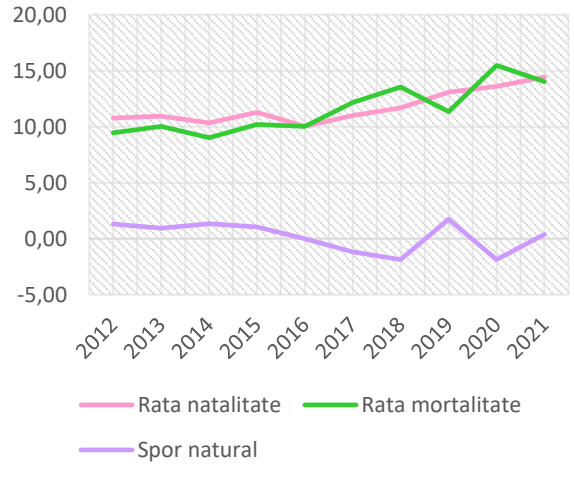
persoane dependente la 100 de persoane în vârstă de muncă, în anul 2022.

Indicele de îmbătrânire demografică a populaţiei reprezintă numărul persoanelor vârstnice (de 65 ani şi 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 POPULAȚIEI[31]

Rata de natalitate reprezintă numărul născuţilor-vii la 1.000 de locuitori într-un an de referinţă, în timp ce rata de mortalitate reprezintă numărul de decedaţi la 1.000 de locuitori într-un an de referinţă. Sintetic, relaţia dintre natalitate şi mortalitate este ilustrată de rata sporului natural,

Fig. 2.5. Mișcarea naturală a populației orașului Ulmeni în perioada 2012-2021



care măsoară intensitatea creşterii/descreşterii unei populaţii din cauza unui excedent/ deficit de naşteri în comparaţie cu decesele dintr-un an de referinţă.

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.

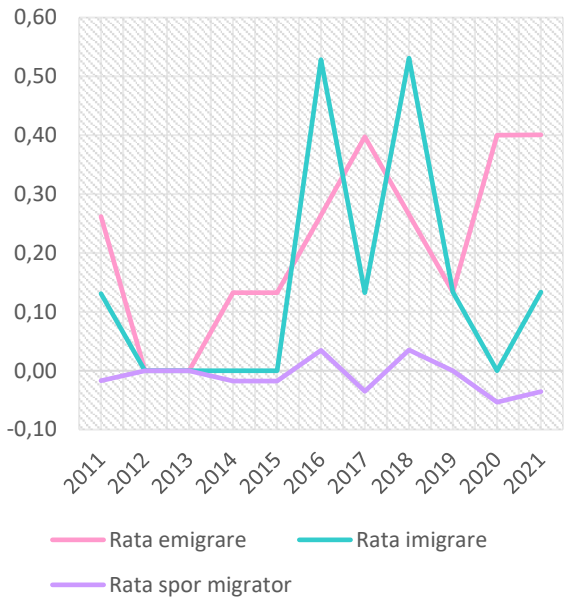
În anul 2020 și în anul 2021 au fost înregistrate cele mai mari valori ale ratei mortalității pentru perioada analizată, respectiv 15,47 și 14,02. Cea mai mică rată a mortalității a fost înregistrată în anul 2014, având o valoare de 9,01.

2.1.3. MIȘCAREA MIGRATORIE A POPULAȚIEI[32]

Din analiza elementelor care constituie mişcarea migratorie a populaţiei, respectiv stabilirea sau schimbarea reşedinţei sau a domiciliului, se constată că Ulmeniul este mai mult un oraş sursă decât un oraş de destinaţie. Oportunităţile

[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



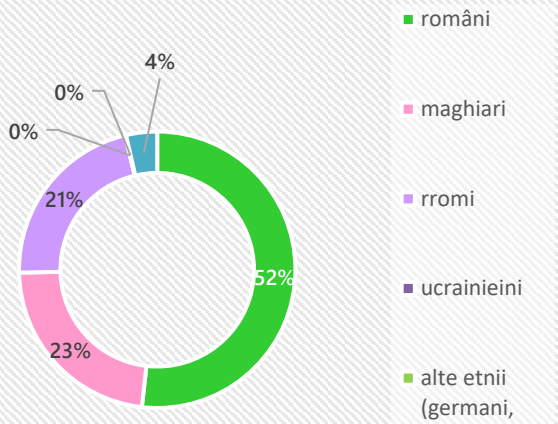
economice limitate, cât şi lipsa unor forme de învăţământ superior, fac ca populaţia să prefere să plece temporar (cu reşedinţă) sau permanent din localitate. Pe de altă parte însă, mişcarea migratorie este dificil de evaluat în condiţiile în care practica înregistrării schimbării de reşedinţă sau de domiciliu este tardivă sau nu apare deloc, situaţiile studenţilor fără reşedinţă în oraşul 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 RELIGII[32]

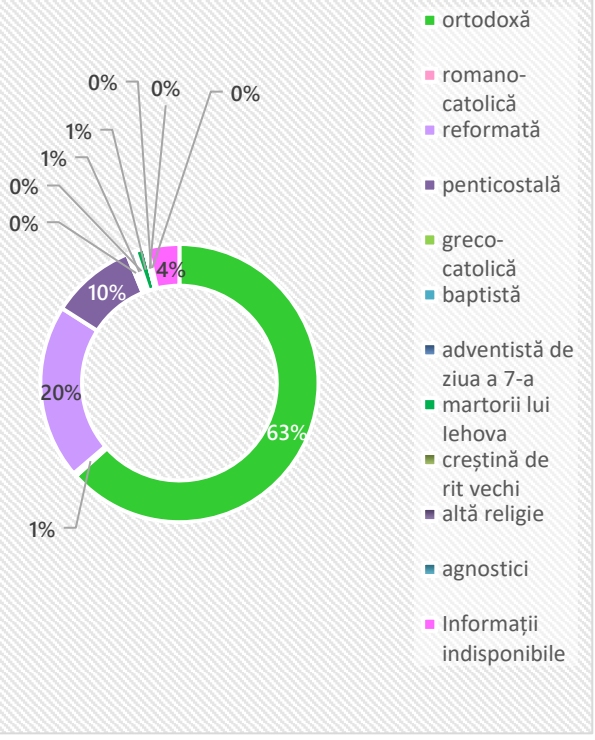
Structura populației pe etnii la nivel de localități este disponibilă doar pentru anul 2011. Conform Recensământului Populației și Locuințelor din anul 2011, în funcție de etnie, la nivelul UAT Ulmeni se regăsau în procent majoritar (51.77%) români, urmat de maghiari (22.89%) și romi (21.61%). Observăm 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 nesemnificativă 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.

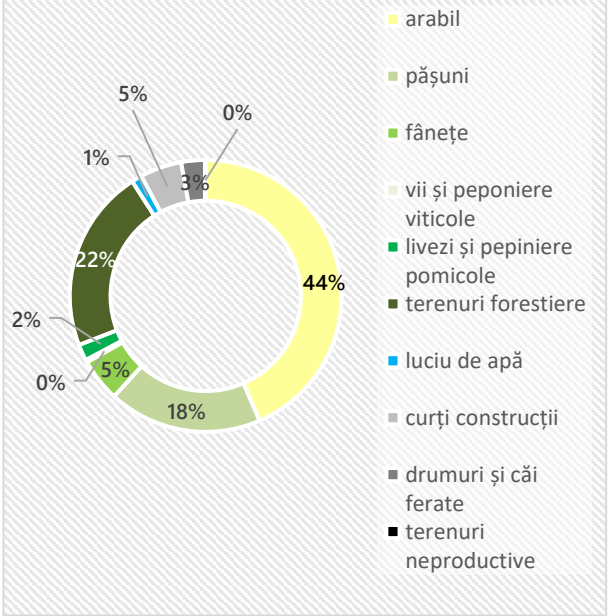
2.1.5. FOLOSINȚA TERENURILOR[33]

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 EDUCAȚIONALĂ[34]

În orașul Ulmeni se regăsesc o serie de unități școlare care înglobează toate structurile de învățământ preuniversitar. În satele aparținătoare de oraș, Arduzel, Chelința, 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 CHELINȚA Chelința, 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

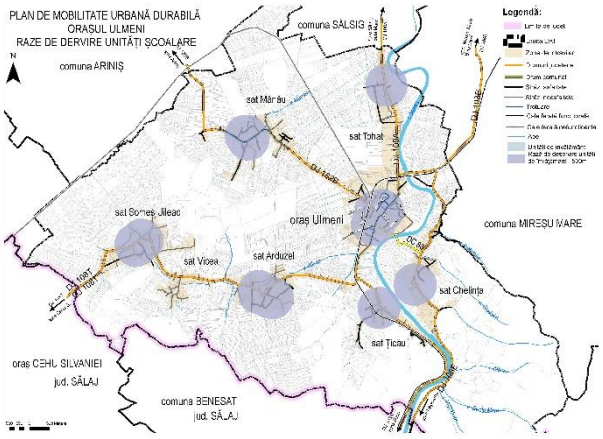


Fig. 9 - Unități de învățământ de pe raza UAT Ulmeni și razele de deservire (500m)

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

2.1.7. FORȚA DE MUNCĂ[34]

[35]Ponderea 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.insse.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

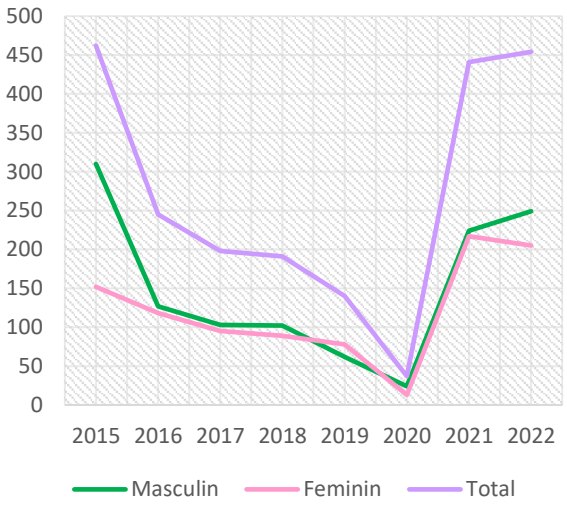
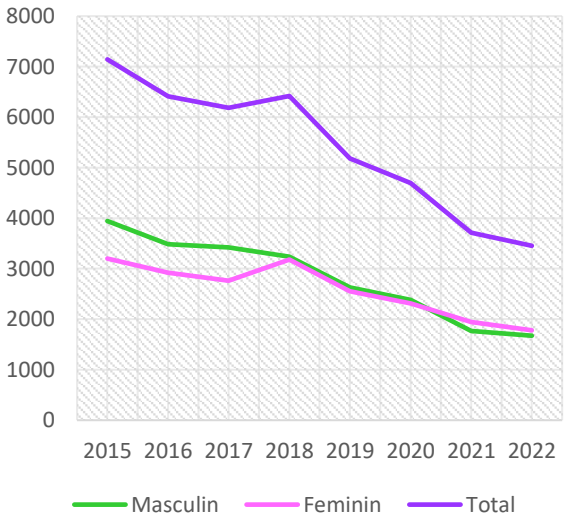


Fig. 2.11. Evoluția numărului de șomeri la nivelul județului Maramureș



COMBATEREA SĂRĂCIEI ȘI PROMOVAREA INCLUZIUNII SOCIALE[36]

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. Categorii grupuri vulnerabile la nivel național[37]

Categorie de risc	TOTAL național %	Mediul rural %	Mediul urban %
Persoanele în risc de sărăcie	34,97	34,6	38,1
Vârstnicii	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 vunerabile	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 2019[38], situându-se pe locul 5 în Europa.

ACTIVITĂȚI ECONOMICE[39]

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 Sulimediu în Evanghelia 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 drumului*[40].

[41]Localitățile 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 vânătoarea de animale.

[42]Odată 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-industiale 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 / Localitate	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

[43]*Raportându-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 Chelința, 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

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

Defalcând pe localități procentul privind 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 Chelința, 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.

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

Dimensiune / Localitate	Micro-întreprindere	Întreprindere mică	Întreprindere mijlocie	Întreprindere mare
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

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

Vechime / Localitate	< 1an	între 2 și 3 ani	între 4 și 5 ani	între 6 și 10 ani	>10 ani
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

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 / Localitate	< 50.000 lei	≥50.000 < 500.000 lei	≥500.000 < 5.000.000 lei	> 5.000.000 lei
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

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

[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 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), Chelința (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 surpinzător 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.

