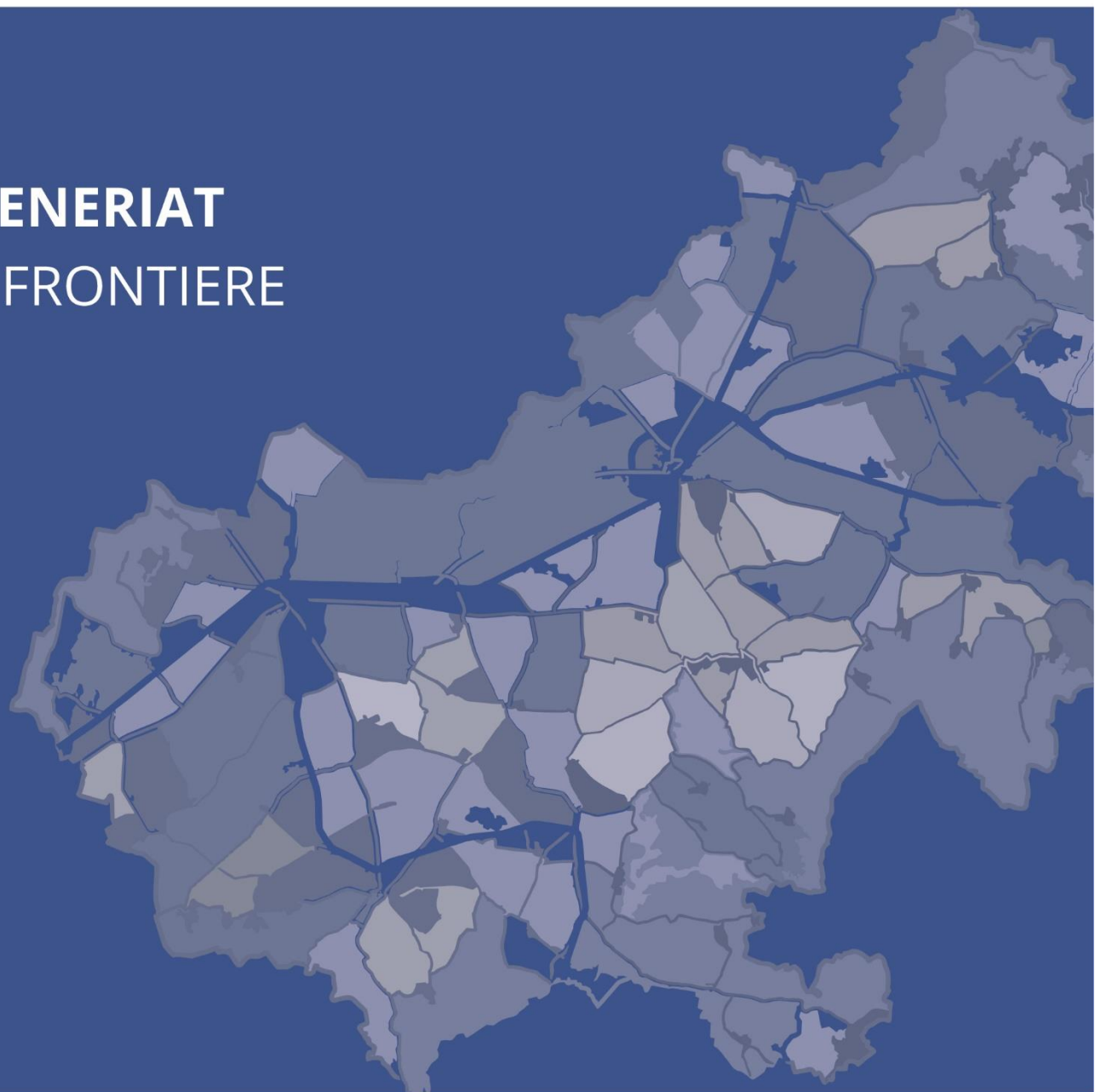




PARTENERIAT FĂRĂ FRONTIERE



Titlu proiect:
Strategia și Planul de Mobilitate pentru județul Satu Mare

Partener:
Județul Satu Mare

Program co-finanțat de
Uniunea Europeană



UNIUNEA EUROPEANĂ

Strategia și Planul de Mobilitate pentru Județul Satu Mare

Versiune finală

Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil
1	Versiune finală

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor contractului încheiat între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

Strategia și Planul de Mobilitate pentru Județul Satu Mare – Versiune finală

Prezenta strategie acoperă ariile administrativ teritoriale cuprinse în Județul Satu Mare, și se referă la perioada 2021-2030.

Analizele socio-economice, de infrastructură și de mobilitate acoperă ariile administrativ teritoriale cuprinse în Județul Satu Mare și a Pachetul de măsuri și proiecte investiționale propuse în Plan vor viza aceste UAT-uri.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a Strategiei și Planului de Mobilitate vor fi necesare studii de fezabilitate și proiecte tehnice privind investițiile propuse, conform legislației în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Documentul a fost elaborat de FIP Consulting SRL – www.fipconsulting.ro

Cuprins

1. INTRODUCERE.....	8
2. NIVEL STRATEGIC.....	10
2.1 Scopul și rolul documentației.....	10
2.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială.....	17
2.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale.....	26
2.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor.....	40
3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI TENDINȚELE DE MOBILITATE.....	42
3.1 Contextul socio-economic.....	42
3.2 Transportul rutier.....	52
3.3 Transport public.....	59
3.4 Transportul de marfă.....	60
3.5 Transportul feroviar.....	61
3.6 Transportul aerian.....	62
3.7 Moduri de transport alternativ.....	64
3.8 Managementul traficului.....	65
3.9 Identificarea zonelor de complexitate ridicată.....	66
3.10 Procesul de participare – actori relevanți.....	67
3.11 Finanțarea sectorului de transporturi.....	68
3.12 Colectarea datelor și prognoze.....	70
3.13 Puncte de trecere vamală.....	81
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII.....	84
4.1 Accesibilitate.....	84
4.2 Siguranță.....	93
4.3 Impactul asupra mediului.....	98
4.4 Biodiversitatea.....	100
4.5 Eficiență economică.....	104
4.6 Calitatea vieții.....	106
4.7 Mobilitate sănătoasă, durabilă, eficientă și echitabilă.....	109
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII DURABILE.....	111
5.1 Mobilitate durabilă în regiunea transfrontalieră.....	111
5.2 Mobilitate durabilă la nivel local (județ).....	111
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE.....	113
6.1. Rețeaua stradală.....	113
6.2. Transportul public.....	114
6.3. Transportul de marfă.....	114
6.4. Mijloace alternative de mobilitate.....	115
6.5. Managementul traficului.....	115
6.6. Zone cu complexitate ridicată.....	115
6.7. Structuri intermodale și intervenții urbanistice.....	115
6.8. Mobilitate transfrontalieră și conectivitate.....	115
6.9. Aspecte instituționale.....	116
7. EVALUAREA IMPACTULUI ECONOMIC ȘI CADRUL DE PRIORITIZARE.....	118
7.1. Cadrul de prioritizare.....	118
7.2. Priorități stabilite și acordarea punctajelor.....	118
7.3. Aspecte instituționale.....	120
7.4. Reglementarea legală a intervențiilor județene în rețeaua de drumuri de bază.....	121
8. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII STRATEGIEI.....	124
8.1 Stabilirea procedurilor de evaluarea a implementării.....	124
8.2 Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea.....	126

Glosar tehnic

PIB: Produsul Intern Brut

MZA: Media Zilnică Anuală a Traficului

VET: Vehicule etalon turisme

NdS: Nivel de Serviciu

PMUD: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

SIDU – Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană

CESTRIN: Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică

CJ: Consiliul Județean

ZUF: Zona Urbană Funcțională

MT: Ministerul Transporturilor

MDLPA: Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației

MFE: Ministerul Fondurilor Europene

MPGT: Master Plan General de Transport

POIM: Programul Operațional Infrastructură Mare

POT: Programului Operațional Transport

POR: Programul Operațional Regional

PNRR: Planul Național de Redresare și Reziliență

UAT: Unitate Administrativ Teritorială

INS: Institutul Național de Statistică

ITS: Information Transport System

MOBI: Modern Border Infrastructure – Successful Carpathian region

Prețuri contabile: costuri de oportunitate sociale, uneori diferite de prețurile de pe piață și tarifele regularizate. Acestea sunt folosite în cadrul analizei economice pentru o mai bună reflectare a costurilor reale ale efectelor pentru societate și a beneficiilor reale ale rezultatelor. Sunt adesea folosite ca sinonim pentru preturi umbră

An de referință: Condițiile reale sau o reprezentare a condițiilor reale pentru un an predefinit.

Scenariul de Referință: asimilat scenariului Do-Minimum, reprezentat de situația existentă la care se adaugă doar efectele aduse de proiectele aflate în derulare sau cele care au finanțarea asigurată

RBC: Raportul Beneficiu Cost

ACB: Analiză Cost Beneficiu

CNAIR: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, administratorul național al infrastructurii reprezentate de autostrăzi și drumuri naționale.

EC: Comisia Europeană

RIRE/ EIRR: Rata Internă de Rentabilitate Economică

VANE/ ENPV: Valoarea Actualizată Netă Economică

UE: Uniunea Europeană

RIRF/ FIRR: Rata Internă de Rentabilitate Financiară

VANF/ FNPV: Valoarea Actualizată Netă Financiară

Prețuri de piață: Prețul real la care un bun sau un serviciu este comercializat în schimbul altui bun /serviciu sau pentru o sumă de bani, caz în care reprezintă prețul relevant pentru analiza financiară.

AMC: Analiza multi-criterială

Simularea Monte Carlo: O tehnică matematică computerizată care identifică riscurile în cadrul analizelor cantitative și în procesul de luare a deciziilor.

Drum național: Un drum în proprietatea statului, de importanță națională, care leagă orașul capitală națională de capitalele de județ, de zone de dezvoltare strategică la nivel național sau de țările vecine. Drumurile naționale pot fi:

- autostrăzi;
- drumuri expres;
- drumuri național europene;
- drumuri naționale principale; și
- drumuri naționale secundare.

Valoarea Netă Actualizată: Suma care rezultă atunci când valoarea actualizată a costurilor estimate ale unei investiții se deduc din valoarea actualizată a veniturilor așteptate.

Prețuri curente (prețuri nominale): O valoare economică exprimată în termeni de sumă nominală fixă (unități monetare) într-un anumit an sau de-a lungul mai multor ani. Spre deosebire de prețurile reale, efectele modificărilor generale ale nivelului de preț de-a lungul timpului nu pot fi eliminate din prețurile curente.

NOx: Oxid de azot

PM_{2.5} / PM₁₀: Pulberi sedimentabile fine

PPP: Parteneriat Public Privat

VAB / PVB: Valoarea Actualizată a Beneficiilor

VAC / PVC: Valoarea Actualizată a Costurilor

Costurile de "oportunitate": Valoarea unei resurse în alternativa celei mai bune utilizări. Pentru analiza financiară, costul de oportunitate al unui articol achiziționat este întotdeauna prețul său de piață. În analiza economică, acest cost de oportunitate al unui articol cumpărat este valoarea sa socială marginală în alternativa celei mai bune utilizări fără proiect a bunurilor și serviciilor intermediare, sau valoarea sa de utilizare (măsurată prin disponibilitatea de a plăti) în cazul în care acesta este un bun sau serviciu final.

Costuri de oportunitate sociale: Costuri de oportunitate sau beneficii pentru economie ca întreg.

TVA: Taxa pe Valoare Adăugată

VOC: Costuri de Operare ale Autovehiculelor

VOT: Valoarea Timpului

LGV: Light Goods Vehicles

HGV: Heavy Goods Vehicles

PUG: Plan Urbanistic General

PED: Plan de Electromobilitate Durabilă

TC: Transport în comun

TP: Transport public

01

Introducere

1. INTRODUCERE

Implementarea unor politici publice riguros fundamentate, care au la bază analize multicriteriale și dezbateri între factorii interesați, reprezintă un instrument esențial în furnizarea unor rezultate de calitate, cu impact economic, social și cultural pozitiv.

Deși mobilitatea indivizilor și a mărfurilor adresează nevoi primare, modul în care realizăm zilnic aceste activități a evoluat continuu odată cu evoluția societății. Într-o societate în continuă modernizare, în care digitalizarea ocupă din ce în ce mai mult spațiu în activitățile cotidiene, este natural ca mobilitatea să se desfășoare într-un mod diferit, nou, utilizând eficient uneltele puse la dispoziție de noua revoluție socială.

Totodată, la nivel teritorial transfrontalier, procesul de globalizare pentru integrarea economică, socio-culturală, politică, militară și de securitate se bazează pe o mobilitate durabilă, coerentă și echitabilă a mărfurilor, informației și oamenilor.

Planul de față analizează mobilitatea locuitorilor și a mărfurilor în cadrul județului și interjudețean, aceasta reprezentând condiția elementară și esențială pentru asigurarea unei comunități dinamice, dezvoltarea și coeziunea teritorială.

Obiectivul general al studiului a fost acela de a identifica provocările și oportunitățile, prezente și viitoare în domeniul mobilității oamenilor și mărfurilor, în județul aflat la granița țării, Satu Mare.

Noile concepte privind mobilitatea nu pot fi impuse. Pentru a promova un comportament mai sustenabil trebuie încurajată în mod activ o mai bună planificare a mobilității. Informațiile referitoare la toate modurile de transport, la posibilitățile de utilizare combinată a acestora, precum și la impactul lor asupra mediului vor trebui să fie disponibile pe scară largă, atât în cazul călătoriilor cât și în cel al transportului de marfă.

Este esențială implementarea unui sistem de ticketing intermodal inteligent, la standarde UE, pentru transportul de marfă, pentru care sunt necesare o mai bună planificare electronică a itinerariilor intermodale, un mediu juridic adaptat și informații în timp real privind livrarea, inclusiv în cazul livrărilor mai mici. Tehnologiile informației și comunicațiilor pot satisface de asemenea anumite necesități în materie de accesibilitate fără mobilitate suplimentară.

Pentru a reduce congestionarea și emisiile din contextul urban, este necesară o abordare mixtă prezentă în planurile de amenajare a teritoriului și în politicile urbane, care să susțină sistemele de tarifare, serviciile publice de transport eficiente, o infrastructură pentru modurile nemotorizate, precum și platforme de încărcare/realimentare a vehiculelor ecologice.

02

Nivel strategic

2. NIVEL STRATEGIC

2.1 Scopul și rolul documentației

Rolul documentului îl constituie îmbunătățirea mobilității persoanelor și bunurilor în cadrul județului Satu Mare, în contextul cooperării transfrontaliere între România – Ungaria – Ucraina – Slovacia. Mobilitatea reprezintă condiția elementară și esențială pentru asigurarea unei comunități dinamice și a coeziunii socio-economice în vederea eliminării disparităților teritoriale.

Planul de mobilitate pentru Județul Satu Mare trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunităților locale în domeniul mobilității și transportului județean și regional. Viziunea de dezvoltare a județului se va baza pe dezvoltarea mobilității în vederea asigurării accesului tuturor cetățenilor către opțiuni eficiente de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale.

Totodată, documentul a ținut cont de presiunile externe care produc vulnerabilitate de ordin securitar, economic și social.

Strategia de față va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă din punct de vedere social și al protecției mediului.

Dezvoltarea mobilității oamenilor și mărfurilor și creșterea accesibilității între punctele de interes se realizează doar pe baza unui sistem de transport eficient, solid, complex și variat din punct de vedere al alternativelor propuse pentru mobilitate. Un sistem de transport durabil reprezintă coloana vertebrală pe care se susține dezvoltarea durabilă a județului, contribuind astfel la creșterea calității vieții locuitorilor săi și integrarea eficientă a externalitatilor provenite din zona transfrontalieră.

Actuala strategie va propune strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități investitoriale în vederea unui transport durabil, care să susțină dezvoltarea urbană durabilă.

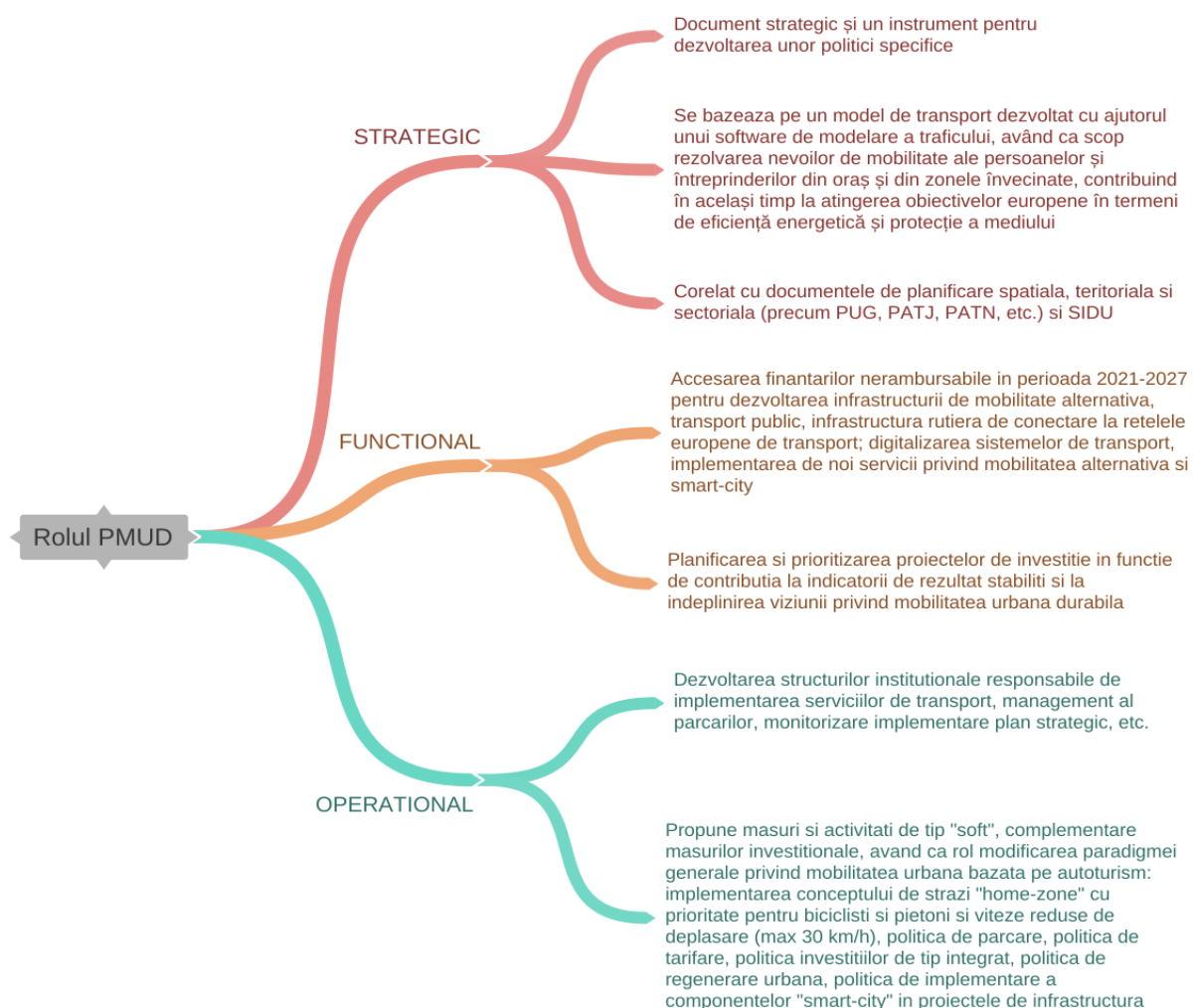
Viziunea mobilității este expresia mobilității continue a locuitorilor, navetiștilor, turiștilor, emigranților dar și a bunurilor și mărfurilor în Județul Satu Mare, expresia dinamismului unui teritoriu cu nevoi de mobilitate în creștere și diversificare, aflat la limita frontierei cu alte două țări Est Europene. Aceasta reprezintă legătură intrinsecă între mobilitate și dezvoltare teritorială durabilă, creșterea accesibilității, susținerea schimburilor și a coeziunii socio-economice, orientată către valorificarea responsabilă a resurselor naturale și antropice, dezvoltare orientată în primul rând către oameni și calitatea vieții acestora. Elementul esențial pentru dezvoltarea viitoare a județului Satu Mare este capacitatea de integrare și influență transfrontalieră, dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor prin care oamenii, mărfurile și afacerile să circule mai ușor, mai des și mai eficient.

Modurile de transport durabile și prietenoase cu mediul vor deveni primele alternative de transport pentru locuitorii, cei care lucrează în județ sau vizitatorii. Transportul județean, împreună cu o infrastructură feroviară și rutieră dezvoltată, vor constitui componentele de bază ale sistemului de transport în județ, un sistem care va răspunde nevoilor în continuă creștere privind mobilitatea și accesibilitatea oamenilor și a bunurilor.

Noua strategie rămâne astfel un demers strategic, funcțional și operațional al comunităților din Județul Satu Mare și al autorității publice locale, prin care se va atinge dezideratul stabilit prin viziunea de dezvoltare.

Obiective

Obiectivul general al strategiei este crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate a cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.



Figură 2-1 - Rolul PMUD

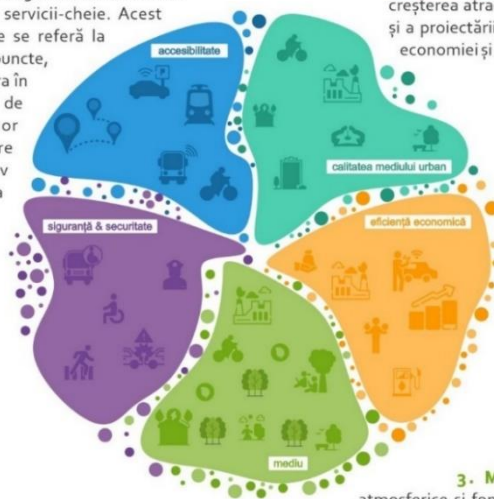
Planul de mobilitate va avea ca fundament o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității în Județul Satu Mare și va cuprinde toate tipurile și formele de transport: public și privat, pasageri și marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau staționare.

Planul va cuprinde, de asemenea, o evaluare a costurilor și a beneficiilor transportului, incluzându-le și pe cele ce nu pot fi cu ușurință măsurate sau evaluate – cum sunt cele referitoare la emisiile de noxe sau impactul asupra calității aerului, soluții propuse urmărind obținerea unui impact maxim al resurselor utilizate.

La nivel strategic, strategia urmărește îndeplinirea viziunii și obiectivului general prin convergența a cinci obiective strategice:

1. Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

2. Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, reducerea și chiar eliminarea accidentelor rutiere;



5. Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

4. Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere „costului privind transportul de călători și de marfă”;

3. Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

Figură 2-2 - Obiectivele strategice ale PMUD

Elaborarea și implementarea planului de mobilitate urbană trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunității locale în domeniul mobilității și transportului urban, deplasarea fără a fi expuși la riscuri personale majore, îmbunătățirea continuă a mobilității și calității vieții cetățenilor.

Se va pune un accent sporit pe transportul durabil, abordând obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și a siguranței.

Necesitatea elaborării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Creșterea populației urbane din ultimele două secole, determinată de revoluția industrială și stimulată de dinamica accentuată a asimilării cuceririlor științifice în progrese tehnologice, a modificat deopotrivă nevoile de mobilitate pentru bunuri și persoane și soluțiile alternative de satisfacere a acestora. Totodată, fenomenul globalizării care se bazează pe integrarea internațională la nivel economic, militar, politic, socio-cultural și de securitate, pentru reducerea disparităților între teritorii și susținerea schimburilor economice, tehnologice și socio-culturale, necesită o infrastructură coezivă și accesibilă.

În prezent, sub aspectul mobilității, cvasitotalitatea aglomerațiilor urbane prezintă aceleași tendințe:

- dilatarea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populației și cu consecințe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creșterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în țările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecință directă a creșterii motorizării și a lungimii deplasărilor;
- evoluția și diversificarea stilului de viață prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședință - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopții care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiționale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind

identificarea și punerea în aplicare a soluțiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanță cu cerințele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două axe de cercetare, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare:

- potențarea eficacității și atractivității sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,
- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate mai respectuoase pentru mediu.

Prima axă de cercetare presupune investigații care să identifice variatele nevoi de mobilitate pe care viața cotidiană le relevă și analizează modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu un consum redus de resurse și efecte externe negative minime. În acest demers se remarcă rolul esențial al interacțiunii dintre urbanism și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât și sub cel al modului de satisfacere a nevoilor.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, „ex-post”, după confruntarea cu oferta, așa cum este oglindită de statistici (lungimea și frecvența deplasărilor/ călătoriilor totale și aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configurației rețelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea și al comportamentului populației. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spațiului natural (al condițiilor geografice), a spațiului topologic și economic, a acțiunilor omului orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor – spațiul politic (antropic), dar și mai pregnant amprenta comportamentelor populației. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecințe ale tradițiilor, ale educației, ale modului de viață, ale sistemului de activități, și extrem de particulare. Acest comportament, „rebel” la orice încercare de modelare diferențiază repartiția modală a deplasărilor pentru restul condiționărilor similare. Cercetarea trebuie să identifice soluții pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spațială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieții în general. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creșterea atractivității transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spațiu, resurse, generatoare de congestie și responsabile pentru degradarea calității vieții din orașe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia și oferta de mobilitate pe care urbanismul își pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până în anii 1960, preocuparea dominantă consta în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial.

Este acum tot mai relevantă afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiționată de dimensiunea, forma și structura urbană. Studiului acestora și al corelațiilor cu nevoile de mobilitate și cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos și cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale urbanistilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Simplificând, a găsi soluții pe orizonturi de timp apropiate sau îndepărtate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a populației și de deplasare a mărfurilor în spațiile urbane echivalează cu racordarea la cerințele dezvoltării durabile, adică la interesele și responsabilitățile contemporanilor și ale generațiilor viitoare.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zonele urbane respective.

Acesta ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile de deplasare.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

În vederea definirii măsurilor și proiectelor propuse, s-a procedat la analiza anvelopei bugetare disponibile pentru perioada 2021 – 2027, pentru a analiza măsura în care investițiile propuse în plan sunt durabile și sustenabile.

Metodologia, caracteristicile și componentele unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul „Orientări – Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”. Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis Cartea Albă a Transporturilor „Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională, fondurile de coeziune și orașe și regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domeniile-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

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

Toate acestea vor trebui să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- abordare participativă;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică; și
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

În anul 2020, Comisia Europeană (DG MOVE) a aprobat a doua versiunea privind metodologia de elaborare a PMUD, având următoarele etape de realizare a planurilor:



Figură 2-3 Etapele de realizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, ed.a II-a
 sursă: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Conform noii reglementari, PMUD se va baza pe următoarele principii:

1. Planificarea mobilității urbane durabile la nivelul zonelor urbane funcționale;
2. Cooperarea peste limitele instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate;
4. Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan de implementare clar;
6. Dezvoltarea într-o manieră integrată a tuturor modurilor de transport;
7. Asigurarea monitorizării și evaluării implementării planului;
8. Asigurarea calității planului.

Planul de mobilitate urbană pentru Județul Satu Mare va include următoarele componente:

- Diagnosticarea sistemului existent de mobilitate și transport, al infrastructurilor, dotărilor și fluxurilor de trafic;
- Evaluarea nivelului de disfuncționalitate a circulației urbane;
- Dezvoltarea funcțională, socio-economică și urbanistică a zonelor urbane;
- Infrastructuri, zonare urbană, rețele de transport, relații în teritoriu;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Modelarea prognozelor de mobilitate, transport și trafic;
- Dezvoltarea rețelelor de transport urban și regional;
- Planificarea și proiectarea infrastructurilor de transport; și
- Terapia și managementul traficului și al mobilității.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor acoperi toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerare urbană dar și localitățile rurale componente, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

1. **Abordări integrate privind modurile de transport:** dezvoltarea de coridoare integrate de mobilitate, cu accent pe adresabilitatea tuturor modurilor de transport în ceea ce privește infrastructura modernizată, analiza și identificarea celor mai relevante coridoare de mobilitate la nivelul zonei urbane și a zonei funcționale urbane și transformarea acestora în corelare cu viziunea de dezvoltare, reconfigurare integrală și integrată a spațiilor urbane, regenerarea spațiilor urbane și (re)valorificarea spațiului urban construit.
2. **Infrastructura și tehnologia inteligentă:** integrarea tehnologiei și a facilităților de tip „smart-city” în cadrul intervențiilor privind modernizarea infrastructurii clasice de transport. Reconfigurarea căilor de comunicație și transport și includerea elementelor de senzorică, tehnologie și transmisie de date.
3. **Sisteme de transport inteligente:** Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.
4. **Transportul în comun:** planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile. O dimensiune aparte va viza dezvoltarea serviciilor și sistemului de transport public la nivel metropolitan.
5. **MaaS, ride-sharing, X-sharing:** Ținând cont de faptul că implementarea PMUD se va realiza în deceniile următoare, este necesar a trata în cadrul acestui plan și tematicile de viitor în mobilitatea urbană durabilă: mobilitatea ca serviciu, planificarea mobilității comune, implementarea sistemelor „sharing” pentru diferite moduri de transport: auto, bicicletă, micromobilitate, etc..
6. **Electromobilitate:** abordarea mobilității urbane durabile va ține cont de dezvoltarea infrastructurii pentru autovehicule și vehiculele electrice, corelarea infrastructurii de mobilitate cu cea de alimentare cu energie electrică.
7. **Transportul nemotorizat:** planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Se va urmări transformarea spațiului public destinat astăzi prioritar autoturismelor către un spațiu public activ, destinat prioritar oamenilor și activităților sociale. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.
8. **Regenerarea urbană:** desi interpretarea ad-literam ar viza reutilizarea spatiilor publice si transformarea lor in spatii verzi, consideram ca este rolul PMUD de a integra conceptele de „regenerare urbana” si cel de „mobilitate urbana” tinand cont de functiunile de mobilitate nemotorizata ce pot fi dezvoltate in acest tip de interventii. Prin proiectele de regenerare urbana se urmareste atat integrarea spatiilor publice degradate sau imbatranite moral si arhitectural in artere cu design modern, orientat catre oameni si mobilitate activa, cat si reorganizarea spatiilor aferente grupurilor de locuinte colective care, prin regenerare, pot furniza comunitatii functiuni mixte, de la realizarea spatiilor de parcare rezidentiala, la spatii verzi, alei pietonale, piste velo, spatii de petrecere a timpului liber, terenuri de agrement si de sport.
9. **Intermodalitate:** planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.
10. **Siguranța rutieră urbană:** Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zona urbană respectivă.

11. **Transportul rutier** (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.
12. **Logistica urbană**: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.
13. **Gestionarea mobilității**: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Prin activitățile de colectare a datelor și cele de consultare publică, vor fi implicați cetățenii, angajatorii, ONG-urile și alți actori relevanți ai comunității locale și regionale.

2.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Intervențiile și proiectele propuse prin strategie vor viza întregul județ iar prin cooperare cu regiunile transfrontaliere, pot viza proiecte care depășesc granițele țării. În 2020, Consiliul Județean Satu Mare a contractat societatea FIP Consulting SRL pentru Servicii de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a Județului Satu Mare, pentru perioada 2021-2027, care să identifice măsuri de îmbunătățire a desfășurării circulației de vehicule și pietoni pe rețeaua stradală de la nivelul județului.

Aria de acoperire a Strategiei

Aria de acoperire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este Județul Satu Mare, iar analizele, modelul de transport, proiectele investiționale și măsurile operationale și organizatorice sunt realizate cuprinzând UAT-urile din județ.

Aprobarea strategiei Satu Mare se va realiza astfel la nivelul Consiliului Județean Satu Mare, urmand ca pe viitor acest document strategic să poată fi adoptat și aprobat la nivelul fiecărei UAT interesat.

Județul Satu Mare în anul 2027 va reprezenta un spațiu european modern, atractiv, cu o dezvoltare teritorială echilibrată, un mediu economic competitiv și dinamic, bazat pe inovare, o infrastructură de transport coezivă și transfer tehnologic, ce asigură un nivel de trai decent locuitorilor săi, un mediu durabil și servicii atractive.

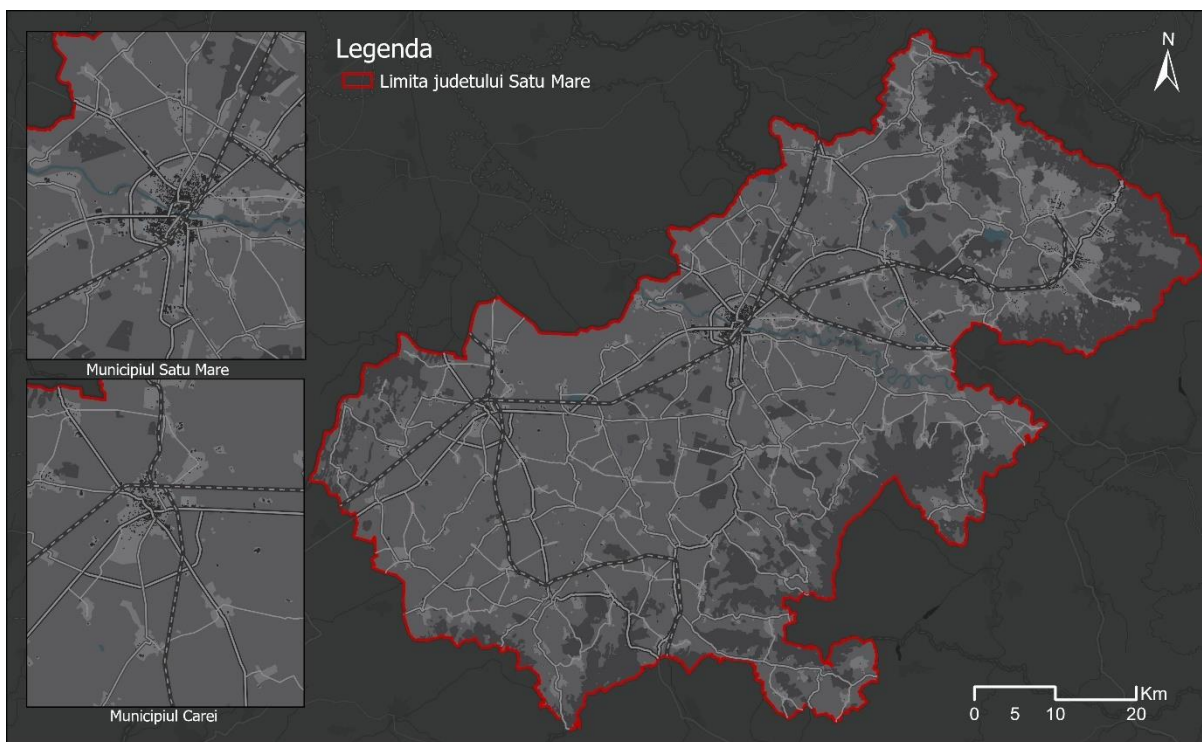
Județul Satu Mare va fi un important nod pe traseul Drumului Someș Expres, care conectează localitatea Oar de la granița cu Ungaria, Municipiul Satu-Mare, Deva, Cluj-Napoca și mai departe conexiune cu Autostrada Transilvania – A3, iar de la nodul Livada pornește către nord spre vama cu Ucraina în Halmeu.

Valorificarea potențialului competitiv teritorial se va putea realiza doar printr-o dezvoltare integrată a sistemului de transport, care să asigure în mod eficient mobilitatea locuitorilor către și dinspre orașele din județ și creșterea accesibilității în interiorul orașelor.

Astfel, în cadrul planificării strategice în domeniul mobilității urbane, trebuie ținut cont de impactul și repercusiunile generate de navetism și transporturi de marfa în cadrul județului.

Analiza, intervențiile și investițiile propuse prin strategie vor viza tot județul, în special municipiile și orașele, și cererea de mobilitate și transport din, dar mai ales către, acestea.

Județul Satu Mare cuprinde 65 unități administrativ teritoriale, printre care patru orașe și două municipii, și anume: Ardud, Livada, Negrești – Oaș, Tășnad, respectiv Satu Mare și Carei.



Figură 2-4 - Aria de acoperire a strategiei, , Sursă: Analiza Consultantului

Polul de dezvoltare Satu Mare, datorită potențialului și caracterului său, este un centru polarizator pentru localitățile rurale și urbane din vecinătate, exercitând o puternică polarizare unidirecțională, fiind un spațiu urban cu servicii de interes general, cu funcții administrative, industriale și comerciale complexe, și locuri de muncă. Conform SDTR, există o tendință de concentrare a populației de-a lungul coridorului de transport Satu Mare – Baia Mare.

Județul Satu Mare este un județ de dimensiuni medii, comparativ cu celelalte județe din țară, care cuprinde 65 unități administrativ teritoriale și dispune de un nivel ridicat de urbanizare, cuprinzând patru orașe și două municipii, și anume: Arduș, Livada, Negrești – Oaș, Tășnad, respectiv Satu Mare și Carei.

Din punct de vedere al competitivității, Regiunea Nord-Vest se poziționează pe locul 246 din 268 regiuni europene, fiind a treia regiune competitivă la nivel național, după București-Ilfov și Vest, conform „The Eu Regional Competitiveness Index 2019”¹ (RCI).

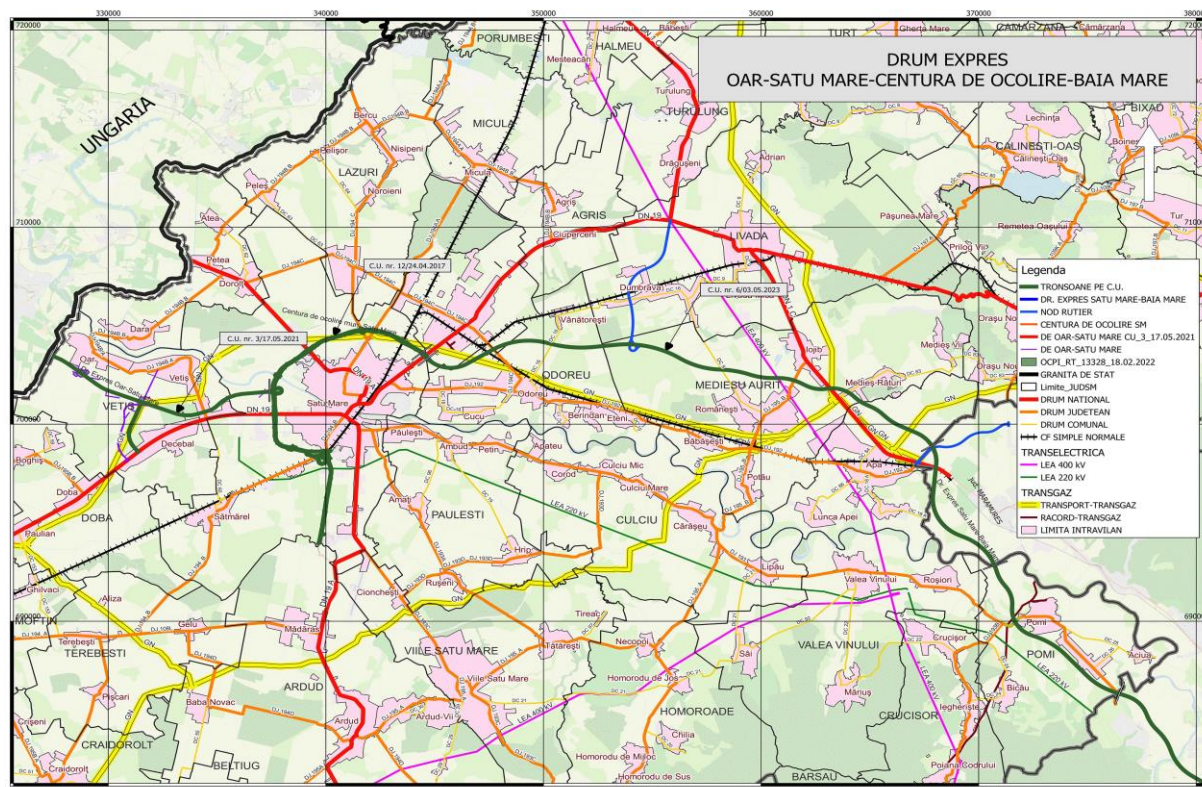
Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest este ocolită de principalele coridoare de transport din rețeaua TEN-T (IX și IV), fiind deservită numai parțial de rețeaua TEN-T Core (Turda și Câmpia Turzii - rutier și Cluj Napoca, Dej și Beclean –feroviar). Astfel, principalele legături în regiune sunt asigurate de rețeaua TEN-T Comprehensive (secundară).

Regiunea beneficiază doar de 67 de km de autostradă, întreaga lungime fiind localizată în județul Cluj.

Totodată, județul Satu Mare dispune de o rețea de cale ferată mai dezvoltată decât media teritorială, însă rețeaua este simplă neelectrificată și necesită modernizări.

¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2019_03_rci2019.pdf

La nivel regional, în contextul coeziunii economice, sociale și teritoriale, în vederea reducerii disparităților teritoriale și demografice accentuate, consolidarea legăturilor de transport în cadrul județului este esențială.



Figură 2-5 - Rețeaua rutieră și feroviară propusă în MPGT

Ori plecând de la această realitate, nu poate fi neglijat în momentul analizei situației curente sau în momentul planificării demersurilor strategice și investiționale în domeniul mobilității urbane, impactul generat de mobilitatea mărfurilor sau de navetismul generat și atras de județul Satu Mare la nivelul regional.

La elaborarea Strategiei și Planului de Mobilitate pentru Județul Satu Mare, s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială la nivel național, județean și local.

Planificare teritorială la nivel european

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar al Uniunii Europene (SDSC)²

Este un document de politici publice care urmărește o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene, prin consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale.

SDSC constituie un cadru orientativ care vizează o mai bună cooperare între politicile sectoriale cu impact major asupra dezvoltării teritoriului comunității, între statele membre, între regiunile și orașele din comunitatea europeană.

SDSC propune urmărirea a trei obiective fundamentale de dezvoltare spațială, și anume:

² https://geografie.ubbcluj.ro/ccau/doc_cadru/SDSC.pdf

- coeziunea economică și socială, prin dezvoltarea unui sistem policentric echilibrat și întărirea relațiilor dintre arealele urbane și cele rurale, bazat pe un sistem integrat de transport și comunicații.
- conservarea și gestionarea patrimoniului natural și cultural.
- creșterea competitivității teritoriului, cu asigurarea principiilor dezvoltării durabile și reducerea decalajelor între regiunile din spațiul comunitar.

Propunerile din strategie vor aduce o contribuție majoră în susținerea municipiului ca pol major în rețeaua de orașe a României, urmându-se astfel direcțiile de dezvoltare prevăzute în SDSC.

Fiind un județ aflat la granița țării, strategia va urmări reducerea decalajelor teritoriale în județ și o mai bună conectivitate cu regiunile transfrontaliere.

Planificare teritorială la nivel național

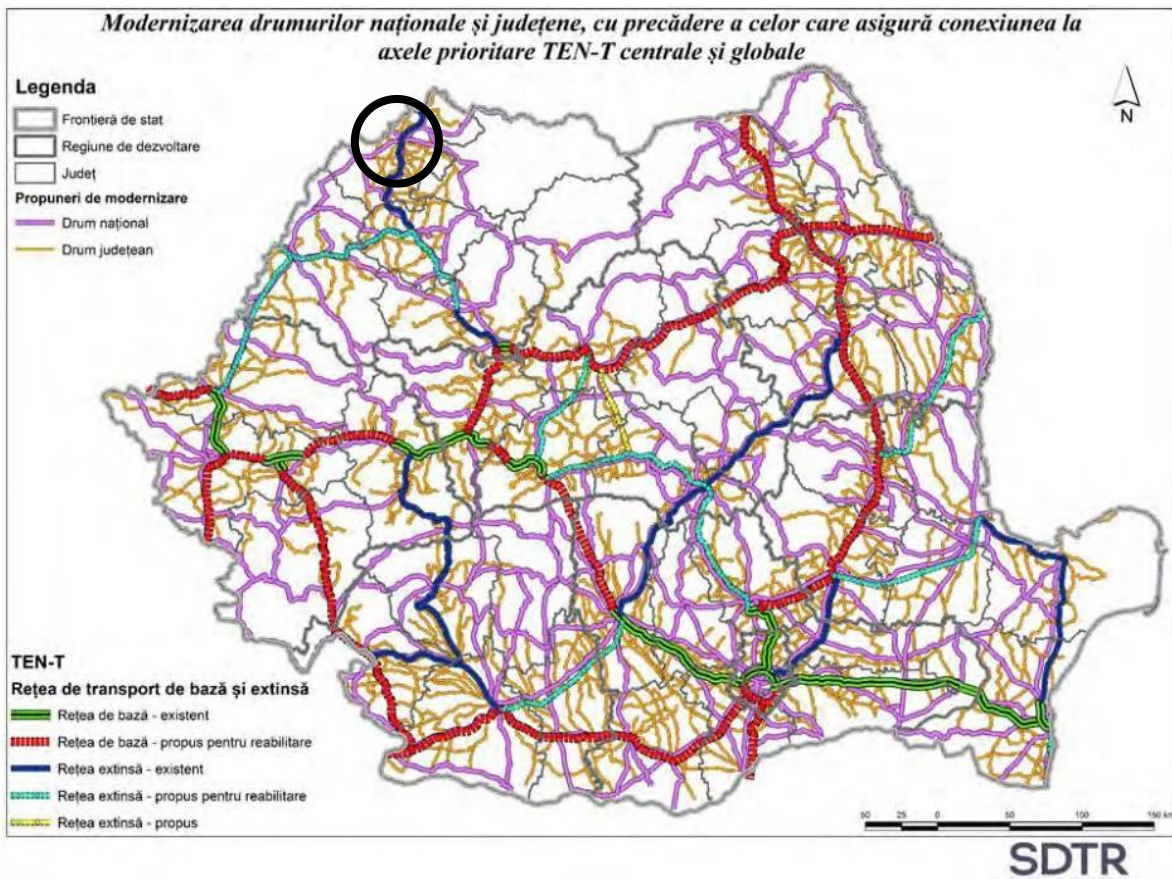
Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR³

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în mai 2020, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. SDTR a fost adoptată de către Guvernul României în data de 5.10.2016 și cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

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 integrându-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.”

³ https://geografie.ubbcluj.ro/ccau/doc_cadru/SDSC.pdf



Figură 2-6 - Rețeaua de transport de bază și extinsă - Propunerile de modernizare Sursa: SDTR

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

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

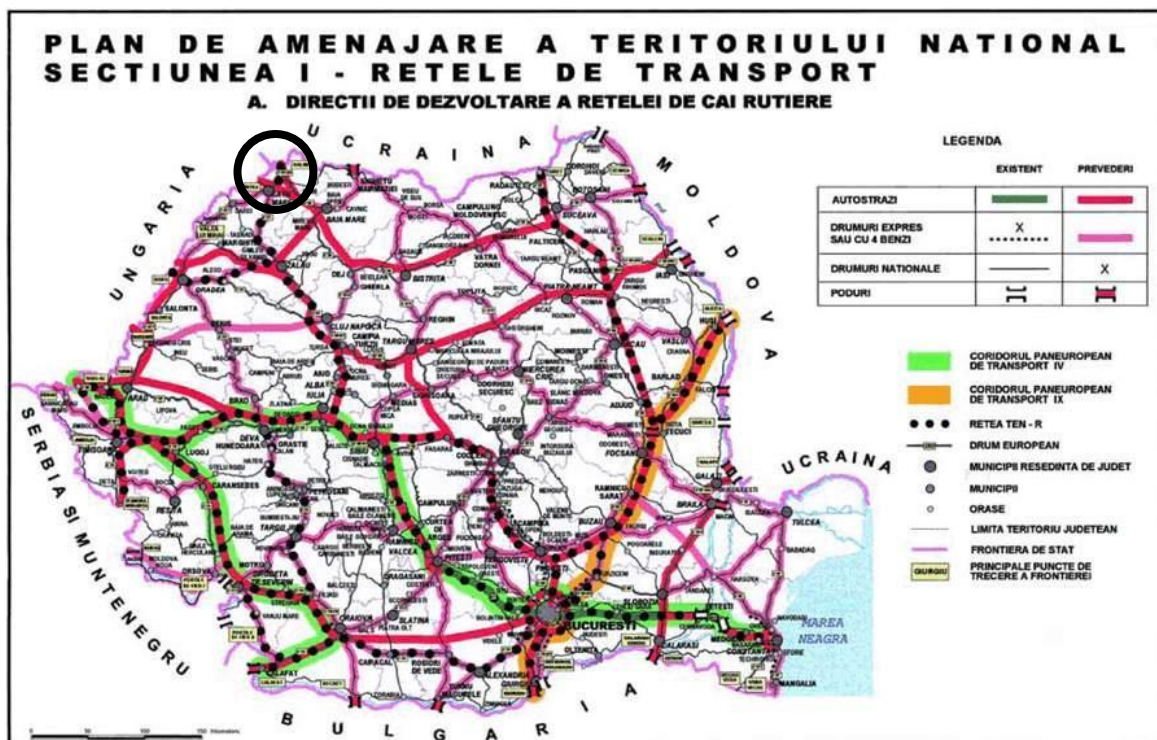
SDTR⁴ propune:

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

Prin SDTR se propun următoarele măsuri și proiecte:

- Îmbunătățirea conectivității feroviare pe axul Arad – Oradea- Satu Mare;
- Drum expres Vallaj - Satu Mare - Baia Mare;

⁴ Sursa: SDTR- *România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni*, Analiza Consultantului



Figură 2-8 PATN Secțiunea căi de comunicații, Sursa Legea 363/2006 de aprobare a Planului de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I, Rețele de transport

Secțiunile Planului de Amenajare a Teritoriului Național sunt:

- Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport
- Ape, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
- Rețeaua de localități aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural.
- Zone turistice, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VI-a - Zone cu resurse turistice
- Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată.
- Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale

Conform PATN Secțiunea a IV-a: Municipiul Satu Mare este o localitate de rang II, municipiu reședință de județ, de importanță națională.

Din punct de vedere al conexiunilor feroviare, Județul Satu Mare se află pe magistrala CFR 400:

- Brașov - Sfântu Gheorghe - Miercurea Ciuc - Siculeni - Deda - Sărățel - Dej - Jibou - Baia Mare - Satu Mare (518 km);

Master Planul General de Transport al României⁶

⁶http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_julie_2015_vol%201.pdf

Master Planul General de Transport al României reprezintă documentul strategic principal pentru prioritizarea investițiilor în infrastructura de transport de interes național și European, având ca orizont de timp anul 2030.

În cadrul MGT sunt stabilite cinci coridoare cheie la nivel național, care asigură conectarea regiunilor de dezvoltare, a polilor de creștere și a principalelor centre industriale.

În ceea ce privește propunerile ce se regăsesc în Master Planul General de Transport al României, județul Satu Mare este inclus în mai multe proiecte de interes la nivel național.

Din punct de vedere al transportului rutier, relevante pentru strategie menționăm:

- Someș Expres – Petea – Satu Mare – Baia Mare – Dej, prin Oar;
- Trans Regio Satu Mare – Zalău;
- Trans Regio Satu Mare – Oradea;
- Modernizare CF Satu Mare – Baia Mare;

Astfel, prin implementarea acestor infrastructuri, accesibilitatea în regiune se va îmbunătăți, iar conectivitatea spre punctele vamale Petea și Halmeu se va realiza mult mai rapid.

Planificare teritorială la nivel județean

Strategia de dezvoltare a județului Satu Mare până în 2020

Viziunea strategiei plazează județul în anul 2020 ca spațiu în care așteptările congruente ale locuitorilor, turiștilor și oamenilor de afaceri să fie îndeplinite, un județ axat pe dezvoltare în scopul creșterii calității vieții locuitorilor săi, crearea de oportunități de afaceri durabile pentru investitori și antreprenori și oferirea de experiențe unice turiștilor.

Obiectivul general al strategiei: Creșterea atractivității Județului Satu Mare, dezvoltarea unui mediu ospitalier și durabil, cu scopul creșterii calității vieții locuitorilor, oferirea unor experiențe unice turiștilor și creării de oportunități valoroase investitorilor privați.

Obiectivul general este susținut de mai multe obiective strategice, relevante pentru documentația de față este O2 - Modernizarea infrastructurii și dezvoltarea de servicii publice de calitate.

Măsurile și propunerile strategiei vor susține dezideratul strategiei de dezvoltare în contextul și problematicile din prezent, pentru o dezvoltare durabilă în perspectivă.

Strategia de dezvoltare a județului Satu Mare 2021-2030 – În consultare publică

Planificare teritorială la nivel local

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Satu Mare 2016 – 2025

Viziunea strategiei descrie Municipiul Satu Mare va fi un pol de dezvoltare urbană, centru de cercetare aplicată, cu o economie incluzivă și un stil de viață sustenabil.

Viziunea strategiei de dezvoltare a Municipiului Satu Mare se bazează pe șase axe prioritare de intervenție publică, prima fiind relevantă pentru documentul de față, și anume: Îmbunătățirea accesibilității și măsuri de stimulare a unei mobilități sustenabile

Prin această axă prioritară de dezvoltare integrată se urmărește îmbunătățirea calității accesibilității la nivel teritorial (externă) și la nivel urban (internă) într-o manieră sustenabilă, ca premisă majoră a dezvoltării economice a teritoriului, în general, și a orașului, în particular. O bună desfășurare a fluxurilor de călători și mărfuri este condiție principală a branșării municipiului Satu Mare la schimburile economice regionale, naționale și continentale.

Îmbunătățirea accesibilității reprezintă un stimulent nu numai pentru amplificarea schimburilor comerciale, ci și asupra ameliorării mobilității la nivelul Zonei Metropolitane Satu Mare, cu efecte pozitive

pe termen mediu și lung în ceea ce privește creșterea gradului de ocupare și atragerea de forță de muncă bine pregătită din localitățile asupra cărora municipiul Satu Mare exercită un anumit grad de influență.

Un atribut de bază al strategiei Europa 2020 îl reprezintă sustenabilitatea, capacitatea unui sistem de a oferi un serviciu/produs mai bun calitativ cu un consum diminuat de resurse în special din categoria celor neregenerabile și poluante. Astfel, prin strategiile locale de dezvoltare, creșterea calității vieții locuitorilor se va face prin furnizarea de servicii preponderent bazate pe energii regenerabile sau cu un grad redus de poluare.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Carei 2021-2027

Strategia a evidențiat problematicile relevante pentru documentul de față, și anume:

- Strada de pământ dintre Pomilor și Zorilor necesită asfaltare sau măcar pietruire;
- Lipsa accesibilizării drumului de lângă Biserica Ortodoxă pentru persoane cu dizabilități;
- Atitudinea și modul de acțiune a prestatorilor regionali de servicii (apă, gaz, curent), respectiv probleme de sincronizare și comunicare. După realizarea lucrărilor de infrastructură de către Primărie, prestatorii de servicii efectuează lucrări de reabilitare;
- Colaborare dificilă cu CFR în vederea soluționării problemelor de infrastructură de transport;
- Lipsa coșurilor de gunoi în anumite părți ale orașului, respectiv distribuția inegală în oraș a acestora, ceea ce cauzează probleme de igienă;
- Lipsa accesibilizării spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități; ✓ Lipsa unor soluții smart pentru vârstnici și tineri;
- Extinderea infrastructurii duce la fragmentarea habitatelor și afectarea habitatelor;
- Calitatea aerului este amenințată de creșterea permanentă a numărului de autovehicule;
- Risc de fenomene meteorologice periculoase pe fondul global al schimbărilor climatice;
- Variațiile mari de temperatură, activitatea seismică din sud-estul Europei, poluarea, afectează diverse paliere ale dezvoltării locale.

Viziunea pentru orizontul 2027 descrie municipiul ca fiind un centru urban atractiv pentru locuitori, pentru investitori și pentru turiști, valorificând atuurile sale și devenind un oraș mai competitiv și mai inteligent, printr-o infrastructură tehnico-edilitară îmbunătățită, prin sprijinirea investițiilor, prin serviciile publice modernizate pe care le oferă, prin stimularea creșterii demografice și printr-o bună conectare cu mediul privat, cu cetățenii și cu comunele învecinate.

Primul obiectiv strategic pe care se bazează viziunea vizează palierul mobilității urbane, și anume: Obiectiv infrastructură tehnico-edilitară 2027 - Îmbunătățirea infrastructurii tehnico-edilitare locale, cu accent pe infrastructura de drumuri, de apă și canalizare, respectiv de transport public.

PMUD susține dezvoltarea mobilității urbane, a regenerării și integrarea soluțiilor smart prin pachetul de măsuri și proiecte propuse.

2.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Secțiunea de față descrie modalitatea în care Planul de Mobilitate se corelează cu alte documente și politici de planificare spațială, sănătate, economie, condiții de locuire și mediu.

Tabel 2-1 Palierile sectoriale și teritoriale ale documentelor de planificare strategică

Nivel sectorial/teritorial	Nivel european	Nivel național	Nivel Local
Planificare spațială	Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar	Strategia de Dezvoltare Teritorială a României Planul de Amenajare a Teritoriului Național Planul de dezvoltare regională a regiunii Nord-Vest 2021-2027	SIDU Satu Mare, SIDU Carei, PMUD Satu Mare, PMUD Carei, PUG Satu Mare, PUG Carei
Sănătate	Carta Albă a Inovației în Sănătate	Programul Național Sănătate 2021-2027	SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Economie	Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar	Strategia Națională pentru Competitivitate	SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Mediu	Strategia de Dezvoltare Durabilă a U.E.	Strategia Națională pentru Dezvoltarea durabilă 2013-2020-2030 Planul de dezvoltare regională a regiunii Nord-Vest 2021-2027	PMUD Satu Mare, PMUD Carei, SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Locuire/ Protecție socială	Strategia Națională a locuirii	Strategia Națională a Locuirii	SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Administrație		Strategia Națională pentru Consolidarea Administrației Publice 2014-2020	SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Societate informațională	Planul Strategic pentru Tehnologia Transportului	Strategia națională privind Agenda Digitală pentru România 2020	PMUD Satu Mare, PMUD Carei, SIDU Satu Mare, SIDU Carei
Transport	Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar Carta albă 2011 - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană	Master Planul General de Transport al României Strategia de dezvoltare teritorială a României Planul de dezvoltare regională a regiunii Nord-Vest 2021-2027	PMUD Satu Mare, PMUD Carei, SIDU Satu Mare, SIDU Carei

În tabelul anterior este prezentată modalitatea în care au fost luate în considerare alte documente strategice relevante pentru strategia Satu Mare.

Strategii Sectoriale la Nivel European

Cartea Albă: Împreună pentru sănătate. O abordare strategică a Uniunii Europene (Comisia Europeană, 2007, SEC/2007/1374,1375,1376)

Cartea albă pentru domeniul sănătății a fost adoptată în 2007 pentru perioada 2008-2013 de către Comisia Europeană. Documentul identifică principalele provocări în domeniul sănătății incluzând provocările demografice precum îmbătrânirea populației și reducerea problemelor persoanelor cu dizabilități, pandemiile, accidentele biologice și bioterorismul, influența schimbărilor climatice asupra sănătății populației și implementarea noilor tehnologii pentru prevenirea și tratarea bolilor.

Relevanța acestui document pentru strategie este legată de urmările benefice pe care implementarea proiectelor le va avea pentru sănătatea populației din municipiu și prima coroană de localități, atât din punct de vedere al reducerii poluării cât și din punct de vedere al creșterii siguranței în trafic.

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene

Acest document a fost adoptat de către Consiliul Europei în 2006 iar scopul lui este de „a identifica și dezvolta acțiunile care permit UE să obțină o îmbunătățire continuă a calității vieții, atât pentru generațiile prezente, cât și pentru cele viitoare, prin crearea de comunități durabile capabile să-și administreze și să-și folosească eficient resursele, precum și să valorifice potențialul inovator social și ecologic al economiei, asigurarea prosperității, a protecției mediului și coeziunii sociale”.

Obiectivele principale ale strategiei sunt:

Principalele obiective SDDUE	Modul în care se corelează cu strategia
Protecția mediului	Fiind o strategie de dezvoltare, modul concret de corelare între SDDUE și strategia nu poate fi decât la nivelul obiectivelor operaționale stabilite. Astfel, în strategie se regăsesc următoarele obiective operaționale, aliniate cu obiectivul Strategiei Europene: <ul style="list-style-type: none">○ Reducerea emisiilor poluante;○ Reducerea gazelor cu efect de seră;
Echitate și coeziune socială	Strategia Satu Mare este aliniat cu prevederile documentului de planificare strategică la nivel european, prin propunerea următoarelor categorii de proiecte: <ul style="list-style-type: none">○ Proiecte de îmbunătățire a accesibilității către zonele periferice, periurbane;○ Proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere, cu scopul creșterii integrării superioare în zona urbană a tuturor zonelor locuite, eliminarea segregării teritoriale și a excluziunii datorate unei accesibilități reduse, dezvoltarea de noi conexiuni între zonele municipiului și dezvoltarea infrastructurii în contextul expansiunii urbane;○ Proiecte de dezvoltare a transportului public urban, care sa devina astfel accesibil atât din punct de vedere fizic, cat și economic, pentru toate categoriile sociale din Satu Mare și din zona peri-urbană;
Prosperitate economică	Strategia Satu Mare prevede următoarele obiective operaționale, care contribuie la dezvoltarea economică în județ: <ul style="list-style-type: none">○ Fluidizarea traficului și eliminarea blocajelor, cu scopul scăderii duratei medii de călătorie;○ Integrarea sistemelor de transport și parcare în conceptul general Smart City

Relevante pentru strategia Județul Satu Mare sunt cele trei obiective menționate anterior, planul de mobilitate având ținte și proiecte care vor duce la îndeplinire aceste obiective din Strategia de dezvoltare durabilă a UE.

Cartea albă 2011 – Foaie de parcurs pentru o zonă unică a Transportului European

Recunoaște că sistemul de transport este vital pentru integrarea regiunilor și orașelor europene în economia globală, comunitatea europeană fiind nevoită să identifice cele mai eficiente și inovatoare soluții pentru acest lucru. Acest document a fost realizat de către Comisia de Transport a Comisiei Europene.

Prin adoptarea acestui document Comisia propune:

- Reducerea cu 60% a emisiilor de GES dar și sprijinirea dezvoltării sectorului transportului și a mobilității persoanelor și mărfurilor.
- Dezvoltarea unei rețele principale eficiente pentru transportul și călătoriile între orașe, pe baza dezvoltării de noduri intermodale.
- Păstrarea poziției actuale în domeniul transportului pe distanțe lungi și a transportului internațional de mărfuri
- Navetism și transport urban eficient și sustenabil

De asemenea, documentul mai propune și o serie de direcții de acțiune în domeniul transportului și al mobilității, ținte concrete care trebuie atinse și o listă de inițiative concrete care să ducă la îndeplinirea obiectivelor acestui document.

Strategia răspunde în mod direct acestor obiective prin lista de proiecte pe care le propune care vor duce la îmbunătățirea mobilității și la reducerea poluării.

Planul Strategic pentru Tehnologia Transportului

Este o componentă a Cartei Albe a Transportului – 2011, a căror ținte nu pot fi îndeplinite fără utilizarea tehnologiilor actuale. Planul își dorește să precizeze nevoile specifice pentru nevoile de cercetare și inovare în domeniul transportului și să concentreze aceste activități pentru identificarea soluțiilor cele mai bune pentru reducerea poluării și dezvoltarea economică. Se pune accentul pe colectarea de date și pe crearea de rețele de schimb de informații în domeniul cercetării sectorului de transporturi.

Strategia reprezintă o cercetare în domeniul transportului și mobilității focalizat pe județ, bazat pe date științifice prin care se identifică cele mai bune soluții pentru scăderea congestiei și îmbunătățirea mobilității.

Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană, (Comisia Europeană, 2007, COM/2007/0551)⁷

Aceasta este prima abordare sistematică a CE în privința problemelor legate de durabilitatea mobilității urbane. Scopul său a fost să stabilească o agendă la nivel european privind mobilitatea urbană, în același timp urmând a fi respectate responsabilitățile autorităților locale, regionale și naționale în domeniu. Cartea verde tratează principalele provocări legate de mobilitate urbană în următoarele cinci dimensiuni:

- Orașe fără congestie din transporturi
- Orașe mai verzi
- Transport urban mai inteligent
- Transport urban mai accesibil
- Transport urban sigur

Suplimentar, Cartea verde a privit asupra metodelor pentru a asista la crearea unei noi culturi privind mobilitatea urbană, inclusiv dezvoltarea bazei de cunoștințe și colectarea datelor, și a tratat problema finanțării dezvoltării și îmbunătățirii infrastructurii și serviciilor de transport urban.

Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (Comisia Europeană, 2009, COM/2009/0490)⁸

În baza consultărilor cu diverși actori în privința conținutului Cărții verzi, Comisia Europeană a adoptat acest plan de acțiune, care propune douăzeci de măsuri (centrate pe șase teme care răspundeau

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>

principalelor mesaje care au rezultat în urma consultărilor publice) pentru a încuraja și asista autoritățile locale, regionale și naționale în atingerea scopurilor privind mobilitatea urbană durabilă:

<p>Tema 1 – Promovarea unei politici integrate Acțiunea 1 — Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă Acțiunea 2 – Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională Acțiunea 3 — Transporturi pentru un mediu urban sănătos</p>	<p>Planul de Mobilitate este aliniat cu prevederile documentului de planificare a acțiunilor privind mobilitatea urbană prin centralizarea măsurilor pe cele 6 teme. Referitor la Tema 1 – Strategia prevede măsuri de accelerare a implementării mobilității urbane, măsuri de mobilitate sustenabilă și politică regională și măsuri de modernizare a transporturilor în vederea reducerii consumului de CO₂.</p>
<p>Tema 2 — Centrarea pe cetățeni Acțiunea 4 — O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban Acțiunea 5 — Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă Acțiunea 6 — Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile Acțiunea 7 — Accesul în zonele verzi Acțiunea 8 — O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă Acțiunea 9 — Conducerea eficientă din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto</p>	<p>Acest document prevede măsuri de îmbunătățire a accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă, măsuri de dezvoltare a transportului public urban, care să devină astfel accesibil atât din punct de vedere fizic, cât și economic, pentru toate categoriile sociale din județul Satu Mare: Achiziție mijloace de transport ecologice, inclusiv stații de încărcare auto, modernizarea stațiilor de TP, și amplasarea de stații noi, modernizarea și extinderea zonei pietonale centrale.</p>
<p>Tema 3 — Transporturi urbane mai ecologice Acțiunea 10 — Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero Acțiunea 11 — Un ghid internet privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic Acțiunea 12 — Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe Acțiunea 13 — Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane</p>	<p>În cadrul strategiei sunt prevăzute proiecte care să îmbunătățească sistemul de transport, acesta devenind unul ecologic și eficient, prietenos cu mediul, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante. În acest sens enumerăm următoarele proiecte privind modernizarea transporturilor urbane: achiziția de mijloace de transport ecologic, inclusiv stații de încărcare auto, implementarea sistemului de e-ticketing și informatizare dinamică stații TP, modernizarea stațiilor de TP, și amplasarea de stații noi;</p>
<p>Tema 4 — Consolidarea finanțării Acțiunea 14 — Optimizarea surselor de finanțare existente Acțiunea 15 — Analiza nevoilor de finanțare viitoare</p>	<p>Consolidarea Finanțării este tratată în cadrul prezentului document prin realizarea scenariilor de dezvoltare și prioritizarea intervențiilor având la bază rezultatele analizei multicriteriale precum și rezultatele analizei de admisibilitate al fiecărui proiect în parte.</p>
<p>Tema 5 — Schimbul de experiență și de cunoștințe Acțiunea 16 — Punerea la zi a datelor și a statisticilor Acțiunea 17 — Crearea unui observator al mobilității urbane Acțiunea 18 — Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații</p>	<p>Strategia analizează situația actuală a cererii de transport de marfă și propune măsuri pentru reducerea traficului rutier de mărfuri care să rezulte într-o scădere a emisiilor poluante, a poluării sonore și a aglomerărilor din trafic.</p>
<p>Tema 6 — Optimizarea mobilității urbane Acțiunea 19 — Transportul urban de marfă Acțiunea 20 — Sistemele inteligente de transport (SIT) pentru mobilitatea urbană</p>	<p>Soluții informatice, bazate pe o platformă GIS, cu date de intrare din sisteme diferite (ex: intrări video din sistemul de management al traficului și intrări video din sistemul de monitorizare a traficului ce pot fi implementate în perioada următoare, intrări din sistemele GPS montate pe mijloacele de transport în comun, etc.).</p>

Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (Comisia Europeană, 2011, COM/2011/0144)⁹

Această Carte alba propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în deceniul 2011 – 2030, astfel încât până în 2050 să fie atinse următoarele obiective principale:

- Eliminarea autovehiculelor „alimentate în mod convențional” din transportul urban;
- Atingerea unui nivel de 20 % în privința utilizării în aviație a combustibililor sustenabili cu conținut scăzut de carbon; de asemenea, reducerea cu 20 % a emisiilor de CO₂ ale UE generate de combustibilii pentru transportul maritim;
- Un procent de 50 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 200 km să fie transferat către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice acestea contribuind la atingerea obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES până la mijlocul secolului.

Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913)¹⁰

Această comunicare introduce conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă și construiește baza pentru Platforma Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, urmărind să coordoneze cooperarea la nivelul UE privind dezvoltarea mai departe a conceptului PMUD și a instrumentelor aferente.

Un concept privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913 - Anexa 1)¹¹

Această anexă la comunicare, prezintă structura preliminară, scopul și obiectivele Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

O chemare la acțiune privind transporturile de marfă în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/524)¹²

Acest document de lucru este centrat în jurul obiectivului de a atinge până în 2030 un transport de mărfuri fără emisii de GES în zonele urbane majore. Subliniază faptul că o atenție deosebită trebuie acordată următoarelor patru dimensiuni:

- Gestionarea cererii de transport de marfă în spațiul urban
- Tranziția înspre alte moduri de transport
- Îmbunătățirea eficienței
- Îmbunătățirea vehiculelor și a carburanților

Strategia și Planul de Mobilitate pentru Județul Satu Mare analizează situația actuală a cererii de transport de marfă și propune măsuri pentru reducerea traficului rutier de mărfuri care să rezulte într-o scădere a emisiilor poluante, a poluării sonore și a aglomerărilor din trafic.

O chemare la acțiune privind o mai bună reglementare a accesului vehiculelor în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/526)¹³

Acest document de lucru subliniază faptul că „deși deciziile privind reglementarea accesului trebuie luate la nivel local, există un potențial considerabil pentru o abordare mai integrată și mai coordonată la nivelul Uniunii, în particular în privința unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiile de control, informare și comunicare precum și evaluare” și de asemenea că „implementarea în mod corect a

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

¹⁰ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)528-ia.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)528-ia.pdf)

¹¹ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)524-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)524-communication.pdf)

¹² [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

¹³ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

reglementărilor de acces, dezvoltate împreună cu și acceptate de către actori ca parte a planificării mobilității urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea mobilității și accesibilității urbane”.

Strategia Satu Mare este un instrument de planificare a mobilității persoanelor și mărfurilor din județ, iar implementarea listei de proiecte depinde de colaborarea diversilor actori locali, regionali, naționali și internaționali, care pe baza prezentului document pot optimiza mobilitatea și accesibilitatea atât a orașului către localitățile exterioare cât și în interiorul orașului

Mobilizarea Sistemelor Inteligente de Transport pentru orașele UE (Comisia Europeană, 2013, SWD/2013/527)¹⁴

Acest document de lucru prezintă starea actuală și posibilele îmbunătățiri în viitor privind Sistemele Inteligente de Transport, care trebuie văzute ca factori cu o contribuție importantă pentru un sistem de transport urban mai propice mediului înconjurător, mai sigur și mai eficient.

Prezentul plan identifică ca fiind necesară realizarea unui sistem de management inteligent al traficului în municipii și orașe, documentul menționat fiind unul de bază în fundamentarea identificării acestei necesități de investiții.

Ghid – Dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (Ghid Comisia Europeană, 2014)¹⁵

Acesta este la ora actuală cel mai important document relevant pentru elaborarea PMUD-urilor și stă efectiv la baza actualului proiect. El este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea unui astfel de plan. „Ghidul pentru realizarea PMUD pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate”. Ghidul a fost tradus și în limba română.

Strategii Sectoriale la Nivel național

În plus față de cadrul legislativ pentru elaborarea PMUD-urilor (care practic reflectă Ghidul UE din 2014) trebuie luate în calcul alte documente la nivel național care prezintă relevanță și importanță pentru proiect.

Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană

Acest document prevede condițiile generale și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare și programele operaționale. Conform acordului de parteneriat 2021-2027 (varianta draft) România va beneficia de alocări financiare în valoare de 38,7 miliarde de euro.

Acordul de parteneriat formulează programele operaționale ca răspunsuri la obiectivele tematice fixate în acest document.

Provocare în materie de dezvoltare	Obiectiv tematic	Corelare cu Strategia Județul Satu Mare
Competitivitate și dezvoltare locală	2. Îmbunătățirea accesului la tehnologia informației și comunicațiilor, a utilizării și a calității acesteia	În ceea ce privește îmbunătățirea accesului la tehnologia informației strategia propune utilizarea ultimelor tehnologii pentru informatizarea sistemului de transport public local și județean și pentru sistemul de management inteligent al traficului.
Populație și aspecte sociale	8. Promovarea ocupării durabile și de calitate a forței de muncă și	Prevederile din strategie contribuie masiv la înlăturarea mobilității forței de muncă din județ,

¹⁴ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

¹⁵ http://mobilityplans.eu/docs/file/guidelines-developing-and-implementing-a-PMUD_final_web_jan2014b.pdf

Infrastructură	sprijinirea mobilității forței de muncă	atât către poli economici cât și în cadrul localităților componente.
Resurse	4. Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele	Proiectele din strategie contribuie la reducerea emisiilor de carbon
Governare	7. Promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor din infrastructurile rețelelor importante	Lista de proiecte din strategie include reînnoirea parcului de autovehicule pentru TP, noi trasee metropolitane și județene de TP, contribuie în mod semnificativ la eliminarea blocajelor prin realizarea de noi conexiuni inelare în zonele de expansiune.

Relația cu POR 2021-2027

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) a definit în cadrul Programului Operațional Regional 2021-2027 oportunitatea realizării de Planuri de Mobilitate Urbană Sustenabile având în vedere necesitățile privind creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, sporirea adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local precum și favorizarea unei creșteri economice sustenabile din punct de vedere social și al mediului înconjurător, prin asigurarea unui transport urban și periurban sustenabil.

POR Nord-Vest este cea mai importantă sursă de finanțare din fonduri europene de la nivel regional, menită să contribuie la îndeplinirea obiectivelor regionale de dezvoltare, fiind direct conectat cu strategia de dezvoltare regională din cadrul PDR 2021-2027. Astfel, viziunea strategică a POR Nord-Vest este de a contribui la dezvoltarea durabilă, la valorificarea resurselor naturale, materiale și umane ale Regiunii Nord Vest, în scopul dezvoltării susținute, constante care face din Regiunea Nord-Vest una din cele mai dinamice regiuni europene, ajungând în 2030 să includă o rețea de localități interconectate și inovatoare care folosesc tehnologia pentru facilitarea dezvoltării durabile.

Obiectivele strategice de dezvoltare pe termen lung ale Regiunii Nord-Vest sunt:

- Dezvoltarea de avantaje competitive prin investiții în domeniile de specializare inteligentă ale regiunii, inclusiv cercetare, dezvoltare și inovare, precum și digitalizare ;
- Dezvoltarea unei rețele digitale de localități formată din centre regionale, județene, micro-regionale și locale de inovare și orașe specializate în funcție de potențial: turism, energie - mediu, calitatea locuirii, educație etc. ;
- Asigurarea unei dezvoltări durabile a regiunii prin promovarea eficienței energetice, regenerarea zonelor urbane și a terenurilor degradate și dezvoltarea mobilității urbane durabile
- Creșterea conectivității regionale prin sprijinirea dezvoltării și modernizării drumurilor județene și locale;
- Îmbunătățirea accesului la educație, formare profesională și învățământ terțiar prin dezvoltarea infrastructurii educaționale de bază, a celei din învățământul profesional și tehnic și de la nivelul universităților;
- Susținerea turismului prin investiții în protejarea patrimoniului cultural, natural și investițiilor în infrastructurile de turism din zonele cu potențial turistic ridicat, inclusiv a turismului balnear.

Legea nr. 350 /2001

Necesitatea realizării planurilor de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare din mai 2020), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (PUG) trebuie să includă:

- diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică,

socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;

- strategia de dezvoltare spațială a orașului;
- regulamentul local de urbanism aferent acestuia;
- planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;
- **planul de mobilitate urbană**

Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 350 definește un plan de mobilitate urbană ca un instrument de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Aceasta reflectă definiția prezentată în documentul de orientare a UE.

Normele metodologice ale Legii 350, au fost aprobate prin Ordinul nr. 233/2016¹⁶ definesc următoarele obiectivele ale PMUD:

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

Strategia de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027

Principalele probleme sunt legăturile deficitare (mai ales cele interjudețene), lipsite de intermodalitate cu rețeaua rutieră și în special cu transportul public, și existența a numeroase zone cu restricții de viteză datorită stării precare a căilor de rulare. Regiunea de Nord-Vest este o regiune cu două orașe cu servicii mixte de importanță sub-regională – Satu Mare și Baia Mare.

Obiectivul general al strategiei vizează derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creștere economic durabil, favorabil incluziunii sociale, care să conducă la creșterea standardului de viață și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.

Prezintă elemente de ghidare generale privind dezvoltarea sectorului transporturilor în România și clasele orientative de proiecte ce pot fi finanțate din fonduri europene. Se va corela cu PDR Nord-Vest 2021-2027.

Planul de Dezvoltare Regională 2021-2027¹⁷

În PDR au fost evidențiate mai multe puncte slabe și disfuncții la nivelul mobilității oamenilor, și mărfurilor, relevante pentru documentul de față și anume:

- Regiunea este relativ izolată față de coridoarele pan-europene de transport și rețeaua TEN-T centrală;
- Insuficienta dezvoltare a centurilor ocolitoare
- Gradul redus de modernizare al rețelei de drumuri, mai ales a celei secundare (drumuri județene și locale / comunale)
- Gradul redus de modernizare al rețelei de căi ferate
- Traficul greu tranzitează în continuare o parte din orașele de dimensiuni mici și medii
- Infrastructură velo insuficient dezvoltată

¹⁶ <http://rur.ro/download/2156>

¹⁷ <https://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2021/02/PDR-NV-2021-2027-versiunea-feb-2021.pdf>

- Dispersia urbană din jurul reședințelor de județ pune presiune pe sistemul de transport și pe rețeaua de dotări.
- Inoperabilitatea infrastructurilor la nivelul județelor și lipsa unor politici de dezvoltare echilibrată a sistemului de transport regional

Conform clasificării PDR, la nivel regional, infrastructura de transport și educația de bază se situează sub nivel mediu, iar eficiența forței de muncă este punctul forte al regiunii.

Printre obiectivele strategice ale planului, relevante pentru strategie sunt următoarele:

- racordarea Regiunii la fluxurile internaționale de mărfuri, turiști, investiții, informații și valori culturale;
- transformarea centrelor urbane în spații de influență și de atracție regională și trans-regională;
- promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei;
- promovarea tranziției către surse de energie regenerabilă și gestiunea responsabilă a resurselor;
- dezvoltarea sistemelor de transport cu emisii reduse și încurajarea mobilității active;
- valorificarea spiritului civic în procesul de dezvoltare urbană;
- dezvoltarea sistemelor de transport cu emisii reduse și încurajarea mobilității active;
- dezvoltarea bazelor de date pe mai multe niveluri (local, județean, regional) pentru a susține procesul de planificare urbană;

Programul operațional pentru transport POT¹⁸

Prezintă oportunitatea pentru realizarea anumitor proiecte de investiție în parteneriat cu autoritățile publice locale. În cadrul acestui program de finanțare, pentru perioada 2021-2027 se pot susține financiar (parțial sau integral) - ex: Drumul Someș Expres.

Programul Național de Sănătate 2021-2027¹⁹

Este un instrument de planificare realizat de către Guvernul României prin Ministerul Sănătății și reprezintă cadrul general de dezvoltare a politicilor de sănătate pentru perioada 2021-2027.

Strategia răspunde măsurilor propuse de strategie prin îmbunătățirea accesului la unitățile medicale din municipii și orașe și prin reducerea traficului care vor îmbunătăți timpii de răspuns ai serviciilor medicale de urgență, scăzând foarte mult riscul pierderilor de vieți omenești. Planul nu propune construirea de noi unități medicale în județ ci va crește accesibilitatea persoanelor la serviciile existente.

Strategia Națională a Locuirii 2022- 2050²⁰

Viziunea strategiei este: Implicarea tuturor actorilor relevanți în asigurarea și promovarea locuirii accesibile, incluzive, adecvate, durabile și reziliente, care contribuie la îmbunătățirea calității vieții.

Pentru strategie, obiectivul strategic 4. Dezvoltarea locuințelor în corelare cu politicile de planificare urbană și teritorială, este relevant în conturarea măsurilor și proiectelor propuse.

Totodată, pentru furnizarea infrastructurii de bază în timp util este necesară îmbunătățirea planificării și a coordonării între autoritățile locale și furnizorii de utilități. Abordarea în legătură cu măsurile de urbanism ar trebui să fie mai proactivă, astfel încât livrarea planificată a infrastructurii de bază de către autoritățile locale să orienteze tiparul dezvoltării și nu invers.

¹⁸ <https://mfe.gov.ro/programe/autoritati-de-management/am-poim/>

¹⁹ <https://mfe.gov.ro/wp-content/uploads/2020/07/5eobdcbddcca4d66d74ba8c1cee1a68.pdf>

²⁰ http://sgglegis.gov.ro/legislativ/docs/2022/05/4_cqo6fz23gjjvw8tmpx5.pdf

În același timp, legislația națională nu ar trebui să permită dezvoltatorilor imobiliari și speculatorilor să subdivizeze sau să dezvolte proprietăți în zone în care infrastructura nu a fost dezvoltată.

Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030²¹

Document de planificare a acțiunilor pentru adaptarea la schimbările climatice, ce ține cont de politica uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu, abordează în 4 părți distincte (1) procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40%, (2) adaptarea la un consum de energie din surse regenerabile, (3) îmbunătățirea eficienței energetice și (4) interconectarea pieței de energie electrică.

Strategia recunoaște sectorul transporturilor că având un rol important în sprijinirea dezvoltării economice a României cu o influență majoră și asupra consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Tabel 2-2 Priorități de dezvoltare incluse în Strategia Națională privind Schimbările Climatice și corelarea cu Strategia Jud. Satu Mare

Obiective strategice în domeniul transporturilor	Corelare cu PMUD Județul Satu Mare
A. Dezvoltarea unei strategii sectoriale privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	Strategia nu are o componentă separată de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, ci întregul pachet de propuneri, odată implementat, va îndeplini acest obiectiv.
B. Reducerea transportului rutier	Acest obiectiv este preluat în obiectivele strategiei și sprijinit de lista de proiecte.
C. Utilizarea autovehiculelor prietenoase mediului	Se propune achiziționarea de mijloace de transport ecologice și instalarea de stații de încărcare a vehiculelor electrice
D. Sisteme de transport inteligent (STI)	Se propune implementarea unui sistem de management inteligent al traficului și al transportului în comun.
E. Eficientizarea transportului feroviar	Este încurajat transportul feroviar de călători prin crearea premiselor pentru realizarea nodurilor intermodal de călători în zona gărilor CF.
G. Dezvoltarea Transportului Intermodal	Se vor realiza stații de bike-sharing în stațiile de transport în comun pentru promovarea utilizării a mai multe moduri de transport.
I. Taxe	Delimitarea zonelor centrale și majorarea tarifării în vederea descurajării folosirii automobilului personal. Strategia susține taxarea parcării pe domeniul public al orașelor și municipiilor.
J. Încurajarea și promovarea transportului nemotorizat	Strategia propune construirea de piste pentru biciclete, pietonalizarea unor artere și modernizarea și extinderea circulațiilor pietonale.
L. Îmbunătățirea performanțelor în domeniul transportului urban	Strategia propune diversificare și îmbunătățirea modalităților de transport mai puțin poluante și aplicarea sistemelor de management al traficului.
M. Informare și conștientizare	În etapele de consultare publică aferente strategiei se vor realiza materiale de promovare și de informare a cetățenilor cu privire la prevederile planului de mobilitate.

²¹ <http://economie.gov.ro/planul-national-integrat-energie-si-schimbari-climatice>

Strategia Națională pentru dezvoltare durabilă a României orizonturi 2013-2020-2030²²

Document strategic elaborat de Guvernul României prin Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile și cu sprijinul Programului Națiunilor unite pentru Dezvoltare – Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă în anul 2008 și neactualizat. Conține trei obiective având ca orizont anii 2013, 2020 și 2030.

În domeniul schimbărilor climatice și energie curată, pentru anul 2013, obiectivul se axează pe satisfacerea necesarului de energie pe termen scurt și mediu și crearea premiselor pentru securitatea energetică a țării pe termen lung conform cerințelor unei economii moderne de piață, în condiții de siguranță și competitivitate; îndeplinirea obligațiilor asumate în baza Protocolului de la Kyoto privind reducerea cu 8% a emisiilor de gaze cu efect de seră; promovarea și aplicarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice și respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Pentru anul 2020 obiectivul se referă la asigurarea funcționării eficiente și în condiții de siguranță a sistemului energetic național, atingerea nivelului mediu actual al UE în privința intensității și eficienței energetice; îndeplinirea obligațiilor asumate de România în cadrul pachetului legislativ „Schimbări climatice și energie din surse regenerabile” și la nivel internațional în urma adoptării unui nou acord global în domeniu; promovarea și aplicarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice și respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Obiectivul stabilit de documentul strategic **pentru anul 2030** propune alinierea la performanțele medii ale UE privind indicatorii energetici și de schimbări climatice; îndeplinirea angajamentelor în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în concordanță cu acordurile internaționale și comunitare existente și implementarea unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice.

În domeniul transporturilor obiectivele sunt următoarele:

- **Obiectiv general SDD/UE:** Asigurarea că sistemele de transport să satisfacă nevoile economice, sociale și de mediu ale societății, reducând, în același timp, la minimum impactul lor nedorit asupra economiei, societății și mediului.
- **Orizont 2020.** Obiectiv național: Atingerea nivelului mediu actual al UE în privința eficienței economice, sociale și de mediu a transporturilor și realizarea unor progrese substanțiale în dezvoltarea infrastructurii de transport.
- **Orizont 2030.** Obiectiv național: Aproximarea de nivelul mediu al UE din acel an la toți parametrii de bază ai sustenabilității în activitatea de transporturi.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030 conține și alte provocări cruciale a căror obiective pot fi îndeplinite la nivelul județului și prin implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acestea sunt axate pe următoarele domenii:

- Producție și consum durabile;
- Conservarea și gestionarea resurselor naturale;
- Sănătatea publică;
- Incluziunea socială, demografia și migrația;
- Sărăcia globală în contextul sfidării dezvoltării durabile.

Strategia energetică a României 2019-2030, cu perspectiva anului 2050²³

- Strategia energetică a României transpune principalele obiective ale politicii de mediu și de energie ale Uniunii Europene în cadrul strategic național.