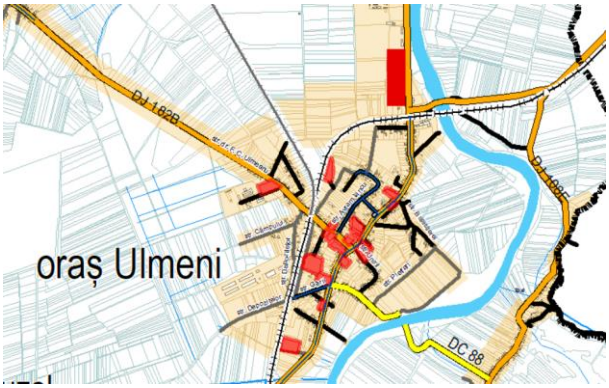


Fig. 10 - Zone cu activități generatoare de trafic

2.1.8. INFRASTRUCTURA CULTURALĂ

Printre personalitățile locului amintim[45]:

- 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 Facultătii de Medicină sportivă din Bucuresti (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 Chelința, 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 distincii de renume mondial
- Vianu Mureșan (n. 20 februarie 1969), scriitor, Membru al Uniunii Scriitorilor din România

[46]Unitățile 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, Chelința, 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: - *Fundația sportivă "Someșul Ulmeni"*; - *Henry* (Arduzel): ajutorarea populației nevoiașe din România idiferent de naționalitate, sex sau religie; - *Matyas* (Mânău): ajutorarea populației nevoiașe din România idiferent de sex, religie sau naționalitate; - *Ocsitim* (Mânău): 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; - *TICU* (Ulmeni – str. Petre Dulfu): 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; - *SFÂNTUL ANTON DE PADUA* (Ulmeni – str. Petre Dulfu): îmbogățirea nivelului cultural al copiilor și tinerilor prin organizarea unor acțiuni de informare; de cursuri de inițiere și calificare în diverse domanii de activitate; educarea copiilor a tinerilor și a familiilor prin cunoașterea vieții și minunilor Sfântului Anton de Padua; - *ALFA ȘI OMEGA* (Ulmeni – str. Florian Ulmeanu): formarea unui mod de a gândi, a trăi și a fi creștin.	7
Formație de dans (popular, modern)	4
Festivaluri de sărbători ș 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*

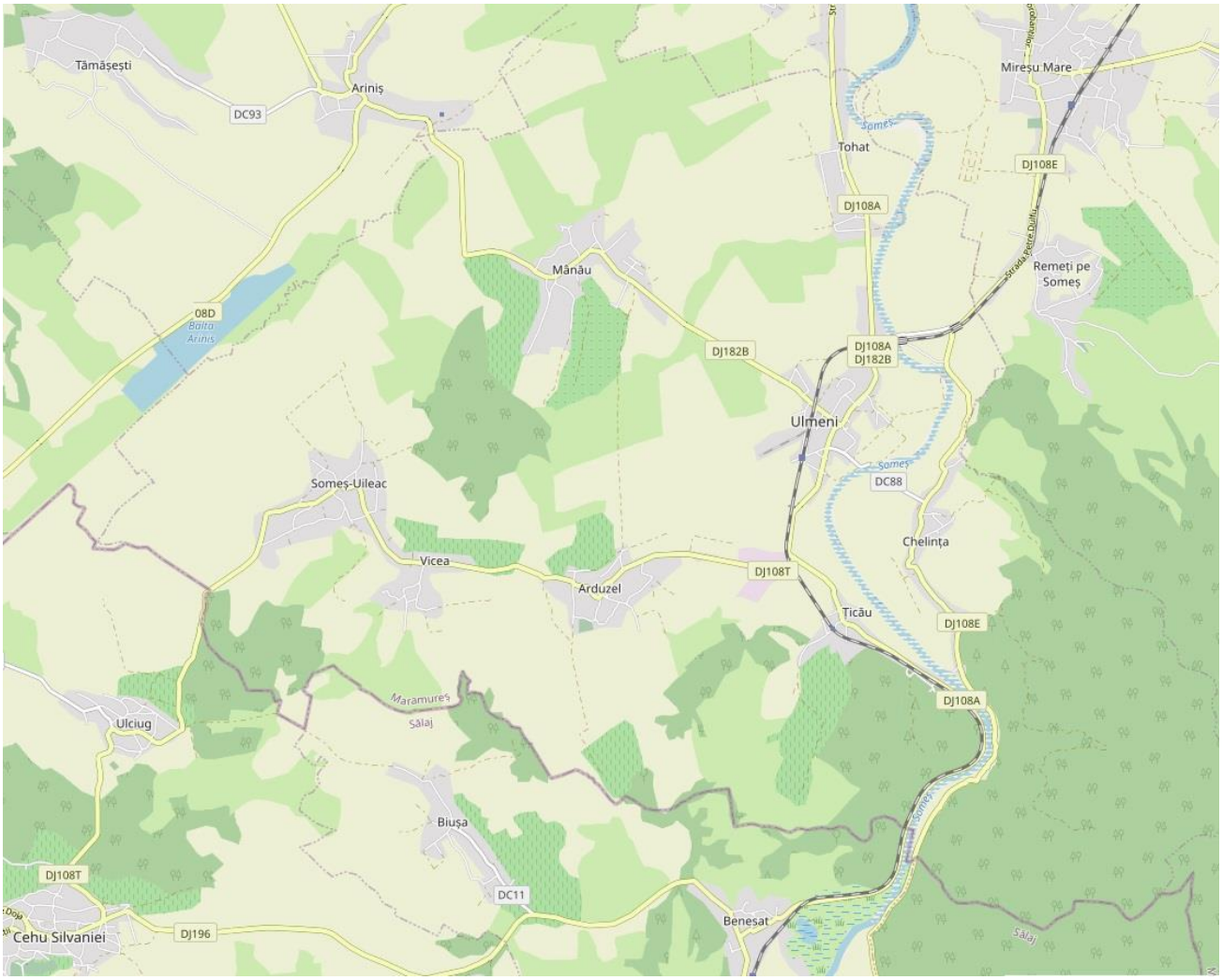


Fig. 11 - Rețeaua stradală din cadrul UAT Ulmeni – sursa: openstreet map

2.2. REȚEAUA STRADALĂ

Reţeaua totală de drumuri a oraşului Ulmeni însumează aproximativ 72,9 de km de infrastructură, din care: 35 km de drum județean, 1,4 km de drum comunal şi 45 de km de reţea 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 Mânău. Lungimea totală a trotuarelor este de cca. 4 km.

Teritoriul UAT-ului este străbătut de 4 drumuri județene și 6 drumuri comunale, 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 (Chelința) – Hideaga. Lungimea totală 24,667 km, din

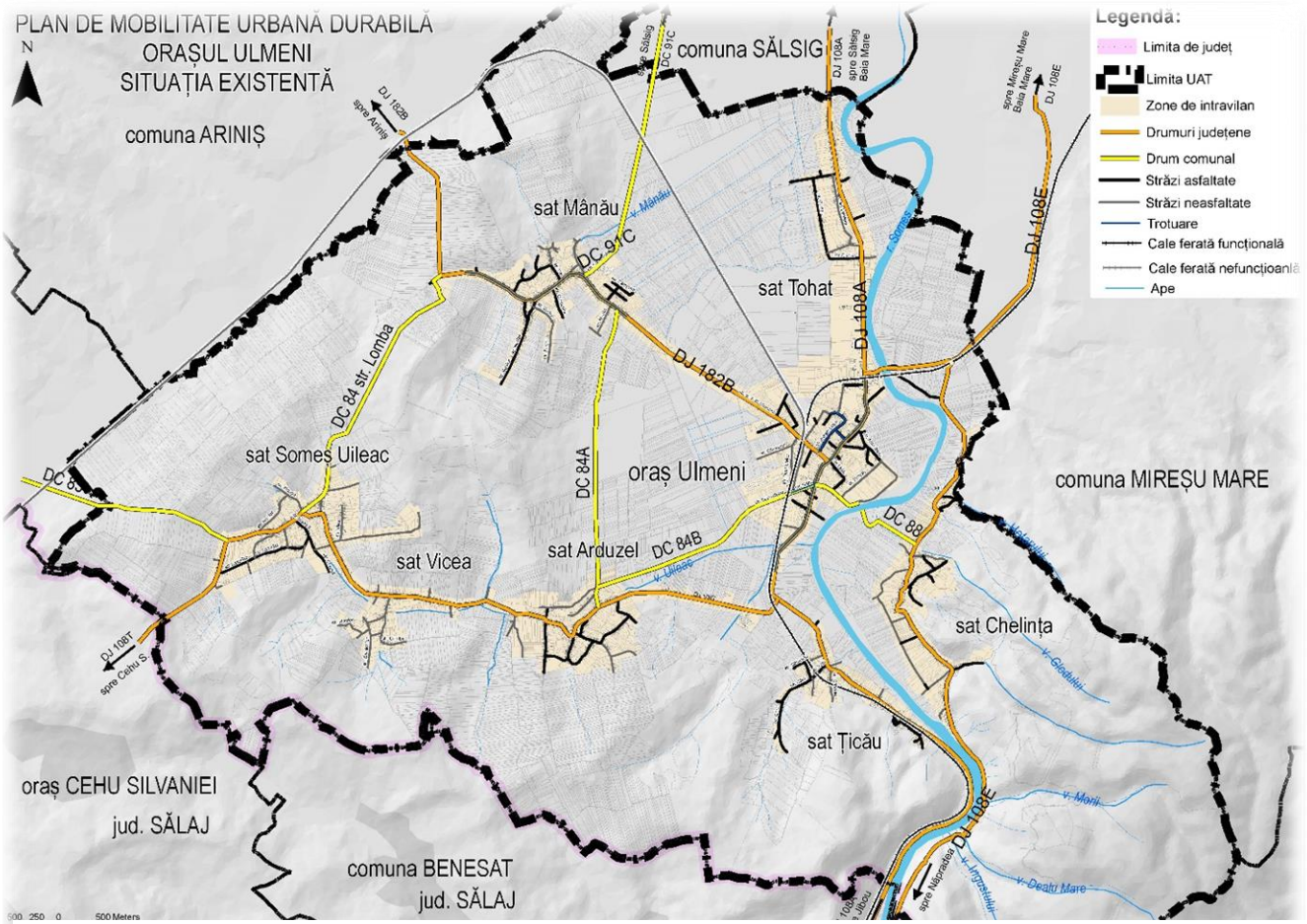


Fig. 12 - Rețeaua de străzi pe categorii de importanță și stare tehnică

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-Chelința. 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 – Chelința

→ 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 păşune
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 Someş, 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 locuinţe
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 intersecţie, spre Sud, până la păşune
4.	Nucilor	Din strada Crinilor, axa Est - Vest, acoperind întreaga zonă de locuinţe
	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 localităţii
9.	Păşunii	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 Mânăulu
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.	Ţării	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 şcoală) pe DC 84, până la limita intravilan
3.	Palaga	Din DJ 108T, (de la şcoală) 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 FEROVIAR, UAT Ulmeni este străbătut de magistrala 400 Satu Mare - Baia -Mare – Jibou – Dej – Topliță – 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 Ulemeni se poate ajunge schimbând 2 trenuri (la Baia Mare) iar călătoria durează între 2 ore și 21 min și 4 ore și 21 min.

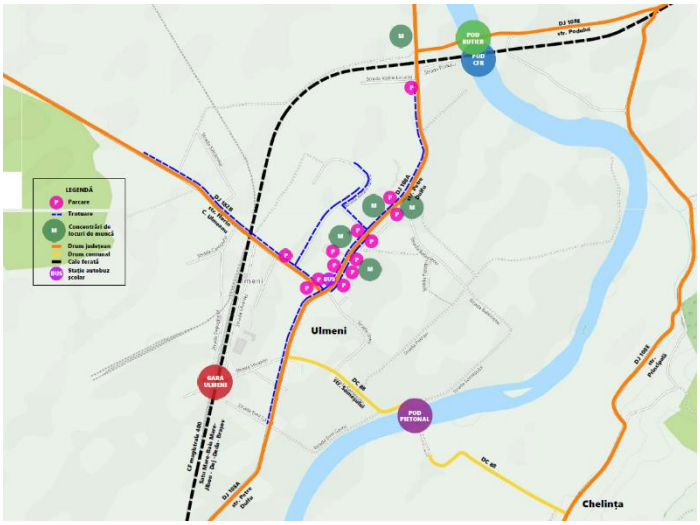


Fig. 15 -Amplasamentul stațiilor de autobuz - Orașul Ulmeni

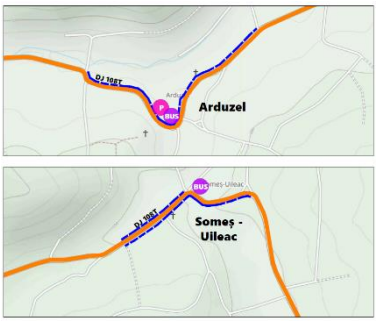


Fig. 14 - Amplasamentul stațiilor de autobuz - Arduzel, Someș Uileac



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	Oră 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 internaționase

Lista curselor CFR Ulmeni – Baia Mare[47]:

Tab. 2.12. Curse tren Baia Mare - Ulmeni

#	Tren	Ora plecare Baia Mare	Oră 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 simpla 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 autorizatie 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 destinaţiei 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 şi 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 activităţi de prestări servicii;
- transport de tranzit pe cele șase relaţii intrare – ieşire din oraș (DJ 108A x 2, DJ 108E x 2, DJ 182 B, DJ 108 T).

Participarea vehiculelor grele la circulatia generală creează mari deservicii atât din punct de vedere al asigurării capacităţii de circulaţie cât şi din punct de vedere al asigurării capacităţii 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 redu, 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 ŞI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)

Accesibilitatea persoanelor cu mobilitate redusă, a grupurilor defavorizate cu venituri reduse, a persoanelor însoțite de copii sau a vârstinilor este o caracteristică a mobilității. Pentru a putea optimiza această componentă este necesară o bună distribuire 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] Ordonanţa 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 nepracticabile 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.

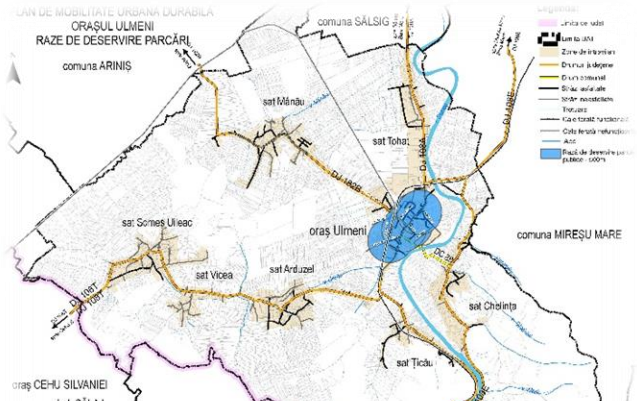


Fig. 16 - Parcări existente în orașul Ulmeni și razele de acoperire (500m)

Parcările 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.

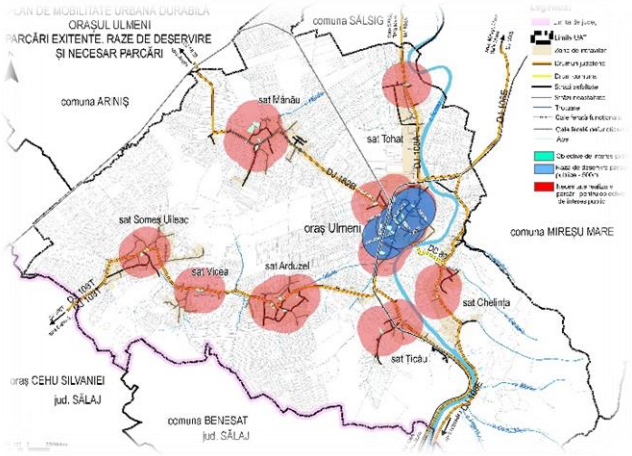


Fig. 17 - Amplasamentul echipamentelor publice și zonele nedeservite cu parcări publice

SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT

În cadrul orașului Ulmeni și a localităților componente nu există sisteme inteligente de transport. Trecererile 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 sensuri 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, amanajarea pistelor de biciclete și creșterea siguranței pentru toți participanții la trafic sunt obiectice 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 national - Sectiunea a IV-a - Reteaua de localitati.