²² <http://www.mmediu.ro/beta/domenii/dezvoltare-durabila/strategia-nationala-a-romaniei-2013-2020-2030/>

²³ http://www.mmediu.ro/app/webroot/uploads/files/Strategia_Energetica2019_2030.pdf

- Obiectivul general al strategiei sectorului energetic îl constituie satisfacerea necesarului de energie atât în prezent, cât și pe termen mediu și lung, la un preț cât mai scăzut, adecvat unei economii moderne de piață și unui standard de viață civilizat, în condiții de calitate, siguranță în alimentare, cu respectarea principiilor dezvoltării durabile.
- Dintre măsurile pentru îndeplinirea obiectivelor prioritare, de interes pentru strategie este măsura 6.2.2. *Îmbunătățirea eficienței energetice și promovarea surselor regenerabile de energie* care la subcapitolul Eficiență energetică în domeniul transporturilor are următoarele prevederi:

Tabel 2-3 Măsuri legate de transporturi și corelarea cu PMUD Județul Satu Mare

Măsuri – sub-domeniul Transporturi	Corelare cu Strategia Județul Satu Mare
Reducerea consumului de energie prin proiecte de modernizare a transportului feroviar de călători și marfă;	Strategia susține dezvoltarea transportului feroviar de călători prin crearea premiselor constituirii de noduri intermodale de pasageri în zona garilor, pentru îmbunătățirea conectivității și susținerea complementarității acestor sisteme de transport; Susținerea transportului feroviar de marfă printr-o infrastructură competitivă și noduri de transfer moderne. Realizarea Drumului Someș Expres.
Creșterea calității transportului în comun în vederea utilizării acestuia în detrimentul transportului cu mașini particulare;	Implementarea proiectelor din strategie vor duce la îmbunătățire majoră a calității și atractivității transportului public la nivelul localităților și în cadrul județului. Se propune extinderea sistemului de transport județean.
Extinderea transportului în comun prin noi trasee;	Pentru municipiile și orașele din județul Satu Mare, strategia propune creșterea frecvenței pe unele trasee existente și extinderea rețelei de transport. Totodată, prin strategie se propune introducerea transportului metropolitan, integrat cu rețelele locale de transport.
Eficientizarea traficului și parcărilor;	Strategia conține în lista de proiecte, măsuri pentru eficientizarea traficului motorizat și pentru creșterea numărului de parcări în sisteme multietajate de tip park&ride.
O mai mare dezvoltare a mijloacelor de transport pe cale de rulare în cadrul transportului urban (tramvaie, troleibuze);	Prin strategie nu sunt propuse proiecte care vizează transportul public pe cale de rulare.
Mărirea eficienței energetice a vehiculelor prin stabilirea de criterii minime de eficiență;	Strategia propune creșterea eficienței energetice a parcului de vehicule, prin achiziționarea de mijloace de transport public noi și casarea celor care nu respectă indicatorii minimi de consum de combustibil și de poluare.
Introducerea de normative care să susțină vehiculele cele mai eficiente și nepoluante;	Strategia nu poate propune astfel de normative, ele putând fi reglementate la nivelul administrației centrale a României, dar această prevedere din SER contribuie la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă din PMUD. Cu toate acestea, măsurile de taxare și limitare a automobilelor în funcție de normele de poluare, sprijină această măsură.
Utilizarea combustibililor gazoși și a biocarburanților în transporturi.	Măsura posibilă prin implementarea tehnologiei autobuzelor alimentate cu hidrogen, în baza unei investiții finanțate prin PNRR – este necesară realizarea unui studiu de oportunitate pentru stabilirea oportunității acestei investiții.

Strategia privind Consolidarea Administrației Publice 2014-2020²⁴

Adoptată prin HG nr. 909/2014, propune pentru prima dată o viziune de dezvoltare a administrației publice din România și stabilește obiectivele și măsurile care vor susține îndeplinirea viziunii; reprezintă un instrument de bază pentru administrația locală a municipiului în ceea ce privesc deciziile legate de dezvoltarea urbană și de infrastructura locală de transport prin problemele și nevoile pe care le identifică și prin detalierea operaționalizării listei de proiecte de investiții și de măsuri care să ducă la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor municipiului.

Strategia Națională privind Incluziunea Socială și Reducerea Sărăciei²⁵

Strategia a Guvernului României prin care își propune reducerea numărului de persoane expuse riscului de sărăcie sau excluziune socială. Strategia identifică zonele cu comunități marginalizate și răspunde acestui deziderat prin proiectele de îmbunătățire a accesului la transportul public și la infrastructură velo care vor îmbunătăți accesul acestor grupuri de persoane la educație și la locuri de muncă, precum și la alte servicii de interes general.

Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România²⁶

Reprezintă adaptarea Agendei Digitale pentru Europa 2020 la contextul actual al României și vizează maximizarea impactului politicilor publice prin utilizarea TIC. Prin strategie se propune creșterea acoperirii rețelei internet pentru 100% din suprafața țării până în 2020 și atingerea cifrei de 35% din cetățeni care utilizează servicii de E-Guvernare.

Obiectivele relevante pentru strategie sunt:

- 1.3. Creșterea accesului la servicii publice digitalizate
 - 1.4. Administrații publice eficiente și scăderea costurilor de administrare publică
 - 1.6. Îmbunătățirea guvernanței la punerea în aplicare a serviciilor publice informatizate
 - 2.1. Suport pentru dezvoltarea competențelor TIC
 - 3.1. Suport comerț electronic (e-Commerce) pentru realizarea creșterii și dezvoltării economice pe piața unică digitală europeană
 - 4.2. Îmbunătățirea incluziunii sociale prin acces la infrastructura de comunicații în bandă largă
- Aceste obiective vor fi îndeplinite de municipiul Satu Mare prin implementarea proiectului de management inteligent al traficului și pe cel de gestiune informatizată a sistemului de transport public.

Master Planul General de Transport al României (AECOM, 2015)²⁷

MPG prezintă prioritățile de dezvoltare a sistemului de transport din România pentru toate modurile.

Orizontul de timp al Master Planului este anul 2030.

În perioada 2012-2015, Ministerul Transporturilor a coordonat elaborarea de către AECOM a unui Master Plan National de Transport pentru Romania, plan strategic în vigoare din octombrie 2016.

Master Planul se concretizează într-o listă de proiecte prioritizate pe moduri de transport și orizonturi de timp.

Prioritizarea proiectelor a avut în vedere următoarea succesiune de etape:

- Definierea obiectivelor strategice;
- Identificarea problemelor existente la nivelul sistemului de transport;

Figură 2-9 Proiecte de infrastructură incluse în Master Plan. Sursă: MT

²⁴http://www.dpfbldrap.ro/documents/strategia_administratiei_publice/Strategia_pentru_consolidarea_administratiei_publice_2014-2020.pdf

²⁵<http://www.mmuncii.ro/j33/index.php/ro/2014-domenii/familie/politici-familiale-incluziune-si-asistenta-sociala/3916>

²⁶https://www.ancom.ro/uploads/links_files/Strategia_nationala_privind_Agenda_Digitala_pentru_Romania_2020.pdf

²⁷http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%201.pdf

- Definirea unor obiective operationale care se adreseaza problemelor identificate;
- Definirea interventiilor;
- Testarea interventiilor cu ajutorul Modelului National de Transport și Analiza Cost-Beneficiu;
- Prioritizarea proiectelor, utilizand o analiza multi-criteriala;
- Recomandarea strategiei optime de dezvoltare a transporturilor în Romania.

În final, Master Planul recomandă investițiile de dezvoltare a rețelei și serviciilor de transport din România, ținând cont de:

- Prioritizarea proiectelor pe fiecare mod de transport (rutier, feroviar, naval, multimodal și aerian);
- Restricțiile bugetare existente;
- Apartenența la rețeaua TEN-T (Core și Comprehensive) ce dictează eligibilitatea la obținerea de fonduri UE.

Strategia pentru transport durabil pentru 2007 - 2013, 2020 și 2030 (MT)

Strategia include anumite proiecte privind transporturile care sunt relevante pentru zona studiată în contextul prezentului proiect, și anume:

- Drum Expres Timișoara – Satu Mare
- Drum expres Petea–Satu Mare–Baia Mare;
- Electrificare cale ferată Beclean pe Someș – Baia Mare – Satu Mare – Halmeu;
- Modernizare stație de cale ferată Satu Mare;

Strategia de dezvoltare a Județului Satu Mare 2021-2027²⁸

Viziunea strategiei de dezvoltare a județului descrie teritoriul ca o zonă atractivă pentru locuire și turism, cu un mediu economic competitiv, rezilientă și durabilă.

Direcția strategică de dezvoltare referitoare la creșterea nivelului de trai la nivelul județului, vizează măsuri orientate către îmbunătățirea infrastructurii rutiere.

Ghidul JASPERS privind Pregătirea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă²⁹

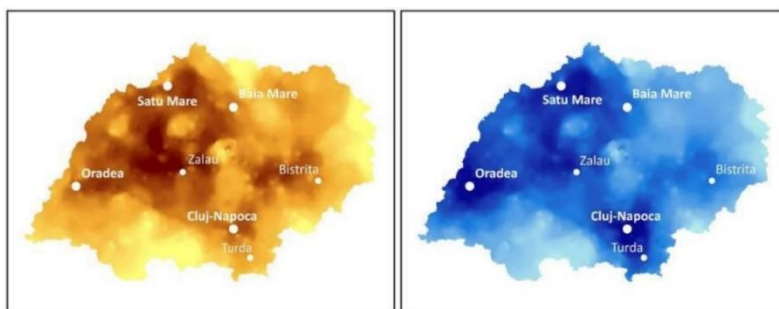
Este un ghid metodologic publicat de AM POR care definește obiectivele și conținutul-cadrul al Planului de Mobilitate Urbana pentru clase diferite de aglomerări urbane.

Studiul de fata tine cont de recomandările acestui Ghid.

Orașe Competitive – Remodelarea geografiei economice a României³⁰

Regiunea Nord-Vest este a treia regiune competitivă la nivel național, concentrând totodată o masă mare de forță de muncă și o densitate ridicată a locurilor de muncă.

Importantă pentru continuarea dezvoltării regiunii, este legătura dintre Oar – Satu Mare – Baia – Mare – Turda, prin Drumul Someș Express.



Figură 2-10 - Modelul gravitațional demografic (stânga) și economic (dreapta) pentru Regiunea Nord-Vest (sursa: Orașe competitive, BM, MDRAP, 2013)

²⁸ https://www.cjarges.ro/documents/10865/1504775/SDD_Judetul+Arges_07.01.2022.pdf/53f49c94-efca-4e66-a4ed-270bc36a4021

²⁹ <http://www.mmediu.ro/categorie/ghiduri/179>

³⁰ <http://www.sdtr.ro/upload/banca-mondiala/docs/Orașe%20competitive%20-%20raport%20final.pdf>

2.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor

Evoluția recentă a localităților urbane, analizată prin prisma evoluției intravilanului dar și a câtorva documentații de tip PUZ, PUD și PUG disponibile online pe site-urile primăriilor atestă un grad redus de dezvoltare. Cele mai evidente extinderi recente de intravilan se regăsesc în cazul orașului Livada și Negrești-Oaș care în 2011 fac un salt apreciabil în suprafața intravilanului. Orașul Arduș își reduce intravilanul aproape de 3 ori în 2010, rămânând constant la 468 ha până în prezent.

Procentual, în raport cu suprafața administrativă totală, se remarcă faptul că cea mai mare rată a ocupării cu suprafață urbanizată o are orașul Livada ajungând la 38,9%, urmată de Satu Mare cu 27,86%.

Situația intravilanului este importantă deoarece relevă disponibilitatea de teren neurbanizat la nivelul localităților urbane, oferind astfel premisele pentru conservarea unor terenuri strategice pentru viitoare proiecte de mediu, peisaj sau infrastructură cu importanță județeană.

03

*Analiza situației existente
și tendințe de mobilitate*

3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI TENDINȚELE DE MOBILITATE

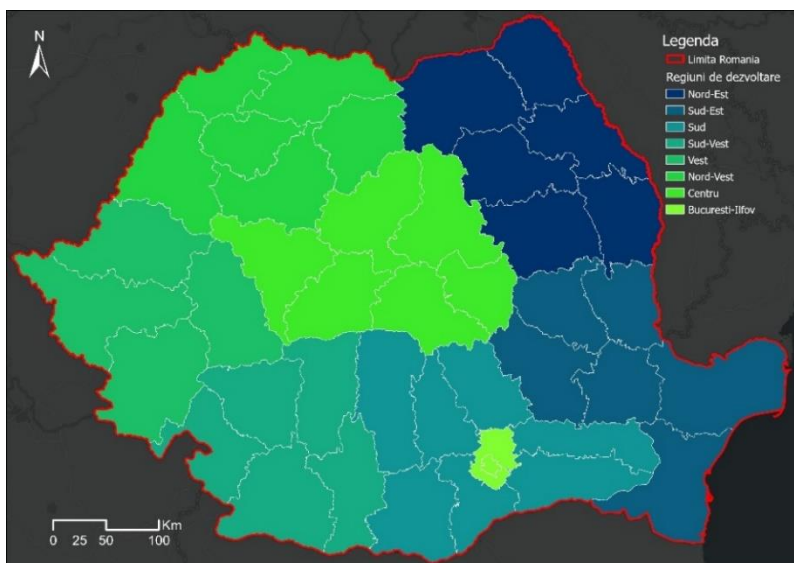
3.1 Contextul socio-economic

Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principale tendințe socio – economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente în Județul Satu Mare.

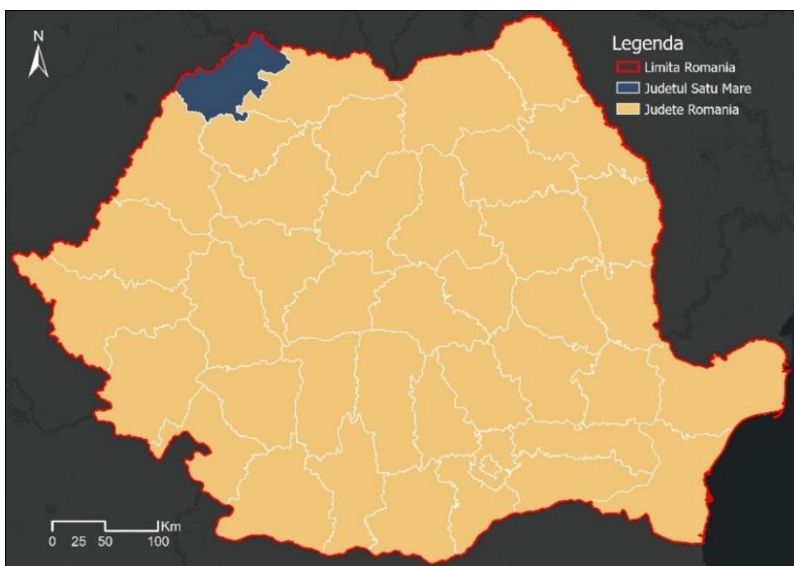
Din punct de vedere geografic, Județul Satu Mare se află la extremitatea nord-vestică a României, având o poziție strategică, aflat la zona de congruență a teritoriilor României, Ungariei și Ucrainei.

Regiunea Nord-Vest a treia regiune la nivel național în ceea ce privește dimensiunea populației (peste 2,8 milioane de locuitori), generând o rezervă mare de forță de muncă. Totodată, suprafața regiunii este de 34.160 km², reprezentând 14,3% din teritoriul României, plasându-se astfel pe locul 4 la nivel național.

Județul Satu Mare face parte din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, învecinându-se la est cu Județul Maramureș, la sud cu Județul Sălaj, la sud-vest cu Județul Bihor, la vest cu Ungaria (Județul Szabolcs-Szatmar-Bereg), iar la nord cu Ucraina (Județul Transcarpatia), fiind situat mai aproape de alte patru capitale europene - Budapesta (336 km), Bratislava (554 km), Viena (597 km) și Belgrad (460 km), decât de București (639 km).



Figură 3-1 - Regiunile de dezvoltare ale României



Figură 3-2 - Localizarea județului în cadrul țării

La nivelul regiunii Nord Vest, Județul Satu Mare este concentrat în partea de nord vest, spre granițele cu Ucraina și Ungaria. Poziția geografică este favorabilă pentru dezvoltarea teritorială prin vecinătatea cu două unități administrativ-teritoriale din cele două țări: Szabolcs-Szatmár-Bereg (Ungaria) și Transcarpatia (Ucraina), cu o structură teritorială asemănătoare. Aceasta creează condiții favorabile pentru dezvoltarea parteneriatelor transfrontaliere. Se poate valorifica poziția de punct de acces în țară și granița comună cu cele două țări, în special din punct de vedere economic.

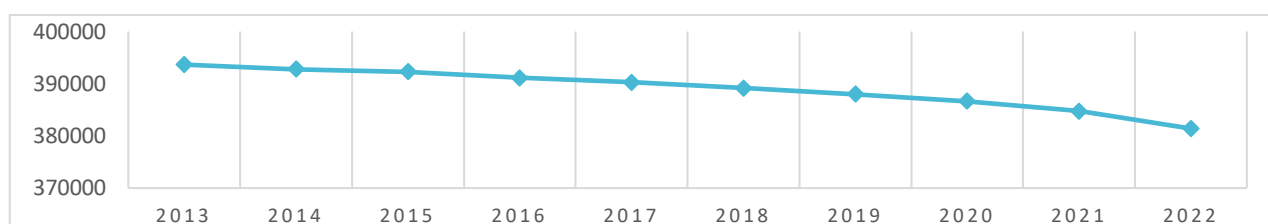
Datorită poziției strategice în cadrul Regiunii Nord-Vest și a Euroregiunii Carpatica, fiind o poartă de intrare dinspre Ungaria, prin punctele de trecere ale frontierei Petea și Urziceni, și dinspre Ucraina, prin Halmeu, județul este tranzitat de un flux internațional important de persoane și mărfuri, flux ce necesită îmbunătățiri pentru o mai bună valorificare a avantajelor oferite de localizare.

Municipiul Satu Mare prezintă servicii mixte, de importanță sub-regională, aria sa de influență acoperind județul omonim.

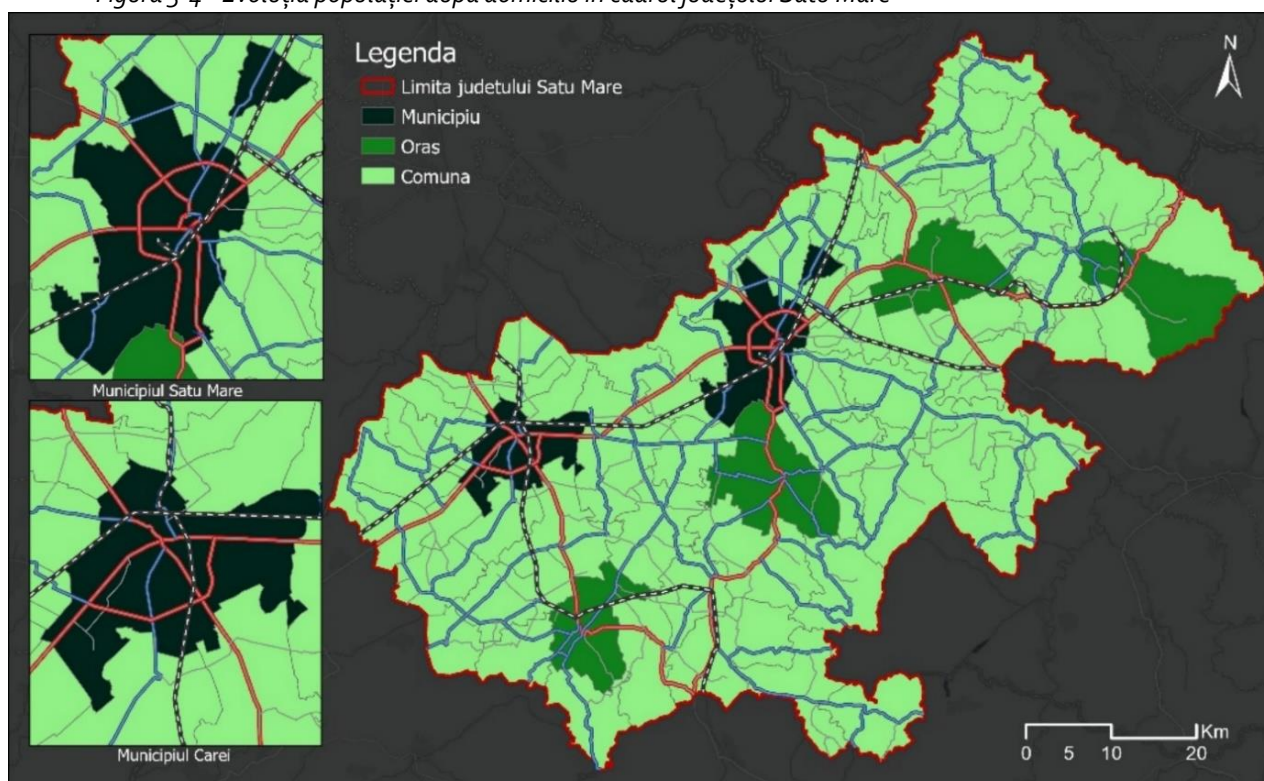
3.1.1 Caracteristici socio-demografice

Județul Satu Mare, concentrază 13,5% din populația regiunii, aproximativ 47% din populație fiind localizată în municipii și orașe. Populația totală la 1 ianuarie 2022 era de 381.402 conform datelor furnizate de către Institutul Național de Statistică.

În ultimii zece ani, populația județului a scăzut constant, principalul factor care a condus la acest declin fiind migrația externă. Spre deosebire de evoluția populației din regiune, respectiv țară, care au cunoscut scăderi mai ușoare de 1,14% respectiv 1,83%, în cadrul județului populația a scăzut cu 3,11% în ultimii zece ani.



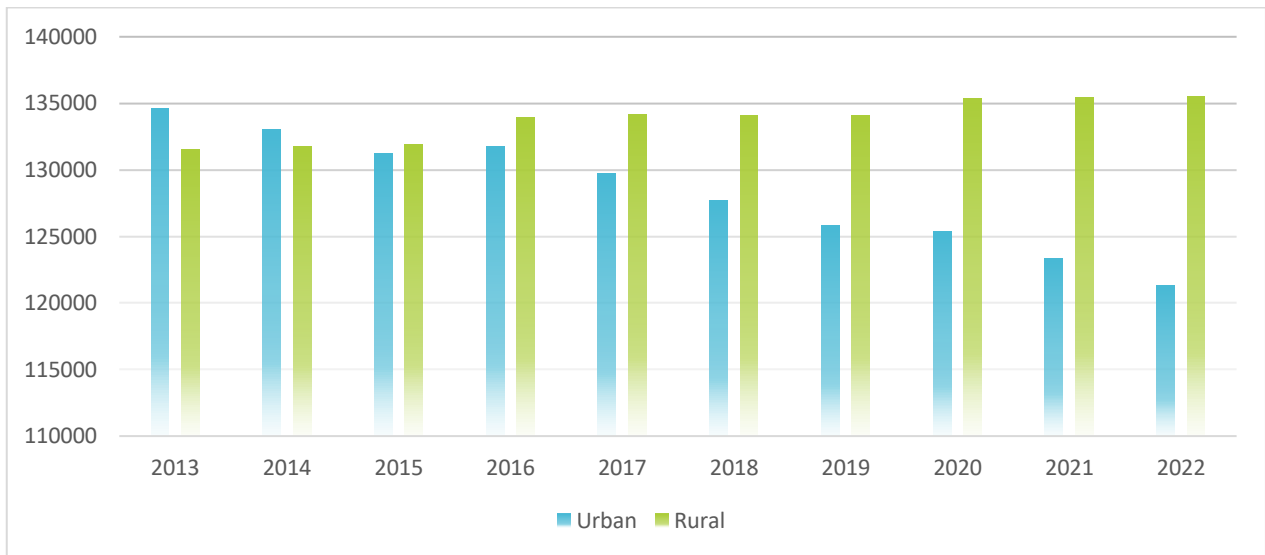
Figură 3-4 - Evoluția populației după domiciliu în cadrul județului Satu Mare



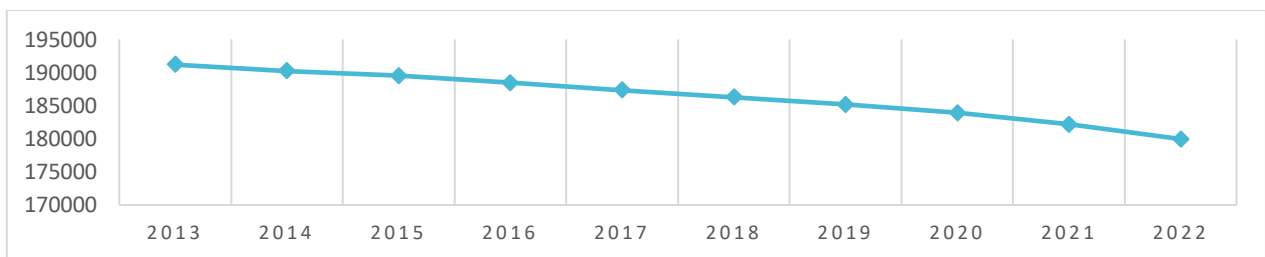
Figură 3-3 - Municipiile și orașele din județ

Județul Satu Mare cuprinde două municipii, patru orașe și 59 comune, înglobând o populație de 381.402, dintre care o populație urbană de 179.955 oameni.

Analizând evoluția populației din mediul urban, respectiv mediul rural, la nivelul județului se observă o scădere constantă a populației urbane începută din anul 2016, în raport cu o creștere ușoară și constantă a populației rurale, începută în anul 2015. În anul 2015 ponderea populației urbane a fost depășită de cea a populației rurale, resimțindu-se fenomenul suburbanizării centrelor urbane.



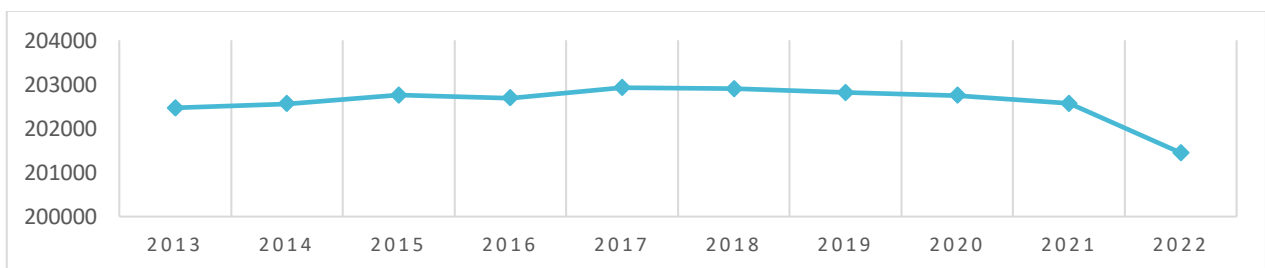
Figură 3-5 - Ponderea populației din județ, în intervalul 2013-2022, după medii de rezidență, Sursă date: INS



Figură 3-6 - Populația urbană după domiciliu în intervalul 2013-2022

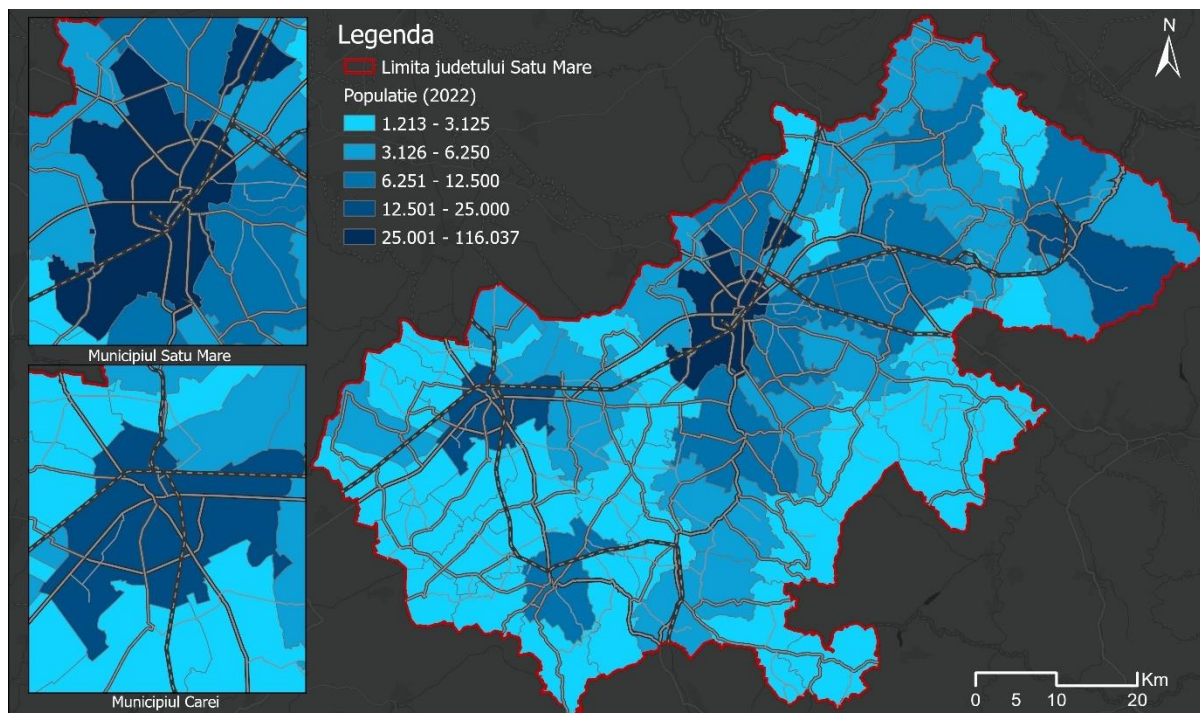
În ceea ce privește gradul de urbanizare, acesta a scăzut ușor în ultimii zece ani, conform datelor Institutului Național de Statistică, se observă o descreștere de 5,87%.

Conform diagramei următoare, populația rurală a cunoscut o oarecare stagnare în perioada 2013-2021 și o descreștere în ultimul an, de 0,5%.

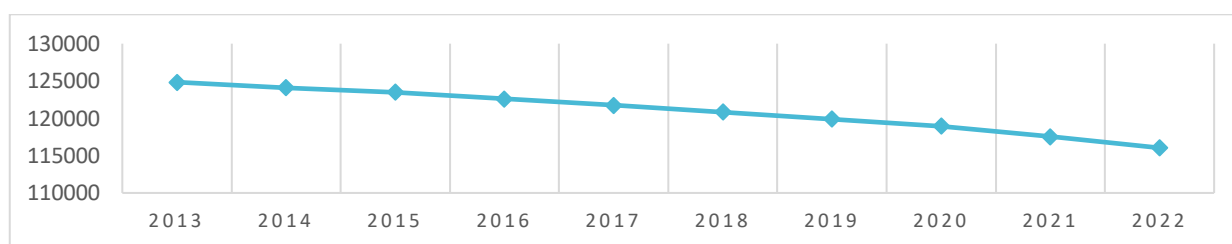


Figură 3-7 - Populația rurală după domiciliu în intervalul 2013-2022

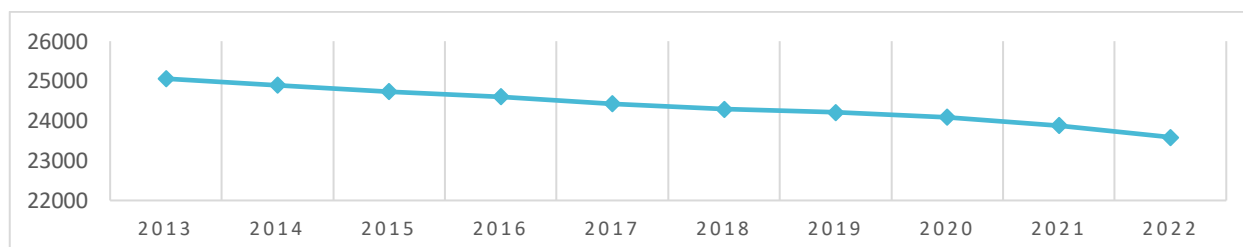
Conform PATN Secțiunea a IV-a, Municipiile Satu Mare și Carei sunt localități de rang II. La nivelul teritoriului României, localitățile de rang II reprezintă municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități.



Figură 3-8 - Populația după domiciliu la nivelul UAT-urilor componente



Figură 3-9 - Populația după domiciliu în Municipiul Satu Mare în intervalul 2013-2022



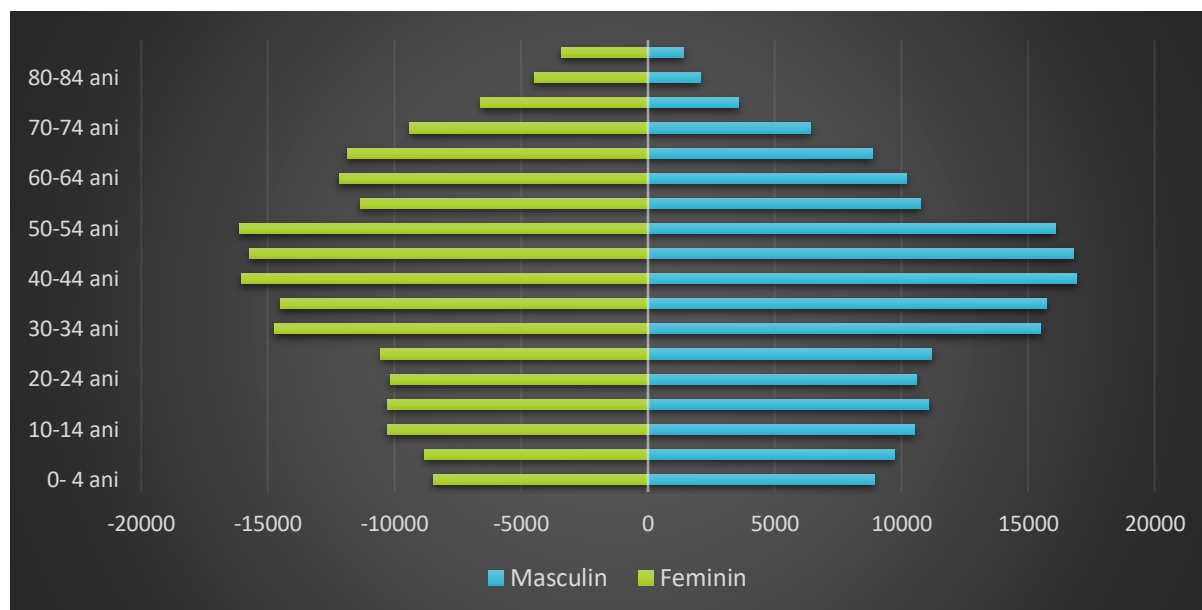
Figură 3-10 - Populația după domiciliu în Municipiul Carei în intervalul 2013-2022

Ambele municipii au cunoscut o scădere ușoară a populației după domiciliu, conform Institutului Național de Statistică. Astfel, populația din Satu Mare a scăzut cu 7%, iar cea din Carei cu 5,8% în perioada 2013-2022.

România trece printr-un proces de îmbătrânire demografică, început încă din anii 90, fenomen ce reprezintă reducerea populației tinere și creșterea numărului vârstnicilor, principala cauză fiind scăderea natalității sub rata optimă de înlocuire a generațiilor.

La nivelul anului 2022, conform datelor furnizate de INSSE, piramida vârstelor din Județul Satu Mare relevă o majoritate a populației mature tinere, cu vârste cuprinse între 30-54 ani. Numărul populației cu vârste cuprinse între 54-64 ani, ce va ieși din câmpul muncii în perioada următoare este ușor mai mare față de numărul persoanelor de 10-24 ani care îi vor înlocui. Problema deficitului de forță de muncă va apărea abia peste 15 ani, datorită îngustării bazei piramidei, care nu va reuși să susțină numărul mare al viitorilor pensionari, aflați acum în categoria de vârstă 40-49. Acest fenomen poate fi atenuat printr-o serie de politici economice și sociale care au ca scop încurajarea întemeierii de familii și creșterea natalității.

Structura populației relevă tendința generală de scădere a populației active și de creștere a numărului vârstnicilor, în timp ce numărul copiilor este relativ constant.



Figură 3-11 - Piramida vârștelor, pe sexe, pentru Județul Satu Mare, Sursă date: INSSE 2022, Date prelucrate de consultant

Totodată, ponderea persoanelor de 65 de ani și peste din totalul populației de la nivel județean, este de 15,23%, inferioară celei raportate la nivel național (16,9).

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică 2022 și prelucrarea acestora de către consultant, rata de înlocuire a forței de muncă înregistrată în anul 2022 la nivel județean este de 639, însemnând ca peste 15 ani la 1000 de persoane ce vor ieși din câmpul muncii, vor fi înlocuite cu aproximativ 639 persoane, rezultând un deficit de forță de muncă de 361 persoane. Deficitul de forță de muncă de la nivelul județului este similar cu cel de la nivel național.

Raportul de dependență demografică sugerează că 100 de adulți trebuie să susțină din punct de vedere financiar aproximativ 43 tineri și vârstnici în județul Satu Mare.

Tabel 3-1 - Indicatori demografici

Indicatori demografici	Județul Satu Mare	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație (%)	14,88	14,53
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație (%)	15,23	17,45
Gradul de îmbătrânire a populației (‰)	743,5	887
Raportul de dependență demografică (%)	43,1	47
Rata de înlocuire a forței de muncă (‰)	639	644,8

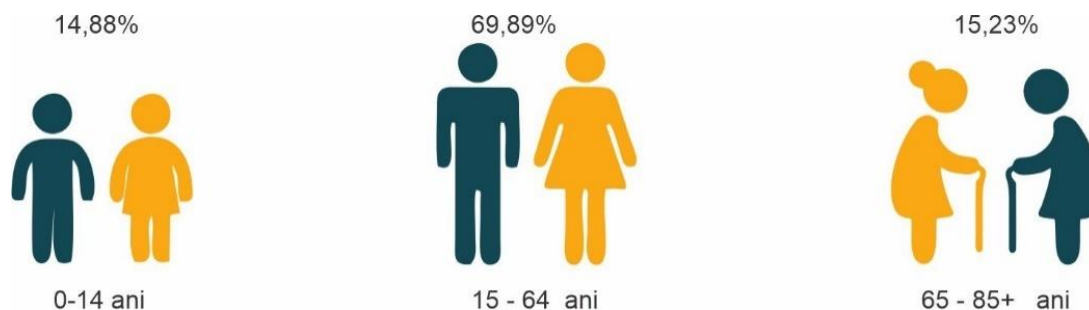
Conform tabelului anterior, toate valorile raportate la nivel județean sunt ușor mai bune față de cele de la nivel național. Gradul de îmbătrânire indică o pondere mai redusă a populației de 65 și peste, în raport cu populația tânără de 0-19 ani. Totodată, raportul de dependență demografică indică o pondere mai scăzută a populației dependente (0-14 ani și 65 de ani și peste) în raport cu populația 15-64 de ani.

Mișcarea Naturală și Mișcarea Migratorie

În județul Satu Mare, rata natalității este inferioară ratei mortalității, astfel încât în ultimii ani s-a înregistrat un spor natural negativ.

Tabel 3-2 - Comparație indicatori demografici din Județul Satu Mare, teritoriul național

Indicatori demografici 2021	Județul Satu Mare	România
Rata natalității (‰)	7,5	9,12
Rata mortalității (generale) (‰)	14,11	15,14
Spor natural	-6,61	-6,02



Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat.

Astfel putem constata că deși populația urbană scade constant, doar o parte este din cauza tendinței generale de scădere a populației, restul fiind rezultat al fenomenului de suburbanizare și migrație.

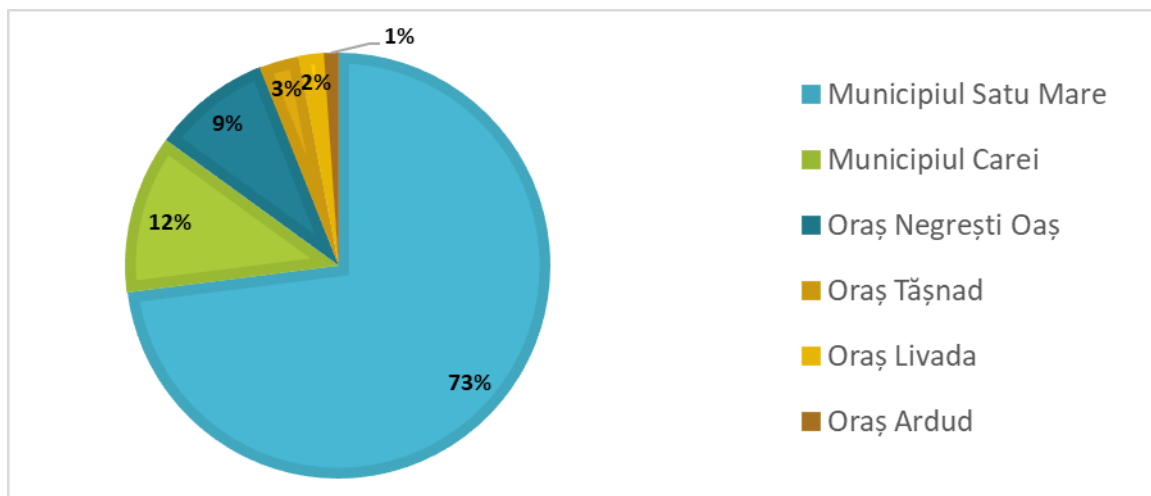
În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor urban – rural, pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Totodată, nu este de neglijat nici accesul persoanelor migratoare la localitatea de origine sau conexiunile transjudețene și transnaționale, către regiunile europene nord-vestice. Transportul public județean va trebui să acopere întreg arealul și să ofere servicii atractive pentru toate categoriile de persoane, în vederea schimbării cotei modale în defavoarea utilizării automobilului personal.

Concluzii:

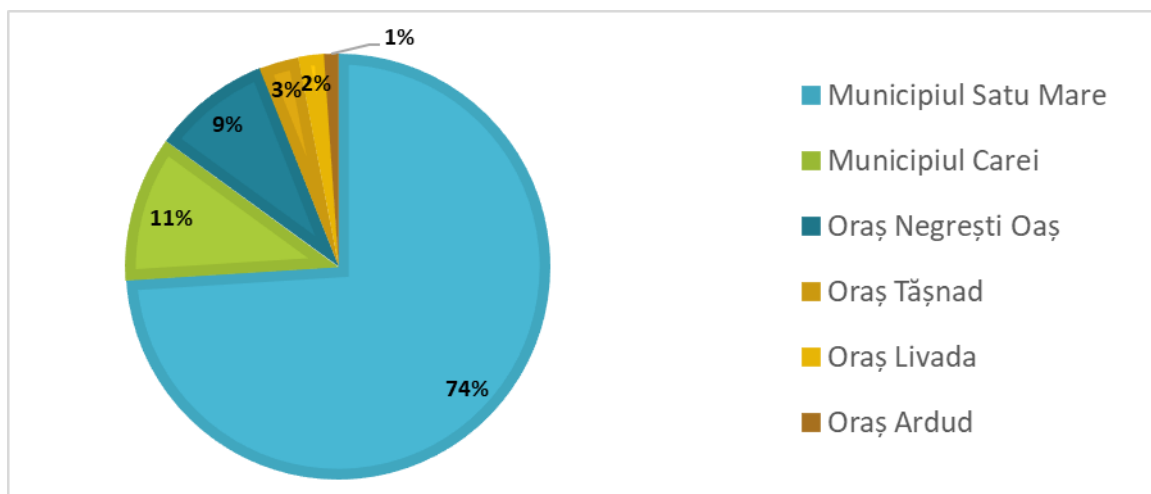
- Populația județului a scăzut cu 3,11 în ultimii zece ani;
- Ponderea persoanelor de 65 de ani și peste, inferioară valorii naționale;
- Tendință de îmbătrânire a populației, prezintă valori mai mici decât cele de la nivel național;
- Tendință de suburbanizare, prin relocarea populației municipiilor și orașelor în localitățile periferice;
- Rata natalității din județ inferioară celei naționale;
- Spor natural negativ accentuat;

3.1.2 Profil economic

Economia Județului Satu Mare se bazează în special de servicii și industrie. Județul înglobează 6.375 unități economice, 73% dintre acestea fiind localizate în municipiul reședință de județ. Conform datelor furnizate de ITM Satu Mare, în județ sunt 61.207 locuri de muncă.



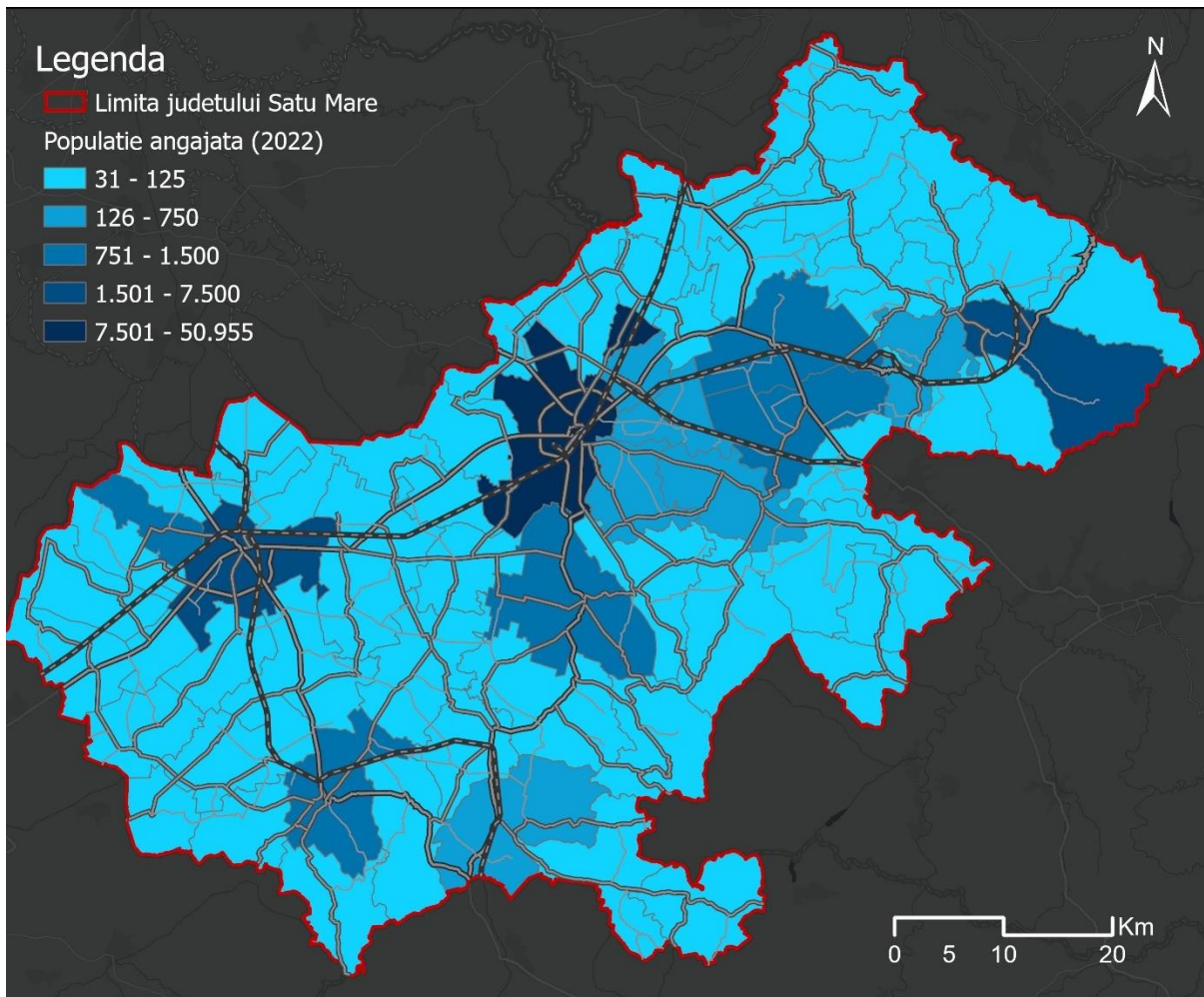
Figură 3-12 - Localizarea unităților economice din județul Satu Mare



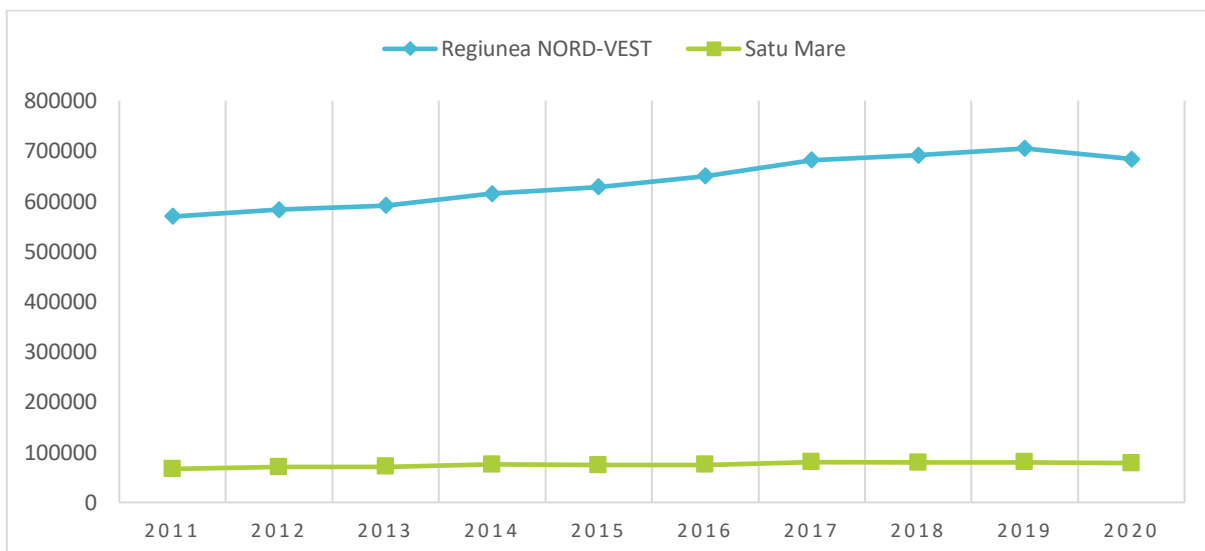
Figură 3-13 - Localizarea locurilor de muncă din județul Satu Mare

Județul Satu Mare are un mediu de afaceri cu o activitate concentrată în sectorul de industrie, construcții și cel de servicii. Principalele industrii locale sunt fabricarea produselor din cauciuc, procesarea produselor alimentare, producția de textile, confecții, construcții sau fabricarea de mobilă. Transporturile de mărfuri și comerțul cu ridicata constituie alte sectoare economice importante, poziția geografică a Județului (în proximitatea granițelor cu Ungaria și Ucraina) reprezentând un factor favorabil în acest sens.

Conform Planului de dezvoltare a regiunii Nord-Vest, județul Satu Mare se află în Câmpia de Vest, unde se remarcă o pondere mare de teren arabil, favorabil dezvoltării sectorului vegetal, combinat cu creșterea animalelor cu metode intensive.



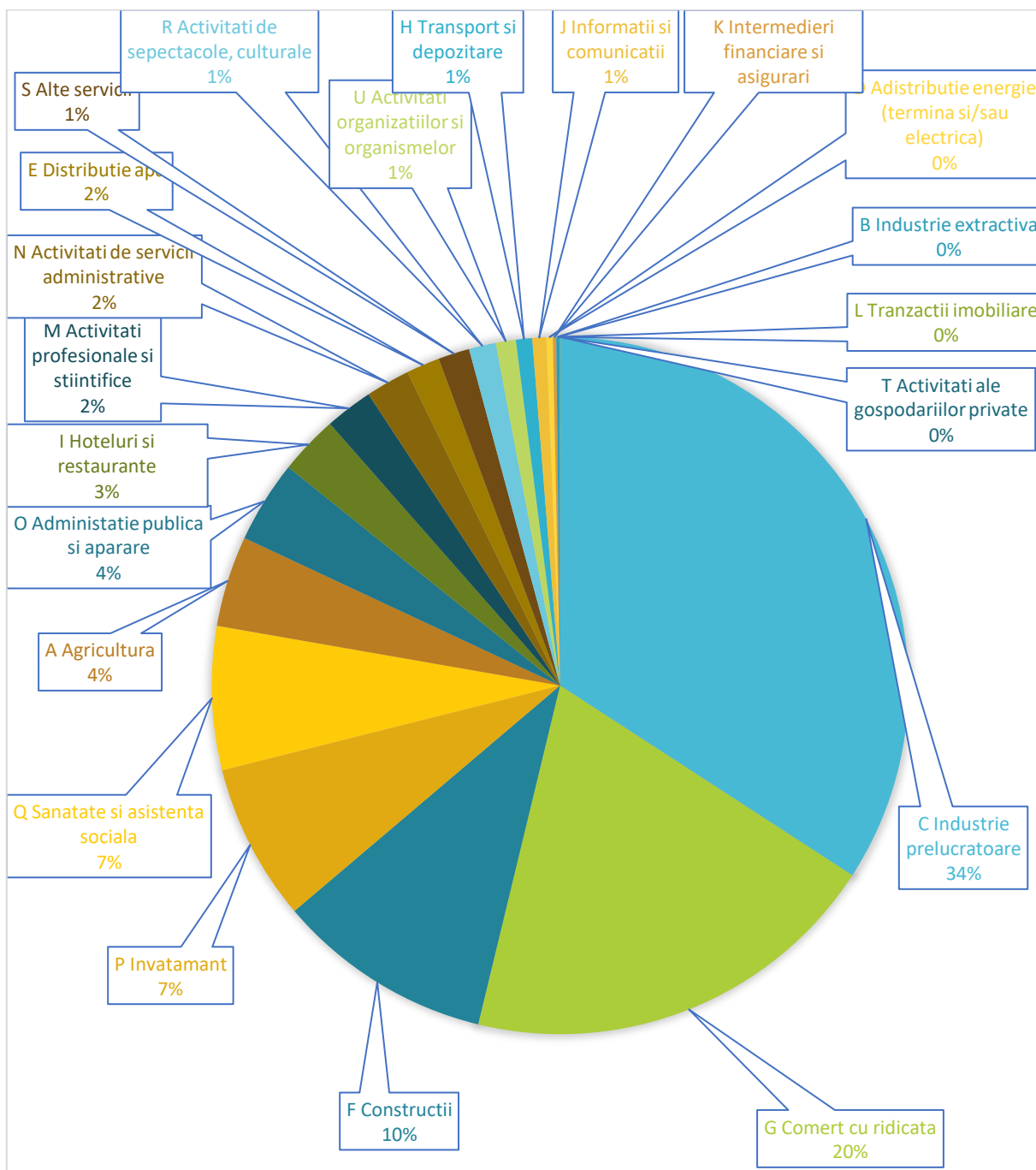
Figură 3-14 - Numărul salariaților din zona de studiu



Numărul mediu al salariaților în perioada 2011-2020 a cunoscut o creștere de 17% la nivel județean, și de 20% la nivel regional.

Județul Satu Mare are un potențial agricol important, solul și clima sunt favorabile pentru activități de producție vegetală și creșterea animalelor. Majoritatea localităților din județ sunt situate în zonă de câmpie. Zona deluroasă și de munte acoperă doar partea nord-estică a Județului.

Având ca ramuri principale construcțiile metalice și produsele din metal, producția de textile, confecții, tricotaje și încălțăminte, procesarea produselor alimentare și producția de mobilier, producția cauciucurilor, industria este sectorul cel mai dezvoltat al economiei Județului Satu Mare.

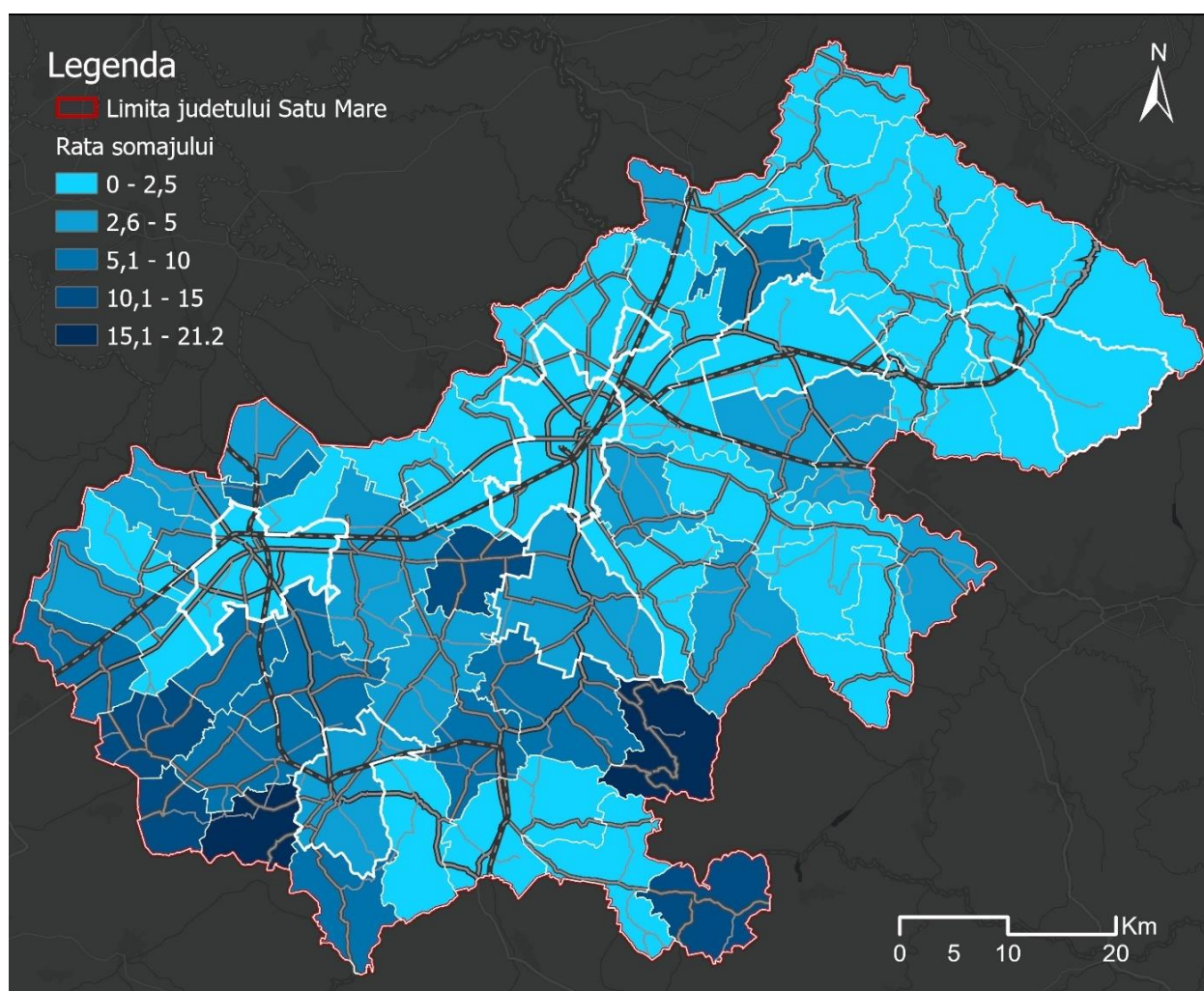
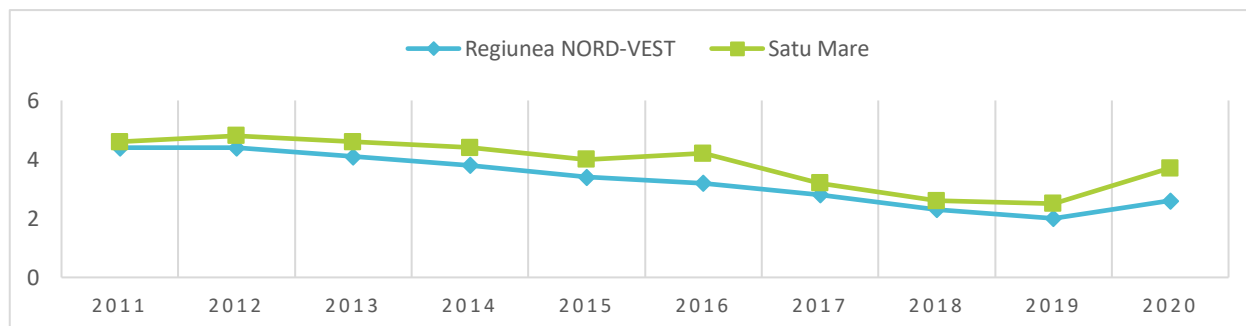


Figură 3-15 - Structura pe domenii de activitate a salariaților din Județul Satu Mare, Sursa: ITM Satu Mare, Date prelucrate de consultant

Sectorul industriei prelucrătoare este urmat de cel al comerțului cu ridicata, construcțiile, învățământul și sănătatea, toate aceste ramuri însumând mai mult de 75% din totalul salariaților din județ.

Șomajul

Comparativ cu regiunea din care face parte, rata șomajului în Județul Satu Mare prezintă valori mai ridicate. Totodată, rata șomajului a cunoscut un trend descendent în perioada 2011-2019, cu ușoare creșteri în anul pandemic 2020.



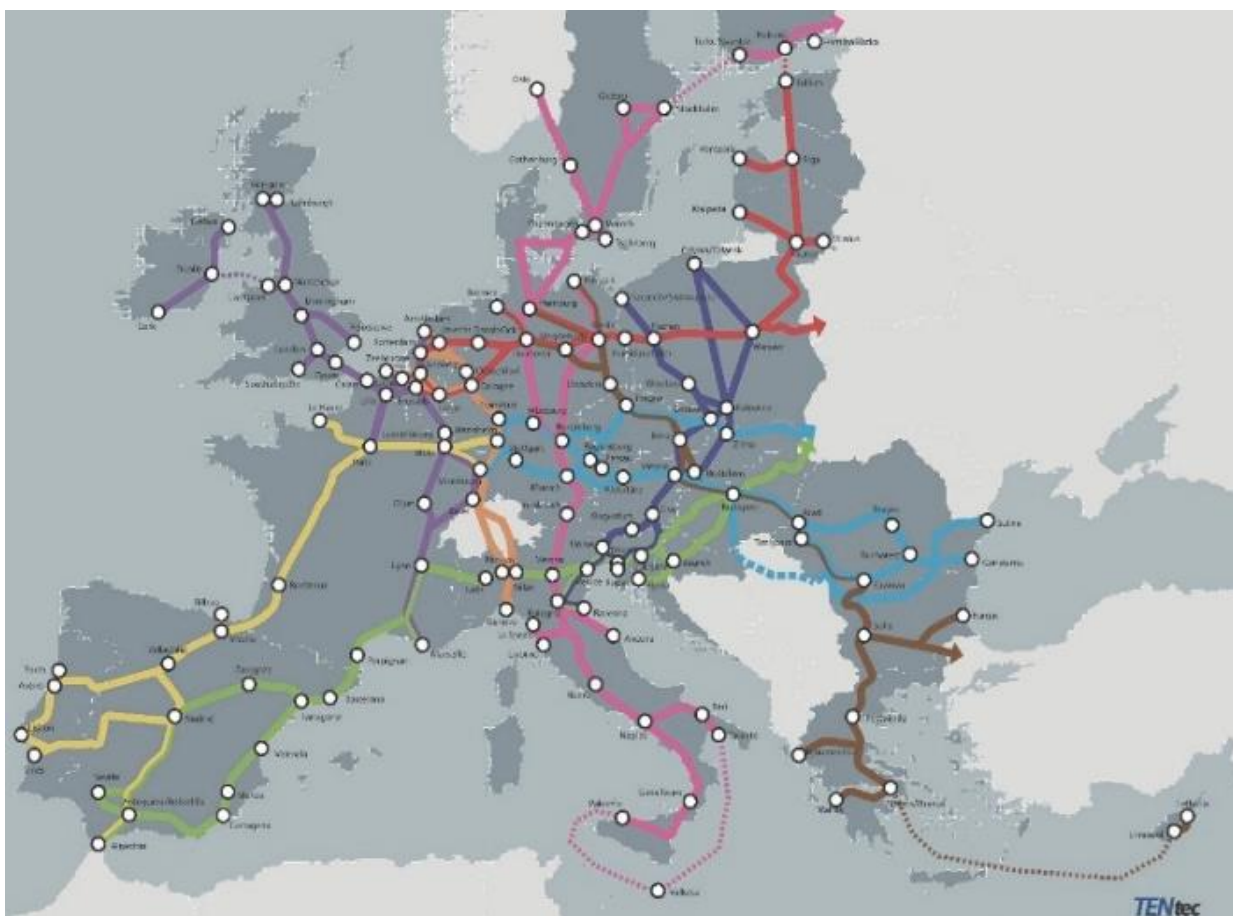
Figură 3-16 - Rata șomajului în UAT-urile din Județul Satu Mare

La nivel județean, UAT-urile care înregistrează rate ridicate ale șomajului, sunt localizate în special în sudul județului, și anume: Socond, Santău, Pir, Andrid, Terebești și Hodod.

În contextul acestei distribuții, proiectele propuse în strategie vor urmări asigurarea unui nivel ridicat al accesibilității către aceste unități teritoriale de referință, dar în același timp vor urmări o dezvoltare integrată a infrastructurii de mobilitate, pentru a oferi facilități alternative de mobilitate locuitorilor – deplasări pietonale, velo, cu transportul public și/sau autoturismul.

3.2 Transportul rutier

Din punct de vedere al poziționării geografice, Satu Mare este cel mai apropiat județ al României față de Coridorul Mediteranean, rețea primară TEN-T. Coridorul 14 leagă porturile iberice (Algeiras, Cartagena, Valencia, Taragona și Barcelona) de sudul Franței, conexiune către Marsilia, Lyon și nordul Italiei, Slovenia și o ramură prin Croația în Ungaria către granița cu Ucraina. Distanța până la extremitatea nordică a autostrăzii M3 din Ungaria este de aproximativ 55,6 km, de la punctul de trecere a frontierei din localitatea Petea, via DN19A. Prin conectarea la autostrada M3 în Ungaria, Satu Mare are accesibilitate la întreaga rețea europeană de transport rutier, astfel încât se poate afirma că accesibilitatea către Satu Mare este mai ridicată dinspre Europa față de accesibilitatea din alte regiuni ale țării. Acest lucru poate fi un avantaj, în contextul integrării mediului socio-economic și cultural cu celelalte țări ale Uniunii Europene, dar constituie în același timp un dezavantaj, prin izolarea sau accesibilitatea deficitară către zone de interes de pe teritoriul României.



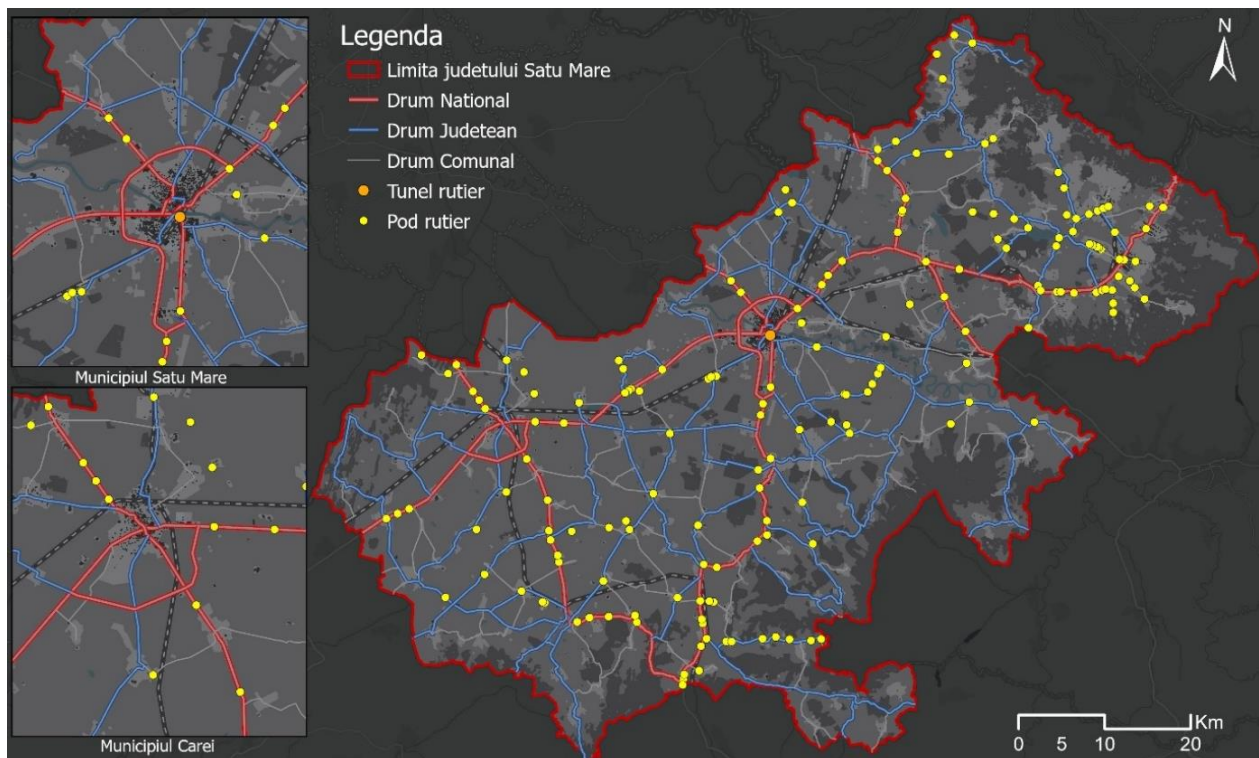
Figură 3-17 - Coridoare principale TEN-T, sursă: <https://transport.ec.europa.eu/>

În ceea ce privește accesul la rețeaua TEN-T extinsă, Județul Satu Mare este străbătut de Drumul Someș Expres care face legătura între Cluj-Napoca – Zalău – Satu Mare – Halmeu.

Drumul expres Turda-Halmeu are ca obiectiv general sporirea eficienței economice 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 Autostrăzile A3 și A10 asigură legătura între sudul și centrul țării cu zonele de nord-vest dar și cu Ucraina.

Traseul include legături până la punctele de trecere a frontierei Halmeu și Petea oferind valoare adăugată pentru rutele europene.

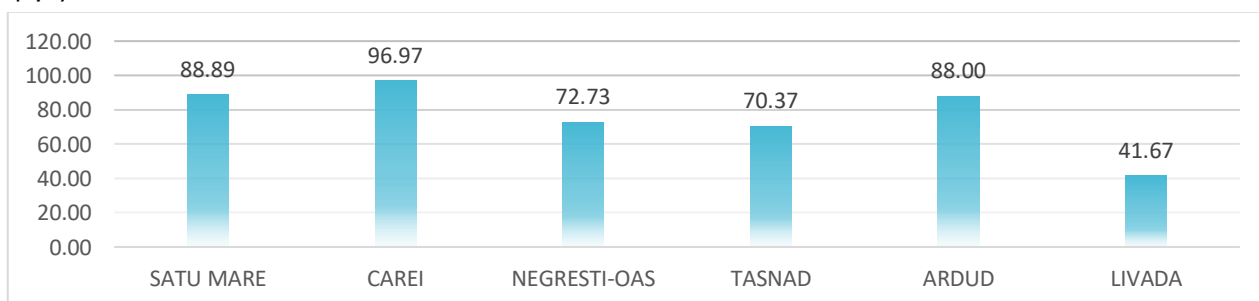
- DN1F - drum național din România care leagă orașele Cluj-Napoca, Zalău și Carei, terminându-se la Urziceni, la granița cu Ungaria. La limita Județului Satu Mare cu Salaj, din drumul DN1F se desparte DN19A, spre Satu Mare. Reprezintă principala cale de comunicație rutieră între Satu Mare, polul de creștere Cluj Napoca și restul zonei centrale a țării.
- DN19F – este un drum național amplasat doar pe teritoriul Județului Satu Mare, care și-a dobândit statutul de drum național prin preluarea sa în administrarea CNADNR în anul 2012. Face legătura între Mun. Satu Mare și localitatea Apa, intersectând DN1C și reprezintă o alternativă pentru ruta drumurilor naționale DN19-DN1C prin Livada, scurtând distanța dintre Satu Mare și Baia Mare cu aproximativ 9 km, iar durata de parcurs cu cel puțin 4 minute



Figură 3-19 - Rețeaua de infrastructură rutieră Județul Satu Mare

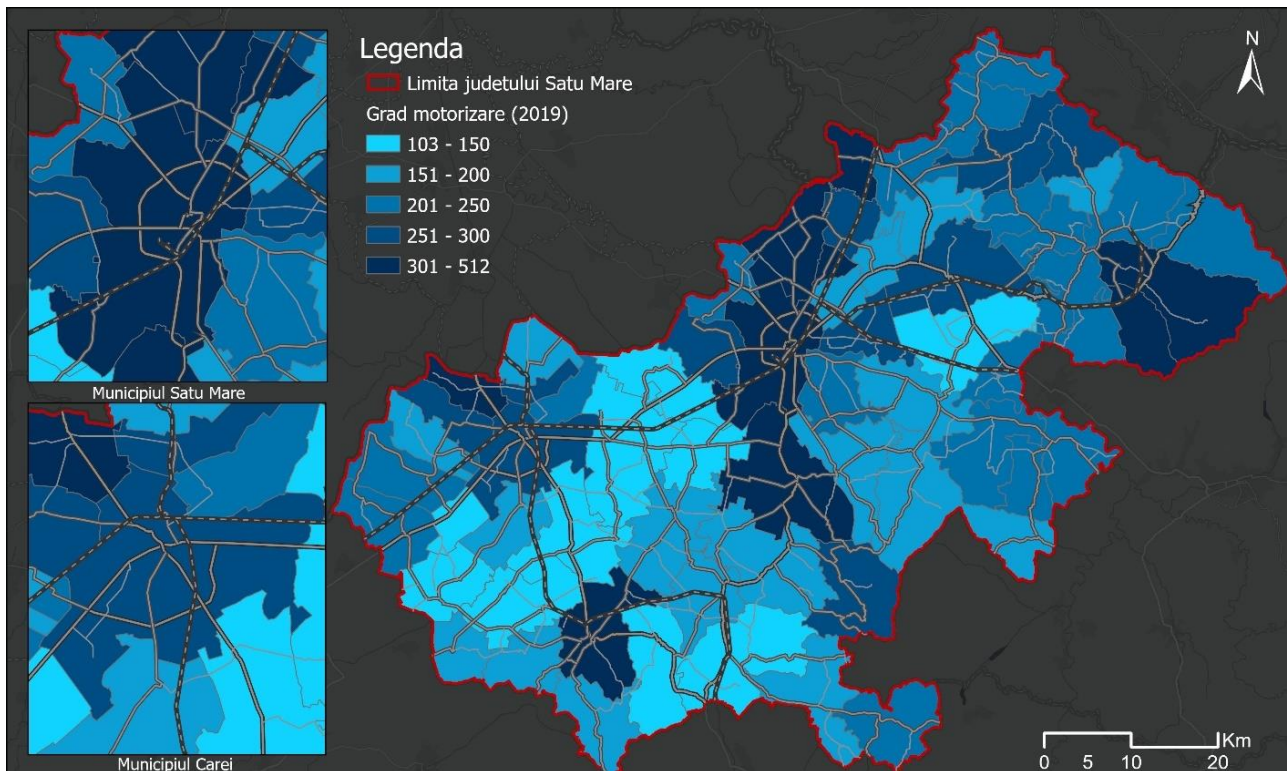
Starea tehnică a drumurilor naționale ce strabat Județul Satu Mare este în mare parte bună, cu anumite porțiuni cu stare tehnică medie, ce necesită lucrări de plombare/întreținere. La nivel județean există 279km de drumuri naționale și 854 km drumuri județene.

Conform Bazei de date Citadini.ro, ponderea străzilor modernizate din județ, la nivelul anului 2018 era de 76,4%. Ponderea cea mai mare a străzilor modernizate se află în Municipiul Carei, fiind urmat de municipiul reședință de județ și Orașul Arduș. La polul opus se situează orașul Livada cu un procent de 41,67% de străzi modernizate la nivelul anului 2018.

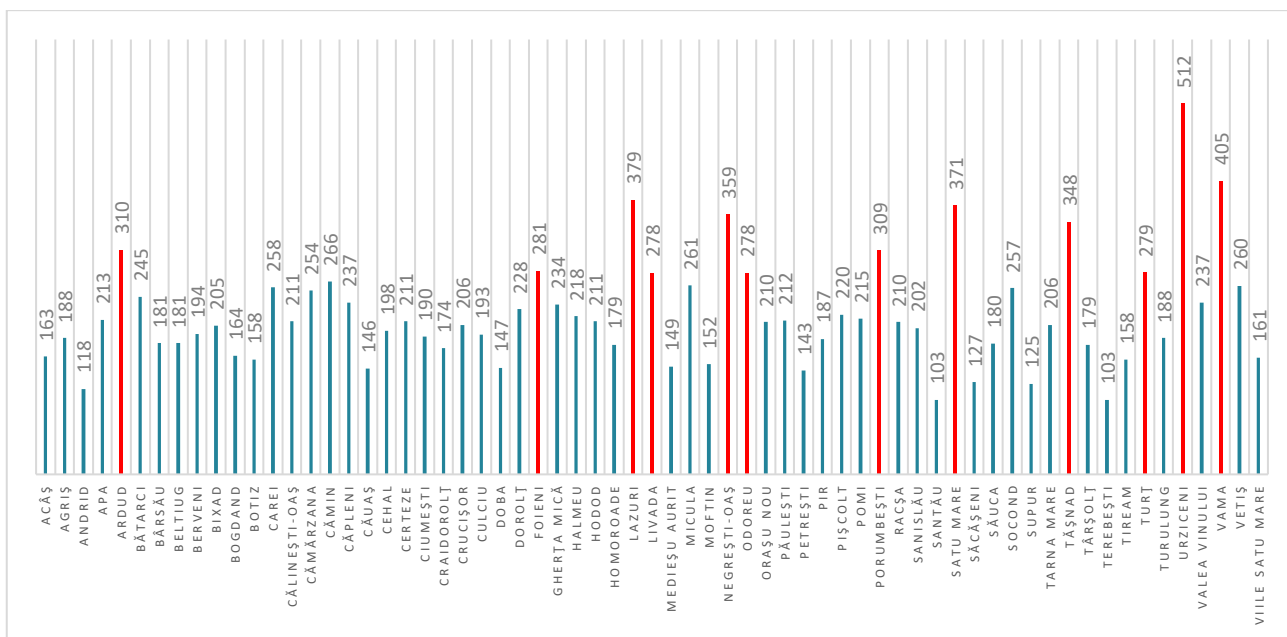


Figură 3-20 - Ponderea străzilor modernizate din localitățile urbane componente județului Satu Mare, la nivelul anului 2018, sursă: Citadini

Rețeaua de drumuri comunale, în lungime totală de aproximativ 497 km este acoperită pe majoritatea suprafeței de rulare de îmbrăcămișii din pământ sau pietriș, conducând la o accesibilitate redusă în zonele rurale.



Figură 3-21 - Gradul de motorizare la nivelul UAT-urilor componente



Figură 3-22 - Gradul de motorizare la nivelul UAT-urilor componente

Conform figurii anterioare, Comuna Urziceni prezintă cel mai ridicat grad de motorizare din județ (512 auto/1000locuitori), fiind urmată de comunele Vama, Lazuri și municipiul Satu Mare.

Județul Satu Mare prezintă un grad de motorizare de 278 automobile la 1000 locuitori.

Lista proiectelor în curs de implementare cu impact asupra infrastructurii și mobilității în județ:

- Modernizare DJ 193A: Satu Mare (DJ 193)- Amați - Rușeni - Tătărăști - Necopoi - Homorodu de Jos - Homorodu de Mijloc - Homorodu de Sus - Solduba - Hodișa - Socond – Rătești (DN 19 A), prin CJ Satu Mare;
- Modernizare DJ 195 B Doba (DN19) - Boghiș-Dacia-Moftinu Mare-Crișeni-Craidorolț-Țeghea-Mihăieni-Acâș (DN19A), Doba (DN19)-Boghiș -Dacia - Moftinu Mare;

- Modernizarea drumului județean DJ 108C Carei (DJ 108M) -Căpleni (Biserica și Mănăstirea Franciscană Sfântul Anton de Padova);
- Modernizare DJ 108M: Tășnad (DN 1F) - Santău - Chereușa - Andrid - Dindești - Irina - Portița - Vezendiu - Tream - Carei - Cămin - Lucăceni - Berveni – granița Ungaria, prin CJ Satu Mare;
- Modernizare drum județean DJ 109 M Bătarci-Valea Seacă;
- Reparatii capitale drum județean DJ 194C: intersecție DJ194A -Botiz(int DN19), județul Satu Mare;
- Modernizare DJ 108L Tășnad - Cig - Eriu Sâncrai - Craidorolț - Pișcari - Terebești - Gelu – Mădăras, județul Satu Mare prin CJ Satu Mare;
- Modernizarea drumului județean DJ 195 Ardud - Viile Satu Mare - Tătărăști - Necopoi - Cărășeu, județul Satu Mare;
- Modernizarea drumurilor județene DJ 108R din DN19A Beltiug-Beltiug Băi-Dobra-Hurezu Mare-DJ 108P-DJ 196 Corund-Bogdan-Hodod-limita de județ Salaj;
- Reabilitare străzi de interes local în comuna Hodod, județul Satu Mare;
- Varianta de ocolire a Municipiului Satu Mare;
- Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice – hibrid plug-in Satu Mare;
- Construire pod în localitatea Bixad, județul Satu Mare;
- Modernizare strazi de interes local în comuna Bogdand, județul Satu Mare;
- Modernizare drumuri comunale și străzi în comuna Homoroade, județul Satu Mare;
- Modernizare strazi în orașul Livada, județul Satu Mare;
- Modernizare drumuri agricole în comuna Odoreu;
- Reabilitare și modernizare drumuri comunale și străzi în comuna Petrești;
- Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Pișcolt;
- Modernizare ulițe interioare, pietruire și asfaltare, în comuna Socond, județul Satu Mare;
- Asfaltare străzi în localitatea Supuru de Sus, comuna Supur, județul Satu Mare;
- Modernizare drumuri și străzi în comuna Supur;
- Modernizarea DJ 108 G: Supuru de Sus (DN19) – Sechereșa – DJ 109N;
- Modernizare strazi de interes local în comuna Săuca, județul Satu Mare;
- Pod peste râul Turt - DC 7, comuna Turulung, județul Satu Mare;
- Reabilitare pod peste râul Lechincioara în comuna Târșolț, județul Satu Mare;
- Reabilitare drum de acces la Zona de Agreement Tășnad oraș Tășnad, județul Satu Mare;
- Modernizare strazi de interes local în comuna Valea Vinului și satele apartinatoare
- Modernizare străzi în comuna Vama;
- Reabilitare drum comunal DC 24 intersecție DJ 193B, Comuna Pomi, județul Satu Mare;
- Reabilitare drumuri în comuna Păulești rev. 2;
- Reabilitare și modernizare drum comunal DC 96 Ambud – Amați, județul Satu Mare comuna Paulesti;
- Modernizarea strazilor: Pădurii, Vâltori (tronson Vrăticel-Grajduri), Popești 1(tronson Valea Cerbului - Zorilor) din Negrești-Oaș din cadrul subprogramului „Regenerare urbana a municipiilor și orașelor”;
- Modernizarea strazilor: Livezilor (tronson Valea Cerbului-capăt), Tudor Vladimirescu 2 (tronson Victoriei-Borcutului-Gozureni), Borcutului 1 (tronson Tudor Vladimirescu-Luna) din Negrești-Oaș;
- Modernizarea străzilor : Primăverii, Viitorului, Pieții, Arenei, 1 Iunie (tronson strada Moșilor- strada Plopilor), 1 Iunie (prelungire strada 1 iunie- strada Păduri) din orașul Negrești Oaș’;
- Modernizare drumuri publice în interiorul localităților Moftinu Mic, Moftinu Mare, Domănești și Ghilvacii, Comuna Moftin
- Modernizare strazi de interes local cartier Tur II în orașul Negrești-Oaș, județul Satu Mare;
- Realizarea de poduri în orașul Negrești-Oaș, județul Satu Mare;
- Pod nou peste râul Someș în zona Potău-Cărășeu
- Modernizarea drumurilor județene DJ 108R din DN19A Beltiug-Beltiug Băi-Dobra-Hurezu Mare-DJ 108P-DJ 196 Corund-Bogdan-Hodod-limita de județ Salaj;

- Modernizare DC 37 Orbău, alimentare cu apă a localităților Cehăluț și Orbău, alimentare cu apă și canalizare pe strada Livezilor localitatea Cehal, comuna Cehal județul Satu Mare;
- Modernizare drumuri în comuna Cehal;
- Modernizarea drumului județean DJ 109P lim. județul Salaj - Cehal;
- Construire zid protecție strada Ceaslas și reconstruire poduri peste Valea Ceaslas în comuna Cămărzana;
- Zid de sprijin, comuna Crucișor, sat Poiana Codrului, județul Satu Mare;
- Modernizare străzi în comuna Gherța Mică, județul Satu Mare.

Siguranța

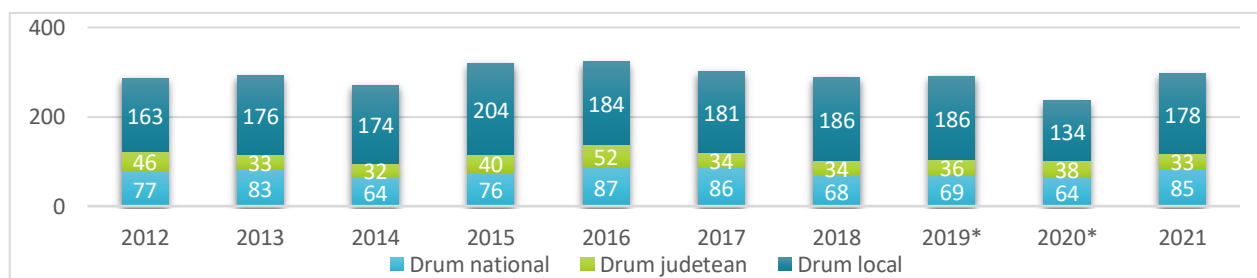
România se confruntă cu o problemă semnificativă în ceea ce privește numărul de accidente rutiere, prin comparație cu alte țări din cadrul Uniunii Europene (UE). Comisia Europeană utilizează trei indicatori distincți pentru măsurarea gradului de siguranță rutieră, după cum urmează:

- Număr decese la un milion de locuitori;
- Număr decese la 10 miliarde de pasageri-kilometri;
- Număr decese la un milion de autoturisme.
- În această ordine, clasamentul și poziția României sunt următoarele:
- Pe locul 24 din 28 – 94 față de media UE de 60;
- Pe locul 28 din 28 – 259 față de media UE de 61;
- Pe locul 28 din 28 – 466 față de media UE de 126.

Conform acestor date se poate concluziona că România are cea mai mare rată a accidentelor mortale din Europa. În perioada 2007-2015 s-a înregistrat un număr de 13.500 decese doar pe rețeaua de drumuri naționale. Aceasta echivalează cu un număr mediu de 1.400 decese pe an, urmare a accidentelor înregistrate pe rețeaua de drumuri naționale, ceea ce deține o pondere de 20% din rețeaua națională.