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic şi demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Concret, modelul de transport este o bază de calcul ataşată unei hărţi împărţite în zone cu aceleaşi 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 trasport.

3.1. Colectarea de date

Pentru colectarea datelor s-au folosit trei metode:

- recensământul de circulaţie în intersecţiile principale şi la intrările în localitate (7 posturi)

- anchetele privind originea/destinaţia deplasărilor în trafic la intrările în localitate (7 posturI), la nivel de unitate teritorială de referinţă (100 respondenți)

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

Culegerea datelor de trafic a fost realizată prin recensăminte de circulaţie şi anchete origine/destinaţie pe reţeaua rutieră semnificativă şi în punctele de penetraţie în oraș.

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

- recensamantul de circulatie : date colectate de către Primăria Orașului Ulmeni în perioada aprilie 2022, mai 2022, iulie 2022, aprilie 2022, octombrie 2022, noiembrie 2022, martie 2023; date colectate cu prijelul elaborării PMUD - 7:00 - 19: 00, luna aprilie 2023

- ancheta origine/destinație: luna aprilie 2023

- chestional online: luna aprilie 2023

3.2. Rezultate

- recensamantul de circulatie : date colectate de către Primăria Orașului Ulmeni în perioada aprilie 2022, mai 2022, iulie 2022, aprilie 2022, 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 1Recensăminte 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.

Recensamant Post 1: POD Ulmeni 24.03.2023	Vehicule/24h
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:

Recensamant Post 1: POD Ulmeni 24.04.2023	Vehicule/24h
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)

Recensamant Post 5: intrare Ticau dinspre Benesat DJ 108A 24.04.2023	Vehicule/24h
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.

Recensamant Post 2: UNIX Ulmeni DJ 108A 24.04.2023	Vehicule/24h
Autoturisme	570
Autocamioane	300
Total	870

Tab. 3 5 - Recensământ trafic Post 2 aprilie 2023

Recensamant Post 3: intrare Manau dinspre Arinis DJ 182B 24.04.2023	Vehicule 24/h
Autoturisme	300
Autocamioane	0
Tractoare	0
Total	300

Tab. 3 6 - Recensământ trafic Post 3 aprilie 2023

Recensamant Post 4: intrare Somes Uileac dinspre Cehu Silvaniei DJ 108T 24.04.2023	Vehicule 24/h
Autoturisme	90
Autocamioane	0
Tractoare	5
Total	95

Tab. 3 7 - Recensământ trafic Post 4 aprilie 2023

Recensamant Post 6: intrare Chelinta dinspre Cheud DJ 108E 24.04.2023	Vehicule 24/h
Autoturisme	300
Autocamioane	0
Total	300

Tab. 3 8 - Recensământ trafic Post 6 aprilie 2023

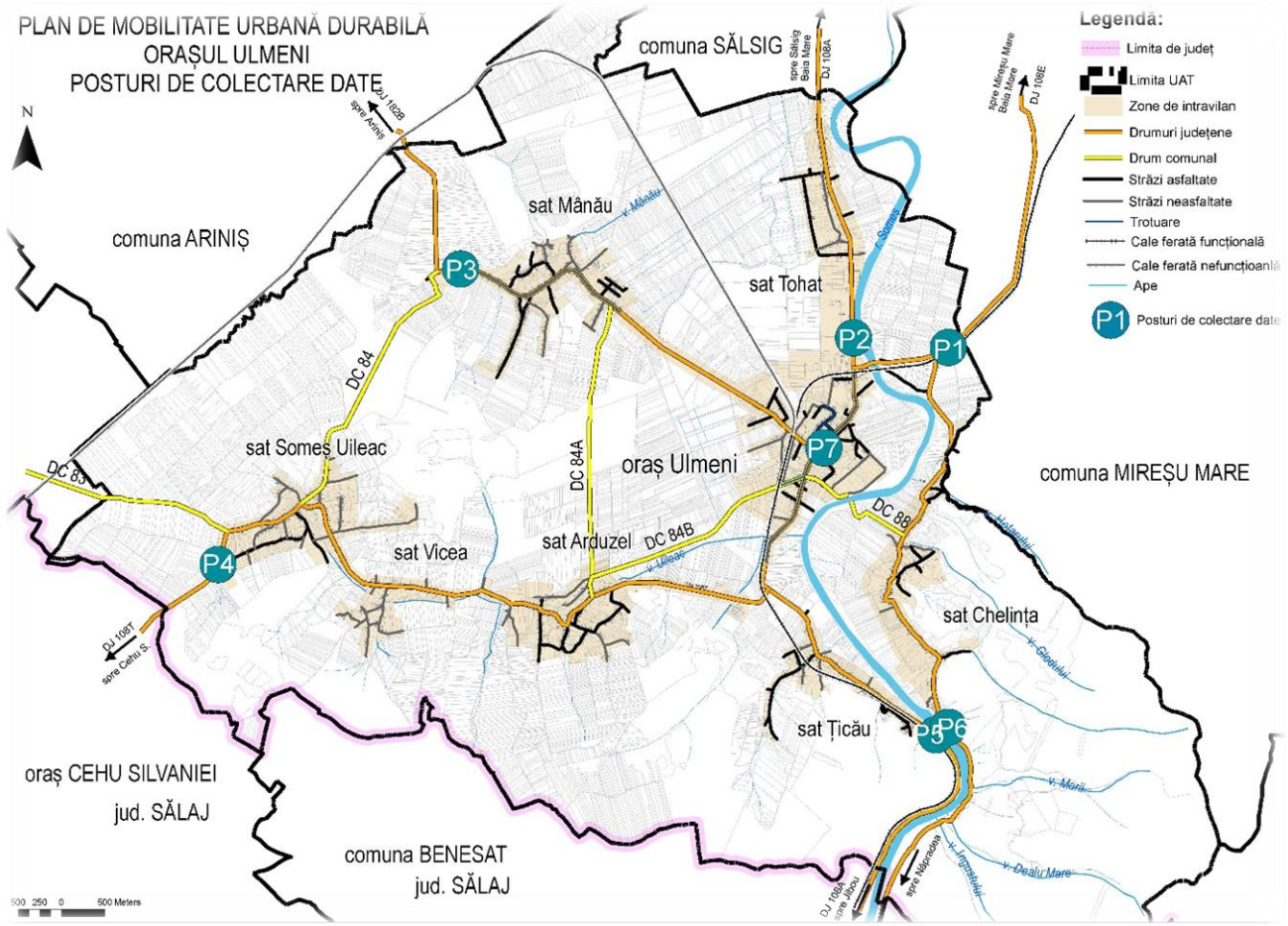


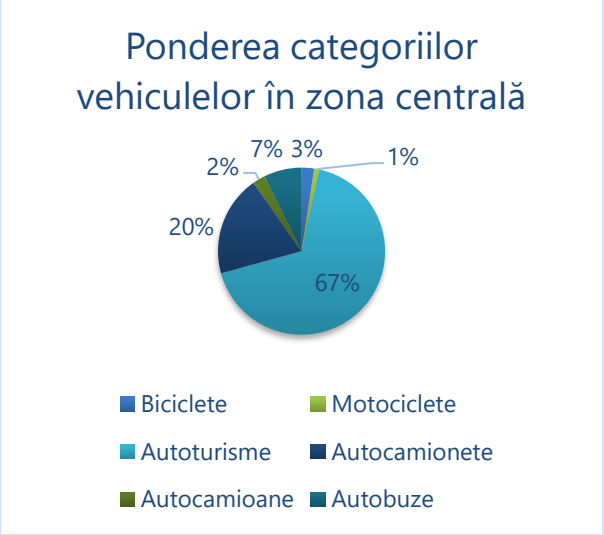
Fig. 18 - Posturi de colectare date

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.

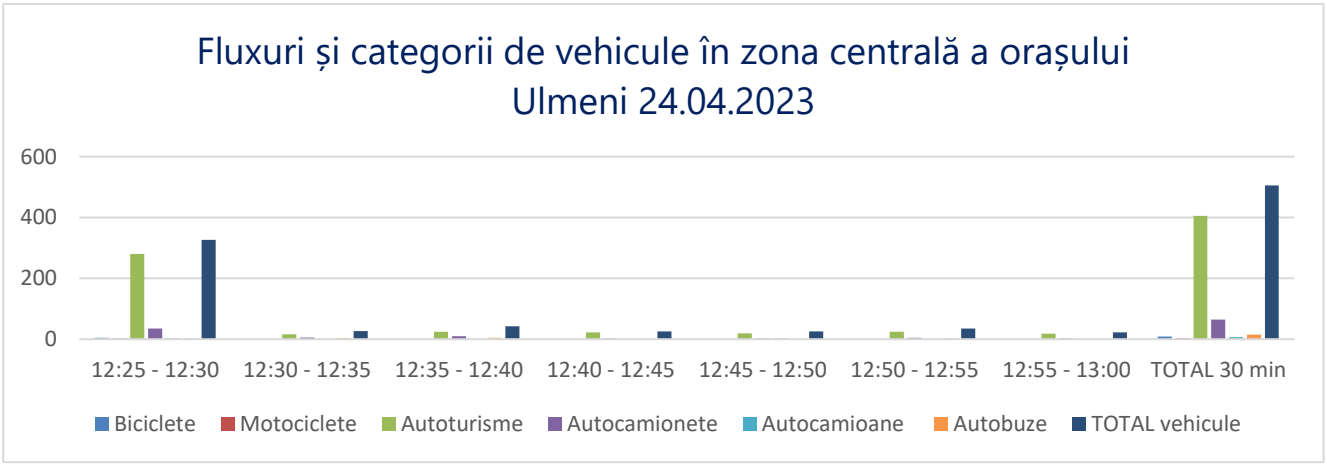
Post 7: Zona centrala Ulmeni 27.04.2023							
Interval orar	Biciclete	Motociclete	Autoturisme	Autocamionete	Autocamioane	Autobuze	TOTAL vehicule
12:00 - 12:30	5	2	280	35	2	3	327
12:30 - 12:35	0	0	16	6	1	4	27
12:35 - 12:40	1	1	25	10	0	5	42
12:40 - 12:45	1	0	22	3	0	0	26
12:45 - 12:50	1	1	19	3	2	0	26
12:50 - 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 9-Recensământ de trafic zona centrală aprilie 2023

În zona centrală au fost identificate toate categoriile de vehicule: autoturisme, autocamionete, autocamioane, autobuze, motociclete, 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.



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



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 efectuare 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 deservesc doar 1 -2 pasageri!

27.04.2023	Anchetă origine - destinație Post 1: Pod Ulmeni					
		Relatia de trafic				
Ora	Tip vehicul	Localitatea de origine	Localitatea de destinatie	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
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 Chelința. 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 destinatie	Escala in oras	Nr. Pasageri	Scopul calatoriei
10:00	Autoturism	Seini	Jibou	Nu	1	Serviciu
10:01	Autoturism	Ulmeni	Salsig	Da	2	Cumparaturi
10:02	Autoturism	Zalau	Baia Mare	Nu	1	Personale
10:03	Autoturism	Tamaia	Ulmeni	DA	2	Personale
10:04	Autoturism	Satu Mare	Jibou	Nu	7	Personale
10:05	Autoturism	Ulmeni	Ulmeni	DA	2	Serviciu
10:07	Autoturism	Negresti Oas	Cluj Napoca	Nu	2	Personale
10:09	Autoturism	Ulmeni	Ulmeni	DA	1	Serviciu
10:10	Autoturism	Salsig	Chelinta	DA	2	Serviciu
10:15	Autoturism	Salsig	Ulmeni	DA	1	Cumparaturi
10:18	Autoturism	Salsig	Manau	DA	1	Personale
10:20	Autoturism	Ulmeni	Benesat	DA	2	Personale
10:21	Autoturism	Baia Mare	Jibou	Nu	1	Serviciu
10:22	Autoturism	Alunis	Ulmeni	DA	1	Personale
10:23	Autoturism	Ulmeni	Baia Mare	DA	1	Serviciu
10:24	Autoturism	Baia Mare	Ulmeni	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 Chelința – Năpradea - Var. 100% din deplasări se fac cu autoturisme private care transportă 1-2 pasageri și au ca origine sau destinație satul Chelința 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 destinatie**	**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 destinatie**	**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 destinatie**	**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 destinatie	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 sau benzină.

- 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.

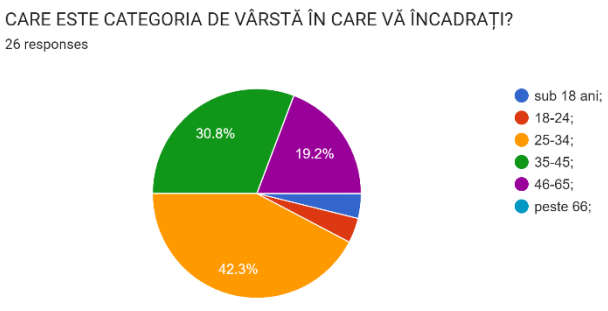


Fig. 20 - Categorii de vârstă a respondenților chestionarului

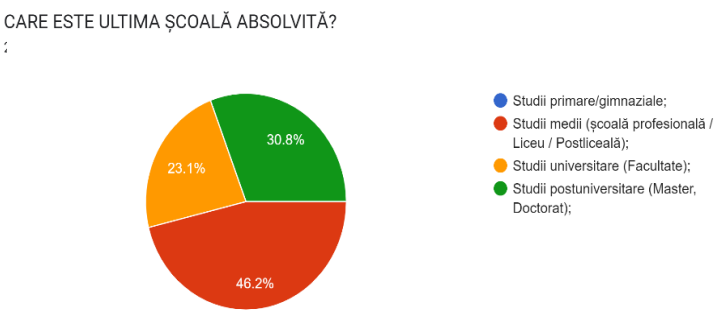


Fig. 19 - NIvelul de instruire a respondenților

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/hybrid, 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 grădiță 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.

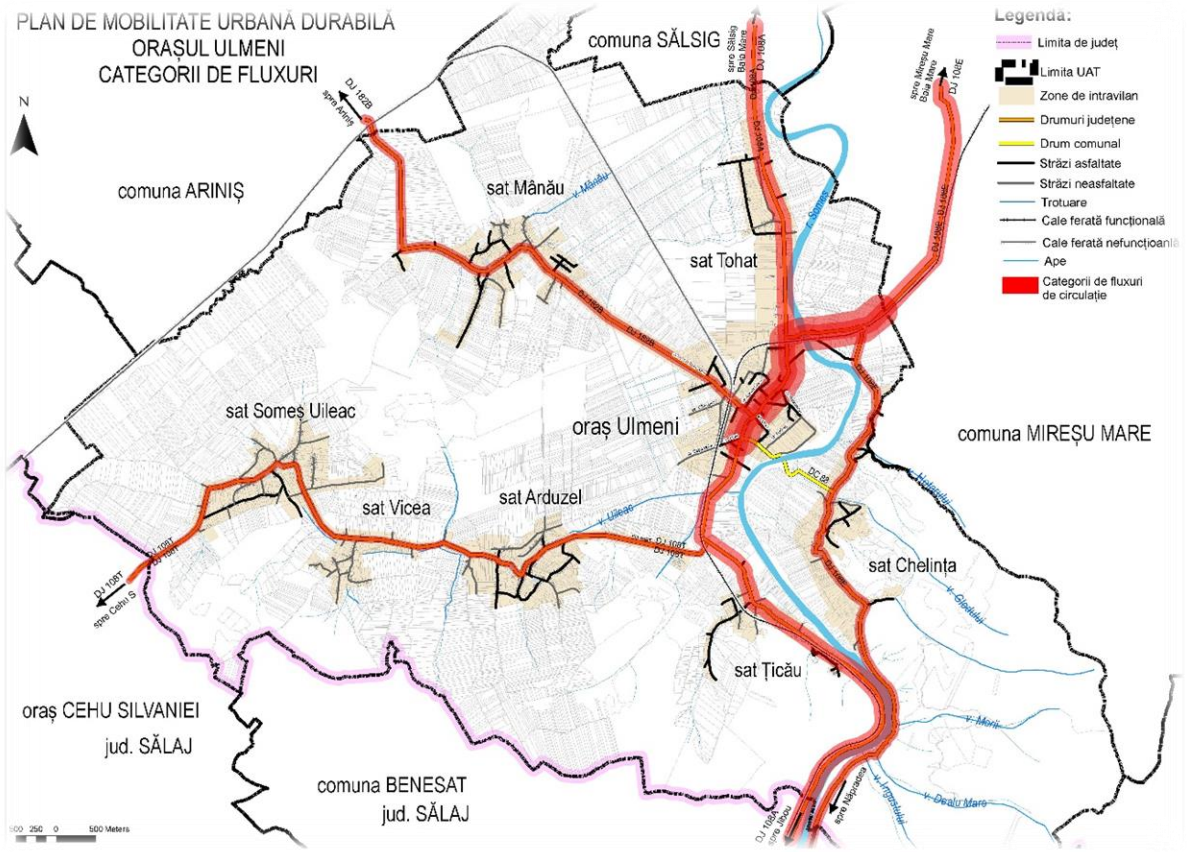


Fig. 21 - Categorii de fluxuri de circulații

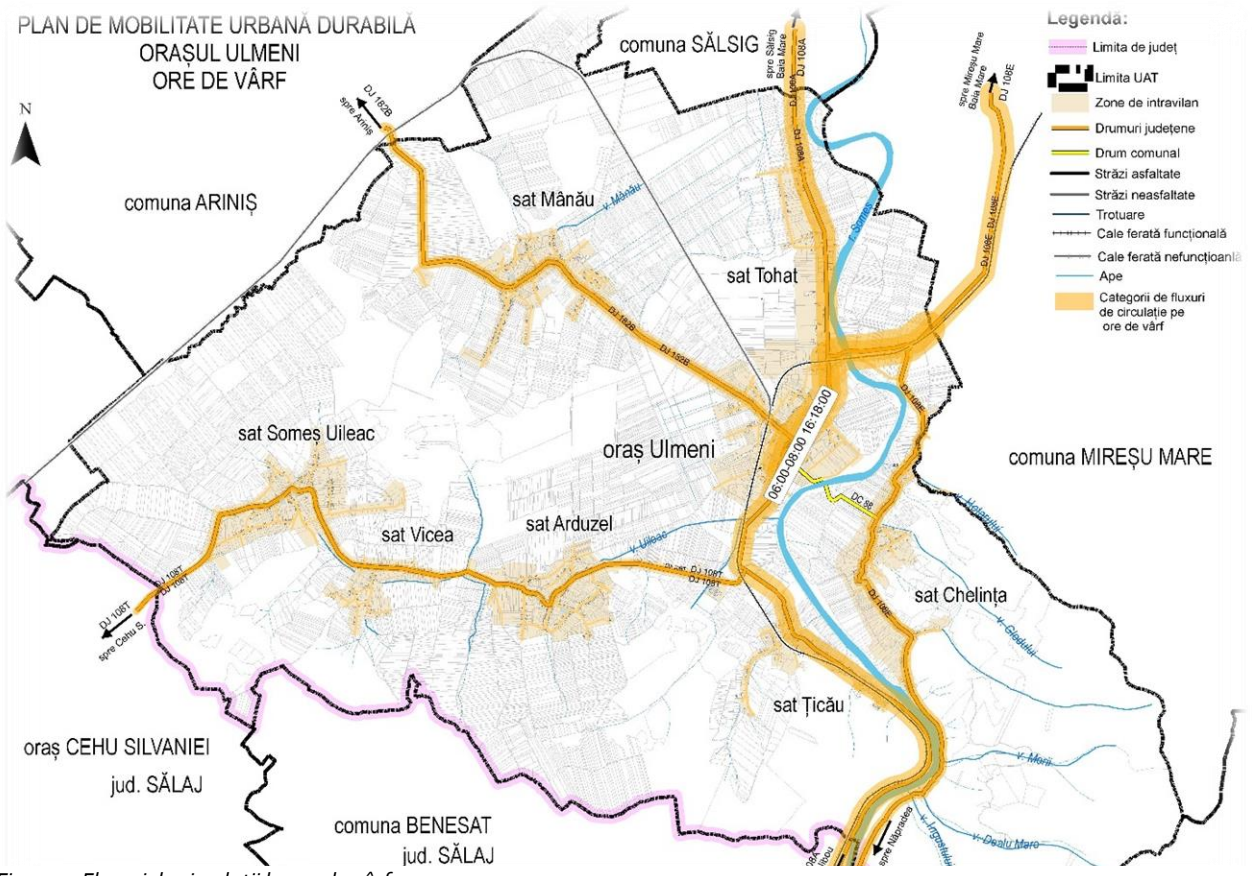


Fig. 22 - Fluxuri de circulații la ora de vârf

4. IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂŢII[49]

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 distante 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 intre 1600 si 2000	944
3.	Autoturism intre 2000 si 2600	126
4.	Autoturism intre 2600 si 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.	Atoturism electric	2
13.	Autoturism hibrid<1600	3
14.	Autoturism hibrid intre 1600 - 2000	2
15.	Autoturism hibrid intre 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.

Țările 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

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 1990[51].

Conform datelor publicate pe site-ul Agenției pentru Protecția Mediului Maramureș, supravegherea calităţii aerului în ansamblu, în zona Maramureş, se realizează sistematic prin măsurări automate şi indicative, efectuându-se determinări ale concentraţiilor poluanţilor în aer şi ale parametrilor meteo.

În reţeaua judeţeană se efectuează analize ale calităţii precipitaţiilor şi pulberilor sedimentabile în 6 puncte (5 staţii automate și o rețea manuală de analize și prelevare).

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

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

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

[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 staţiile de monitorizare în aglomerarea Baia Mare și în zona Maramureș, în luna mai sunt prezentate în tabelul următor:

O_3	MM 1	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 staţiile 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 staţiile 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 staţiile 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 bezen 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.Staţiile de monitorizare a calităţii aerului din aglomerarea Baia Mare și din zona Maramureș sunt instrumente în gestionarea calităţii aerului ambiental, furnizând datele referitoare la evaluarea calităţii aerului efectuată prin măsurători în puncte fixe.

2.În baza datelor achiziţionate şi 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 şi implicit de diminuare a calităţii aerului este traficul rutier, intensitatea sa determinând momente în care apar picuri de concentraţie pentru poluanţii specifici monitorizaţi – CO, NO, NO2, benzen şi PM10. 5.

6.În luna mai 2023 valorile înregistrate ale concentraţiilor de pulberi sedimentabile au fost mai mici decât concentraţia 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 intrauterină[52].

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 sinergetice 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 transporturilor[53].

Din perspectiva gazelor cu efect de seră, se constată o creștere pe termen lung rezultând un impact semnificativ negativ asupra mediului și climei 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 rapida, lipsa de coordonare, greață, amețeală, confuzie, reduce capacitatea de concentrare.

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

[52] https://journals.openedition.org/sapiens/1022

[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, fumătorii[54].

EFECTELE DIFERITELOR TIPURI DE TRANSPORT

Următorul tabel compară emisiile CO_2 generate de diferitele tipuri de transport la nivelul Uniunii Europene[55]:

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 CO_2generate 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 CO_2 care cresc în cazul în care vehiculul are o masă mai mare. Totuși emisiile prezentate sunt puțin mai mari decât în realitate, estimându-se la 245 g CO_2 / pkm (per kilometru per pasager).

Transportul aerian

Emisiile generate de transportul cu avionul nu sunt luate în calcul în cazul nostru deoarece nu 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 CO_2/litru[56].

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 CO_2 pe km[57]. 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 CO_2 pe km[58].

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 kilometru[59].

Transportul rutier cu autobuzul

În medie, autobuzele care fac naveta în interiorul orașului emit 0,18 kg de CO_2/km per pasager, iar călătoriile pe distanțe lungi (>32 km) emit 0,05

[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

[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 CO_2/km per pasager[60]. 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 apărea[61].

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 sociale[62].

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 locuiți)[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 pasager[63]. Unele calcule de carbon adaugă 10% la distanța totală a călătoriei pentru a ține cont de ocoliri, escale și alte probleme care pot apărea[64]. 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.carbonfund.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 nesănătos[66].

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.

Dispunerea paralelă drum-șină

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

Dispunerea 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 accesibilitatea[63].

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 vacanță[64]. 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 îndepărtată[68].

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 individual[68].

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 creare 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 depoluant[58].

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 dinstanța 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 mai apropiat municipiu este Baia Mare, în timp ce granița cu Ungaria se află la circa 60 de km.