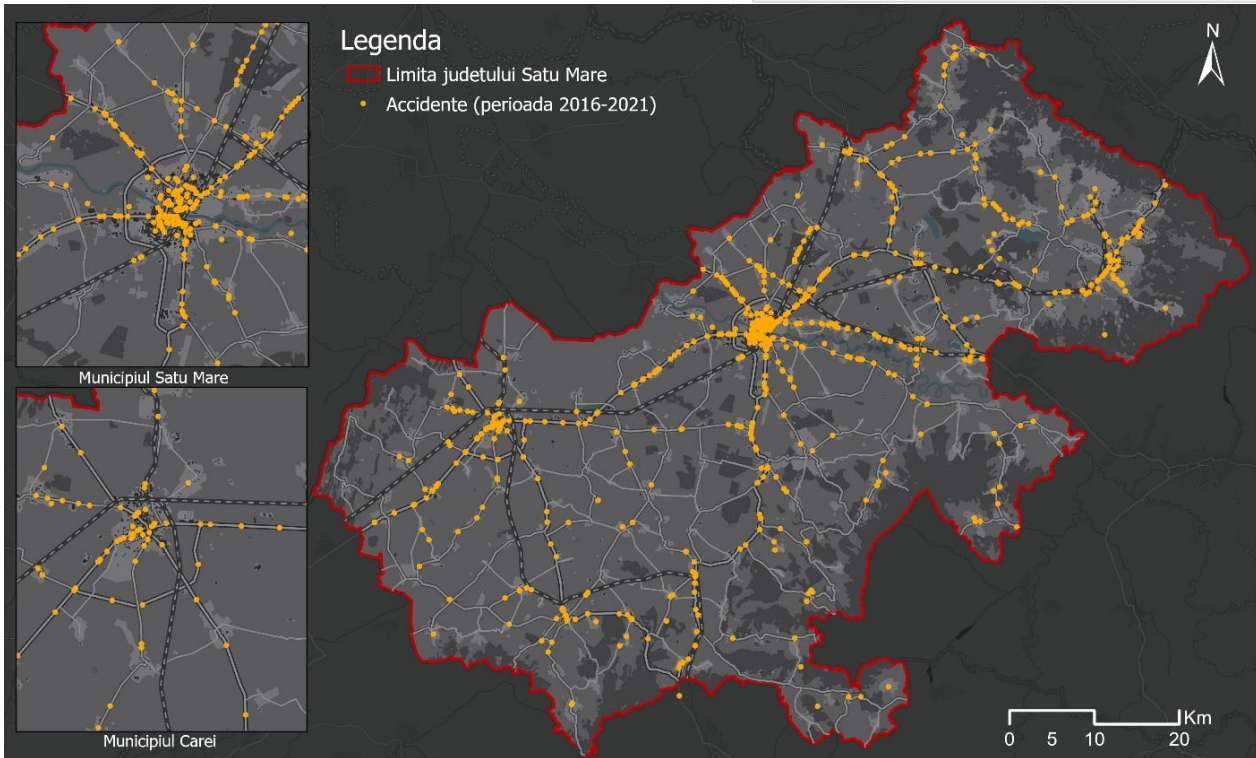
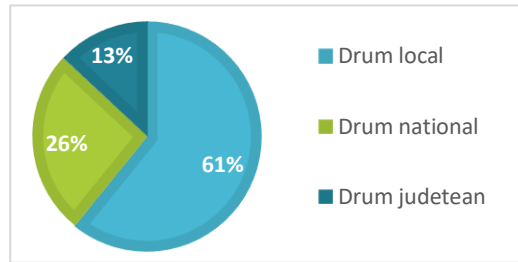
Drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute că fiind cele mai periculoase după cum rezultă din studiile recente efectuate de EuroRAP, unde se concluzionează că în Europa riscul de incidență a accidentelor pentru un drum cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale, care reflectă un risc semnificativ mai mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens: în cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane. În prezent, un procent de aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentat de drumurile cu o singură bandă, ceea ce fără îndoială contribuie la statisticile defavorabile precum și la costuri economice semnificative asociate accidentelor rutiere.

La nivelul județului Satu Mare, cea mai mare parte a drumurilor naționale au o bandă pe sens, excepție făcând zonele de vamă și porțiuni din municipiul Satu Mare.

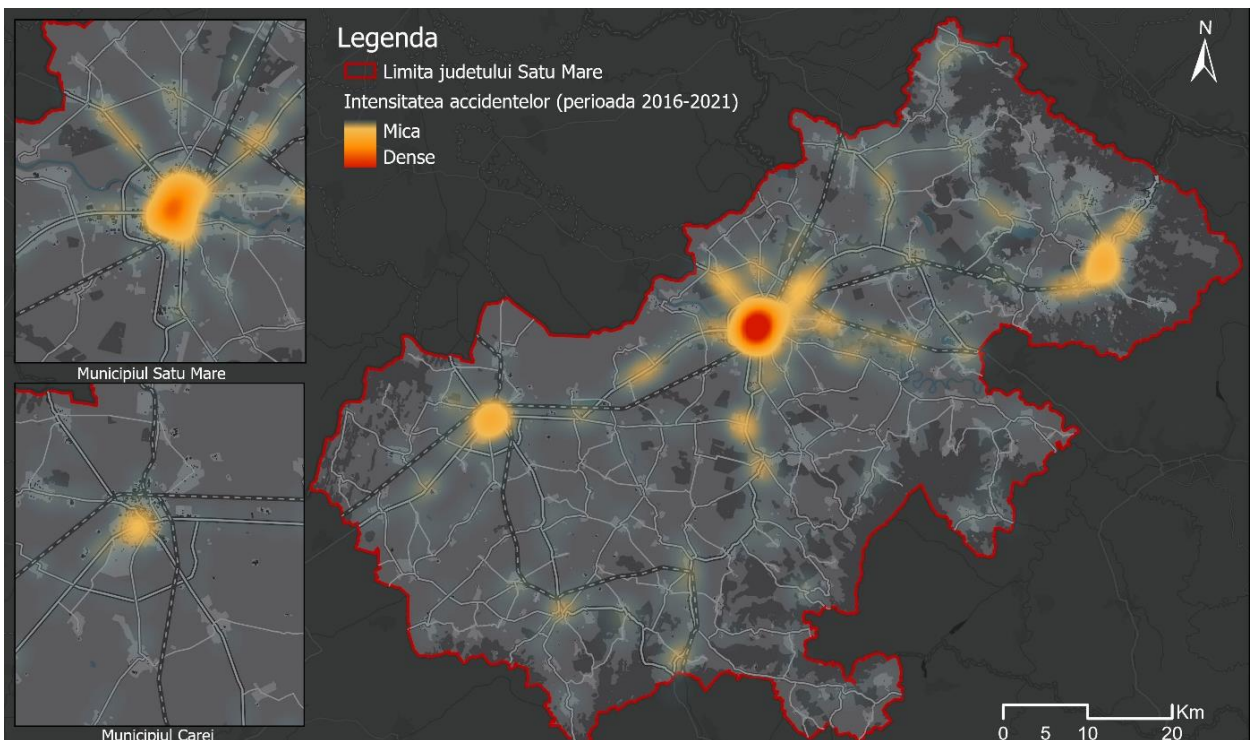


Figură 3-23 - Evoluția numărului de accidente după tipul de drum din județul Satu Mare

La nivel județean, aproape 61% din totalul accidentelor se realizează pe drumurile din cadrul localităților și drumurile comunale, 26% pe drumuri naționale și 13% pe drumurile județene.



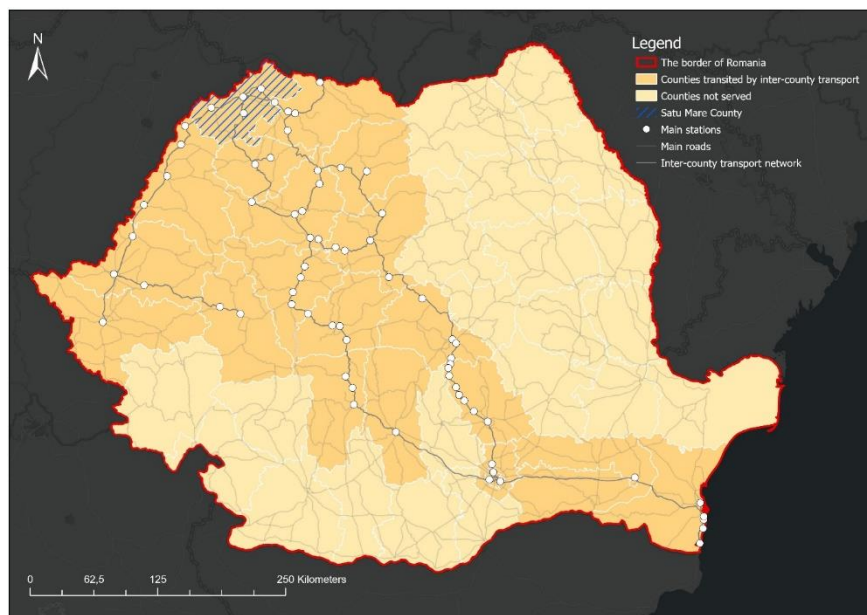
Figură 3-24 - Localizarea accidentelor produse pe rețeaua din județ



Figură 3-25 - Intensitatea accidentelor produse pe rețeaua din județ

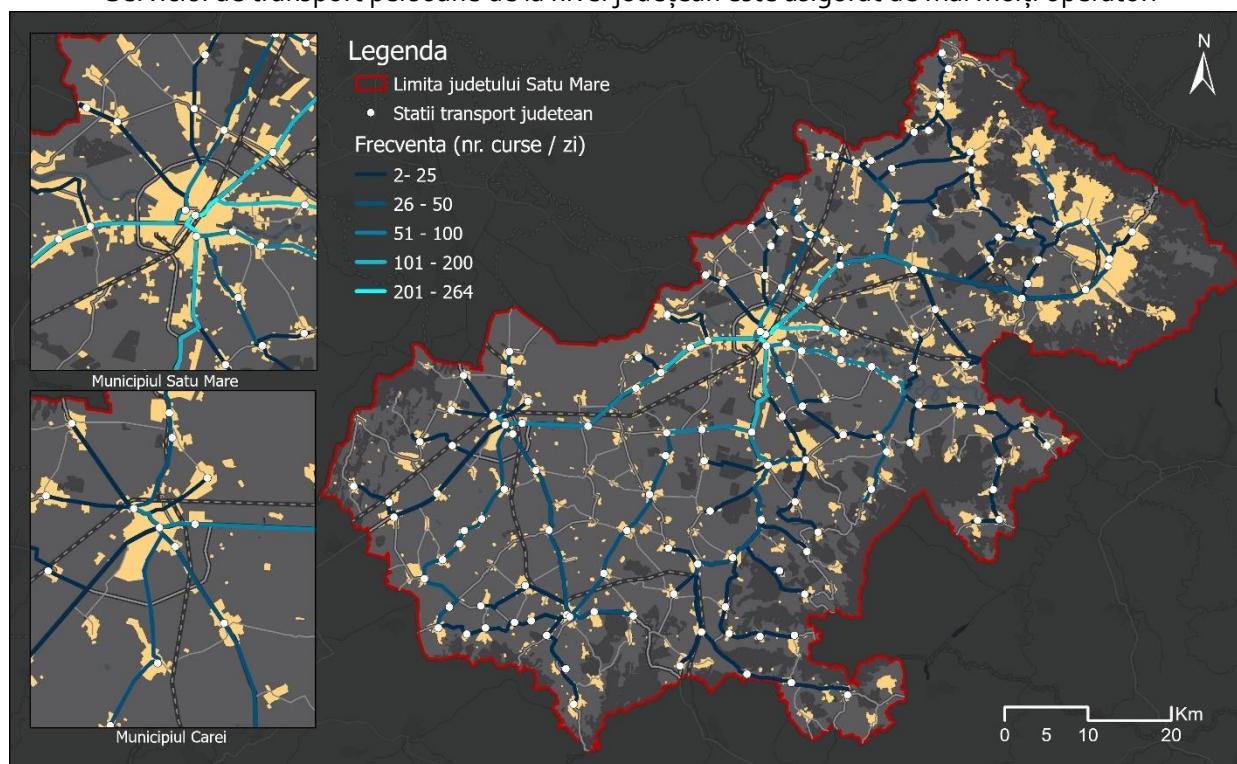
3.3 Transport public

Serviciul de transport la nivel național este asigurat de mai mulți operatori. Datorită poziției geografice, periferice, relativ izolate față de principalele coridoare de transport rutier, Județul Satu Mare prezintă conexiuni limitate cu celelalte centre urbane naționale, principalele rute fiind către sud pe traseul Comprehensive către Cluj-Napoca, continuând către sud est spre capitala țării și Constanța și către sud-vest spre Oradea – Arad – Timișoara.



Figură 3-26 - Rețeaua de transport națională accesibilă din Satu Mare

Serviciul de transport persoane de la nivel județean este asigurat de mai mulți operatori

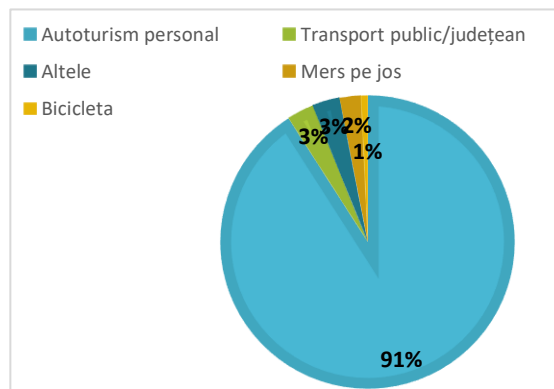


Acesta acoperă toate UAT-urile aparținătoare județului și prezintă 84 de linii, 288 de stații și 741 curse zilnice.

Cu toate acestea, sistemul nu este unul integrat, fiind asigurat de mai mulți operatori, cu frecvențe și ore de funcționare și costuri diferite.

În ciuda bunei acoperiri, în cadrul interviurilor cu populația din județ, doar 3% din persoanele anchetate au menționat că folosesc transportul public județean în deplasările zilnice.

Aceștia preferă să utilizeze automobilul personal în deplasările zilnice în detrimentul transportului public, semnalând următoarele probleme: frecvența scăzută a mijloacelor de transport, viteze scăzute ale mijloacelor de transport, aglomerația din mijloacele de transport și lipsa informațiilor din mijloacele de transport și din stații.



3.4 Transportul de marfă

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



Figură 3-27 - Situația existentă și prevederile privind rețeaua navală în județ

Momentan, transportul naval nu este posibil.

Scopul proiectelor de infrastructură mare la nivel județean este să faciliteze mobilitatea bunurilor și a persoanelor, mai ales între marile centre urbane, deserving totodată cât mai multe orașe.

Realizarea DX4 ar asigura legătura între Cluj-Napoca (inclusiv Turda și Câmpia Turzii) și Baia Mare / Satu Mare, respectiv Bistrița. Luând în considerare o dezvoltare pe loturi prioritatea ar fi segmentele între Baia Mare și Satu Mare și cel dintre Cluj-Napoca și Dej. Segmentul între Baia Mare și Satu Mare prezintă un nivel de serviciu al infrastructurii rutiere foarte scăzut (categoria C).



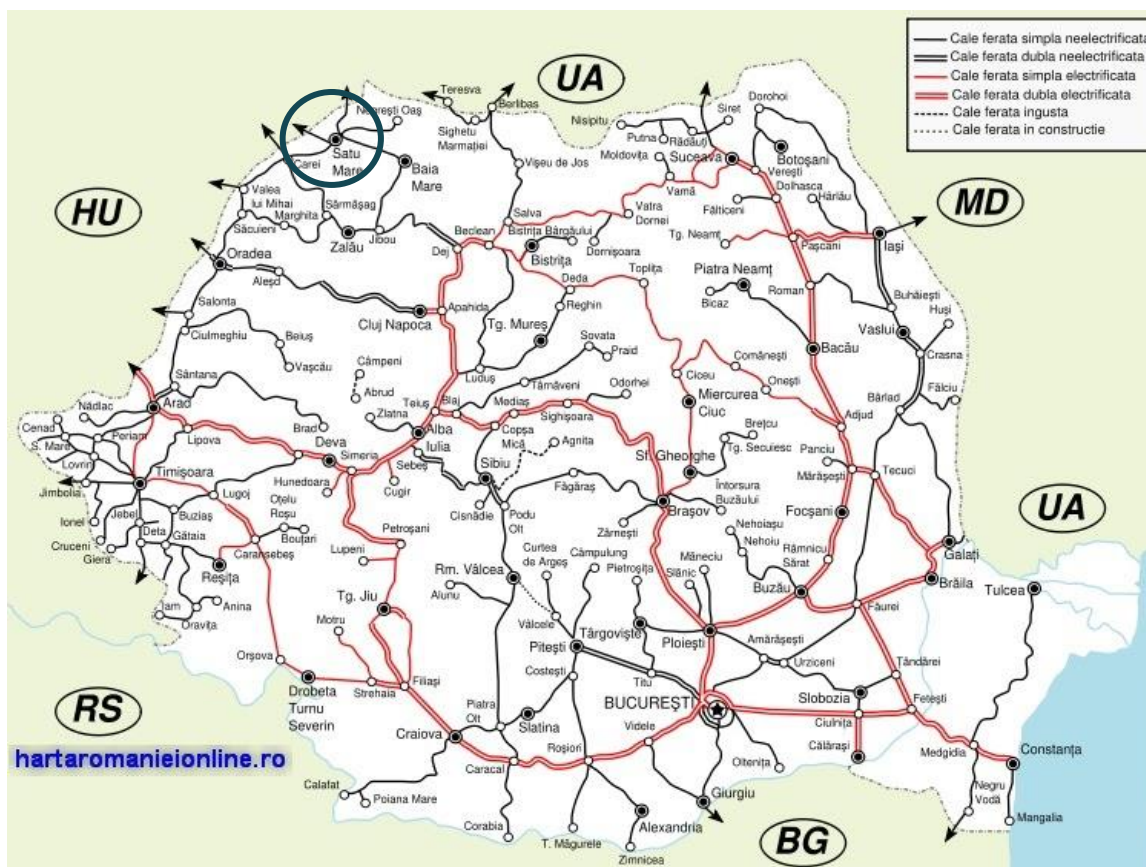
Figură 3-28 - Traficul de marfă în principalele vămi din județ

De asemenea, pe teritoriul județului Satu Mare, pe traseul DX4 există segmente în care congestia și nivelul de serviciu redus este cauzat de lipsa unei variante ocolitoare cum ar fi cazul Orașului Livada.

3.5 Transportul feroviar

Infrastructura feroviară la nivelul județului Satu Mare a fost identificată prin cartografierea rețelei furnizate online de CFR Călători, corelată cu analiza unor imagini aeriene ale zonei.

Figura următoare arată infrastructura existentă, nivelul de echipare al acesteia, gările principale și secundare la nivelul țării.



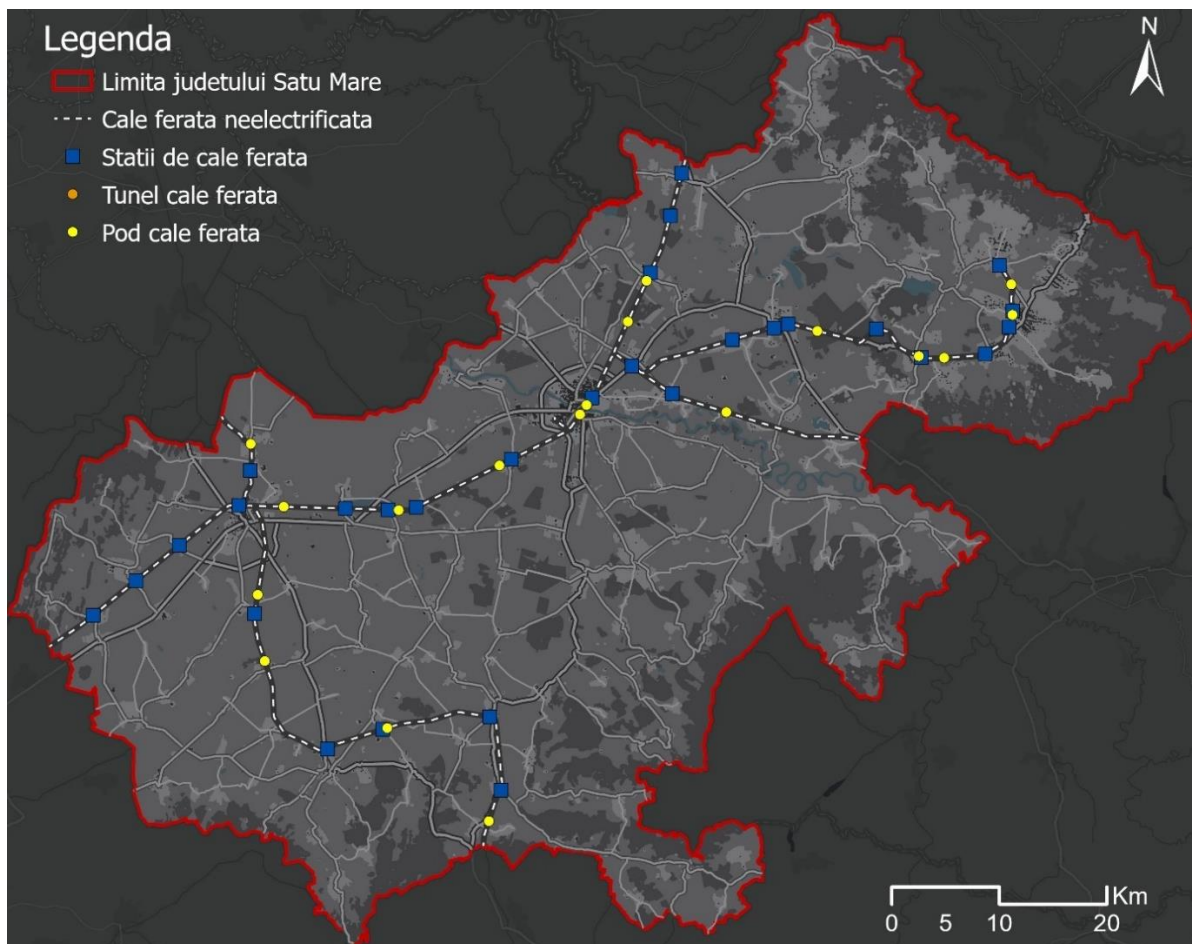
Figură 3-29 Rețeaua de căi ferate din România

Transportul feroviar se desfășoară pe magistrala CFR 400 Brașov – Sfântu Gheorghe – Târgu Secuiesc – Gheorgheni – Miercurea Ciuc - Dej – Jibou - Baia Mare - Satu Mare, care aparține Căilor Ferate Române. Conform datelor procesate, din documentele publice CFR Infrastructură, rețeaua feroviară a județului are o lungime totală de aproximativ 200 de km, linii simple și neelectrificate, dintre care 197 km cu ecartament normal, 2 km cu ecartament larg și 1 km cu ecartament mixt. Județul Satu Mare se află pe locul trei privind densitatea rețelei feroviare în raport cu media regională de 49km/1000km².

Din punct de vedere al rețelei feroviare Județul Satu Mare este deservit de:

- magistrala feroviară 400, care face legătura cu Baia Mare, Dej, Brașov și București pe o ramificație, respectiv spre Cluj-Napoca și Alba Iulia.
- linia de cale ferată 402 porțiunea sudică, care face legătura Carei cu Oradea, respectiv Arad și Timișoara.
- linia de cale ferată 402 porțiunea nordică între Carei - Satu Mare și Halmeu, frontiera cu Ucraina
- linia de cale ferată 412, direcția Carei - Tășnad spre Zalău, Jibou, Dej,
- linia de cale ferată 417 de la Satu Mare spre Livada, Negrești Oaș și Bixad (linie neinteroperabilă³¹)
- linia de cale ferată 422, direcția Carei - frontiera cu Ungaria, cu legătură spre Debrecen, Budapesta

³¹ CFR <http://cfr.ro/files/ddr/Anexa%201b.pdf>



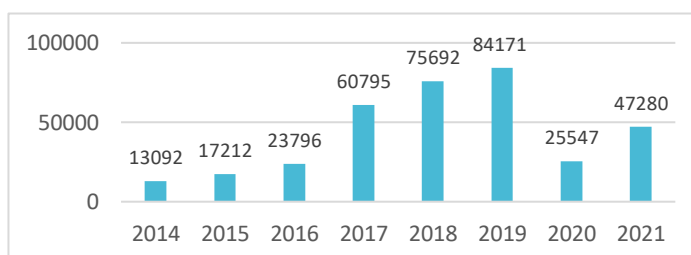
La nivel de Regiune infrastructura feroviară este în cea mai mare suferință, la acest capitol existând diferențe mari chiar față de starea infrastructurii la nivel național (care este precară) în ciuda faptului ca prin regiunea NV trece un coridor feroviar.

În lipsa investițiilor majore în infrastructura de cale ferată se observă o creștere accentuată a timpului minim de deplasare raportat la o viteză medie de deplasare cuprinsă între 43km/h și 52km/h. Cele mai mari viteze medii sunt de 60km/h pentru trenurile IRN. Aceste valori sunt în contradicție cu țintele de viteză, neraportate la o limită de timp, aferente Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport care prevede creșterea vitezei asigurate pe magistrala 400 și linia de cale ferată 402 de până la 160km/h.

Conform Strategiei de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, legătura feroviară dintre Satu Mare și Baia Mare poate fi inclusă într-un proiect de dezvoltare a transportului feroviar. Cu toate acestea, la nivel județean nu exista un transport public metropolitan pe cale rutieră, acest mod de deplasare fiind prioritar de implementat prin proiecte viitoare.

3.6 Transportul aerian

Aeroportul Satu Mare a fost înființat în 1936 și se află în subordinea Consiliului Județean Satu Mare. În 1975 a fost inaugurată pista de 2500 de metri (cea mai lungă din regiunea de Nord-vest), iar actuala



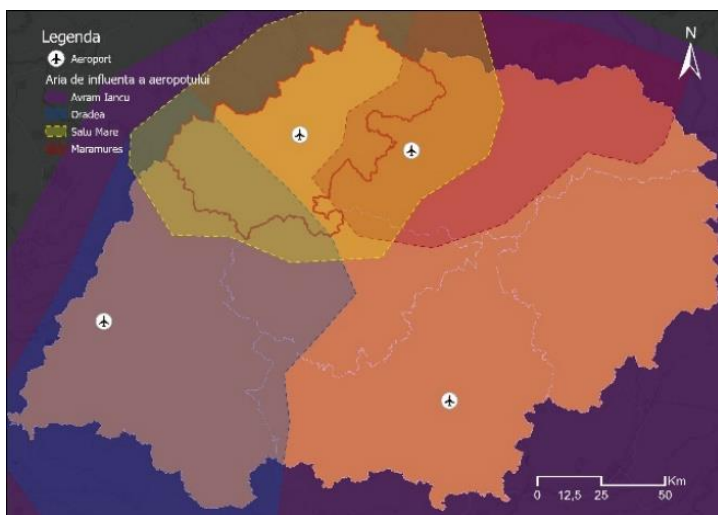
Figură 3-30 - Evoluția numărului de pasageri

aerogară a fost realizată în perioada 1980 – 1982. Aeroportul a fost deschis traficului internațional în 1997. Aeroportul dispune de o platformă de parcare care permite staționarea simultană a patru aeronave mediu-curier, dispozitiv luminos de apropiere simplificat CALVERT și echipament DVOR/DME. Aerogara are o capacitate de 200 de pasageri pe oră pe fiecare dintre fluxuri.

Pista de decolare-aterizare are o lungime de 2500 m și o lățime de 45 m, iar calea de rulare are o lungime de 150 m și lățimea de 23 m.

Aeroportul operează curse spre București și Londra. Evoluția numărului de pasageri a cunoscut o pantă ascendentă în perioada 2014-2019 și o descreștere accentuată în anul pandemic 2020.

A fost analizată aria de influență a aeroportului, aceasta depășind granițele județului. Totodată, întreaga regiune se află în aria de influență a Aeroportului Avram Iancu Cluj-Napoca, unde există mai multe destinații atractive pentru populația regiunii. Totodată, prin prezența Aeroportului Debrețin din Ungaria la o distanță de 110km față de reședința județului, mai mică față de cea parcursă până la aeroportul din Cluj-Napoca, aeroport care prezintă legături către cele mai importante destinații europene și nu numai, populația din nordul și vestul regiunii preferă folosirea facilităților din Ungaria.



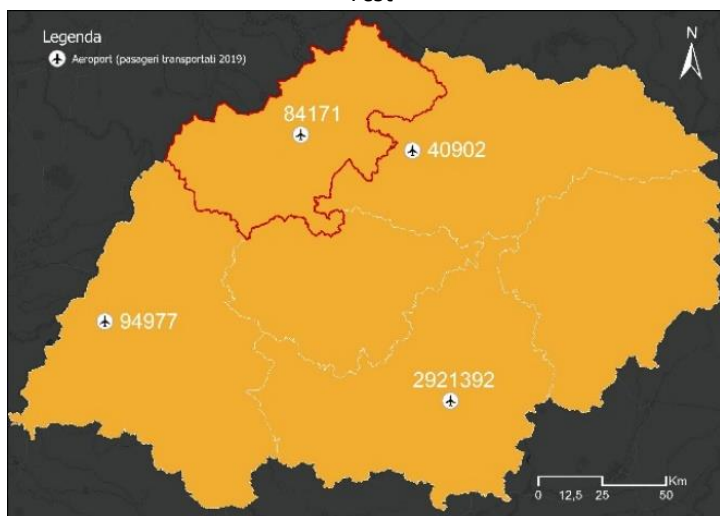
Figură 3-31 - Aria de influență a aeroporturilor din regiunea Nord-Vest

În prezent, aeroportul nu este deservit de transportul public sau cel județean.

Cu un număr al populației migratoare în continuă creștere, Aeroportul Satu Mare ar necesita introducerea unor destinații pentru curse regulate către destinații cheie din vestul Europei.

Aeroportul va beneficia de modernizări prin proiectul „Reabilitarea și modernizare infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Satu Mare” finanțat din fonduri europene (FEDR), completate din bugetul de stat și bugetul local al județului. Fondurile vor fi orientate către construirea unui nou terminal și extinderea terminalului existent, reabilitarea pistei, extinderea platformei de îmbarcare, achiziționarea de echipamente pentru activitățile aeroportuare pe timp de iarnă.

Prin proiectul „Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare a Aeroportului Satu Mare prin îmbunătățirea condițiilor de siguranță aeroportuară” se vor realiza investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de siguranță și de securitate pe aeroport, un drum perimetral cu o lungime de peste 8 km, echipamente moderne pentru efectuarea controlului de securitate și vor fi achiziționate o autospecială de intervenție și o ambulanță. Proiectele de investiții urmează să fie finalizate până la sfârșitul anului 2023.



Figură 3-32 - Numărul de pasageri ai aeroporturilor din regiune

3.7 Moduri de transport alternativ

Mobilitate pietonală și velo

Mersul pe jos este prima formă de deplasare, ce stă la baza mobilității urbane. Împreună cu mersul pe bicicletă, aceste moduri de deplasare sunt sustenabile, lipsite de costuri, nu generează emisii poluante și au beneficii semnificative asupra sănătății umane.

Toate orașele din regiune beneficiază de zone centrale modernizate, constituite în jurul unor circulații pietonale generoase și atractive pentru localnici și vizitatori.

Deși se investește în conturarea de noi zone pietonale cea mai mare parte a trotuarelor nu sunt accesibilizate (inclusiv stațiile de transport public) iar în noile zone rezidențiale acestea nu depășesc adesea lățimea de 1m. O parte considerabilă din trotuare sunt blocate de mașini parcate neregulamentar (mai ales în zonele de locuințe colective dar și în zonele centrale pe străzile secundare).

Cea mai mare parte a orașelor mici nu dețin zone pietonale iar calitatea circulațiilor pietonale (pavaj, dimensiune, accesibilizare) este adesea precară.

În urma chestionarelor realizate cu populația, un procent de 20% din totalul persoanelor, au indicat că folosesc mersul pe jos în deplasările lor zilnice și 4% utilizează bicicleta sau trotineta în deplasările zilnice.

Municipiile Satu Mare sau Carei își păstrează tradiția în ceea ce privește mersul cu bicicleta oferind infrastructură pentru biciclete. În anul 2018 în Municipiul Satu Mare a fost introdus pentru prima dată sistemul bike-sharing, cu 18 stații de închiriere biciclete. Acest sistem se bazează în prezent pe o rețea formată din cinci piste în lungime totală de 14,18km. Acestea prezintă erori de proiectare, fiind amenajate pe suprafața pietonală, subdimensionate sau nedelimitate de infrastructura pietonală. Municipalitatea are în vedere implementarea a 14 trasee noi în lungime totală de 25,69km.

Municipiile și orașele nu dispun de un număr suficient de parcări pentru bicicletă.

Gările din județ nu funcționează încă ca noduri intermodale, acestea nu dispun de parcări pentru biciclete, nu sunt mereu conectate cu autogările, iar corelarea cu transportul public local este adesea deficitară. În municipiul reședință de județ, autogara se află în apropierea gării, însă infrastructura pietonală către aceasta este subdimensionată, pe anumite tronsoane lipsește sau este degradată, astfel călătorii trebuie să se deplaseze pe suprafața carosabilă.

La nivel județean, se află în implementare mai multe proiecte care vizează mobilitatea pietonală și velo, și anume:

- Amenajare trotuare în comuna Certeze-sat Certeze, Huta-Certeze și Moiseni, județul Satu Mare
- Modernizarea și extinderea traseului pietonal și velo Centrul Vechi Mun. Satu Mare;
- Amenajare pistă de biciclete strada Botizului - Pod Golescu Mun. Satu Mare;
- Modernizarea și extinderea traseului pietonal și velo Centrul Nou din Municipiul Satu Mare;
- Pod peste Râul Someș - amplasament Str. Ștrandului Mun. Satu Mare;
- Pasarela pietonală peste Râul Someș- amplasament Centrul Nou din Municipiul Satu Mare;
- Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Carei prin măsuri privind încurajarea utilizării bicicletei și îmbunătățirea infrastructurii aferente traficului pedestrian;
- Amenajare spații de petrecere a timpului liber – Orașul Livada;
- Extinderea sistemului de Bike sharing;

Mobilitatea rămâne o condiție esențială în desfășurarea cu succes a activităților zilnice, mai ales în aceste timpuri în care totul se derulează cu rapiditate. Pentru persoanele cu dizabilități, deplasarea în oraș și în afară este de cele mai multe ori o provocare, fiind nevoite să facă față lipsei de infrastructură și de dotări a mijloacelor de transport în comun.

3.8 Managementul traficului

Un sistem de control al traficului monitorizează caracteristicile traficului real și ca rezultat al informațiilor de trafic și parametrilor setați, implementează automat timpi de trafic sincronizați. Informațiile de trafic sunt preluate de detectori, iar pe baza acestora modulele de control de la distanță asigură implementarea timpilor de trafic sincronizați.

Managementul traficului reprezintă un complex de măsuri active și pasive pentru asigurarea fluenței traficului și totodată utilizarea infrastructurii existente cât mai eficient posibil.

Activități precum: supravegherea traficului, controlul traficului, supravegherea modului de funcționare a echipamentelor, urmărirea parametrilor de performanță în funcționarea rețelei, aplicarea politicilor de transport stabilite la nivelul autorităților locale, se pot asigura eficient prin intermediul unui instrument denumit sistem de management al traficului operat prin intermediul centrului de management al traficului.

Pentru a răspunde nevoilor de mobilitate și confort ale locuitorilor, în cadrul reședinței de județ s-a decis implementarea a două investiții în domeniul managementului traficului, și anume:

- crearea unui Centru de Comandă și Control unic, pentru coordonarea activităților de management al traficului și supraveghere video, care să răspundă cerințelor viitoare de dezvoltare a municipiului Satu Mare;
- sistem de management al transportului public în municipiul Satu Mare;

3.9 Identificarea zonelor de complexitate ridicată

Zonele cu nivel ridicat de complexitate se întâlnesc cu precădere în cadrul structurii urbane, în zonele centrale, nodurile importante de transfer sau marile platforme logistice.

În cadrul județului, zonele de complexitate ridicată au fost identificate ca zona centrală a municipiului reședință de județ, Aeroportul Internațional Satu Mare și Vama Petea.

Zona Centrală Satu Mare

Zona centrală a fost identificată ca areal delimitat la nord de Piața Jean Calvin, la sud de, la vest de strada Nicolae Golescu și la est de strada Vasile Lucaciu. Zonă centrală este considerată o zonă de importanță și interes crescut la nivelul orașului, fiind definită de clădiri cu valoare arhitecturală valorasă ce caracterizează imaginea urbană a municipiului.

Această zonă este considerată o zonă complexă din punct de vedere al potențialului urbanistic și arhitectural, dar și din punct de vedere al mobilității și al accesibilității, aici fiind localizate principalele instituții de interes municipal și județean.



Figure 3-1 - Zona Centrală Mun. Satu Mare

De asemenea, este și zona cea mai vizitată de turiști și cea mai utilizată pentru zonele comerciale de către locuitori.

Zona centrală a municipiului Satu Mare atrage fluxuri pietonale și auto prin obiectivele de interes public, însă aceasta este utilizată și ca zonă de tranzit pentru traficul intern pe direcția est-vest, aici fiind amplasate câteva intersecții importante, ceea ce duce la aglomerarea zonei. Puținele rute de transport în comun și locurile de parcare amenajate în zona centrală, chiar dacă sunt cu plată determină ca repartitia modală pentru deplasările spre centru să fie dominată de transportul cu autovehiculul personal.

Din punct de vedere al deplasării nemotorizate, în zona centrală se regăsesc o serie de tronsoane prioritizate pentru pietoni (Strada Corneliu Coposu, Piața 25 Octombrie) și o serie de spații publice (Parcul Central, Piața Jean Calvin, Piața Libertății), însă acestea nu sunt exclusiv pietonale, iar starea fizică a trotuarelor nu este corespunzătoare. Un alt potențial al zonei centrale este zona de mal a râului Someș, insuficient valorificată. Caracterul de oraș grădiniță, cadrul natural și existența unor areale cu patrimoniu arhitectural istoric (în special zona centrală veche) sunt premise favorabile dezvoltării unei infrastructuri pietonale atractive.

Aeroportul Satu Mare

Aeroportul Internațional Satu Mare este localizat în sudul municipiului, la o distanță de 11 km. Aeroportul se află la o distanță de 180km față de Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca și la o distanță de 118km față de Aeroportul Internațional Debrecen, acestea din urmă operând curse pentru numeroase destinații europene și nu numai. Cu o ofertă limitată a destinațiilor și curselor disponibile și aflându-se în aria de influență a celor două aeroporturi, populația județului este atrasă în special de oferta de transport aerian din Ungaria.

Totodată, având un număr tot mai mare al populației migratoare, Aeroportul Satu Mare ar necesita introducerea unor destinații pentru curse regulate către destinații cheie din vestul Europei și prezintă potențial în dezvoltarea ofertei din prezent.

Vama Petea

Petea este cea mai importantă vamă din județ, din punct de vedere al dotărilor și al fluxurilor de trafic captate. Fiind o vamă între două țări din Uniunea Europeană, circulația persoanelor și a mărfurilor se realizează mult mai facil. Vama Petea prezintă cea mai mare capacitate de captare a traficului, având trei benzi pentru autoturisme pe direcția spre Ungaria și trei benzi de intrare în țară. Pentru traficul de marfă, vama prezintă o arteră de intrare și două pentru ieșirea din țară.

Creșterea sesizabilă de trafic prezentă din anul 2016 se datorează modernizării și creșterii capacității vamale din acel an. Totodată, vama Petea ar necesita sporirea punctelor de trecere în vederea scăderii timpilor de așteptare din prezent.

Prin implementarea Drumului Expres Someș – DX4, timpii de traversare ai regiunii pe axul Turda (A3) - Dej – Baia Mare – Satu Mare, vor scădea semnificativ, traseul spre Ungaria suportând un trafic sporit.

3.10 Procesul de participare – actori relevanți

Documentația de față necesită o monitorizare asumată în cadrul unei comisii pentru Mobilitate și Urbanism din cadrul Consiliului Județean Satu-Mare.

Pentru asigurarea implementării componentelor digitale, a funcțiilor de tip smart-city, în cadrul proiectelor investiționale propuse prin strategie și implementante în cadrul proiectelor individuale, se propune ca monitorizarea acestor aspecte să se deruleze în cadrul unei Comisii pentru Smart-City și Digitalizare.

Implementarea efectivă a strategiei se va realiza prin punerea în operă a proiectelor investiționale.

Proiectele investiționale cu sursă de finanțare prin programe europene nerambursabile din cadrul financiar 2021-2027 vor fi prioritizate pe baza procedurilor stabilite în conformitate cu prevederile emise de ADR Nord-Vest.

Având în vedere că pentru proiectele de investiție selectate pentru realizare este necesară în primul rând elaborarea unor documentații tehnice în conformitate cu prevederile HG907/2016, se recomandă ca:

- Temele de proiectare care vor sta la baza caietelor de sarcini vor fi corelate în ceea ce privește obiectivele de investiție și tipurile de intervenție.

Capacitatea instituțională pentru monitorizarea și evaluarea implementării strategiei este bine dezvoltată și are atribuții concrete.

Pentru reglementarea transportului public, este necesar:

- Realizarea unui studiu de oportunitate la nivelul ADI Satu Mare pentru stabilirea oportunității investiționale, prin realizarea unei analize comparative, tehnico-economice și de rentabilitate economică privind tipul și numărul de mijloace de transport necesare pentru modernizarea și asigurarea eficienței activității operatorului în context județean.

- Dezvoltarea și aprobarea unui caiet de sarcini și regulamentul serviciului de transport public, în conformitate cu art. 23 alin (4) din Legea nr. 51/2006;
- Elaborarea și aprobarea documentației pentru contractele de achiziții publice și de delegare, pentru a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție pentru operatorii de transport, cu excepția atribuirii directe a contractelor după cum se menționează în art. 31 alin (1) din Legea nr. 51/2006;
- Adaptarea contractului de servicii publice în conformitate cu directivele europene privind serviciul public;
- Monitorizarea executării contractului de gestiune, pentru a observa respectarea de către operator a clauzelor contractului;
- Implementarea și monitorizarea implementării strategiei de dezvoltare a operatorului și serviciului de transport public metropolitan, incluzând realizarea investițiilor planificate prin strategie;
- Corelarea și realizarea celorlalte acțiuni administrative, necesare dezvoltării transportului public în comun la nivel județean.

Astfel, la nivelul Consiliului Județean Satu Mare se propune consolidarea rolului departamentelor/comisiilor care să realizeze:

- Asumarea coordonării și implementării componentelor Smart City pentru mobilitate;
- Asumarea coordonării și implementării strategiei;
- Extinderea sistemului de monitorizare video și al sistemului de management al traficului;

Pentru buna desfășurare a implementării proiectelor de infrastructuri feroviare, va trebui avut în vedere o bună colaborare între Consiliul Județean - ADR Nord-Vest și SNCFR.

3.11 Finanțarea sectorului de transporturi

Proiectele de investiții propuse, pot avea surse nerambursabile de finanțare din fonduri europene disponibile în perioada 2021-2027, care pot acoperi parțial sau total valoarea de investiții. În funcție de natura proiectelor, și eligibilitatea acestora, sursele de finanțare pot fi de mai multe categorii, și anume:

Programul operațional pentru transport POT:

Prezintă oportunitatea pentru realizarea anumitor proiecte de investiție în parteneriat cu autoritățile publice locale. În cadrul acestui program de finanțare, pentru perioada 2021-2027 se pot susține proiecte de dezvoltare și modernizare infrastructură rutieră, proiecte de dezvoltare și modernizare infrastructură feroviară sau sisteme de siguranță rutieră.

Programul Operațional Infrastructură Mare – POIM:

Strategia POIM se concentrează asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai eficientă a resurselor. POIM finanțează activități din sectorul infrastructurii de transport și protecției mediului.

Planul Național de Redresare și Reziliență – PNRR:

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Programul Operațional Regional Nord-Vest – POR 2021 – 2027:

Programul își propune stimularea inovării, creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei în vederea diminuării disparităților și creșterii standardului de viață prin valorificarea diversității locale. Prin POT, vor fi finanțate proiecte precum: achiziția de autobuze ecologice, sisteme informare călători, realizare autobaza și dotarea acesteia, amplasarea de sisteme WIM pentru colectarea de date despre traficul de marfă, realizarea de puncte de transfer între transportul public urban și cel periurban.