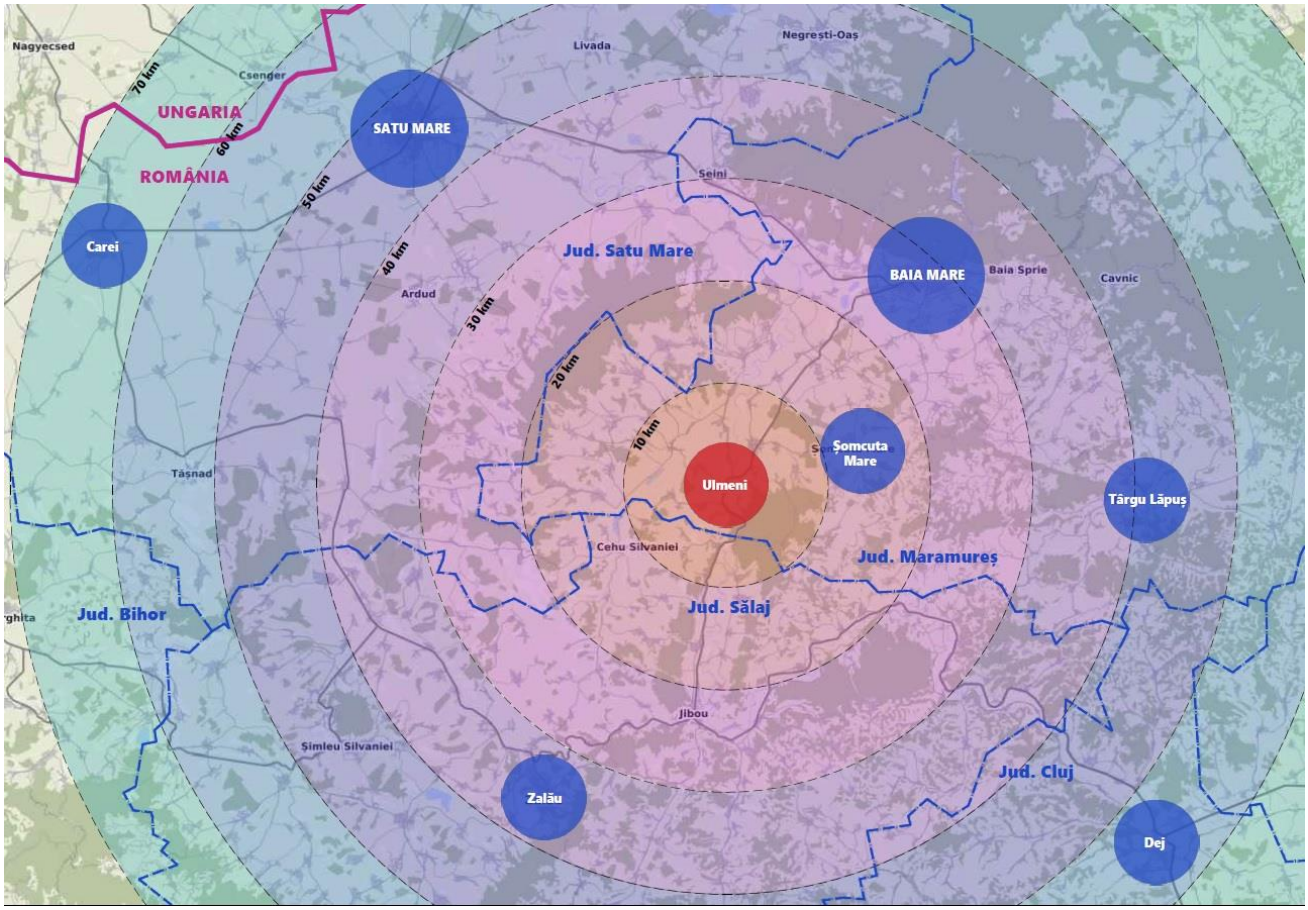


Fig. 31 - Izocroma scară mare – distanță până la localitățile importante din jur

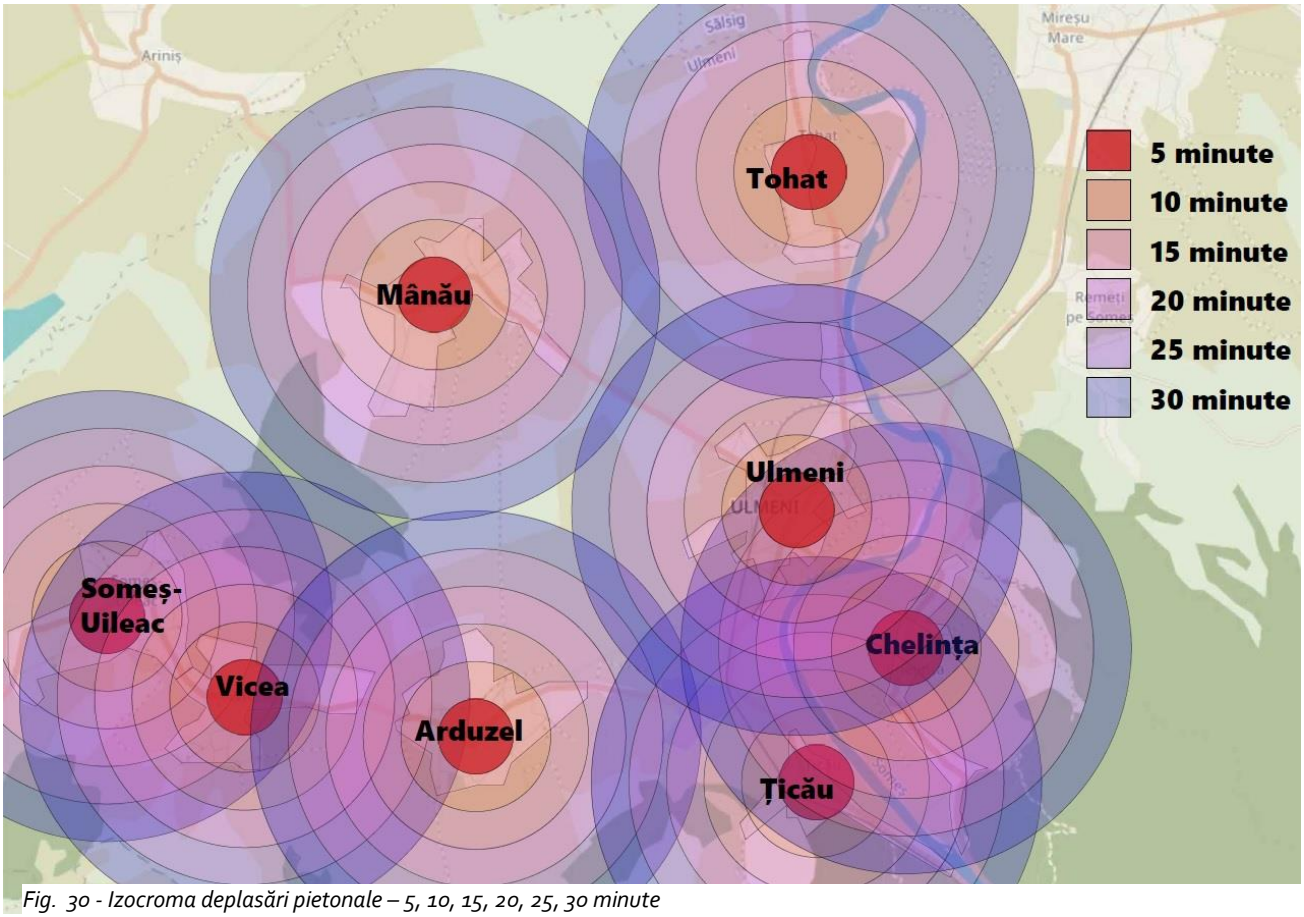


Fig. 30 - Izocroma deplasări pietonale – 5, 10, 15, 20, 25, 30 minute

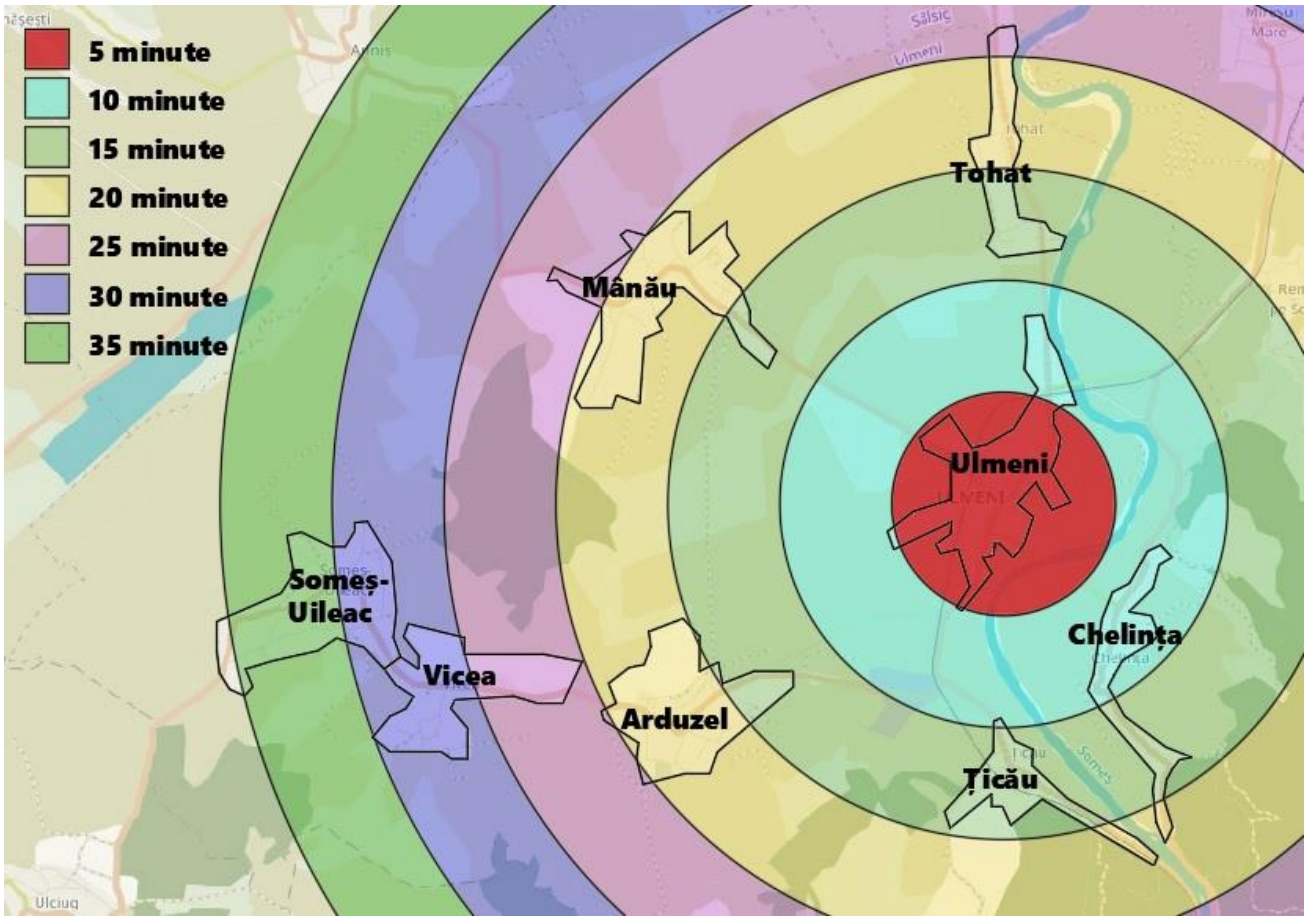


Fig. 32 - ***Izocroma deplasări cu bicicleta – 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35 minute***

Accesibilitatea la nivelul UAT-ului dinspre zonele învecinate se realizează prin intermediul drumurilor județene, cele mai circulate 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 intâlnesc 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 bicilete, 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 automobilului personal.

3.4. SIGURANȚĂ

[65]În 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

[66]La 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.

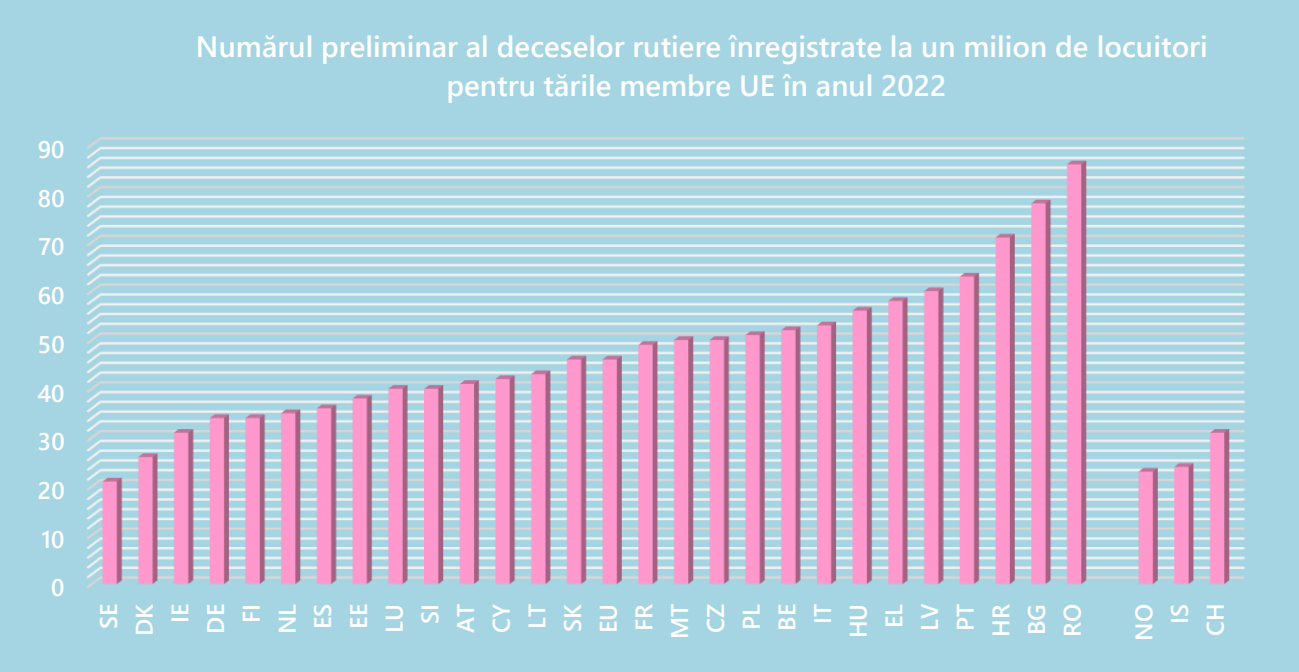
Clasamentul general al ratelor de mortalitate ale țărilor nu s-a schimbat semnificativ față de înainte de pandemie, cu cele mai sigure drumuri în Suedia (21 decese la un milion de locuitori) și Danemarca (26/milion), în timp ce România (86/milion) și Bulgaria (78/milion). milioane) au raportat cele mai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



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 accidentele 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 3.4[67] 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 rutieră[68]:

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 răniri 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 si masurile de siguranta rutiera

- → 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 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%).

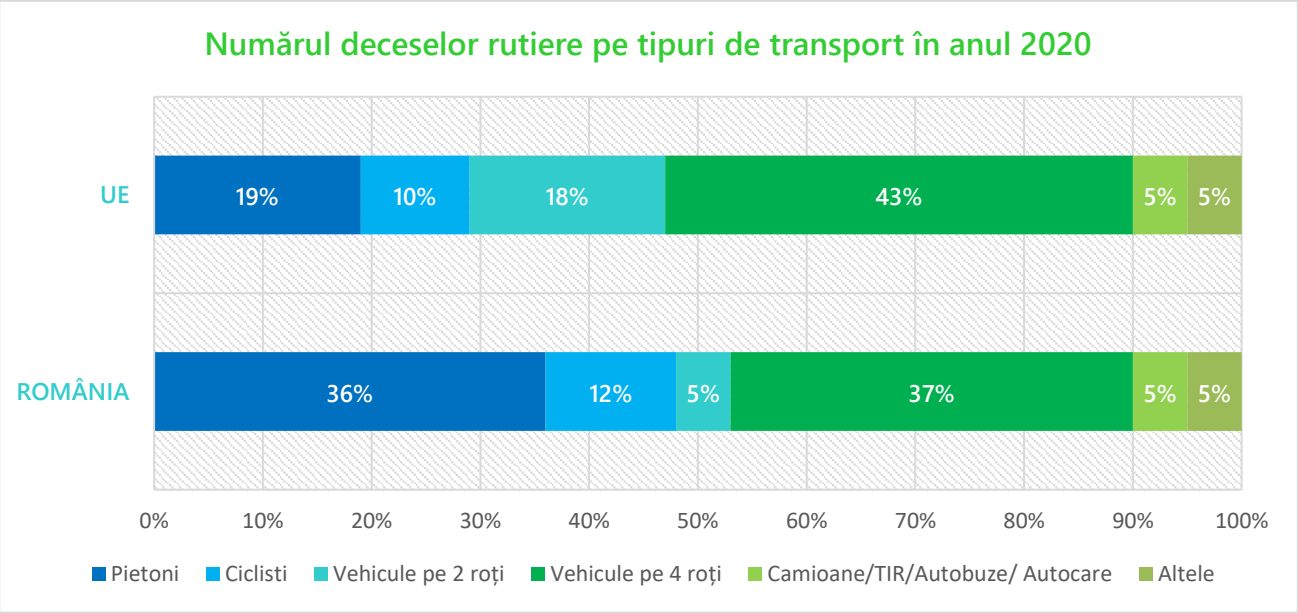
În ultimii zece ani, numărul deceselor cicliștilor din România a crescut cu 19% în timp ce numărul acestora a rămas în general stabil în Uniunea Europeană. Această creștere a fost și mai mare în zonele urbane, unde numărul bicicliștilor răniți mortal a crescut cu 35%. Mai mult, numărul de bicicliști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

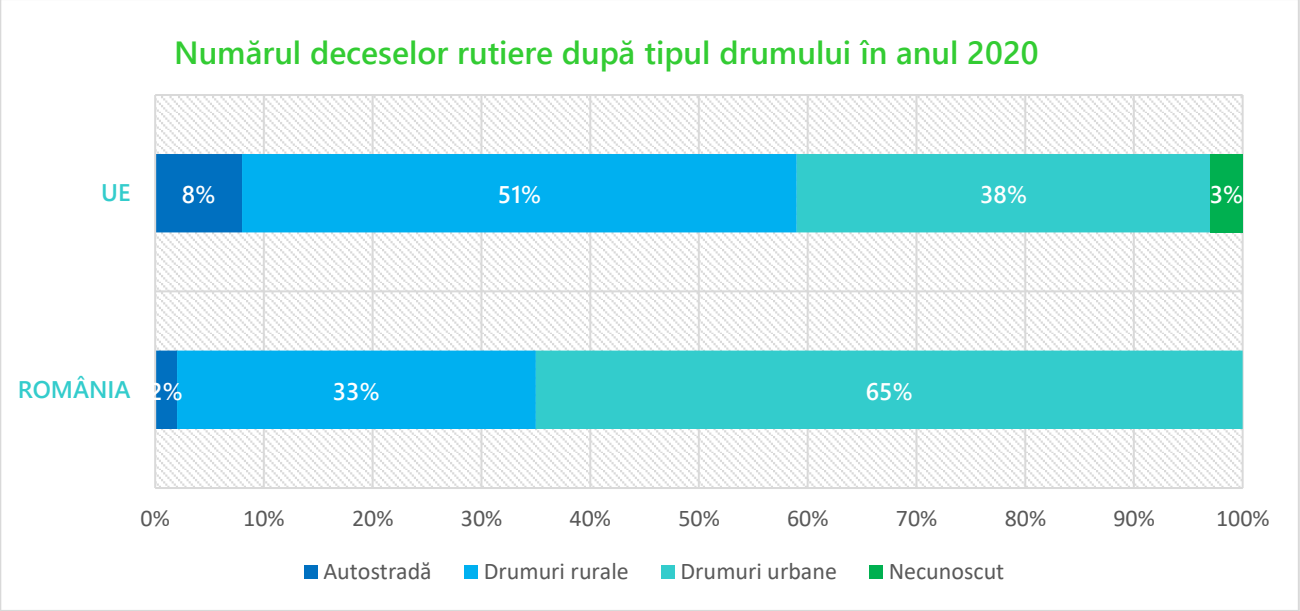
VÂRSTA

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.



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 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 km^2, cu mult sub media europeană de 15 km de autostradă/ 1000 km^2, țara noastră având la nivelul anului 2020 în total, 364 km de autostrăzi/ 1000 km^2, comparativ cu media UE de 918 km de autostrăzi/ 1000 km^2.

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.

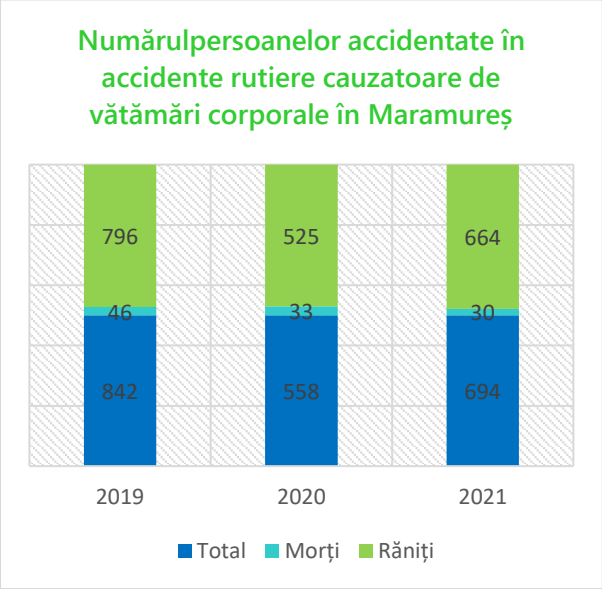
LEGISLAȚIE

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

CONCLUZIE

[69]La 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.

[69]http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table

3.5. CALITATEA VIEȚII

Conform datelor Eurostat, 75% din populația UE trăiește în mediul urban, însă urbanizarea se extinde și dincolo de limitele fizice ale unui oraș. Deşi oraşele sunt motoarele economiei europene şi generatoarele bunăstării Europei, ele depind în mare măsură de resursele regiunilor exterioare pentru a putea face față cererilor de energie, apă, alimente şi pentru a putea gestiona deşeurile 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 oraşe depun eforturi uriaşe pentru a putea face față problemelor sociale, economice și de mediu rezultate în urma presiunilor precum suprapopularea sau declinul populației, inegalitățile sociale, poluarea şi 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

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 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.

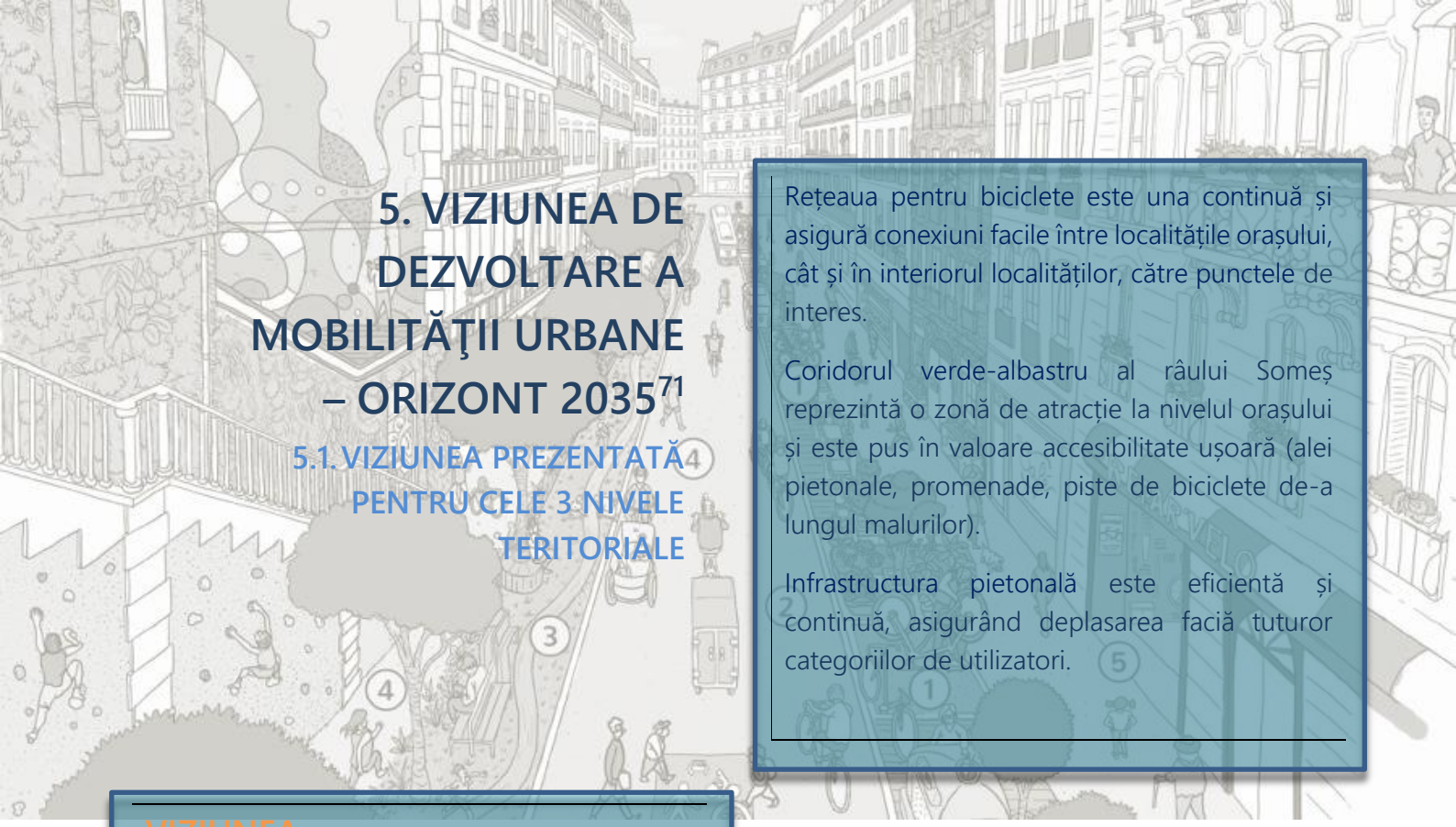
Un alt mod de cuantificare a calității vieții este conceptul de „walkability" care se definește ca fiind calitatea de a permite deplasarea pietonală sigură și nestingherită. Walkability este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale. Acest indicator are beneficii 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 recreaționale 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 socioeconomici (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 spațiul pietonal și/sau a spațiului de recreere și pot fi rezultatul corelării între datele socio-economice identificate.



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE – ORIZONT 2035[71]

5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

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 facilă tuturor categoriilor de utilizatori.

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.

OBIECTIVUL STRATEGIC GENERAL

Creşterea calităţii vieţii la nivelul oraşului Ulmeni și a localităților aparținătoare prin creşterea accesibilităţii bunurilor și persoanelor și conectarea mai strânsă a acestora printr-un sistem de transport durabil, inclusiv, sigur și prietenos cu mediul.

OBIECTIVE SPECIFICE

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

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

resurselor și prin integrare modală adecvată;
- → îmbunătăţirea siguranţei traficului şi securităţii transporturilor pentru toate modurile de transport din aria vizată;
- → asigurarea nevoilor de mobilitate prin servicii de transport eficace și eficiente, economic și financiar;
- → îmbunătăţirea amenajării spaţiilor urbane;
- → dezvoltarea transportului nemotorizat.

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

- → Infrastructura (rutieră, de transport public, de transport nemotorizat);
- → Vehicule ale transportului public;
- → Atractivitatea transportului public urban;
- → Organizarea circulaţiei stradale;
- → Acţiuni pentru mobilitate durabilă.

Dezvoltarea transportului în orașul Ulmeni se va baza pe următoarele direcţii de acţiune:

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 unuo pod peste râul Chelința 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 circulaţii "verzi" care leagă principalele zone rezidenţiale cu majoritatea funcțiunilor de interes public. Circulaţiile "verzi" reprezintă străzi care pe lângă suprafaţa carosabilă includ piste pentru bicicliști, vegetaţie de aliniament şi spaţii generoase şi sigure pentru deplasări pietonale.

Latura culturală și educațională a orașului Ulmeni este susţinută de infrastructura educațională și de obiectivele din zona centrală, amenajata ca zonă preponderent pietonală, cu o varietate mare de spaţii publice orientate către locuitori, dar şi turişti și susținută prin măsuri administrative și de reglementare a circulației (interzicerea parcărilor 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. Distribuţia 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

- Reconfigurea 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.

1. Definirea obiectivelor strategice - politici naționale și UE
2. Definirea problemelor - Identificarea cauzelor fundamentale
3. Obiective operaţionale - Obiective specifice bazate pe analiza problemelor
4. Generarea proiectelor - Intervenții generate din Probleme și Obiective
5. Evaluare - Analiza Cost-Beneficiu
6. Scenariul de dezvoltare - Strategia de Dezvoltare a Transportului Urban

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 convergenta 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 îî 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 tehnica nefavorabilă are impact asupra cotei de piață și atractivității transportului urban public
4	Absenta unor politici și masuri 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 tehnica 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 interconenctată, 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 minimale 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 si 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 îmbunătăţirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport şi 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 orasului, pe două rute de transport, şi cu posibilitate de extindere către localitățile periurbane (Comuna Ariniș, Comuna Sălsig, Comuna Mireșu Mare) achiziționarea automobilelor electrice şi/sau hibride - 2 autobuze de minim 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.

- Înființarea şi 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 şi 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 circulaţie şi exploatare al rețelei de transport , cu asigurarea construirii şi 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 in zona centrala şi construirea, modernizarea şi reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane, siguranţa rutieră

- Construirea drumului expres care să conducă la scăderea traficului rutier de tranzit de pe drumurile judeţene ce traversează oraşul (în special în zona centrală) şi a legăturilor cu acesta care să eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurii rețelei majore, fluidizarea traficului autoturismelor personale şi 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 şi 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 petru 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 intersecţiilor pentru fluidizarea circulatiei: sensuri giratorii intersecție

- Construirea parcărilor 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 parcărilor 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)