Programul Național de Redresare și Reziliență – PNRR

PNRR cuprinde prioritățile investiționale și reformele necesare pentru redresare și creștere sustenabilă, corelate tranziției verzi și digitale avute în vedere de Comisia Europeană. Prin PNRR pot fi achiziționate trenuri pentru transportul feroviar sau autobuze pentru transportul elevilor din localitățile din județ către unitățile de învățământ amplasate în centrele urbane.

Programul Național de Investiții “Anghel Saligny” – PNI “Anghel Saligny”

Prin PNI pot fi finanțate proiecte de reabilitare a drumurilor județene, a drumurilor de importanță locală, construirea de poduri, modernizarea infrastructurilor pietonale.

Suplimentar, proiectele de investiții pot fi finanțate din bugetul administrațiilor publice locale, județene sau centrale, în funcție de natura și importanța acestora.

3.12 Colectarea datelor și prognoze

3.12.1 Colectarea de date

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex și important, de vreme ce prin acestea se fundamentează analiza situației existente, identificarea și definirea problemelor – ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea intervențiilor și stabilirea unei liste lungi de proiecte.

Au fost identificate principalele date socio-economice existente, datele ce trebuie considerate în cadrul etapelor de colectare, precum și indicatorii de rezultat, ce reprezintă rezultate ale strategiei (date de ieșire).

	Categorie	Tip
A. Date primare existente	Date demografice, socio-economice și privind amenajarea teritoriului	Populație, la nivel dezagregat
		Număr gospodarii, la nivel dezagregat
		Număr locuri de munca, la nivel dezagregat
		Numărul de vehicule înmatriculate, pe categorii
		Reglementari urbanistice existente
		Distribuția principalelor activități economice din municipiu
	Atributele și topologia sistemului de transport	Topologia rețelei rutiere
		Rețeaua de transport în comun
		Pasageri transport în comun și alte informații relevante din partea Operatorului de transport public
		Statistica accidentelor rutiere
Strategia de dezvoltare	Proiecte de infrastructura în derulare sau de perspectiva	
B. Date culese	Cererea de transport	Numărători de circulație clasificate oferite de serviciul vamal precum și de CESTRIN
		Interviuri privind mobilitatea populației pe întreg județul
		Numărul de călători cu transportul aeronic
		Numărul de călători cu transportul județean
		Numărul de călători cu transportul feroviar

Pentru asigurarea datelor de intrare pentru sistemul informatic în care va fi realizată modelarea transporturilor, sunt necesare două tipuri de informații și date de colectat: date și informații statistice, existente în documente/baze de date ale Beneficiarului sau ale altor terțe entități juridice și administrative, și date și informații din teren, care vor fi preluate în urma derulării unor activități specifice de cercetare, recenzare și analiză. În cele ce urmează, detaliem activitățile de colectare date propuse.

Pentru identificarea particularităților zonelor din județul Satu Mare, Consultantul a desfășurat activități de tipul sondajelor, prin efectuarea de interviuri cu populația județului.

Obiectivul general al studiului prezent, este identificarea și descrierea problemelor de trafic și mobilitate care se manifestă în cadrul județului Satu Mare, din punct de vedere al infrastructurii de transport, al serviciilor oferite, etc. Pentru realizarea acestui studiu au fost realizate următoarele:

- Un studiu primar (sondaje/inreviuri) în rândul locuitorilor, alcătuit din chestioanre adresate tuturor categoriilor.

Modul de eșantionare

- Arealul cercetării: cetățenii cu vârsta de 14 ani și peste din Județul Satu Mare;
- Tipul eșantionului: eșantionare simplă aleatoare, stratificată neproportional;
- Mediul de rezidență – urban și rural.

Eșantionare primara:

- selecție probabilistică a punctelor de eșantionare (cartiere, străzi, zone funcționale omogene);
- selecție cu pas de numărare a gospodăriilor în cazul fiecărui punct de eșantionare;

Reprezentativitatea eșantionului a fost asigurată prin:

- selecția aleatorie a respondenților;
- distribuția eșantionului la nivelul tuturor zonelor funcționale ale municipiului, evitându-se, astfel, concentrarea interviurilor doar în anumite zone ale municipiului (cum ar fi zona centrală), care ar introduce distorsiuni.

Extrapolarea rezultatelor s-a făcut ținând cont de structura populației pe grupe de vârstă, sex, stadiul ocupațional precum și alte variabile socio-economice relevante la nivelul județului Satu Mare punându-se accent pe municipiile și orașele componente ce sunt motoarele economiei în județ.

Modul de analiză și interpretare a datelor

Analiza datelor a constat în elaborarea de statistici și determinarea probabilităților de distribuție cu privire la principalii parametri ai mobilității persoanelor și mărfurilor, în ceea ce privește:

- Structura deplasărilor persoanelor în funcție de scopul călătoriei;
- Mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea călătoriilor;
- Principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului și în afara acestuia;
- Durata medie a călătoriilor efectuate;
- Distanțele medii parcurse;
- Care sunt principalele probleme legate de circulația autovehiculelor la nivelul județului?;
- Care sunt principalele probleme întâmpinate de pietoni?;
- Care sunt principalele probleme întâmpinate de bicicliști?;
- Evaluarea sistemului de transport public, județean și a transportului feroviar de către participanții la interviuri;
- Numărul de călătorii efectuate către punctele vamale de pe raza județului Satu Mare;
- Motivul deplasării în afara țării;
- Distribuția pe vârste și genuri a participanților la interviuri;

Recenzarea traficului

Colectarea de date de trafic la nivelul județului reprezintă o sarcină complexă. Majoritatea datelor colectate au fost obținute de la terțe entități publice:

- Numărul de pasageri transportați cu:

- Transportul public județean;
- Transportul public local;
- Traficul de pasageri în aeroport;
- Traficul din fiecare gara CF de pe aria județului Satu Mare;
- Numărul de vehicule (private și de marfă) ce au tranzitat vămile din Județul Satu Mare;
- Numărători de trafic pe tipuri de vehicule oferite de CESTRIN.

3.12.2 Prognoze

În cadrul acestui subcapitol sunt prezentate estimările și structura modelului ce au fost utilizate pentru obținerea prognozelor pentru anii 2027 și 2035. Capitolul include, de asemenea, analize ale tendințelor apărute de-a lungul timpului în ceea ce privește efectuarea călătoriilor, prezentarea evoluției relației dintre creșterea volumului de trafic și dezvoltarea socio-economică, precum și sursele și metodele de formulare a prognozelor socio-economice.

Tendințe de evoluție la nivel național

Au fost analizate date disponibile la nivelul INS și CESTRIN pentru determinarea variațiilor observate de-a lungul timpului în ceea ce privește numărul călătoriilor efectuate prin intermediul diverselor moduri de transport.

Între anii 1990 și 2015 s-a înregistrat o scădere a numărului de călătorii, cu toate că situația s-a schimbat la nivelul celor trei intervale distincte:

- Între 1990 și 2000 s-a înregistrat o scădere a numărului total de călătorii efectuate, indusă de un declin semnificativ de la nivelul numărului de călătorii efectuate prin intermediul transportului public, care nu depășește creșterea numărului de călătorii realizate prin mijloace de transport private.
- Între 2000-2005 s-a înregistrat o creștere moderată atât la nivelul călătoriilor prin mijloace de transport public, cât și la nivelul călătoriilor realizate prin mijloace de transport private.
- Între 2005-2010 s-a înregistrat o creștere generală semnificativă a numărului de călătorii efectuate, prin creșterea mai puternică mai mare a numărului călătoriilor realizate prin mijloace de transport private (5.0% pe an), față de călătoriile efectuate prin transport public (3.3% pe an);
- Între 2010-2015 s-a înregistrat o scădere a numărului de autovehicule achiziționate și o stagnare a numărului de călătorii efectuate cu transportul privat.

De asemenea, între anii 2008 și 2011 volumele de marfă transportată prin intermediul tuturor modurilor de transport a scăzut. Cel mai mare declin s-a înregistrat la nivelul transportului rutier, unde tonajul mărfurilor transportate a scăzut cu 50%, în timp ce numărul de tone/km a scăzut cu 45%. Volumele de marfă transportate feroviar au scăzut cu 9%, fără modificări în parcursul vehicul/km. În ceea ce privește marfa transportată naval, aceasta înregistrează cea mai mică scădere, și anume de 3%. Scăderea înregistrată la nivelul transportului de mărfuri din anul 2008 este rezultatul crizei economice. Există, pe de altă parte, există semne de revenire indicate de creșterea ușoară a volumelor totale transportate între 2010 și 2011.

În cadrul metodologiei aplicate, cererea viitoare de transport a fost calculată la nivel intern. Creșterea numărului de călătorii este influențată de modificările de la nivelul variabilelor socio-economice, precum PIB, gradul de motorizare a populației sau schimbările demografice ale populației, apariția unor noi zone funcționale mari (spitale regionale, centre logistice, fabrici etc.) și/sau a infrastructurilor rutiere mari (drumuri expres, autostrăzi, poduri de legătură etc.). Pentru aceste variabile macro-economice au fost utilizate informațiile disponibile în cadrul Master Planului General de Transport al României.

Pentru fundamentarea scenariului de prognoză a traficului, MPGT furnizează scenarii de creștere pentru următorii parametri socio-economici:

- PIB real și PIB în prețuri curente;
- Populația și populația activă;
- Numărul de angajați (locuri de muncă); și
- Indicele de motorizare (autoturisme înmatriculate la 1.000 locuitori).

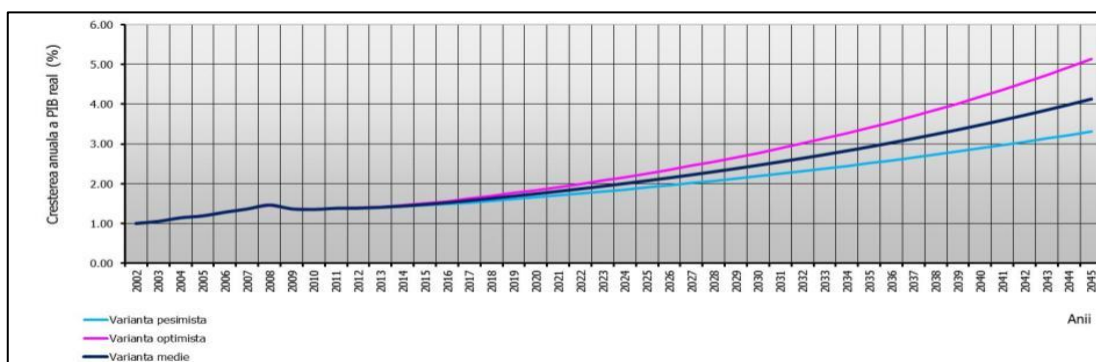
Tabel 3-3 Prognoza evoluției PIB real – Rate anuale – Sursă: AECOM

România	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018-2030	2030-2045
Pesimist	1.76	0.16	1.28	1.76	2.24	2.40	2.80	2.80	2.80
Mediu	2.20	0.20	1.60	2.20	2.80	3.00	3.50	3.50	3.50
Optimist	2.64	0.24	1.92	2.64	3.36	3.60	4.20	4.20	4.20

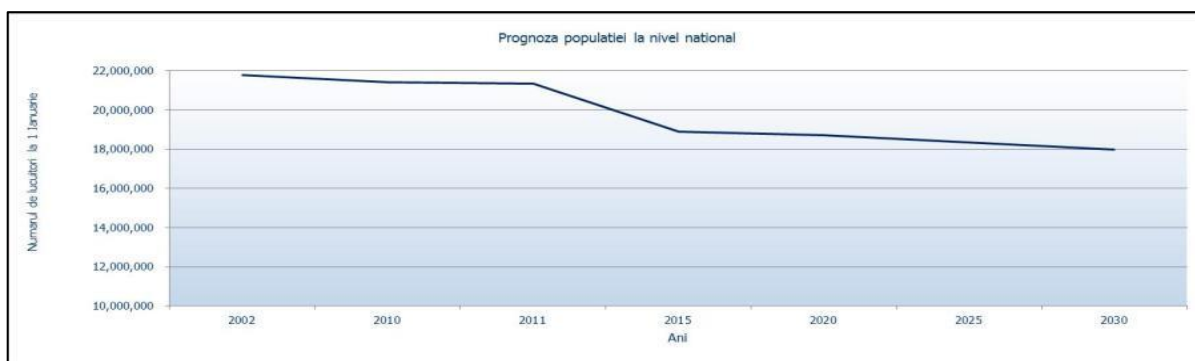
După cum se observa din figura de mai sus, este anticipată o creștere a PIB cu rate medii anuale între 2,8% și 4,2% în intervalul 2018-2030.

Creșterea PIB va putea avea impact asupra mobilității la nivelul județului Satu Mare, din categoriile:

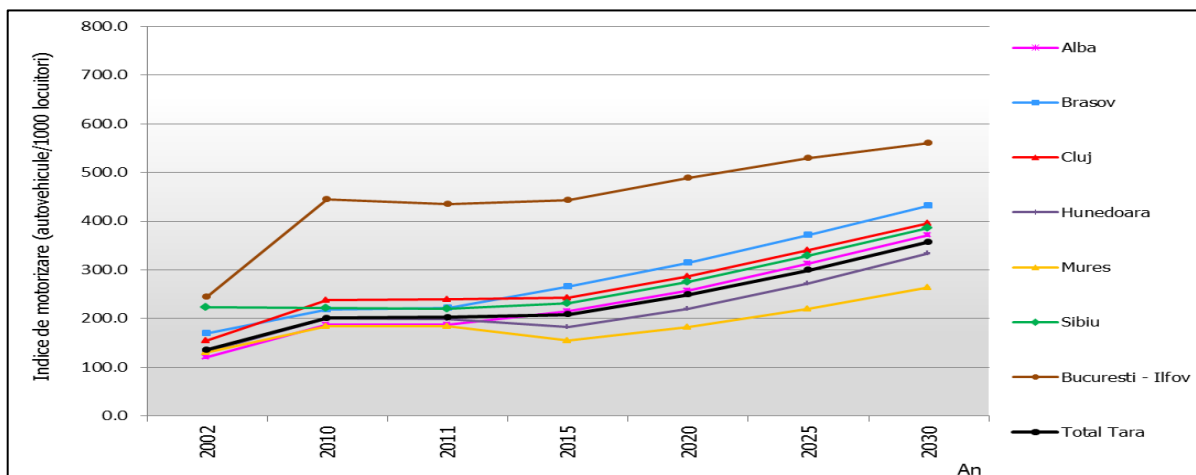
- creșterea cantității de mărfuri transportate;
- creșterea veniturilor locuitorilor;
- creșterea nivelului de suportabilitate pentru populație pentru acoperirea prețului biletelor de transport județean și public local.



Figură 3-31 Prognoza evoluției PIB real până în 2045 – Sursă: MPGT



Figură 3-32 Prognoza populației până în 2030 – Sursă: MPGT



Figură 3-33 Prognostul indicelui de motorizare (autoturisme/1.000 locuitori) – Sursă: MPGT

Schimbările intervenite la nivelul cererilor de transport sunt, de obicei influențate de variații ale indicatorilor socio-economici ale numărului de călătorii efectuate. Aceste modificări apar și în rândul indicatorilor aferenți dimensiunii potențialelor grupuri de locuitori care călătoresc. Spre exemplu, schimbările de la nivelul populației active afectează numărul de călătorii de tip navetă, iar schimbările gradului de activitate economică, indicată de valoarea PIB, afectează numărul de deplasări efectuate în scopul transportului de mărfuri. Indicatorii aferenți nivelului de prosperitate ridicată a călătorilor, precum PIB/cap de locuitor, influențează în mod pozitiv rata călătoriilor efectuate, majorând și nivelul gradului de motorizare a populației deoarece populația dispune de un venit mai mare.

Produsul Intern Brut

Cererea de transport, la nivel național și local, este strâns legată de evoluția produsului intern brut (PIB). Cea mai mare creștere economică la nivel național a fost înregistrată în 2004 (al 5-lea an de creștere economică neîntreruptă). Tot în anul 2004 România a închis toate capitolele de negociere cu UE semnând apoi, în Aprilie 2005, Tratatul de Aderare în Luxembourg cu data de aderare setată pe 1 Ianuarie 2007. Creșterea din 2005 a fost temperată de restricțiile impuse de BNR asupra unui factor important în creșterea PIB în ultimii ani, creditul de consum. Trendul ascendent s-a menținut încă doi ani după includerea României în Uniunea Europeană. Astfel că, în anul 2009, contextul economic național și Internațional au afectat în mod negativ trendul crescător al produsului intern brut. Anul 2009 a fost un an de contracție economică, PIB înregistrând o diminuare de 7.1% comparativ cu anul anterior, 2008 (+7.3%).

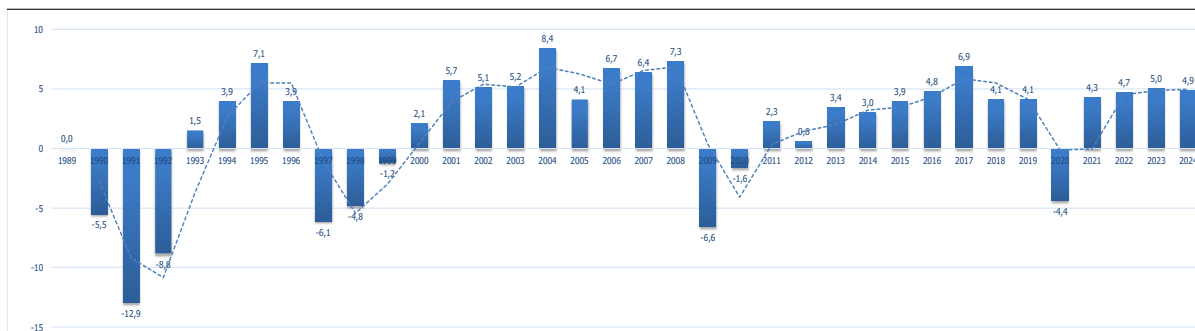
Începând cu anul 2011 economia României a crescut constant; prognoza pentru anul 2022 incluzând o creștere în termeni reali de 4,7% față de anul precedent.

Tabel 3-4. Evoluția Produsului Intern Brut (creștere reală) – Sursă: Comisia Națională de Prognoză 2021 - 2025

Strategia viitoare de dezvoltare industrială va trebui să se bazeze pe creșterea exporturilor. Prioritatea va fi dezvoltarea acelor sub-sectoare și întreprinderi care au abilitatea de a fi competitive pe piețele internaționale sau cele autohtone.

În ultima perioadă (2006-2015), restructurarea economiei românești și a sectorului transporturi a jucat un rol semnificativ, ducând la creșterea modului de transport rutier față de cel feroviar. Se considera totuși că perioada de tranziție, atât privind situația economică generală, cât și sectorul transporturilor este

anul	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PIB (%)	0,0	-5,5	-12,9	-8,8	1,5	3,9	7,1	3,9	-6,1	-4,8	-1,2	2,1	5,7	5,1	5,2	8,4	4,1	6,7	6,4	7,3	-6,6	-1,6	2,3	0,6	3,4	3,0	3,9	4,8	6,9	4,1	4,1	-4,4	4,3	4,7	5,0	4,9



terminată și România este recunoscută acum că având o economie de piață funcțională (una dintre condițiile pentru aderarea la UE).

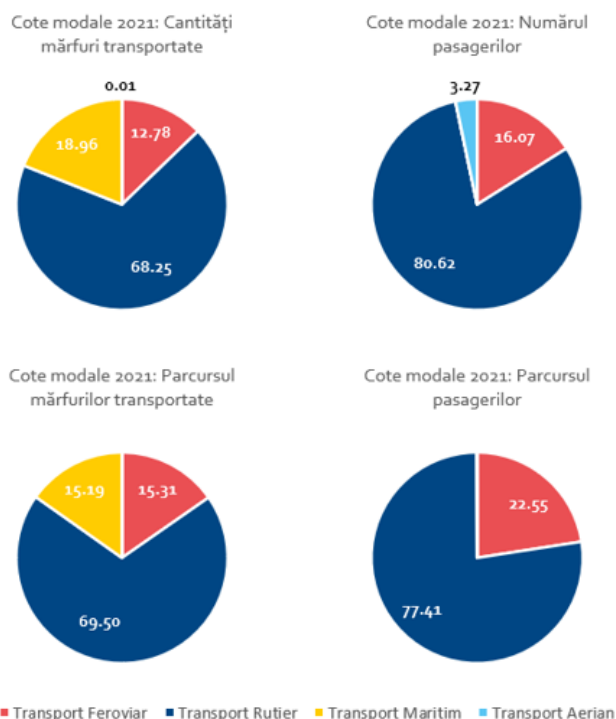
Totuși, trebuie amintit că atunci când creșterea cererii se bazează pe PIB, există o elasticitate diferită a fiecărui mod de transport. Aceste rate ale elasticității sunt probabil similare cu cele înregistrate în UE în ultimii 30 de ani. În plus, trebuie menționat faptul că Romania are o economie relativ mică, cu o creștere importantă a comerțului internațional.

În ceea ce privește scenariul de prognoză pe termen lung, este de așteptat că economia României să crească cu rate anuale de 3-3,5%, conform scenariului de prognoza considerat în cadrul Master Planului General de Transport al României.

Transporturile la nivel național

Conform Institutului Național de Statistică, drumurile au fost folosite pentru aproape 80% dintre kilometri parcurși pentru transportul de persoane și pentru aproximativ 70% dintre kilometrii parcurși pentru transportul de bunuri având că punct de referință numărul total de kilometri parcurși în România (date din 2021). În ambele cazuri acesta este modul de transport folosit cel mai mult, așa cum este ilustrat și în figura alăturată.

Tabelul următor prezintă evoluția principalilor macro-indicatori pentru sistemul de transport din România.



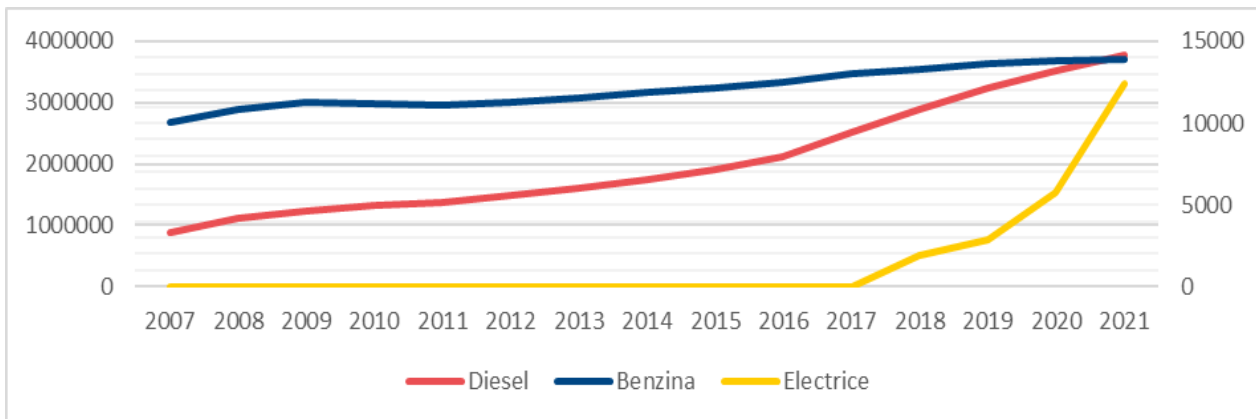
Figură 3-34 Cote modale la nivel național

Tabel 3-5 Date statistice privind evoluția transporturilor – Sursă: INSSE

Indicator	U.M.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Transportul feroviar																
Locomotive	număr	1986	1907	1845	1834	1823	1796	1795	1779	1795	1769	1769	1721	2369	2205	2202
Vagoane pentru trenuri de marfă	număr	5326	5105	5137	4904	4483	4232	4025	4053	3928	3894	3894	3980	3486	3343	3201
Vagoane pentru trenuri de pasageri	număr	54713	47420	45505	43311	42624	44188	39832	35385	34254	33767	32234	32240	28242	26362	24448
Mărfuri transportate	mii tone	68772	66711	50596	52932	60723	55755	50348	50739	55307	52618	56083	55429	58808	49671	57424
Parcursul mărfurilor	mil tone km	15757	15236	11088	12375	14719	13472	12941	12264	13673	13535	13782	13076	13312	12291	13625
Transportul de pasageri	mii pasageri	88264	78252	70332	64272	61001	57562	57433	64760	66482	64456	69057	66500	69708	50559	54937
Parcursul pasagerilor	mil pasageri km	7476	6958	6128	5437	5073	4571	4411	4976	5149	4988	5664	5577	5906	3720	4271
Transportul pe căi navigabile interioare																
Nave fără propulsie	număr	1199	1221	1232	1208	1097	1131	1152	1137	1134	1145	1139	1123	1021	1007	990
Nave pentru transportul pasagerilor	număr	72	75	65	67	127	94	55	62	65	75	75	78	314	316	323
Mărfuri transportate	mii tone	29425	30295	24743	32088	29396	27946	26858	27834	30020	30484	29043	29714	33261	30518	32120
Parcursul mărfurilor	mil tone km	8195	8687	11765	14317	11409	12520	12242	11760	13168	13153	12517	12261	13957	13638	13522
Transportul de pasageri	mii pasageri	211	194	161	83	125	119	140	167	169	153	153	120	111	134	146
Parcursul pasagerilor	mil pasageri km	23	21	20	15	18	17	17	11	10	8	8	6	6	7	7
Transportul prin conducte petroliere magistrale																
Mărfuri transportate	mii tone	12310	12390	8520	6551	6020	5771	5625	6365	6663	6825	6551	6459	6856	6410	6385
Parcursul mărfurilor	mil tone km	1850	1720	1243	996	879	785	829	984	1029	1132	1087	1080	1168	1070	1087
Transportul maritim																
Nave pentru transportul mărfurilor	număr	7	6	5	5	4	3	4	4	3	2	2	2	2	2	2
Mărfuri transportate	mii tone	48928	50449	36021	38118	38883	39454	43552	43707	44485	46288	46126	49032	53098	47220	53121
Transportul aerian																
Aeronave civile înmatriculate																
pentru transportul pasagerilor	număr	62	71	84	89	83	84	67	65	59	67	78	72	75	78	89
pentru transportul mărfurilor	număr	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1
Mărfuri transportate	mii tone	22	27	24	26	27	29	32	32	37	40	45	49	47	40	41
Transportul de pasageri	mii pasageri	7831	9077	9093	10128	10783	10728	10706	11592	13273	16398	20222	21816	23193	7186	11177
Transportul rutier																
Mărfuri transportate	mii tone	356669	364605	293409	174551	183629	188415	191486	190932	198638	216085	226320	237132	256616	266523	306777
Parcursul mărfurilor	mil tone km	59517	56377	34265	25883	26347	29662	34026	35135	39022	48175	54704	58761	61041	55026	61848
Transportul de pasageri*	mii pasageri	231077	296953	262313	244944	242516	262291	274393	282018	275548	302951	325532	361338	355556	273454	275551
Parcursul pasagerilor	mil pasageri km	12156	20194	17108	15812	15529	16901	17082	18339	17471	18744	18178	19937	20553	13573	14661

*Pasageri în vehicule licențiate, cu cel puțin 8+1 locuri (autoturismele personale nu sunt incluse)

Sistemul de transport din România este dominat de modul rutier, atât pentru transportul de pasageri cât și pentru cel de marfă. Documente strategice recente (cum ar fi Master Planul Național de Transport al României) prevăd măsuri privind dezvoltarea echilibrată a modurilor de transport, cu promovarea prioritară a modurilor sustenabile (feroviar și naval), în concordanță cu obiectivele strategice și politicile de transport la nivelul Uniunii Europene.

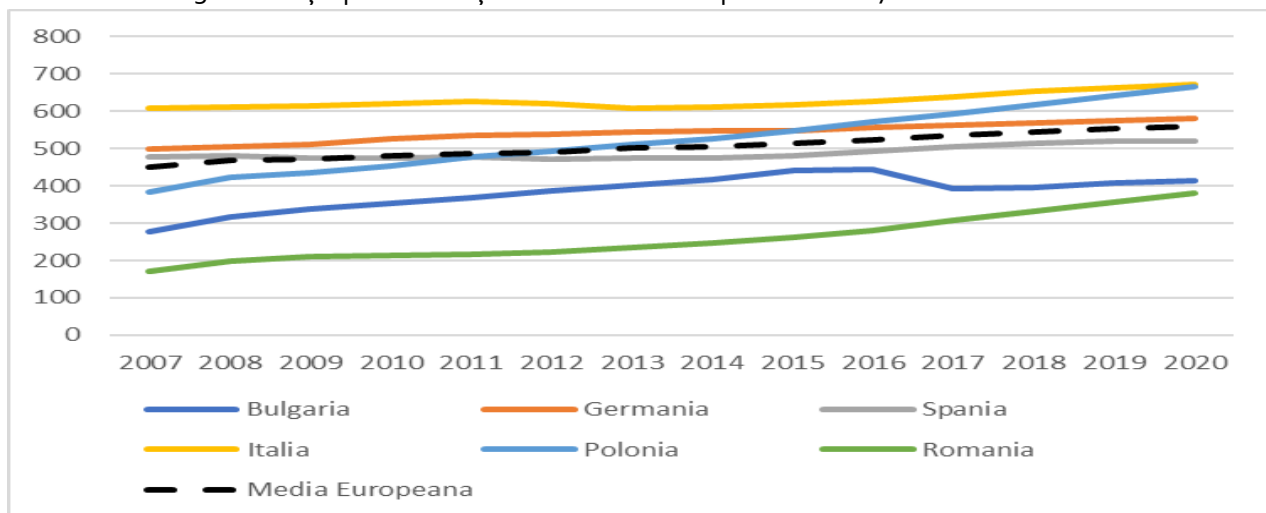


Categoriile autovehicule	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Motociclete								100695	106187	112825	120512	129657	141608	155212	169095
Autoturisme	3884237	4444652	4711266	4818425	4855809	5025158	5261880	5519506	5823664	6214253	6826499	7377669	7930832	8410699	8936670
Autobuze și microbuze	35762	43514	41165	40877	40887	42010	42836	44283	47347	48803	50309	51802	53771	54170	54351
Remorci, semiremorci	202996	225754	239438	252293	269005	286393	304108	324859	348090	375710	401586	433340	467125	500770	538112
Vehicule utilitare și transport de marfă	587380	645340	661859	667219	696260	719926	761554	806523	856257	912790	975200	1036324	1090008	1141592	1191364
Total	4710375	5357260	5653728	5778814	5861961	6073487	6370378	6795866	7181545	7664381	8374106	9026792	9683344	10262543	10889592

Autovehicule (tip combustibil)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Diesel	881537	1125664	1235113	1327836	1380805	1480137	1606356	1741719	1906195	2120151	2516380	2891140	3230617	3512622	3768454
Benzina	2672723	2901173	3009053	2990858	2952375	3005229	3086276	3161031	3241746	3340914	3465038	3535317	3630529	3687728	3706500
Electrice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1925	2853	5803	12433

Romania	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Populatie	22582773	22561686	22541941	22516004	22480599	22433741	22390978	22346178	22312887	22273309	22236154	22212895	22215217	22191818	22120471
Autoturisme	3884237	4444652	4711266	4818425	4855809	5025158	5261880	5519506	5823664	6214253	6826499	7377669	7930832	8410699	8936670
Grad de motorizare (veh/1.000)	172	197	209	214	216	224	235	247	261	279	307	332	357	379	404

Tabel 3-6 Evoluția parcului național de vehicule în perioada 2007 - 2021 – Sursă: INSSE



Figură 3-35 Evoluția gradului de motorizare în România față de media Europeană (EU27) – turisme / 1.000 locuitori – Sursă: Eurostat

Gradul de motorizare

În anul 2007, parcul de vehicule scade datorită radierii din oficiu a vehiculelor înscrise în circulație conform legii 432/2006.

În anul 2009, numărul de vehicule înmatriculate furnizau o rată de motorizare de aproximativ 210 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori, ceea ce înseamnă o creștere de 1.51 ori față de anul 2001 când se înregistrau 132 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori. Aceste valori sunt relativ mici prin comparație cu valorile înregistrate în țările Europei occidentale.

Se poate observa din diagrama următoare că rata de motorizare la nivel național urmează trendul ascendent specific mediei UE27 însă mai are de recuperat până la atingerea acesteia.

Recensământul Populației și Locuințelor, efectuat în 2011 a adus schimbări vizibile în ceea ce privește numărul de locuitori ai țării noastre, astfel că de la recensământul din anul 2002 populația a scăzut. Vechea valoare fiind ajustată de Institutul Național de Statistică și folosită la calcularea gradului de motorizare pentru anii anteriori.

Prin urmare, luând în calcul parcul național de vehicule în anul 2021 (valoare publicată de DRPCIV) și populația totală recențată în anul 2021 se poate determina rata de motorizare la nivelul anului 2021:

- 404 autoturisme / 1.000 locuitori

Deținerea de autoturisme era mult mai scăzută decât media pentru UE 27, de 200 autoturisme la 1.000 de persoane. Aceasta poate fi comparată cu media de 473 din UE 27, astfel că se estimează o creștere a numărului de autoturisme în următorii ani.

În ultimii ani, dezvoltarea schemelor financiare (leasing și împrumuturi bancare) a dus la creșterea spectaculoasă a achiziționării de noi autoturisme. Se așteaptă că deținerea de autoturisme să continue să crească pe termen mediu cu rate susținute.

Pot fi identificate două cauze principale ale acestei creșteri: prima este creșterea PIB-ului și a doua este efectul de „ajungere din urma”, ceea ce va conduce la rate mai ridicate de creștere, ținând seama că rata generală de deținere de autovehicule este încă scăzută. Un astfel de efect poate fi observat în numeroase țări: între 1990 și 2002 deținerea de autoturisme a crescut cu 109% în Polonia, cu 58% în Bulgaria, cu 51% în Cehia față de 29% în UE15. Această tendință poate fi influențată pe termen scurt de o serie de aspecte precum oportunități mai bune de locuri de muncă în străinătate, acces la credite în anticiparea unor venituri mai mari, cerere sporită de libertate personală de transport și decizii fiscale ale guvernului.

Parcul de autocamioane din România cuprinde, în majoritate, vehicule vechi de dimensiuni reduse, iar parcul de vehicule este de asemenea mult mai mic decât media pentru UE 27. În raport cu populația, existau 20 de camioane la 1.000 de persoane în România în anul 2002. Această valoare nu este comparabilă cu cea de 63 din UE 25 (înaintea intrării României în Uniunea Europeană). La această categorie de vehicule se vor înregistra în viitor rate de creștere semnificative pentru a ajunge din urmă media europeană.

Analizând aceste date se pot observa două aspecte:

- în țările industrializate, dezvoltate, gradul de motorizare tinde să se stabilizeze la valori cuprinse între 500 – 600 turisme/1.000 locuitori;
- multe din țările deja integrate, cu o dezvoltare economică superioară României, au atins deja un grad de motorizare de cca. 350 – 400 turisme/1.000 locuitori.

Gradul de motorizare înregistrat la nivelul județului Satu Mare

Conform Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) au fost extrase următoarele date referitoare la situația parcului de vehicule înmatriculate în județul Satu Mare, pentru anii 2007-2021.

În termeni relativi, parcul auto al județului Satu Mare, înregistrează o creștere consistentă de aproximativ 9% în anul 2017, față de anul anterior. Rata de creștere păstrează o valoare relativ constantă de 5-6% pe an.

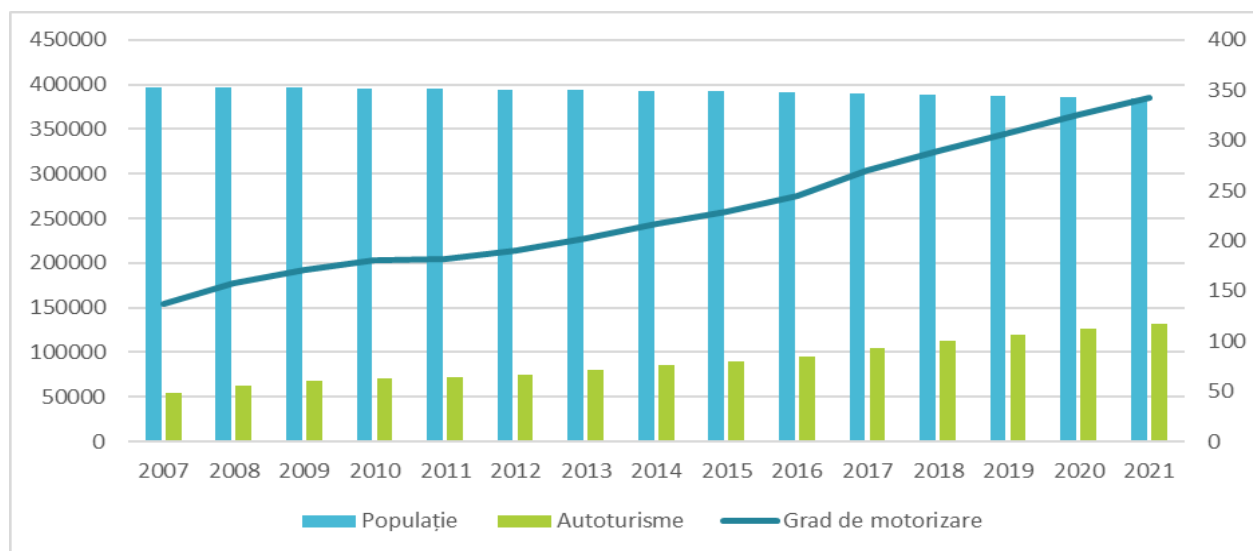
În valori absolute, un număr de aproape 100.000 vehicule erau înregistrate în plus în anul 2021, față de anul 2007.

Categoriile autovehicule	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Motociclete	:	:	:	:	:	:	:	1984	2119	2250	2410	2552	2796	3078	3386
Autoturisme	54520	62452	67630	71323	71819	75146	79561	83250	87477	93347	102769	110145	116601	122721	128467
Autobuze și microbuze	436	501	527	562	580	605	621	665	730	768	789	822	828	832	838
Remorci, semiremorci	4784	5141	5425	5695	6024	6322	6664	7022	7478	7958	8390	9002	9598	10222	10893
Vehicule utilitare și transport de marfă	8400	9020	9396	9841	10676	11565	12581	13524	14624	15850	17035	18060	18976	20163	21092
Total	68140	77114	82978	87421	89099	93638	99427	106445	112428	120173	131393	140581	148799	157016	164676

Satu Mare	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Populație	396796	396470	396273	395918	395212	394308	393652	392794	392280	391135	390265	389186	387963	386649	384727
Autoturisme	54520	62452	67630	71323	71819	75146	79561	85234	89596	95597	105179	112697	119397	125799	131853
Grad de motorizare	137	158	171	180	182	191	202	217	228	244	270	290	308	325	343

Tabel 3-7 Parcul județean de vehicule înregistrat în perioada 2007-2021

Numărul total de vehicule, înregistrat la 31.12.2020, reprezenta aproximativ 1,51% din totalul vehiculelor înregistrate la nivelul țării. Rata de motorizare a județului Satu Mare, arată un indice de motorizare de 343 vehicule / 1.000 locuitori, plasând județul sub media națională de 404 vehicule / 1.000 locuitori.



Figură 3-36 Evoluția gradului de motorizare la nivelul județului Satu Mare

Gradul de motorizare înregistrat la nivelul municipiilor și orașelor din Județul Satu Mare

Tabel 3-8 Evoluția gradului de motorizare perioada 2013-2021

		Populație	Grad Motorizare*								
			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Satu Mare	Municipiu de reședință	116037	247	249	261	272	287	303	336	346	371
Carei	Municipiu	23588	196	204	215	227	248	221	239	247	258
Ardud	Oraș	7541	155	155	161	195	210	220	236	276	310
Livada		7175	168	234	257	278	238	291	309	328	278
Negrești-Oaș		16556	213	224	231	258	299	307	328	348	359
Tășnad		9058	207	215	237	253	294	305	326	347	348

*Calculat la autovehiculele persoanelor fizice

Parcul local de vehicule al municipiilor și orașelor din județul Satu Mare, se află pe un trend ascendent. Astfel, numărul de autoturisme înmatriculate, a crescut cu aproape 25% din 2013 până în anul 2021.

Gradul de motorizare calculat, este însă unul destul de ridicat, ținând cont că gradul de motorizare a fost calculat la autovehiculele persoanelor fizice, acesta fiind de 371 autovehicule pasageri / 1.000 locuitori în municipiul Satu Mare, luând ca referință valorile populației și a numărului de autoturisme înmatriculate din anul 2021, și cu o medie de 311 autovehicule pentru restul municipiilor și orașelor.

Lipsa unor modalități alternative, eficiente de transport și promovarea acestora (cale ferată modernizată cu tren de mare viteză, transport județean atractiv cu frecvență ridicată și flotă modernizată, lipsa unui ADI pentru transportul metropolitan) a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Astfel că, majoritatea deplasărilor atât în municipii și orașe cât și în interiorul acestora, se realizează cu autoturismele personale, cota modală, în acest caz, fiind superioară celorlalte moduri de transport.

Tabel 3-9 Cote modale în municipii și orașe în anul 2021

		Cote Modale 2021*			
		Bicicleta	Pietonal	Auto	Transport Public
Satu Mare	Municipiu de reședință	12	20	53	15
Carei	Municipiu	20	35	45	0
Ardud	Oraș	0	34	66	-
Livada		0	28	72	-
Negrești-Oaș		0	37	63	-
Tășnad		3	31	66	-

*Pe baza răspunsurilor din chestionare

Definirea scenariului de creștere

În vederea definirii scenariului de creștere s-a ținut cont de următoarele:

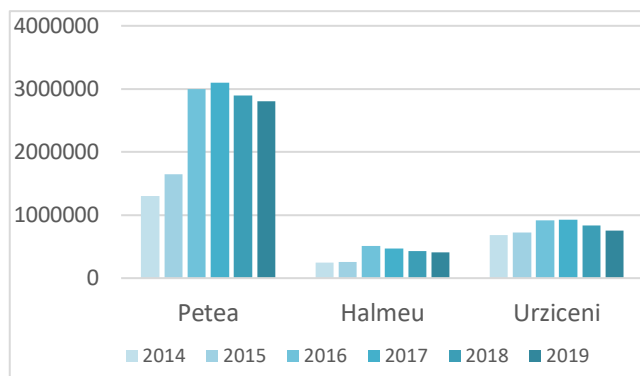
- prognoza indicelui de motorizare (autoturisme/1000 locuitori) la nivel național;
- prognoza numărului de autoturisme înmatriculate la nivelul Județului, a municipiilor și a orașelor;
- PUZ-urile aprobate și proiectele de mare infrastructură ce pe viitor se vor finaliza (poduri de legătură, zone industriale noi, centre logistice etc.);
- prognoza PIB real la nivel național și regional;
- prognoza parcurului mediu pentru autoturisme;
- prognoza parcului național de vehicule comerciale;
- prognoza PIB real; și
- prognoza parcurului mediu pentru vehiculele comerciale.

3.13 Puncte de trecere vamală

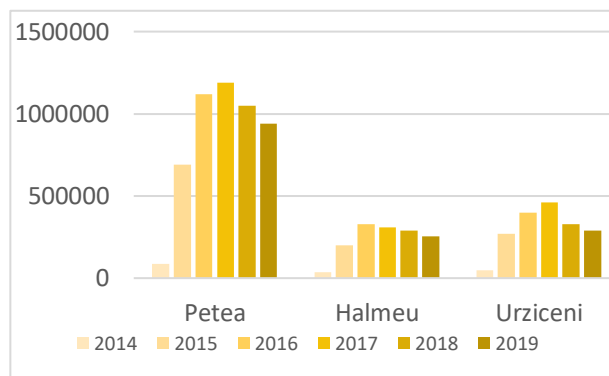
În județul Satu Mare sunt localizate șase puncte de trecere a frontierei, unul rutier către Ucraina la Halmeu cu acces permanent și cinci către Ungaria, Petea și Urziceni având acces permanent, Bercu, Peleş și Horea fiind accesibile o zi pe săptămână.