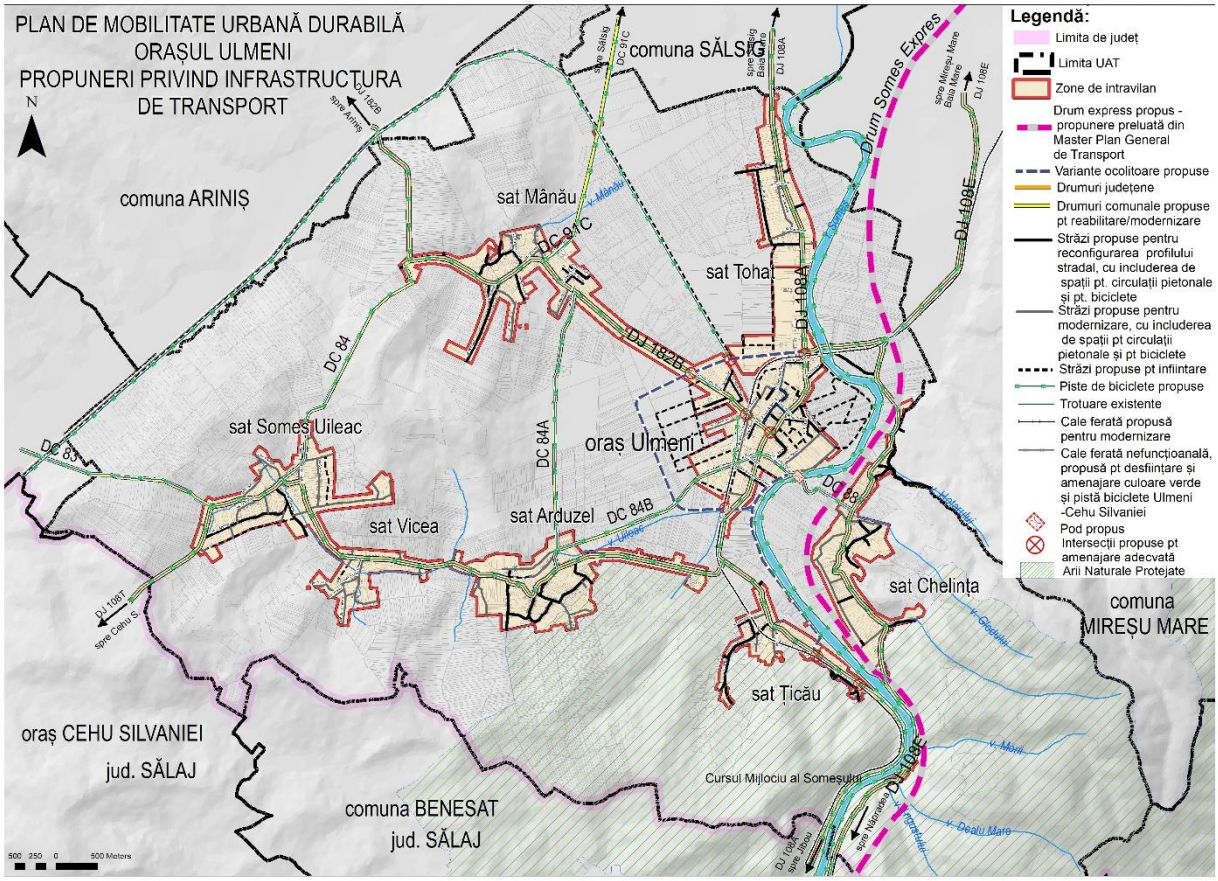


Fig. 33 - Propuneri privind infrastructura de transport

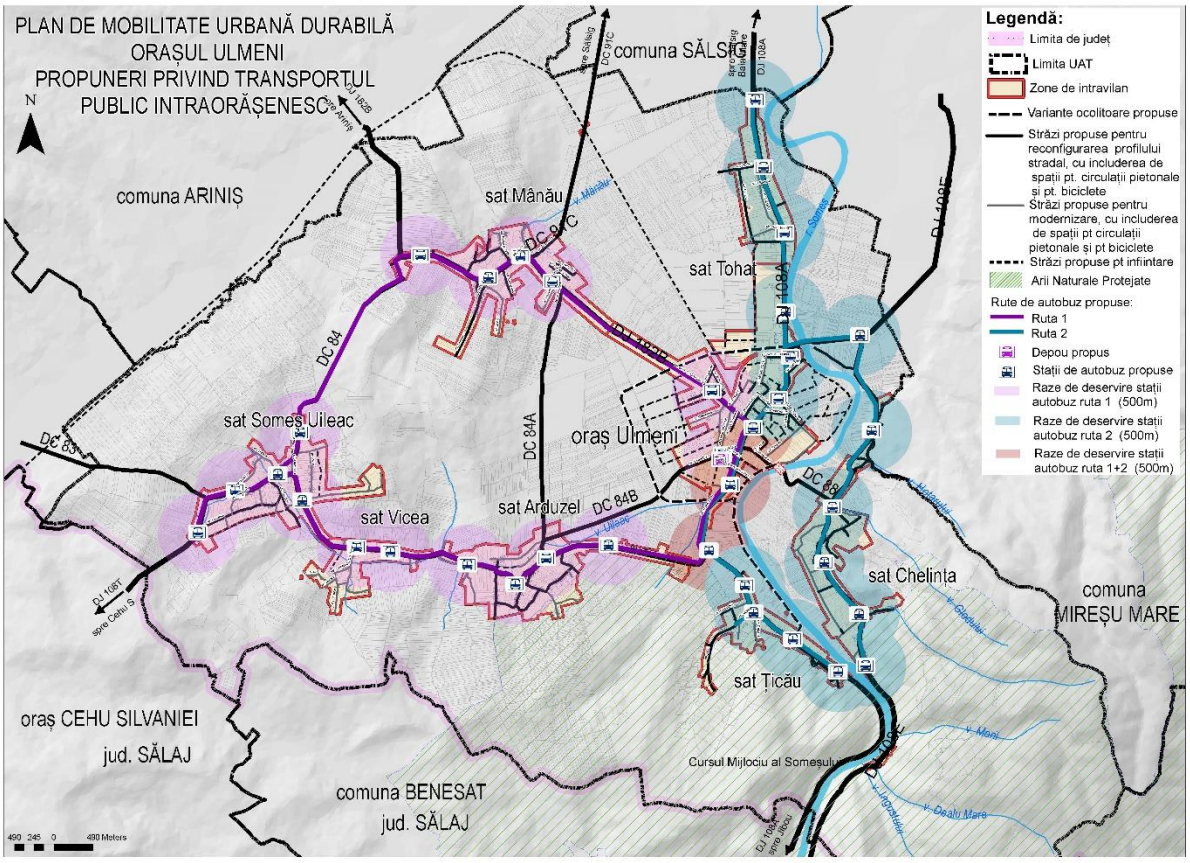


Fig. 34 -Propuneri privind transportul public orășenesc

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 aglomerării urbane.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populație >100.000 locuitori	Populație 40.000 – 100.000 locuitori	Populație <40.000 locuitori
Transport Public Rețea complexa 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 scurta 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 interconenctată, precum și introdcucerea 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 abordarea 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 circulați 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.
- parteriate 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 DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE[72]

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:

O.S.3 O EUROPĂ MAI CONECTATĂ

având obiectivele specifice:

→ „OS 1. DEZVOLTARE URBANĂ ORIENTATĂ SPRE LOCUITORI" și
→ „OS 3. CONECTIVITATE SPORITĂ
→ "

6.1. DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI 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 DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE OPERAŢIONALE

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 parcărilor, ghidarea spre acestea și afișarea disponibilității, plata parcării, 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 uilizarea 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 deplasărilro pe cale nemotorizată.

6.2.2. PROGRAMUL OPERAȚIONAL TRANSPORT

→ AXA PRIORITARĂ 1 – ÎMBUNĂTĂŢIREA CONECTIVITĂŢII 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 – ÎMBUNĂTĂŢIREA CONECTIVITĂŢII 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:

- siguranţă 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 intervenţie în condiţii meteo speciale;
- digitalizarea elementelor de siguranţă 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 FEROVIAR 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 DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE ORGANIZAŢIONALE

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 şi 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 şi dezvoltarea reţelei de transport de interes european şi naţional, creşterea condiţiilor de siguranţă şi a calităţii serviciilor; liberalizarea pieţei interne de transport; stimularea dezvoltării economiei şi a competitivităţii; întărirea coeziunii sociale şi teritoriale la nivel regional şi naţional; compatibilitatea cu mediul înconjurător.

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027

Are ca obiectiv general creşterea inteligentă și sustenabilă a economiei regionale, valorificând diversitatea locală și stimulând inovarea, în vederea diminuării disparităţilor intra şi inter-regionale şi creşterea standardului de viaţă. 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 DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI 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 LOCALITĂŢILOR DE REFERINŢĂ

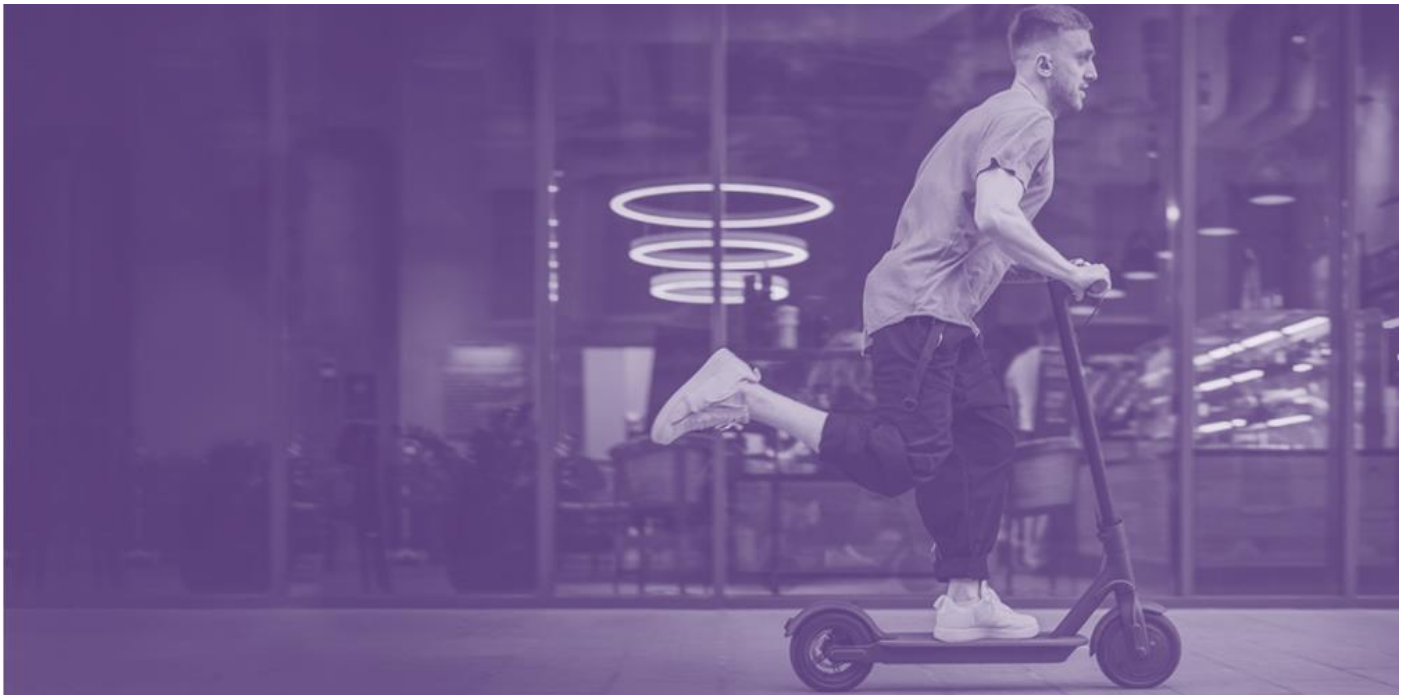
Obiectivele care se vor avea în vedere la nivelul UAT Ulmeni care vor ține cont de principiul accesibilității, sustenabilității și siguranței, sunt următoarele:

- → 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 MOBILITĂŢII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE [73]

7.1. eficienţă 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/

Eficienţa în domeniul serviciilor are două tipuri de efecte:

- Efecte economice: se concretizează în rezultate economice, care sunt uşor de cuantificat (profitul, cifra de afaceri, cheltuielile etc.),

- Efecte sociale: privesc în primul rând beneficiarul şi 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 relaţionare a localităţii este obligatorie modernizarea drumurilor şi degajarea circulaţiei din zona centrală a orașului.

Realizarea variantei ocolitoare și racordarea la viitorul drum expres, oferă soluţia tehnică pentru decongestionarea traficului din oraș, contribuind totodată la o mai buna relaţionare a oraşului cu teritoriul adiacent.

Avantajele construirii drumurilor de ocolire sunt:

· Sporirea capacităţii de circulaţie prin mărirea fluenţei traficului;

· Decongestionarea traficului;

· Confortul pentru participanţii la trafic;

· Creşterea siguranţei în trafic;

· Reducerea numărului de accidente;

· Îmbunătăţirea protecţiei mediului prin reducerea noxelor şi 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 şi accidente – în cazul transporturilor rutiere;

- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate;

- poluarea fonică şi vibraţiile – în marile intersecţii, de-a lungul şoselelor, în apropierea nodurilor feroviare;

- poluarea solului şi a apei, prin deversarea produselor petroliere;

- ocuparea unor suprafeţe de teren din intravilan pentru parcări;

- schimbarea peisajul eco-urban;

- generarea de deşeuri solide (anvelope uzate, acumulatoare, altele).

Efectele negative pe care domeniul transportului le are asupra mediului înconjurător și în principal asupra sănătăţii umane, sunt asociate în principal nocivităţii gazelor de eşapament care conţin NOx, CO, SO2, CO2, compuşi organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb, cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanţi care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute şi cronice, precum şi agravarea altor afecţiuni. Traficul greu este generator al unor niveluri ridicate de zgomot şi vibraţii, care determină condiţii de apariţie a stresului, cu implicaţii uneori majore asupra stării de sănătate.

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influenţează creşterea emisiilor de CO2 rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea şi oferta de autoturisme, necesităţile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilităţii serviciilor publice alternative de transport în comun, precum şi costurile asociate deţinerii unui autoturism proprietate personală.

Transportul auto elimină în atmosferă până la 50% din cantitatea de hidrocarburi, fiind considerat principalul impurificator cu substanţe 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 şi dezvoltarea infrastructurilor de transport;

- dezvoltarea şi modernizarea mijloacelor şi instalaţiilor de transport în vederea îmbunătăţirii calităţii serviciilor, siguranţei circulaţiei, securităţii, calităţii mediului şi asigurarea interoperabilităţii sistemului de transport;

- întărirea coeziunii sociale şi teritoriale la nivel naţional şi regional prin asigurarea legăturilor între oraşe şi creşterea gradului de accesibilitate al populaţiei la transportul public, inclusiv în zonele cu densitate mică a populaţiei şi/sau nuclee dispersate;

- creşterea competitivităţii în sectorul transporturilor, liberalizarea pieţei interne de transport;

- îmbunătăţirea comportamentului transportului în relaţia cu mediul înconjurător, diminuarea impactului globale ale transporturilor (schimbările climatice) şi reducerea degradării calităţii ambientale în mediul natural şi 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;

- PM2,5 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. Inspirarea 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 in atmosfera:

Categorie vehicul	Factor de emisie [g/kg carburant consumat]								
	CO	COV	NOx	pulberi	N_2O	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 in 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	Emisie anuală													
	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 intraorășenesc
- 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 recreeri devine ineficient.

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 recreaționale 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 cauzata 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 intraorășenesc
- 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 comletarea HG 1284/2007, cu privire la instituirea ariilor de protecție specială avifaunistică, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în Romania).

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.

Măsuri de conservare propuse:

Intervențiile în ariile naturale protejate se vor respecta următoarele :
Se va mentine vegetatia caracteristica în zona de implementare a proiectului;
Șantierul de lucru se va restrange cat mai aproape de obiectiv fara a se abate pe o suprafață mai mare decat cea prevazută în Planul de Mobilitate Urbană;
Se vor efectua cu strictețe reviziile tehnice periodice pentru mijloacele auto, pe toată perioada desfășurării lucrărilor, astfel încat să se încadreze în prevederile NRTA 4/1998;
Se va interzice folosirea utilajelor care prezintă un grad de uzura ridicat sau cu pierderi de carburanți și/sau lubrefianți;
Se vor remedia imediat suprafetele afectate conform normelor în vigoare în cazul scurgerilor accidentale, mai ales în zona râului Someș.
Gestionarea deșeurilor tehnologice și a celor menajere se va realiza conform legislatiei in vigoare (Legea nr.2 I 1/20 I 1- privind regimul deșeurilor, cu modificarile și completarile ulterioare);
Se va interzice arderea vegetatiei uscate din zon;
Se vor conserva arborii izolati din extravilan, utilizați de păsările sălbatice pentru cuiburi.
Se interzice orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor aflate în mediul lor natural, in oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
Depozitarea deșeurilor de orice natura, in perimetrul ariei protejate și limitrof acestuia va fi interzisă.
Se va urmări realizarea tuturor etapelor lucrărilor în conformitate cu documentația tehnică

prezentată și cu respectarea conditiilor impuse prin actele emise de instituțiile de avizare;

Toate planurile/proiectele ce derivă din prezentul plan vor fi realizate prin corelarea cu prevederile planului de management și cu măsurile minime de conservare ale ariei naturale protejate ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Somesului.

7.3. accesibilitate;

Planificarea unui sistem de transport care să asigure nevoile de mobilitate ale populaţiei trebuie să se bazeze pe evaluarea accesibilităţii reţelei fizice de transport și a reţelei de servicii. Accesibilitatea poate fi analizată sub trei aspecte:

· Din punct de vedere al accesului la un serviciu de transport (al posibilităţii de a avea acces la o linie de transport);

· Din punctul de vedere al distanţelor pe jos până la o staţie 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 spaţială poate fi exprimată sub diferite forme, în funcţie de distanţă.

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 aparținătoare 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 in zona centrala urbana

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 Chelința
- suplimentarea serviciilor publice în localitățile aparținătoare

7.4. siguranţă;

Principalele cauze ale accidentelor în România sunt: viteza, oboseala, alcoolul la volan, lipsa centurilor de siguranță și participanții vulnerabili (pietonii, bicicliștii). În UE, principalele cauze ale accidentelor sunt: alcoolul la volan (96%), viteza (86%) și lipsa centurilor de siguranță (79%).

Principalele probleme legate de siguraţă 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 unnui 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 vizibilităţii în intersecţii;
- îmbunătăţirea 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 siguranţa rutieră, inclusiv conștientizarea opiniei publice cu privire la problemele de siguranță și impunerea aplicării codului rutier (Inspectoratul de poliţie).
- instaurarea zonelor 30 (zone în care circulaţia auto este restricţionată la 30 km/h), a zonelor "shared space", şi a zonelor pietonale

7.5. calitatea vieţii.

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 parcărilor 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 parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat.

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



(2) P.M.U. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II) [74]

1. cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi 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:

- 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 in 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 importanta locala 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 semnalizarii rutiere in 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 in zonele de expansiune urbană
- Transportul staționar (parcări): amenajarea parcărilor 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 şi 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 intersecţiilor pentru fluidizarea circulatiei: sensuri giratorii intersecție - 2 intersecții

- Construirea parcărilor 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 parcărilor 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, şi cu posibilitate de extindere către localitățile periurbane (Comuna Ariniș, Comuna Sălsig, Comuna Mireșu Mare), achiziționarea

automobilelor electrice şi/sau hibride - 2 autobuze de 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.

- Înființarea şi 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.

- 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 judeţene ce traversează oraşul (în special în zona centrală) şi a legăturilor cu acesta care să eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurii rețelei majore, fluidizarea traficului autoturismelor personale şi 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 petru 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 acţiune

Nr. Crt.	Proiect	Indicatori	Estimare financiară (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 şi 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,

				buget local
6	Amenajarea intersecţiilor pentru fluidizarea circulatiei: sensuri giratorii intersecție	2 intersecții	10.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
7	Construirea parcărilor de tip „park and ride” în zonele intermodale - gara și zona centrală	2 parcări tip „park and ride	20.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
8	Suplimentarea parcărilor publice și introducerea unor reglementări pentru parcaje.	10 parcări publice	100.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
9	Instalarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice (mașini, biciclete, trotinete)	10 puncte	300.000	
	Total Pr. I		12.920.000	
PRIORITATE II: termen mediu 2028 - 2030				
1	Achiziționarea de autobuze cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă pentru prestarea serviciului de transport public urban	2 autobuze de 14+1 locuri, plus un loc pentru persoane cu dizabilități.	500.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
2	Înființarea şi construirea stațiilor de transport public urban de autobuz	36 stații	360.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
3	Înființarea depoului aferent transportului public	1 clădire cca. 250 mp	125.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
4	Extinderea sistemelor de management al traficului	10 km	20.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
	Total Pr. II		1.005.000	
PRIORITATE III: termen mediu 2030 - 2035				
1	Străzi propuse pe trasee noi	20 km	6.000.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
2	Construirea drumului expres	cca. 10 km	10.000.000	PNRR, POR, Buget stat, Ministerul Transporturilor, CNAIR
3	Modernizarea căii ferate și a stațiilor CFR	10 km	10.000.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local
4	Înființare piste de biciclete pe malurile râului Someș	30km	4.500.000	PNRR, POR, Buget stat, buget local

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 documentaliile de urbanism valabile, necesitatea lor în cadrul orașului, beneficiile pe care le produc și nivelul de complexitate și durata de implementare.

2.1. intervenţii majore asupra reţelei stradale;

- Construirea, modernizarea şi reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane nemodernizate, cu includerea circulațiilor pentru pietoni și biciclete -20 km



Fig. 37 - Model orientativ de rebilitare 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 râuș 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 intersecţiilor pentru fluidizarea circulatiei: sensuri giratorii intersecție - 2 intersecții



Fig. 41 - Model orientativ modrenizare intersecții prin sensuri giratorii, sursa: https://ro.pinterest.com/pin/353955470577128 22/

- Suplimentarea parcărilor publice și introducerea unor reglementări pentru parcaje - 10 parcări publice



Fig. 42 - Model orientativ parcări publice propuse, sursa: https://ro.pinterest.com/pin/697143217342125601/

- Instalarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice (mașini, biciclete, trotinete) - 10 puncte



Fig. 43 - Parcări 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:

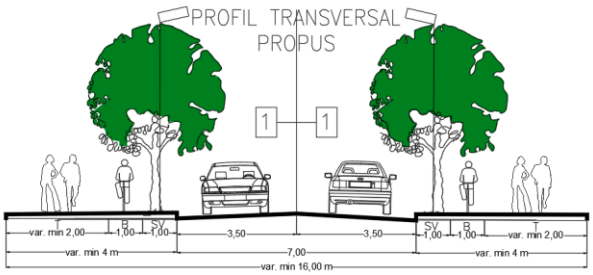


Fig. 44 - Profil trasversal propus pentru artere principale de circulație

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:

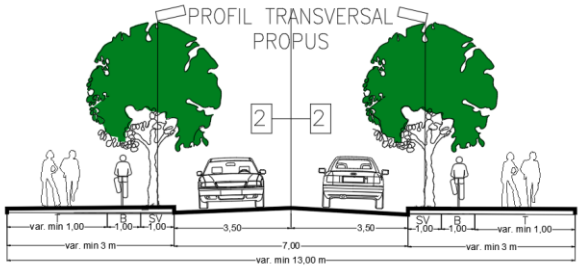


Fig. 45 - Profil transversal propus pentru artere secundare de circulație

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:

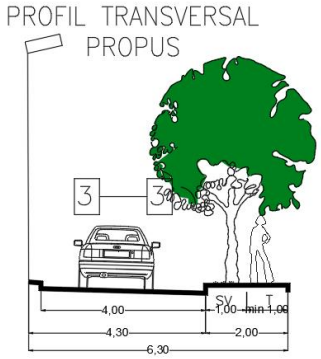


Fig. 46 - Profil transversal propus pentru străzi cu sens unic

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.evolioshop.com/autobuze-electrice/autobuz-electric-inchis-14.html

- Înființarea şi 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:

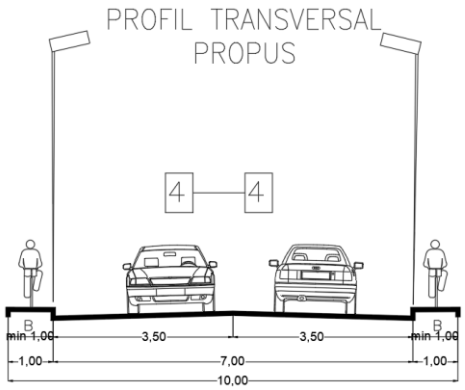


Fig. 51 - Profil transversal propus pentru drumurile de ocolire

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:

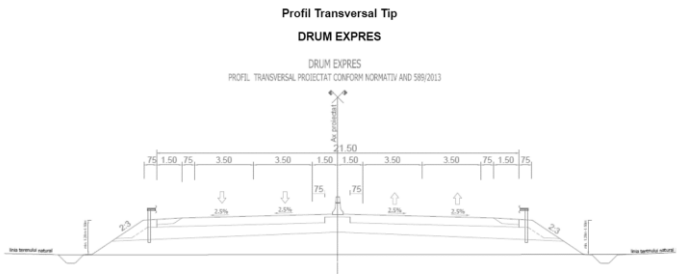


Fig. 52 - Profil transversal drum express conform date publicate pe http://www.cnadnr.ro/ro/

2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi 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/a731155b0f0aa8cc487c399da94ec80d.jpg

2.5. managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecţia împotriva zgomotului/sonoră);

Implementarea unui sistem de management al traficului:

- Implementarea unui sistem computerizat de monitorizare şi control al fluxurilor (sistem de management de trafic)

- Infiintare sistem de supraveghere video

- Implementarea conceptului de parcare in scop turistic si amenajare de noi facilitati de transport public si 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 atracţie/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, inființarea sistemului de transport public.

2.7. structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare;

- Realizarea de puncte intermodale în nodurile majore ale rețelei de transport public – gara și zona centrală

2.8. aspecte instituţionale.

- contractarea serviciilor de transport public local
- monitorizarea, controlul si verificarea serviciului de transport public si a celorlalte aspecte ale mobilitatii urbane prin introducerea în organigrama Primăriei Ulmeni a unui departament/responsabil
- introducerea de politici tarifare
- politici privind informarea calatorilor si 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 obiectivele 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: Definirea 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 intervenţiilor.
- Pasul 3: Obiectivele operaționale: acestea sunt obiectivele ce țin de problemele specifice identificate și care reprezintă un sub-set al Obiectivelor Strategice.
- Pasul 4: Generarea proiectelor: acestea reprezintă intervenţii specifice care se adresează obiectivelor operaţionale 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 operaţional și astfel devine necesar un proces de selecţie. În al doilea rând, un proiect poate rezolva o problemă dar poate avea un slab raport calitate/preţ. Într-o situaţie 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 monitorizarea 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 trama 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 biciclişti 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
	Număr persoane deservite de transportul public rutier
Impactul asupra	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 – in 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 parteneriat, 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 posibile 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 – Arii 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 – Oragnizația 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 Operational Regional

POS - Programul Operațional Sănătate

POT - Programul Operațional Transport

PUG – Plan urbanistic general

SIT – Sisteme inteligente de transport

SIDU – Strategi integrată 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 Judeţean – PATJ – Judeţul Maramureş*, Universitatea Babeş-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 oraşului 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 ContractMOVE/ C2/ SER/ 2019 100/ SI2. 822066 with Vias institute (BE) and SWOV Institute for Road Safety Research (NL)

ARTICOLE DE CĂRȚI

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 MOBILITĂŢII, articol
8. RAICU Şerban, POPA Mihaela, "TRANSPORTURILE ŞI AMENAJAREA TERITORIULUI – ACCESIBILITATE ȘI ATRACTIVITATE", Buletinul AGIR nr. 4/2009 octombrie-decembrie, Universitatea „Politehnica" – Bucureşti, 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/ 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

SITE-URI WEB

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://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 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_commuting_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 in 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 străzi 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 orășenesc 91
Fig. 35 - Factori de emisie in 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 rebilitare străzi cu includerea de circulații pentru pietoni și bicicliști, sursa: https://ro.pinterest.com/pin/20688479529327158/ 114
Fig. 38 -nModel 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 râuș 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 modrenizare intersecții prin sensuri 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 trasversal 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.evolioshop.com/autobuze-electrice/autobuz-electric-inchis-14.html 116
Fig. 48 - Model orientativ stații de transport public propuse , cu loc de parcare biciclete, wifi. 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 express 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 1Recensăminte 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 CO2generate 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 orașului 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 îmbunatațirea accesibilitații localitaților si 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 protecţia persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulaţie a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecţia 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;
- Chelința;
- 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;
- ◯ Chelința;
- ◯ 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? (marcați câte variante de răspuns vi se potrivesc) *

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? (marcaţi 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? (marcaţi 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 JUDEŢEAN / INTERJUDEŢEAN / INTERNAŢIONAL)? (puteți marca mai multe variante de răspuns) *

Tick all that apply.

- [ ] Orarul de circulaţie
- [ ] Rutele operate
- [ ] Starea vehiculelor
- [ ] Conectivitatea cu reţeaua 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. CONSIDERATI CĂ AR FI OPORTUNĂ INFIINȚAREA 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? (marcaţi 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 DEFICIENŢE ALE INFRASTRUCTURII DE PARCĂRI PUBLICE (INCLUSIV LOCURI DE PARCARE LA DOMICILIU/REȘEDINŢĂ) 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 parcările la domiciliu / reședinţă
- ☐ 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 întreţinute în mod corespunzător în ceea ce privește curăţarea 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 parcări 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 îmbrăcămințiiasfaltice;
- [ ] 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