- Vama Horea - Omboly în zilele de sâmbătă între orele 10.00-18.00;
- Vama Bercu - Garbolc, în zilele de sâmbătă între orele 10.00-18.00;
- Peleş-Zajta, în zilele de sâmbătă între orele 10.00-18.00.

Totodată, la Halmeu și Carei, există treceri feroviare către Ucraina, respectiv Ungaria.



Figură 3-38 - Evoluția traficului de persoane în perioada 2014-2019

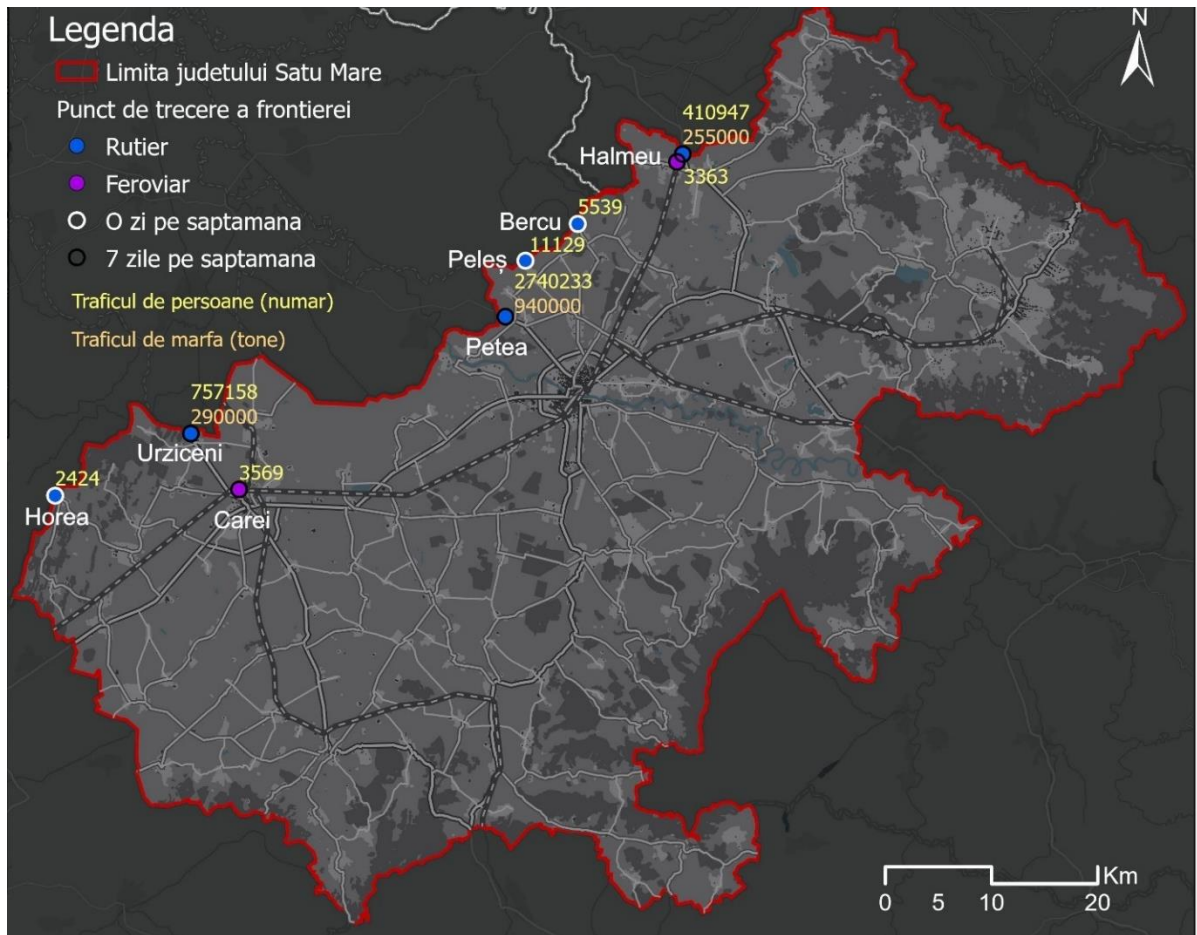


Figură 3-37 - Evoluția traficului de autoturisme prin cele mai importante vămi în perioada 2014-2019

Petea este o vamă între două țări din Uniunea Europeană, astfel circulația persoanelor și a mărfurilor se realizează mult mai ușor. Vama Petea prezintă cea mai mare capacitate de captare a traficului, având pentru autoturisme trei benzi pentru ieșire către Ungaria și trei benzi de intrare în țară. Pentru traficul de marfă, vama prezintă o arteră de intrare și două pentru ieșirea din țară.

Creșterea sesizabilă de trafic prezentă din anul 2016 se datorează modernizării și creșterii capacității vamale din acel an. Cel mai lung timp de așteptare raportat în aceasta vamă este de 30 minute.

Totodată, vama Petea ar necesita sporirea punctelor de trecere în vederea scăderii timpilor de așteptare din prezent.



Figură 3-39 - Tipul vămilor din Județul Satu Mare

04

*Evaluarea impactului
actual al mobilității*

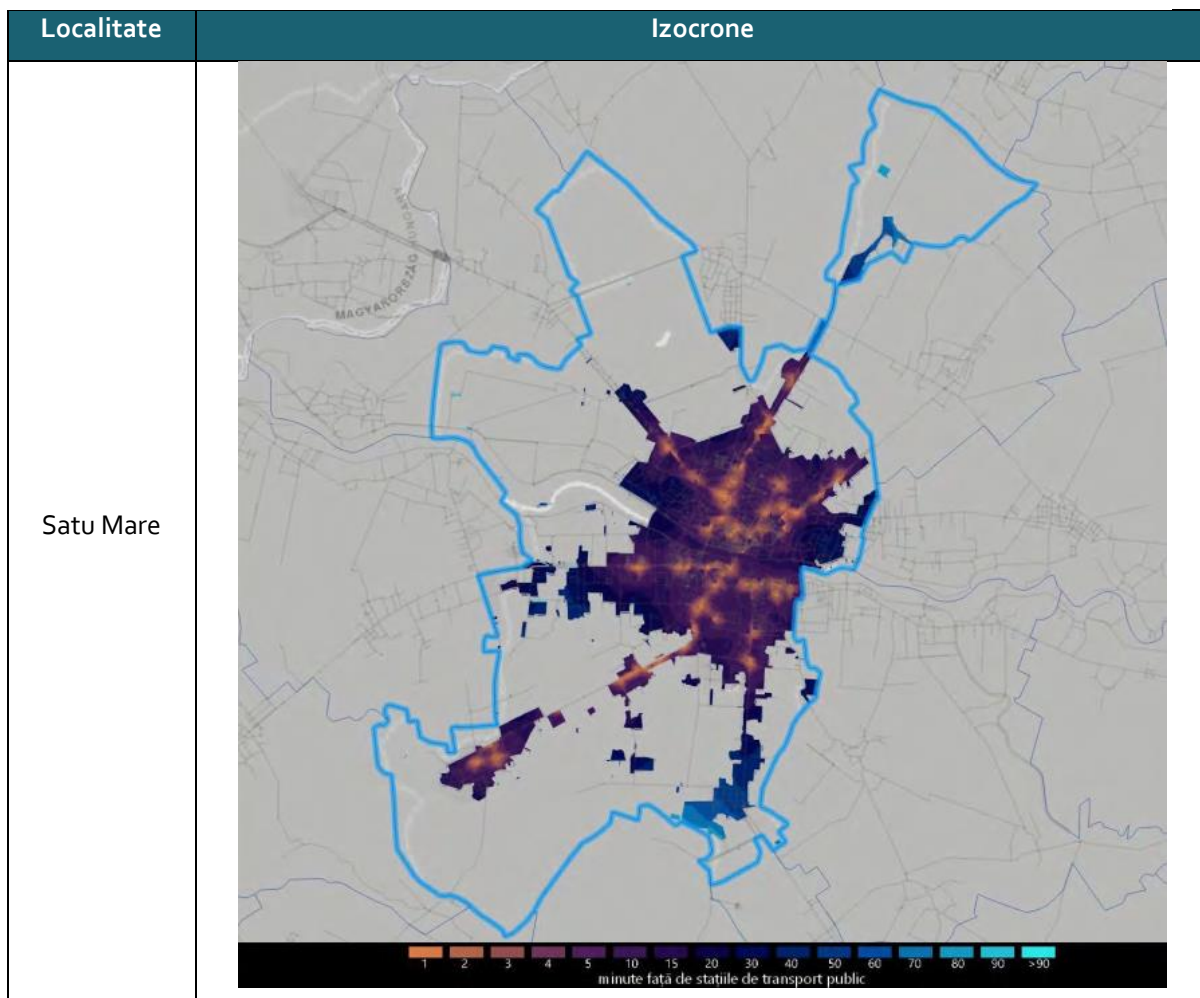
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII


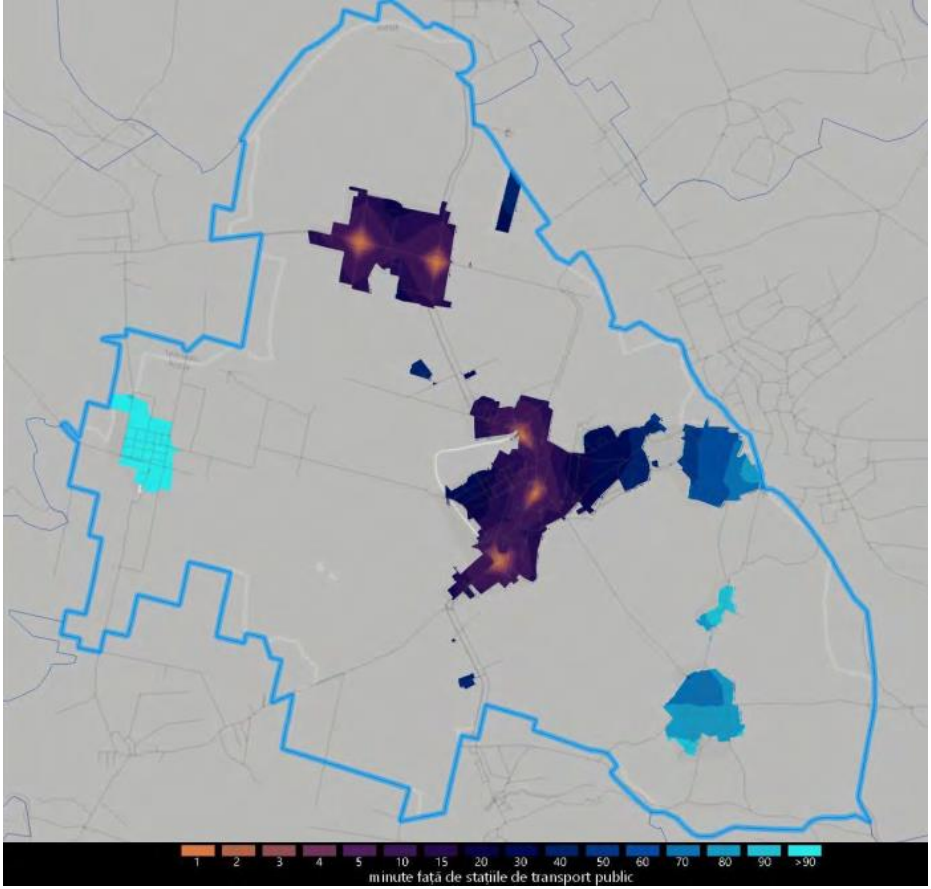
4.1 Accesibilitate

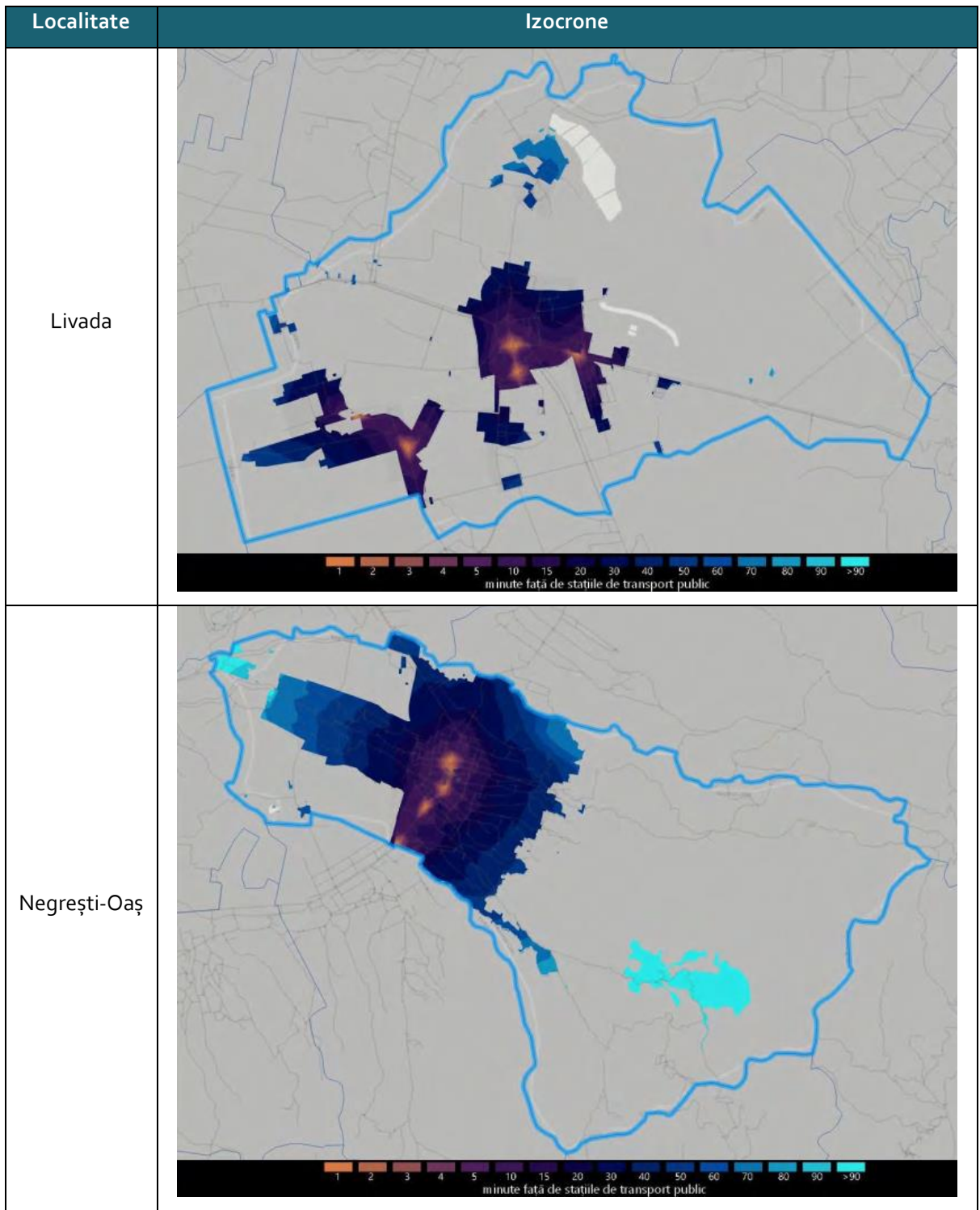
În acest subcapitol accesibilitatea este definită de două lucruri:

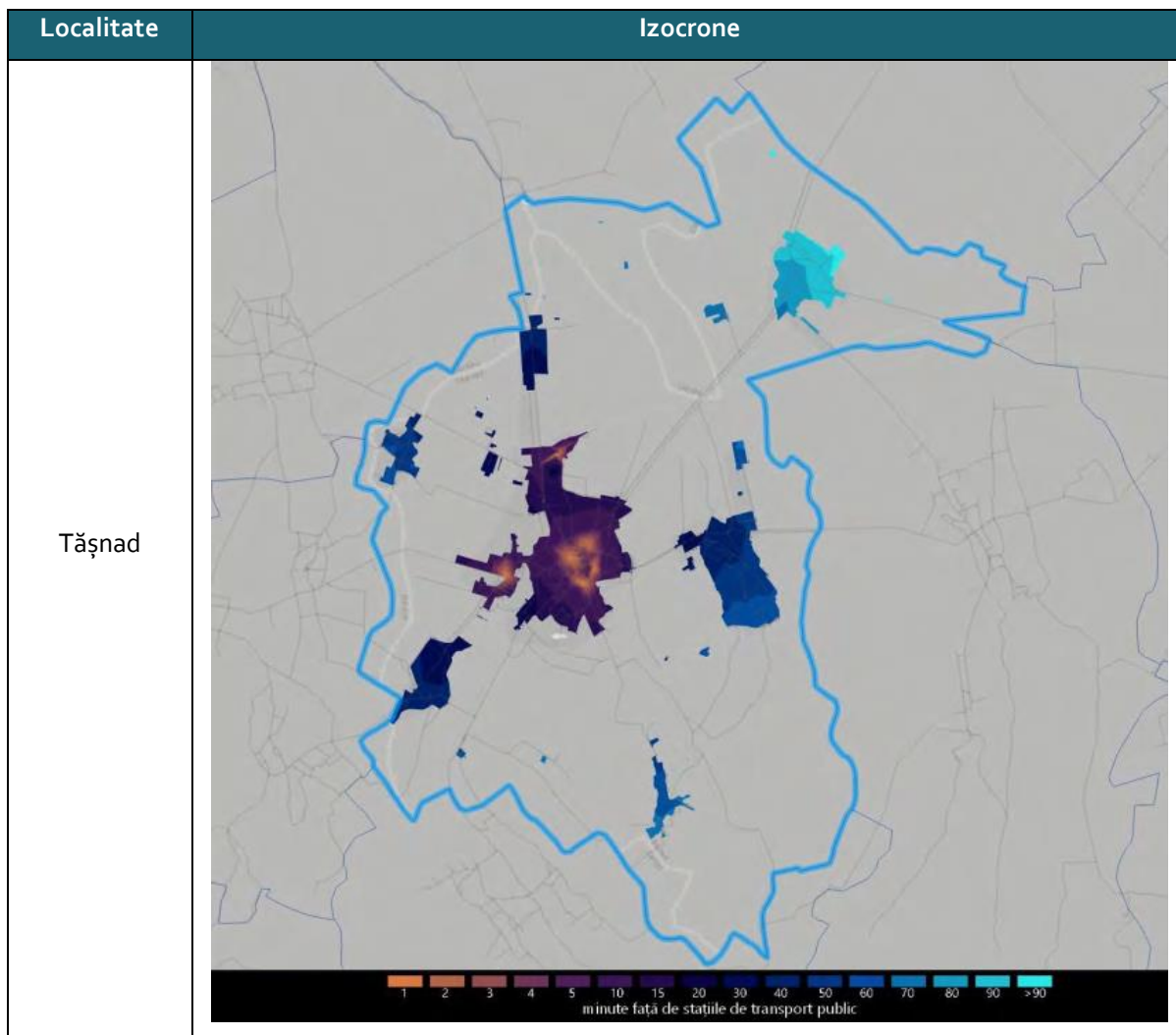
- Aria de deservire a stațiilor de transport public (locale și județene);
- Aria ce trebuie parcursă pentru a ajunge în centrul unui municipiu/oraș; și
- Aria care poate fi parcursă într-o oră din centrul municipiului Satu Mare către orice altă zonă din județul Satu Mare.

Figură 4-1 Izocrone acces transport public (local și județean)



Localitate	Izocrone
Carei	
Ardud	

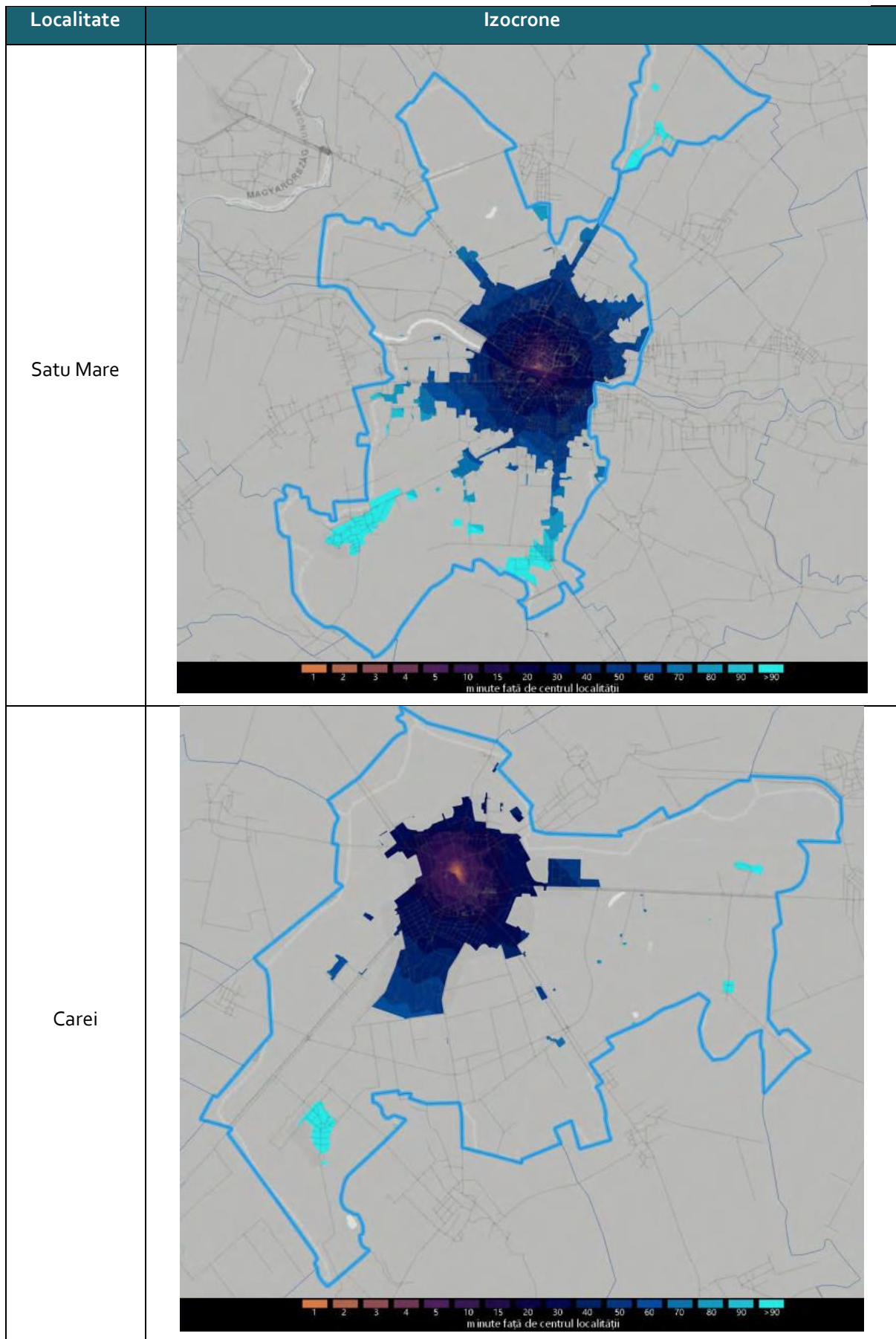


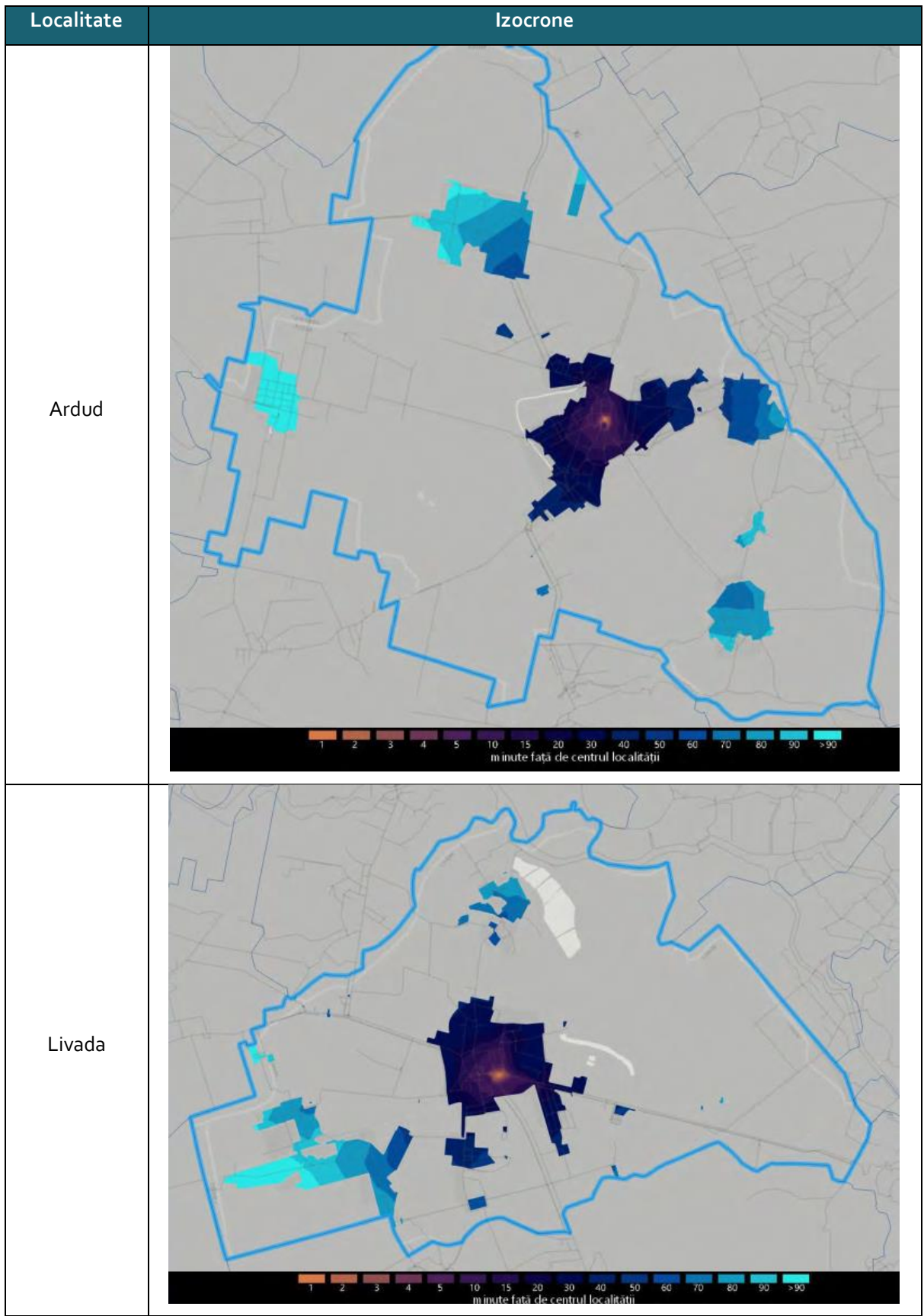


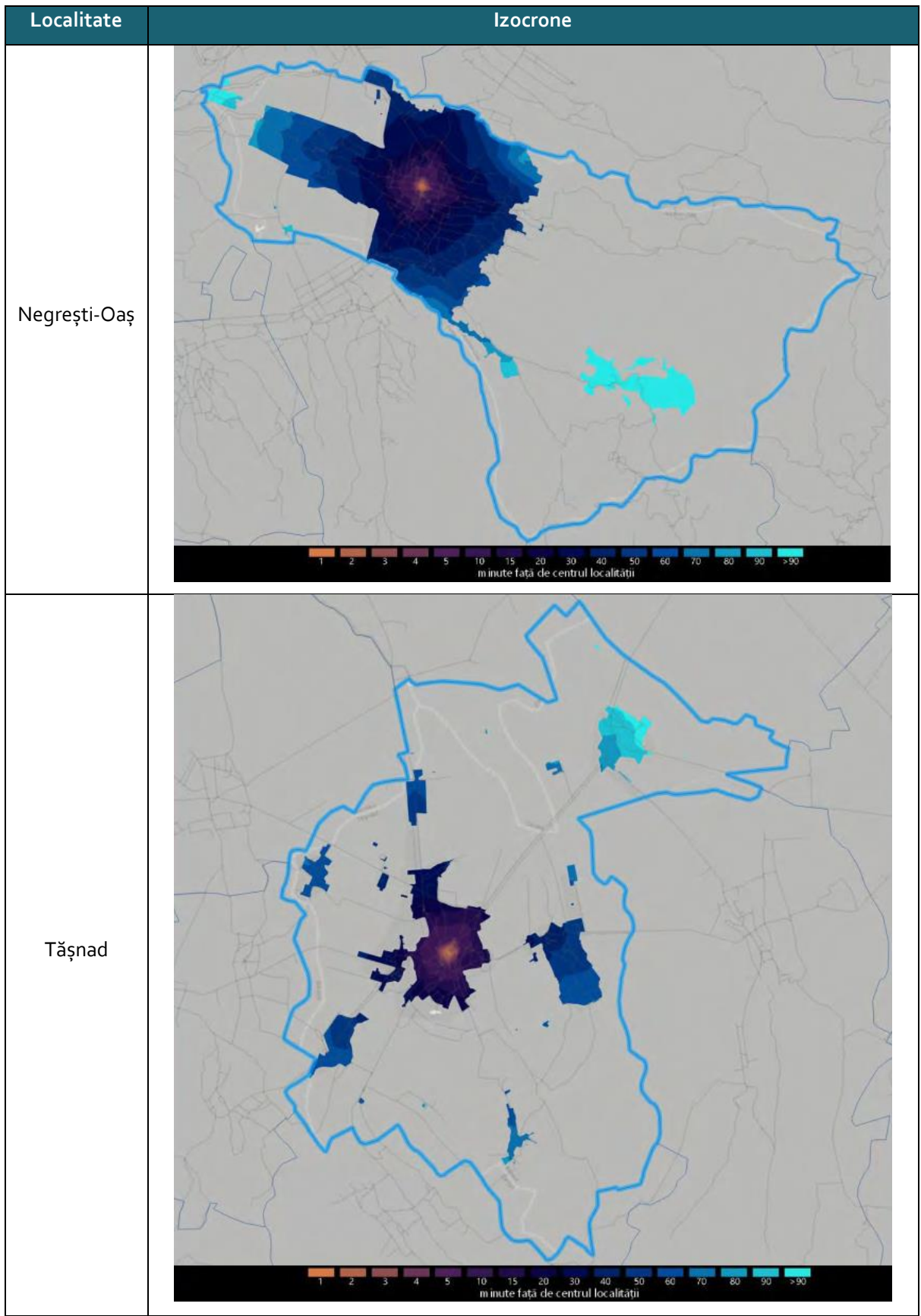
Analizând acoperirea transportului public, reiese că cele două municipii sunt cele mai bine acoperite, deși, la momentul redactării documentului, municipiul Carei încă nu avea în funcționare serviciul local de transport public. Există zone în care accesul către o stație de transport public este la mai mult 100 minute. Aceste zone au un nivel de densitate foarte scăzut, unde pot fi găsite zone întinse libere. În plus, infrastructura rutieră din aceste zone este într-o stare precară. Se poate observa și că centrele orașelor, sunt cel mai bine acoperite datorită funcțiilor găsite aici și a locurilor de muncă.

În general cele mai acoperite zone sunt cele în care cea mai mare parte a populației este atrasă (ex: locuri de muncă).

Figură 4-2 Izocrone acces centrul oraşului



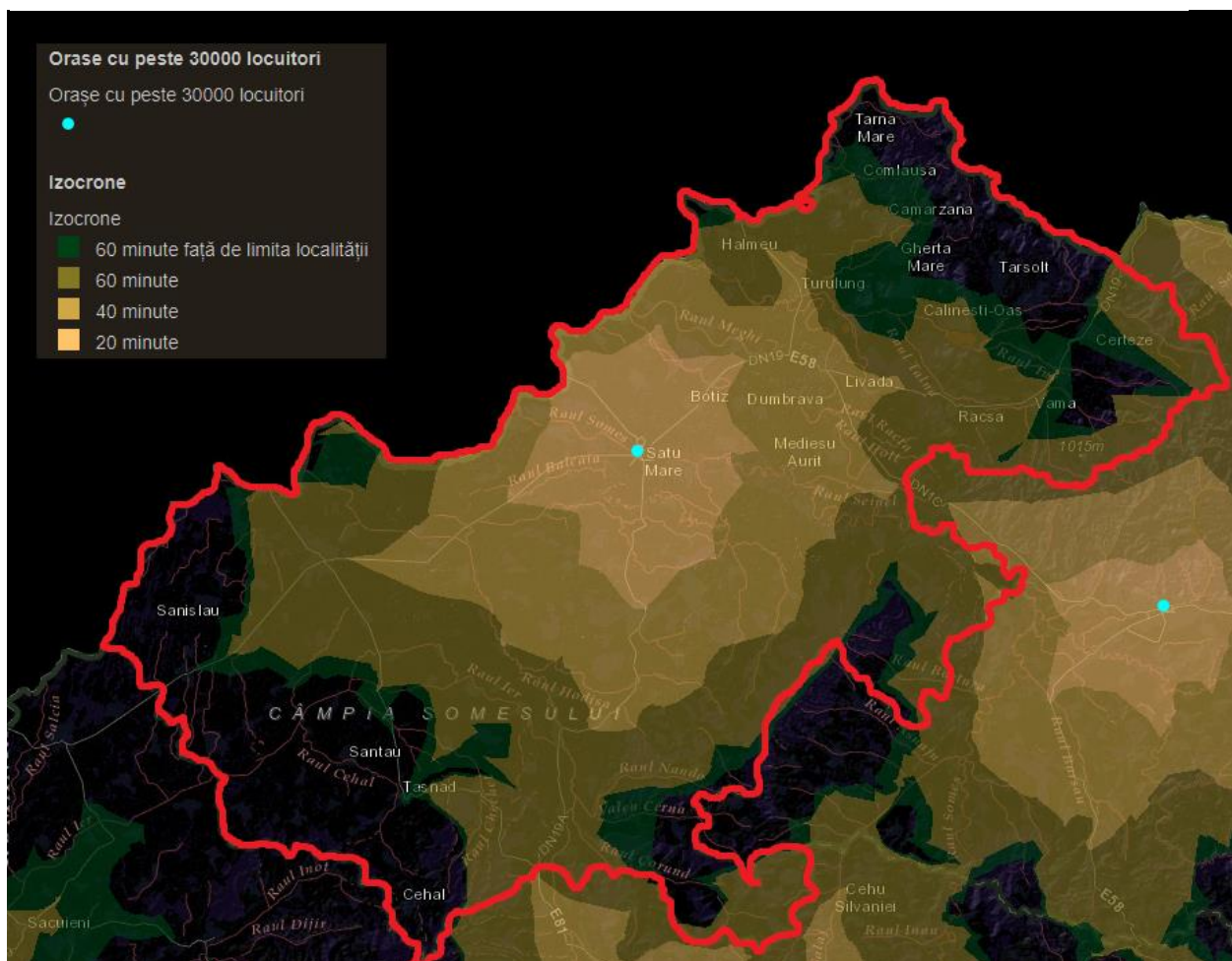




Accesibilitatea către centrele orașului este datorată stării tehnice a drumurilor, aceasta influențând viteza, timpul de parcurs și mai ales decizia oamenilor de a lua sau nu acea rută.

Se poate observa cum zonele periferice orașelor au un timp mult mai mare de parcurs pentru a ajunge în zona centrală a orașului respectiv, lucru datorat infrastructurii drumurilor.

Figură 4-3 Izocrone cu durate de 20, 40, 60 și peste 60 minute de acces către municipiul Satu Mare



Din figura de mai sus se poate observa cum rețeaua majoră de circulații din județul Satu Mare îmbunătățește timpii de deplasare datorită limitelor de viteză de pe acele sectoare de drum. Cele mai "inaccesibile" zone din județul Satu Mare sunt cele din zonele cu câmpii piemontane, zone în care drumurile naționale și județene nu sunt prezente, iar cele comunale existente sunt într-o stare de degradare sau peticite.

Rezumatul problemelor și măsuri de atenuare

Tabel 4-1 Evaluarea impactului actual al mobilității din perspectiva accesibilității – cauze, efecte și măsuri de atenuare propuse

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Starea tehnică deficitară a infrastructurii rutiere și a trotuarelor	Viteză scăzută de deplasare	Reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere și a trotuarelor
	Timpii ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	
	Întarzieri pentru sistemul de transport public	
Intersecții cu capacitate redusă de circulație	Viteză scăzută de deplasare	Reconfigurarea intersecțiilor
	Timpii ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	
Parcări dezordonate sau parcare autovehiculelor pe prima bandă de circulație	Viteză scăzută de deplasare	Reorganizarea tramei stradale prin amenajarea de parcări
	Timpii ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	Sanționarea și eliminarea parcărilor neregulate
Profilul îngust al străzilor	Viteză scăzută de deplasare	Introducerea de sensuri unice sau crearea de "Shared spaces"

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Amplasarea necorespunzătoare a trecerilor de pietoni		Semaforizare temporizată a trecerilor de pietoni
	Timpi ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	Reconfigurarea trecerilor de pietoni
O parte din liniile de transport public au capacitatea de transport subdimensionată	Sistem de transport public neatractiv	Reorganizarea sistemului de transport public
Lipsa infrastructurii velo	Volume mari ale traficului auto	Construirea infrastructurii pentru traficul velo
	Gradul de siguranță în trafic scăzut	
Lipsa facilităților pentru traficul velo	Volume mari trafic auto	Implementare sistem Bike&Ride - Bike sharing
	Gradul de siguranță în trafic scăzut	Amenajare de rasteluri pentru biciclete în stațiile de transport public, care să permită transferul intermodal
Lipsa facilităților intermodale	Disfuncționalități în accesibilitatea către punctele de interes din oraș în special pentru navetiști	Amenajare terminal intermodal în zona gării CFR, care să permită transbordarea facilă dintre diferite moduri de transport (feroviar, rutier, transport public, transport velo)
Lipsa facilităților pentru încărcarea vehiculelor electrice	Poluare cu emisii	Amenajarea punctelor de încărcare pentru autovehicule electrice
	Poluare cu GES	
	Poluare fonică	
Parcări nereglementare pe trotuar, mobilier urban amplasat deficitar, activități economice derulate pe trotuar	Deservire obstructionată a pietonilor	Modernizarea aleilor pietonale și introducerea elementelor de siguranță (spațiu verde, gard, stalpișori, etc)
Lipsa trotuarelor	Grad de siguranță redus pentru pietoni în zonele fără acces pietonal	Amenajarea trotuarelor în zonele de interes

4.2 Siguranță

România se confruntă cu o problemă semnificativă în ceea ce privește numărul de accidente rutiere, prin comparație cu alte țări din cadrul Uniunii Europene (UE). Comisia Europeană utilizează trei indicatori distincți pentru măsurarea gradului de siguranță rutieră, după cum urmează:

- Număr decese la un milion de locuitori;
- Număr decese la 10 miliarde de pasageri-kilometri; și
- Număr decese la un milion de autoturisme.

În această ordine, clasamentul și poziția României sunt următoarele:

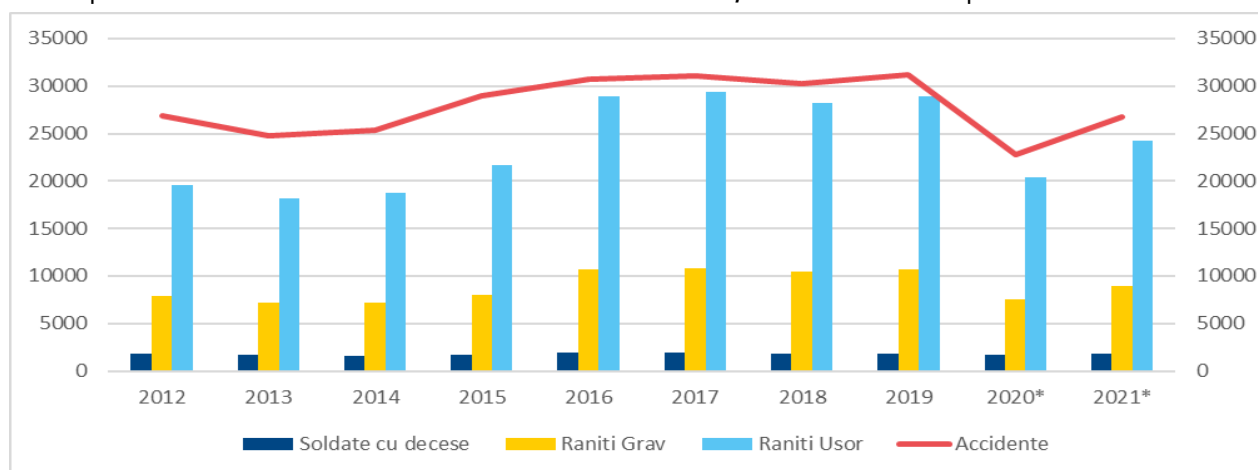
- Pe locul 24 din 28 – 94 față de media UE de 60;
- Pe locul 28 din 28 – 259 față de media UE de 61; și
- Pe locul 28 din 28 – 466 față de media UE de 126.

Conform acestor date se poate concluziona că România are cea mai mare rată a accidentelor mortale din Europa. În perioada 2012-2020 s-a înregistrat un număr de peste 15.000 decese. Aceasta echivalează cu un număr mediu de 1.700 decese pe an, urmare a accidentelor înregistrate pe rețeaua de drumuri naționale, ceea ce deține o pondere de 20% din rețeaua națională.

Tabel 4-2 Statistica accidentelor rutiere la nivel național (*ani pandemici)

Localizare	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*
Produce pe autostrazi	131	136	129	175	203	221	213	265	165	227
Produce in localitati (exclusiv autostrazi)	22108	20541	21080	23921	25422	25571	24943	25778	18756	22110
Produce in afara localitatilor (exclusiv autostrazi)	4689	4150	4146	4848	5126	5314	5046	5103	3915	4468

Impactul economic al acestor accidente este estimat la 1,6 miliarde de euro pe an.



Figură 4-4 Evoluția accidentelor la nivel național (*an pandemic)

Drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute că fiind cele mai periculoase după cum rezultă din studiile recente efectuate de EuroRAP, unde se concluzionează că în Europa riscul de incidenta a accidentelor pentru un drum cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale, care reflectă un risc semnificativ mai

mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens: în cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane. În prezent, un procent de aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentat de drumurile cu o singură bandă, ceea ce fără îndoială contribuie la statisticile defavorabile precum și la costuri economice semnificative asociate accidentelor rutiere.

Pentru evaluarea gradului de siguranță a circulației urbane din județul Satu Mare au fost analizate datele incluse în Baza de date a accidentelor administrată de către Poliția Rutieră.

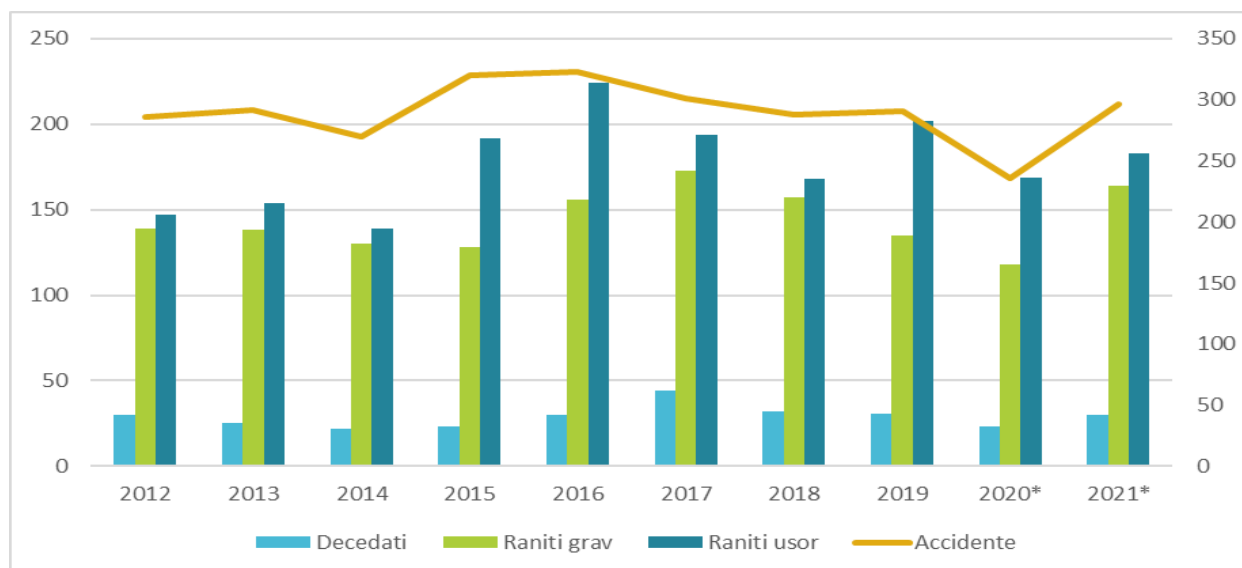
Ținând cont că anii 2020 și 2021 au fost ani pandemici, având un impact mare asupra mobilității, numărul de accidente înregistrate în județul Satu Mare urmează un trend ascendent. Comparând anul 2012 cu 2021, numărul de victime a crescut cu aproape 16%.

Tabel 4-3 Dinamica numărului de victime din accidente rutiere în perioada 2012 – 2021 (*an pandemic)

An	Numar			Numar Accidente	Procent		
	Decedati	Raniti grav	Raniti usor		Decedati	Raniti grav	Raniti usor
2012	30	139	147	286	9.5	44.0	46.5
2013	25	138	154	292	7.9	43.5	48.6
2014	22	130	139	270	7.6	44.7	47.8
2015	23	128	192	320	6.7	37.3	56.0
2016	30	156	224	323	7.3	38.0	54.6
2017	44	173	194	301	10.7	42.1	47.2
2018	32	157	168	288	9.0	44.0	47.1
2019	31	135	202	291	8.4	36.7	54.9
2020*	23	118	169	236	7.4	38.1	54.5
2021*	30	164	183	296	8.0	43.5	48.5
Total	290	1438	1772	2903	8.20%	41.20%	50.60%

Raportat la numărul populației înregistrate în 2021 și la accidentele din același an, statisticile referitoare la numărul de persoane rănite ușor, grav sau decedate în urma accidentelor de circulație este următoarea:

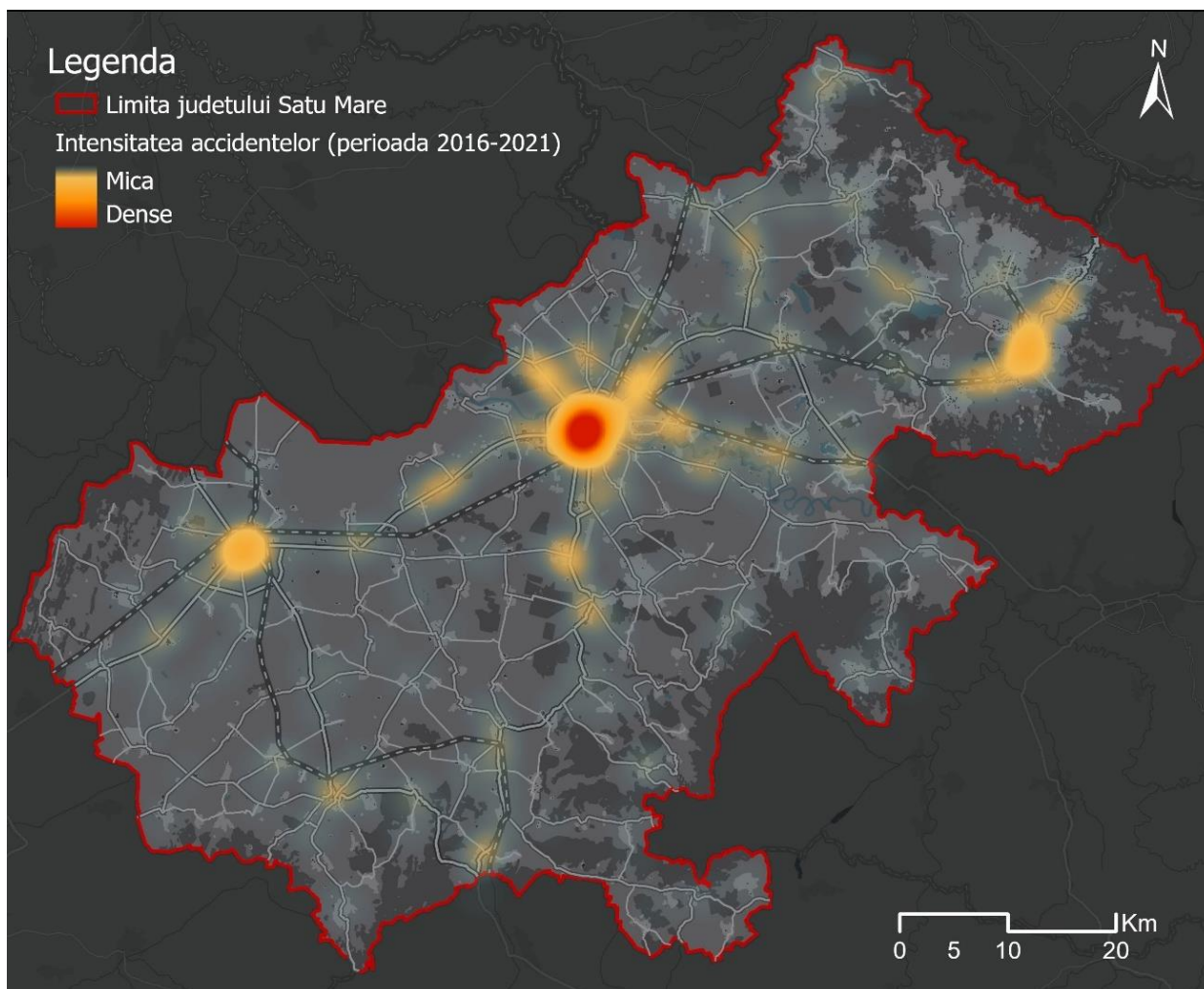
- 8 persoane decedate la 100.000 de locuitori;
- 43 persoane rănite grav la 100.000 de locuitori;
- 48 persoane rănite ușor la 100.000 de locuitori; și
- mai bine de 77 de accidente la 100.000 de locuitori.



Figură 4-5 Dinamica numărului de victime din accidente rutiere în perioada 2012 – 2021 (*an pandemic)

Tabel 4-4 Cauza principală și modul de producere a accidentelor pe rețeaua rutieră din județul Satu Mare

Cauza principală	%	Mod de producere	%
Neacordare prioritate vehicule	13.51	Coliziune laterala	21.38
Viteza neadaptata la conditiile de drum	10.57	Lovire pieton	18.10
Neacordare prioritate pietoni	10.32	Acrosare	16.87
Traversare nereglamentara pietoni	10.32	Coliziune frontala	9.75
Altele	7.37	Rasturnare	8.19
Viteza nereglamentara	5.73	Lovire obstacol in afara carosabilului	6.96
Neasigurare la schimbarea directiei de mers	5.57	Coliziune fata-spate	5.73
Pietoni pe partea carosabila	4.67	Altele	9.58
Nerespectare distanta intre vehicule	4.50	Derapare	1.88
Depasire nereglamentara	4.42	Cadere din vehicul	1.56
Abateri biciclisti	4.18		
Circulatie pe sens opus	4.10		
Alte preocupari de natura a distrage atentia	3.93		
Alte abateri savarsite de conducatorii auto	3.44		
Abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale	2.29		
Neasigurare mers inapoi	1.72		
Adormire la volan	1.47		
Neasigurare schimbare banda	1.06		
Întoarcere nereglamentara	0.82		



Figură 4-6 Intensitatea accidentelor perioada 2016 - 2021

Analizând datele enumerate mai sus, se poate trage concluzia că:

- Municipiile și orașele sunt locurile în care se produc cele mai multe accidente;
- Cele mai multe accidente soldate cu decese sunt amplasate pe drumurile naționale (DN19 fiind locul 1 cu cele mai multe accidente în județul Satu Mare);
- În peste 20% din cazuri au fost implicați pietoni.

Principalele probleme identificate la momentul redactării documentului:

- Lipsa unui mediu lizibil, care să transmită participanților la trafic comportamentul pe care ar trebui să îl adopte pe drumuri publice;
- Un management al vitezei bine definit, prin lipsa măsurilor de calmare a traficului;
- Amenajarea necorespunzătoare a zonelor de intrare și ieșire din localitățile principale;
- Marcajele rutiere neînțoite, în multe din zone fiind lipsă;
- Amenajarea necorespunzătoare a trecerilor de pieton de pe Drumurile Naționale printr-o semnalizare slabă, vizibilitate redusă;
- Neseperarea fluxurilor de circulație sau nesemaforizarea acestora – 37% din accidentele din județul Satu Mare au avut loc în intersecții.

Tabel 4-5 Evaluarea impactului actual al mobilității din perspectiva siguranței – cauze, efecte și măsuri de atenuare propuse

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Intersecții cu capacitate redusă de circulație	Viteză scăzută de deplasare	Reconfigurarea intersecțiilor
	Timpi ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	
Amplasarea necorespunzătoare a trecerilor de pietoni	Viteză scăzută de deplasare	Semaforizare temporizată a trecerilor de pietoni
	Timpi ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	Reconfigurarea trecerilor de pietoni
Echiparea necorespunzătoare a străzilor	Gradul de siguranță în trafic redus	reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere
Stațiile de autobuz nu sunt dotate corespunzător	Sistem de transport public neatractiv	Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de autobuz
Trecerile de pieton prea dese	Viteză scăzută de deplasarea	Desființarea trecerilor de pieton ce nu deserveșc sau conectează zone importante

4.3 Impactul asupra mediului

Calitatea aerului în județul Satu Mare este monitorizat de APM Satu Mare, fiind apreciată pe baza datelor provenite din rețeaua locală de monitorizare a Calității Aerului din județul Satu Mare. În prezent există 2 stații automate de monitorizare, una dintre acestea fiind folosită pentru urmărirea evoluției poluării rezultate din traficul rutier.

Cele două stații:

- Stația SM1 - stație de tip fond urban este amplasată în municipiul Satu Mare Str. Slavici Nr.4, în curtea Colegiului Național Ioan Slavici. Acest tip de stație:
 - evaluează influența activității umane din zona centrală a municipiului asupra calității aerului;
 - raza ariei de reprezentativitate este de 1 - 5 km;
 - poluanții monitorizați pe parcursul anului 2021 au fost: dioxid de sulf (SO₂), oxizi de azot (NO_x/NO/NO₂), monoxid de carbon (CO), ozon (O₃), compuși organici volatili (benzen , toluen și xylene), particule în suspensie PM_{2,5} (gravimetric) și PM₁₀ (nefelometric și gravimetric).
- Stația SM2 - stație de tip suburban/trafic, este amplasată în municipiul Carei – Str. Someșului Nr.15. Acest tip de stație:
 - evaluează influența traficului rutier de tranziție spre granița cu Ungaria în Carei asupra calității aerului;
 - raza ariei de reprezentativitate este de 10 - 100 m;
 - poluanții monitorizați pe parcursul anului 2021 au fost: dioxid de sulf (SO₂), oxizi de azot (NO_x/NO/NO₂), monoxid de carbon (CO), compuși organici volatili (benzen , toluen și xylene), particule în suspensie PM₁₀ (nefelometric și gravimetric).

Pe baza tabelului următor, alături de datele furnizate de APM Satu Mare, putem trage următoarele concluzii legate de concentrațiile poluanților monitorizați de stațiile automate:

- Nivelul de dioxid de sulf și dioxid de azot, s-au situat sub valorile limită pentru protecția sănătății umane;
- Au fost înregistrate 11 depășiri ale valorilor limită zilnice în stația SM1 și 24 în stația SM2 pentru particulele în suspensie. Aceste particule încă prezintă probleme în zonele urbane, deși sectorul industrial nu mai are contribuții semnificative. Aceste depășiri se datorează traficului auto, ce în ultimul timp a urmat un trend ascendent datorită lipsei și promovării mijloacelor de deplasare alternative;
- Pentru Ozon se observă o ușoară tendință de scădere a valorilor concentrațiilor la maxima zilnică, comparativ cu ceilalți ani.
- Concentrațiile medii anuale pentru metalele grele monitorizate nu au depășit valorile limită anuale, iar pentru nichel se observă o ușoară scădere de-a lungul timpului.

Evoluția concentrațiilor poluanților, au prezentat continuitate și o menținere a aerului în 2021 față de anii anteriori, nivelul poluanților reglementați de lege fiind în continuare mai mici decât valorile țintă prevăzute de Legea 104/2011.

Tabel 4-6 Numărul de analize și valorile medii determinate prin stațiile automate SM1 și SM2

Județ	Oraș	Stația	Tipul stației	Tip poluant (SO ₂ , NO _x , TSP, PM ₁₀ , Pb, Cd, etc)	Număr determinări valide	Media anuală	UM	Frecvența depășirii VL sau CMA (%)
SM	Satu Mare	SM1	FU	NO _x	8312	29,53	μg/m ³	-
				NO ₂	8312	19,90	μg/m ³	
				SO ₂	8353	6,14	μg/m ³	-
				CO	8378	0,18	mg/m ³	-
				O ₃	8373	38,78	μg/m ³	-
				Benzen	8414	2,96	μg/m ³	-
				PM _{2,5} gravimetric	340	15,60	μg/m ³	
				PM ₁₀ nefelometric	8648	24,29	μg/m ³	0,049
				PM ₁₀ gravimetric	365	19,33	μg/m ³	3,36
				Pb	365	0,0125	μg/m ³	-
				Cd	365	0,1547	ng/m ³	-
SM	Carei	SM2	FSU/T	NO _x	8392	22,08	μg/m ³	-
				NO ₂	8392	13,50	μg/m ³	
				SO ₂	8396	8,68	μg/m ³	-
				CO	8589	0,77	mg/m ³	-
				Benzen	8042	2,37	μg/m ³	-
				PM ₁₀ nefelometric	8676	18,58	μg/m ³	-
				PM ₁₀ gravimetric	365	23,18	μg/m ³	3,56
				Pb	365	0,0157	ppm	-
				Cd	365	0,0678	ng/m ³	-

Tabel 4-7 Evaluarea impactului actual al mobilității din perspectiva mediului – cauze, efecte și măsuri de atenuare propuse

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Starea tehnică deficitară a mijloacelor de transport public	Sistem de transport public neatractiv	Reinnoirea parcului auto a operatorului propriu
	Poluare cu emisii	
	Poluare cu GES	
	Poluare fonica	
	Grad de siguranță în trafic scăzut	Amenajare de rasteluri pentru biciclete în stațiile de transport public, care să permită transferul intermodal
Lipsa facilităților pentru încărcarea vehiculelor electrice	Poluare cu emisii	Amenajarea punctelor de încărcare pentru autovehicule electrice
	Poluare cu GES	
	Poluare fonica	
	Nepromovarea transportului verde	
Depășiri ale concentrației maxime de pulberi sedimentabile și de pulberi în suspensie	Mediul urban puțin atractiv pentru recreere și promenadă	Reorganizarea sistemului de transport public
Depășiri ale limitei de poluare fonica		Construirea infrastructurii pentru traficul velo
Poluare fonica semnificativă în zona centrală, datorată traficului intens		Pietonizarea unor artere în zona centrală și reconfigurare spațiilor urbane
		Dezvoltarea de căi alternative pentru transportul de marfă

4.4 Biodiversitatea

Județul Satu Mare dispune de o mare diversitate de ecosisteme, habitate și specii sălbatice, grație cadrului natural variat, condițiilor geografice, hidrologice, climatice și pedologice. Datorită poziției sale în nord-vestul țării și suprapunerii parțiale cu teritoriul Câmpiei de Vest, a configurației reliefului și a diferențelor altitudinale, județul Satu Mare se suprapune pe 3 regiuni biogeografice: panonică, continentală și alpină, fiecare dintre acestea având elemente de specificitate floristică și faunistică. Astfel, județul Satu Mare adăpostește o diversitate biologică mare, de la pajiști alpine în Munții Oaș (partea de nord-est a județului), până la dune panonice în Câmpia de Vest (sud-vestul județului).

În scopul asigurării măsurilor speciale de protecție și conservare în situ a bunurilor patrimoniului natural, în județul Satu Mare au fost desemnate 24 arii naturale protejate, cu o suprafață totală de 48.364,77 ha:

6 arii de interes național (rezervații naturale - 6.271,50 ha);

9 arii de interes județean sau local (1.593,36 ha);

9 arii de interes comunitar sau situri Natura 2000 (45.902,16 ha).

Regiunea biogeografică continentală cuprinde cel mai mare număr de arii protejate, urmată de regiunea biogeografică panonică și alpină (figura 4.4).

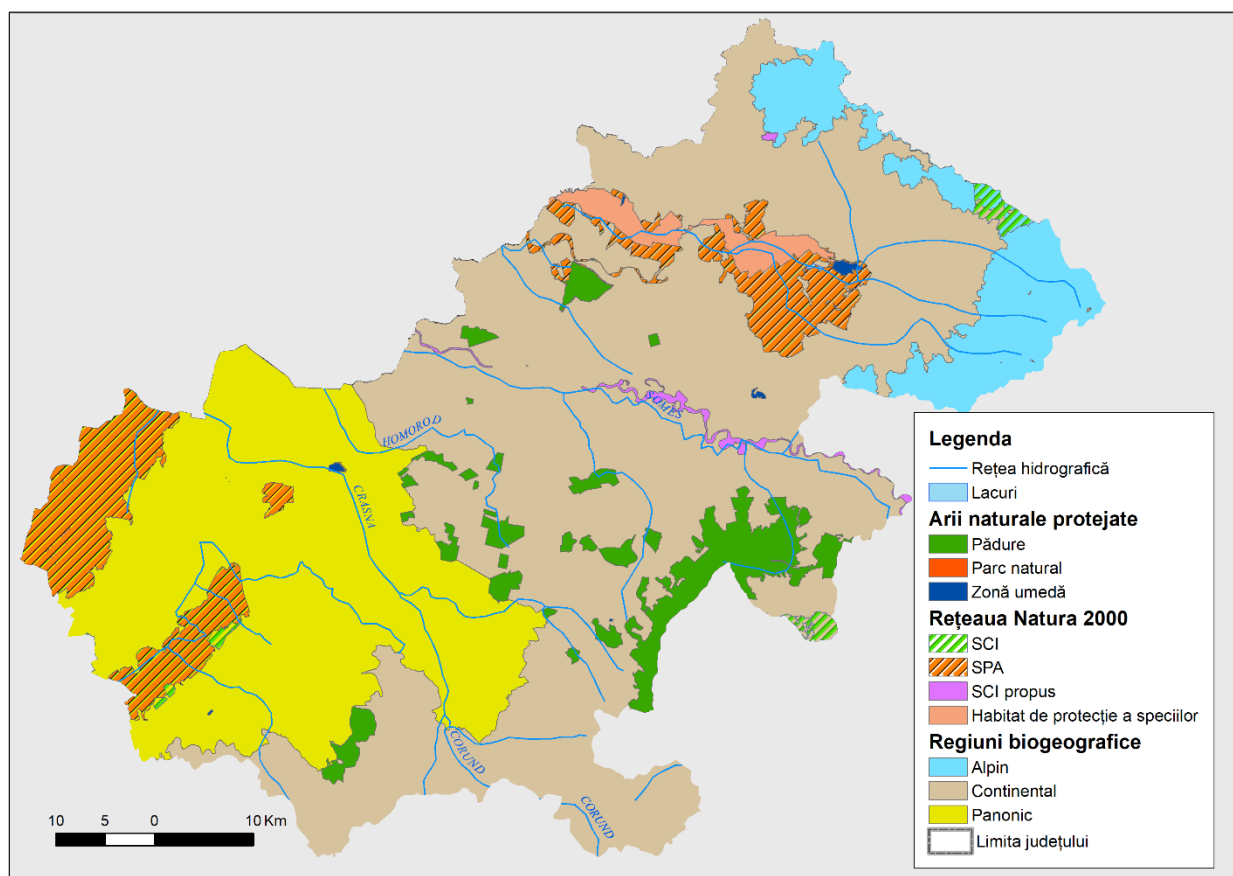


Figura 4.4. Repartiția ariilor protejate din județul Satu Mare.

Arii naturale protejate de interes național

Pe teritoriul județului Satu Mare există 6 arii naturale a căror suprafață însumată reprezintă 1,43 % din suprafața totală a județului. Ariile naturale protejate de interes național au fost declarate prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a III-a – zone protejate, modificată ulterior prin Ordonanța de urgență nr. 49/2016 și prin H.G. 1251/2004.

Ariile protejate de interes național din județul Satu Mare sunt următoarele:

- Dunele de nisip Foieni (comuna Foieni) – rezervație naturală de tip botanic (5 ha);
- Mlaștina Vermeș (comuna Sanislău) – rezervație naturală de tip botanic (72 ha);
- Pădurea Urziceni – rezervație naturală de tip forestier (40 ha);
- Tinoavele din Munții Oaș – rezervație naturală de tip botanic (13 ha);
- Râul Tur (cursul inferior al râului Tur) – rezervație naturală de tip mixt (6.191 ha);
- Pădurea cu pini Comja – rezervație naturală de tip forestier (< 1 ha).

În ceea ce privește repartitia ariilor naturale protejate de interes național pe cele trei regiuni biogeografice, 3 dintre acestea se află în regiunea Panonică, 2 în cea alpină și 1 în regiunea biogeografică continentală.

Arii protejate de interes județean

La nivelul județului Satu Mare se regăsesc 9 arii protejate de interes județean: Pădurea Noroieni, Pădurea Mare, Parcul dendrologic Carei, Apele minerale din comuna Bixad, Băile Puturoasa, Băile Tarna Mare, Valea Măriei, Apele minerale din comuna Certeze și Apele minerale de la Luna Negrești-Oaș. Majoritatea rezervațiilor sunt de mici dimensiuni, sub 1 hectar, însumând o suprafață de aproximativ 1.600 hectare. Din punct de vedere al stării de conservare, toate ariile au o stare de conservare bună.

Arii naturale protejate de interes comunitar (Natura 2000)

Din cauza lipsei de educație ecologică și a insuficientei mediatizări privind necesitatea conservării unor arii naturale de o deosebită importanță, siturile Natura 2000 au fost percepute în mod negativ, ca un element exclusiv de restrictivitate, percepție care nu a fost depășită nici în prezent. Instrumentele cele mai eficiente de conservare și protejare a biodiversității și patrimoniului natural sunt cele legate de instituirea și respectarea statutului de arie protejată.

Pe teritoriul administrativ al județului Satu Mare au fost desemnate: 2 Arii Speciale de Protecție Avifaunistică (SPA) reprezentând 9,82% din suprafața județului și 7 Situri de Importanță Comunitară (SCI) reprezentând 10,58%. Dintre cele 9 arii naturale, 4 sunt în bioregiunea continentală, 3 se află în bioregiunea panonică și 2 în cea alpină.

Ariile speciale de protecție avifaunistică și siturile de importanță comunitară de la nivelul județului Satu Mare prezintă caracteristicile menționate în tabelul de mai jos.

Ariile naturale protejate de interes comunitar la nivelul județului Satu Mare.

Nr. crt.	Denumire	Regiune biogeografică	Suprafață (ha)	Localizare
1	ROSC10020 Câmpia Careiului	Panonică	24.224	Județul Satu Mare (15.019 – 62%), județul Bihor (9.205 – 38%)
2	ROSC10021 Câmpia Ierului	Panonică	21.785	Județul Satu Mare (7.842 – 36%), județul Bihor (13.942 – 64%)
3	ROSC10214 Râul Tur	Continentală	20.953	Județul Satu Mare

Nr. crt.	Denumire	Regiune biogeografică	Suprafață (ha)	Localizare
4	ROSPA0016 Câmpia Nirului – Valea Ierului	Panonică	38.682,1	Județul Satu Mare (23.364 – 64,4%), județul Bihor (15.318,1 – 39,6%)
5	ROSPA0068 Lunca inferioară a Turului	Continentală	20.126,5	Județul Satu Mare
6	ROSClo275 Bârsău-Șomcuta	Continentală	4.773,1	Județul Satu Mare (12%), județul Maramureș (88%)
7	ROSClo358 Pricop – Huta – Certeze	Alpină (83,46%), Continentală (16,54%)	3.168,8	Județul Satu Mare, județul Maramureș
8	ROSClo416 Măgura Bătarci	Continentală	106,5	Județul Satu Mare
9	ROSClo436 Someșul Inferior	Continentală		Județul Satu Mare, județul Bihor

Prin Decizia nr. 339 din 18.08.2020 emisă de Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate, au fost aprobate Normele metodologice privind implementarea obiectivelor de conservare din Anexa la Ordinul nr. 1177/2016 privind aprobarea Planului de management și a Regulamentului sitului de importanță comunitară ROSCio214 Râul Tur, ariei de protecție specială avifaunistică ROSPA0068 Lunca Inferioară a Turului, ariei naturale protejate de interes național VII.10 Râul Tur și rezervației naturale de interes județean Noroieni.

Impact negativ asupra habitatelor naturale îl poate avea regimul neechilibrat de exploatare a terenurilor, respectiv alternanța unor perioade de supraexploatare a pajiștilor (suprapășunat) cu cele de neexploatare, ceea ce duce la afectarea habitatelor. În situația prezentei strategii însă, nu se constată un potențial impact negativ asupra speciilor și habitatelor din ariile naturale protejate de interes comunitar.

De asemenea, fenomenele (izolate) de tipul turismul necontrolat produc impact asupra covorului vegetal și solului în zonele de campare. În mod restrâns, au fost sesizate și fenomene de recoltare a unor resurse naturale regenerabile (narcise, lealea pestriță, ghiocei, ciuperci, fructe de pădure, plante medicinale, etc.) și comercializarea neautorizată a acestora în piețe.

Un alt element negativ este reprezentat de impactul pe care îl au lucrările de desecare în zona ariilor naturale protejate "Mlaștina Vermeș" și "Pădurea Urziceni" fapt care a produs o schimbare a structurii biocenozelor (în special a habitatelor) naturale specifice.

Asociat ariilor protejate, au fost sesizate și construcții ilegale de case, precum și deșelări parțiale ale unor pășuni (ROSCio214 Râul Tur și ROSPA0068 Lunca inferioară a Turului).

Speciile invazive reprezintă o altă amenințare pentru biodiversitate. Dintre speciile de plante invazive semnalate în județul Satu Mare, sunt de menționat:

- iarba pârloagelor (Ambrosia artemisiifolia) – răspândită în toate zonele de câmpie și de deal din județul Satu Mare, în terenurile agricole arabile, pajiști permanente, de-a lungul căilor de comunicații, în extravilanul și intravilanul localităților;

- salcâmul pitic – răspândit în luncile râurilor Someș, Tur, Crasna și Ier unde, local, ocupă suprafețe compacte de teren;
- salcâmul plantat pe terenurile nisipoase din Câmpia Careiului – prezintă caracter invaziv în alte habitate de pădure unde are tendința de înlocuire a speciilor lemnoase autohtone;
- topinabur – prezent în luncile râurilor Someș, Tur și Crasna unde, local, constituie o vegetație dominantă;
- troscot japonez – prezent în toate zonele de câmpie și de deal din județul Satu Mare, cu o mare capacitate de a forma populații dominante în orice vegetație de ierburi perene și vegetații ruderales însoțite. După instalarea într-un ecosistem această specie poate înlocui integral comunitățile vegetale indigene;
- castravetele țepos – prezent în luncile râurilor Someș, Crasna și Tur;
- bătrânișul (*Conyza canadensis*) – crește frecvent în locuri ruderales necultivate și chiar poate pătrunde în unele habitate seminaturale. Poate fi întâlnit pe dune de nisip, pajiști, sărături etc;
- bunghișorul american (*Erigeron annuus ssp. annuus*) – este frecvent răspândit în fânețele de deal și de munte;
- sânziene canadiene (*Solidago canadensis*) – răspândite de la câmpie până în zona montană, în diferite tipuri de habitate: pe marginile apelor curgătoare sau stagnante, în zăvoaie, tufărișuri, păduri de luncă, tăieturi de pădure;
- arțar american (*Acer negundo*) – preferă locuri necultivate, abandonate, marginile drumurilor, terasamentele căilor ferate. Este însă semnalat tot mai frecvent în ecosisteme ce însoțesc cursurile râurilor din zona de câmpie până în zona colinară;
- frasin de Pennsylvania (*Fraxinus pennsylvanica*) – prezent în habitate cu grad ridicat de umiditate.

Conform Strategiei Europene pentru Biodiversitate, se prevede ca până în anul 2020 să fie identificate și prioritizate speciile alogene invazive și căile lor de răspândire, să fie controlate sau eradicate speciile prioritare și să se prevină introducerea de noi specii invazive. Aceeași țintă există și în Convenția pentru Diversitate Biologică la nivel global.

Prezenta strategie nu are legătură directă cu managementul conservării ariilor naturale protejate de interes comunitar.

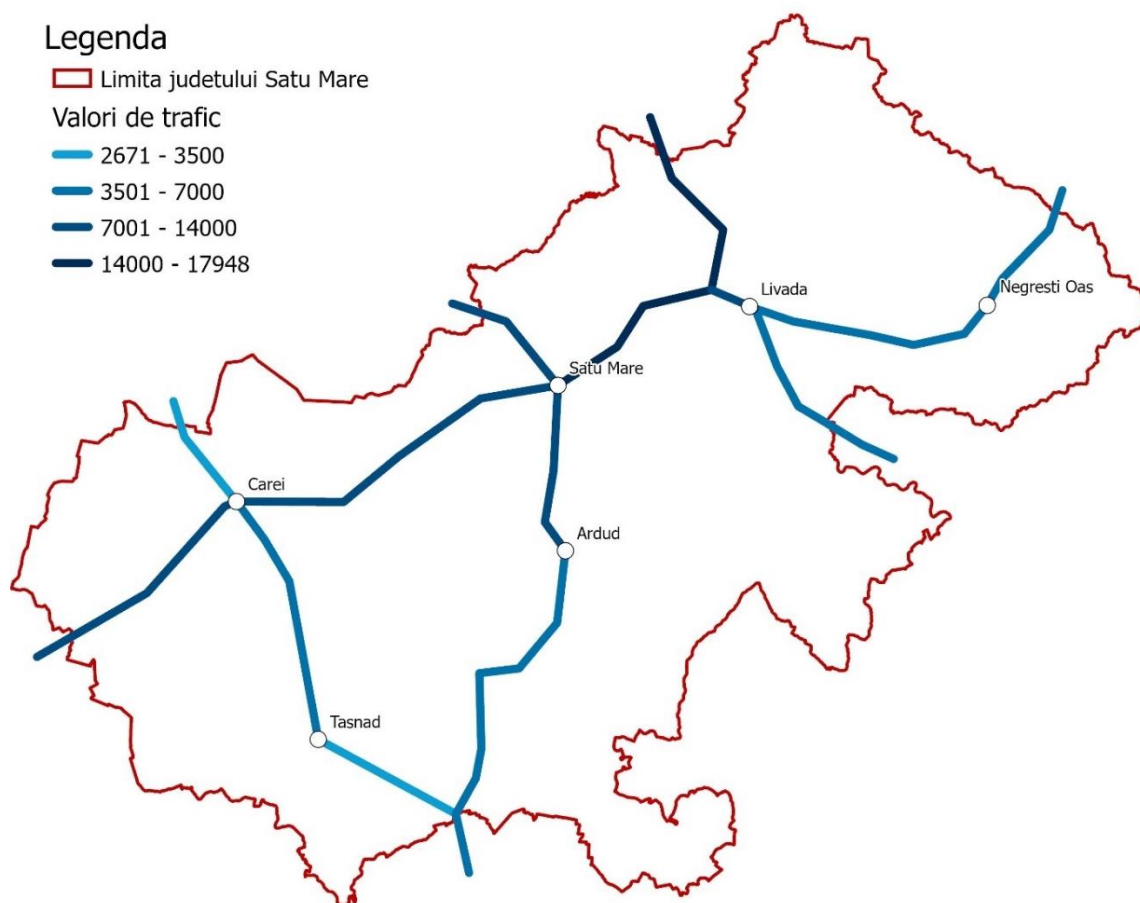
4.5 Eficiență economică

Gradul de saturație al rețelei de transport, exprimat prin debit – capacitate, oferă o imagine echilibrată între cererea și oferta de transport.

În figura următoare se poate observa fluxurile de trafic de pe rețeaua majoră exprimată prin MZA. Analiza la nivel Macro, arată cu Drumurile Naționale oferă un nivel de serviciu A – cu condiții de viteză liberă fără restricții, viteza fiind datorită de comportamentul conducătorului auto, de limitele de viteză legale, de indicatoare precum și de condițiile fizice ale drumului. Singurul drum ce arată un nivel de serviciu C – cu condiții de flux stabil, vitezele și manevrabilitatea sunt constrânse într-o măsură mai mare, se pot forma cozi de așteptare de către vehiculele care așteaptă să efectueze anumite viraje, se regăsesc pe drumul național 19A (Satu Mare – Petea).

Analiza la nivel Meso, arată că anumite drumuri în oră de vârf au capacitatea depășită:

- Negrești-Oaș – Strada Victoriei (DN 19);
- Satu Mare – Bd. Vasile Lucaciu și Bd. Ion I. C. Brătianu;
- Carei – Bd. 25 Octombrie și Piața Avram Iancu (DN 19).



Figură 4-7 Valori de trafic 2021

Eficiența economică actuală a transportului public local la nivelul municipiului Satu Mare

Pentru rețeaua de transport public, a fost analizată în paralel cu performanța tehnică cea economică în vederea determinării coeficienților globali ai rețelei de transport public local și pentru identificarea sursei majore de venit și costurile de operare ale rețelei.

Tabel 4-8 Indicatori generali ai rețelei de transport public Satu Mare

Ani	Populație deservită	Nr. Calatori	Venituri		Cheltuieli
			Subvenții	Totale	
2015	104000	7986000	4620000	9825411	9674232
2016	104500	7727000	5200000	10894438	10753973
2017	105000	8096000	6675755	12017082	12008715
2018	105500	7728000	8018686	14003057	13823405
2019	106000	7629000	10025453	15722989	15419971
2020	106500	6369000	13578683	17498557	17081065

Tabel 4-9 Indicatori de performanță ai rețelei de transport public Satu Mare

Ani	Rezultatul de operare	Rata de acoperire	Balanta	Cost per km (lei/km)	Cheltuiala medie anuală per locuitor	Venit per calator (lei)
2015	-4468821	53.81	Nu	5.43	94.48	0.65
2016	-5059535	52.95	Nu	6.04	104.25	0.74
2017	-6667388	44.48	Nu	6.74	114.45	0.66
2018	-7839034	43.29	Nu	7.76	132.73	0.77
2019	-9722435	36.95	Nu	8.66	148.33	0.75
2020	-13161191	22.95	Nu	9.59	164.31	0.62
Medie	-7819734	42.40	-	7.37	126.42	0.70

În anul 2019 (anul 2020 nu a fost luat în considerare din cauza crizei generate de virusul SARS COV-2, criză ce a condus la instaurarea stării de urgență și alertă, motiv pentru care mobilitatea populației a fost constrânsă) sistemul de transport public al municipiului Satu Mare a parcurs aproximativ 1.782.000 km/an cu 7.629.000 călători. Deși numărul de kilometri operați a crescut de la an la an, numărul de pasageri s-a redus, fapt ce a condus la creșterea valorii anuale a subvențiilor. Pentru anul 2019, serviciul de transport public a reușit să aibe o rată de acoperire de aproape 37%, acest lucru arătând că rețeaua de transport este departe de a fi sustenabilă din punct de vedere financiar. Se recomandă o reorganizare a liniilor de transport public, din punct de vedere al eficienței astfel încât să se reducă costurile totale anuale privind operarea serviciului de transport public.

Tabel 4-10 Evaluarea impactului actual al mobilității din perspectiva eficienței economice – cauze, efecte și măsuri de atenuare propuse

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Valori ridicate ale traficului în zona centrală	Viteze scăzute de deplasare pentru mijloacele de transport în comun	Implementarea sistemelor de benzi dedicate în zonele cu blocaje de trafic
	Poluare cu emisii	Crearea de infrastructuri și moduri de transport alternativ – piste velo, trasee pietonale
	Poluare cu GES	
	Poluare fonică	
	Viteză scăzută de deplasare a autoturismelor	Dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru creșterea fluenței Dezvoltarea infrastructurii pentru conexiuni între cartiere, alternativă la deplasările prin zona centrală
Numărul de autobuze este insuficient	Sistem de transport public neatractiv	Dezvoltarea continuă a flotei de autobuze ecologice
		Dezvoltarea unui sistem de transport public de mare capacitate, la nivel metropolitan – tren metropolitan, tramvai
Numărul de bilete și abonamente vândute au scăzut (efect al pandemiei)	Activitate economică ineficientă, în sensul creșterii compensației necesare a fi acoperite de Primărie	Creșterea atractivității sistemului de transport public Informatizarea sistemului de transport public (e-ticketing)

4.6 Calitatea vieții

Calitatea vieții, sau percepția indivizilor asupra situațiilor lor sociale (bunăstarea fizică, psihică și socială), este un factor foarte important în zonele urbane. Orașele sunt motoarele economiei europene și generatoarele de bunăstare ele depind în mare măsură de resursele regiunilor exterioare pentru a putea face față cererilor de energie, apă, alimente și pentru a putea gestiona deșeurile și emisiile poluante. Numeroase orașe depun eforturi uriașe pentru a putea face față problemelor sociale, economice și de mediu rezultate în urma presiunilor precum suprapopularea sau declinul populației, inegalitățile sociale, poluarea și traficul. Densitatea populației din orașe înseamnă deja trasee mai scurte între casă, locul de muncă și diverși prestatori de servicii, precum și mersul mai frecvent pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport în comun. Această densitate crescută a orașelor arată și un dezavantaj, găsirea echilibrului între compactitate (densitate ridicată) și calitatea vieții într-un mediu urban sănătos.

Calitatea mediului urban este afectată de forma actuală dominantă a mobilității și/sau direcția spre care se îndreaptă. Consecințele acestei situații sunt:

- Alocarea majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în detrimentul utilizării spațiului respectiv pentru pietoni, activități exterioare, piste de biciclete, amenajări peisagistice etc.;
- Infrastructura pietonală este subdimensionată sau ocupată abuziv prin parcare neregulamentară sau alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri etc.);
- Degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural;
- Degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării etc.

Majoritatea spațiului public este în mare măsură ostil și chiar inaccesibil persoanelor cu vulnerabilitate crescută (copii, persoane în vârstă și persoane cu dizabilități).

Calitatea vieții este resimțită în cea mai mare parte de populația ce locuiește în zonele rezidențiale, deoarece acestea prezintă un deficit considerabil de spații comunitare, favorabile pentru pietoni. Zonele nevralgice sunt zonele unităților de învățământ.

Poluarea fonică și efectele asupra sănătății și calității vieții

Poluarea acustică, denumită și poluare fonică sau poluare sonoră, este o componentă a poluării mediului, produsă de zgomote. Zgomotul este definit ca un complex de sunete fără un caracter periodic, cu insurgență dezagreabilă aleatoare, care afectează starea psihologică și biologică a oamenilor și a altor organisme din natură. Caracteristicile fizice sau obiective ale zgomotului privesc tăria sau intensitatea sonoră, durata și frecvența. Intensitatea este caracterul cel mai important care depinde de trăsăturile sursei, de distanță și posibilitățile de transmitere sau multiplicare. Zgomotul nu se definește din punct de vedere fizic, ci dintr-un punct de vedere subiectiv clasificarea sunetului ca zgomot este făcută în funcție de persoanele afectate.

Tabelul următor prezintă rezultatele monitorizării zgomotului în 2021 în Județul Satu Mare, măsurători efectuate de către APM Satu Mare.

Făcând o comparație cu anii precedenți, există o reducere a nivelului maxim de zgomot înregistrat. Intensitatea zgomotului generat de traficul rutier variază în funcție de perioada zilei, atingând apogeul la orele de vârf în circulație. Problemele de depășiri frecvente a limitei maxime admise de 60 - 70 dB(A) este în zona podurilor, pe drumurile intens circulate, în special în intersecții, se obțin valori crescute de 80 dB(A), provocând și efecte de trepidatii a locuințelor din zonă.

Tabel 4-11 Rezultatele monitorizării zgomotului în Satu Mare – APM Satu Mare

Tip măsurătoare	Punct de măsurare	Număr de măsurători	Nivel echivalent de zgomot maxim (dB)	Nr. de depășiri înregistrate	Nivel echivalent de zgomot admis (dB)
Parcuri, zone de recreere și odihnă	Satu Mare	11	67.82	11	60
		11	58.38	0	60
11		74.74	9	70	
11		72.44	3	70	
11		72.63	4	70	
11		73.1	9	70	
11		72.41	2	70	
11		70.84	3	70	
11		72.41	10	70	
11		71.80	4	70	
11		73.80	7	70	
Stradă de categorie tehnică II	Carei	11	72.04	5	70
	Tăsnad	11	72.80	5	70
	Negrești-Oaş	11	73.84	6	70

Tabel 4-12 Tabel centralizator număr analize/maxim determinat/% depășiri ale valorilor – anii 2016-2021- APM Satu Mare

Ani	Numaratori efectuate	Maxima masurata (dB)	Depasiri (%)
2016	220	86.7	51.87
2017	198	76.5	42.42
2018	280	77.77	35.35
2019	280	76.3	20.71
2020	126	67.85	47.61
2021	154	74.44	47.61

Spațiile verzi și efectele asupra sănătății și calității vieții

Statul recunoaște dreptul fiecărei persoane fizice la un mediu sănătos, accesul liber pentru recreere în spațiile verzi proprietate publică, dreptul de a contribui la amenajarea spațiilor verzi, la crearea aliniamentelor de arbori și arbuști, în condițiile respectării prevederilor legale în vigoare.

Spațiile verzi se compun din următoarele tipuri de terenuri din intravilanul localităților:

- spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini, scuaruri, fâșii plantate;
- spații verzi publice de folosință specializată
- spații verzi pentru agrement: baze de agrement, poli de agrement, complexuri și baze sportive;
- spații verzi pentru protecția lacurilor și cursurilor de apă;
- culoare de protecție față de infrastructura tehnică;
- păduri de agrement.
- pepiniere și sere.

Suprafața ocupată de spațiile verzi în aglomerările urbane din județul Satu Mare

Așezările urbane pot fi considerate sisteme ecologice complexe. Ele prezintă o interacțiune foarte puternică cu mediul. Există o tendință marcată ca sistemul urban și cel productiv să se extindă asupra celor protective și asimilativ-disipative, cu evidente consecințe negative.

Tabel 4-13 Evoluția suprafețelor cu spațiu verde în Județul Satu Mare – APM Satu Mare

Localitatea urbană	Suprafața actuală cu spațiu verde (m2/locuitor)				
	2017	2018	2019	2020	2021
Satu Mare	19.46	19.53	19.6	19.85	20.13
Carei	32.11	32.11	32.11	32.11	32.11
Tășnad	9.82	11.3	11.3	11.3	11.3
Negrești Oaș	163.55	163.56	165.58	163.56	163.56
Livada	18.03	18.03	18.03	18.03	5.66
Ardud	71.3	71.3	71.3	71.3	18.26

Tabel 4-14 Evaluarea impactului actual al mobilității din perspectiva calității vieții – cauze, efecte și măsuri de atenuare propuse

Cauza	Efect	Măsuri de atenuare
Predictibilitate și punctualitate reduse	Sistem de transport public neatractiv	Informatizarea sistemului de transport public
Stațiile de autobuz nu sunt dotate corespunzător	Sistem de transport public neatractiv	Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de autobuz
Lipsa facilităților pentru traficul velo	Volume mari trafic auto	Implementare sistem Bike&Ride - Bike sharing
	Gradul de siguranță în trafic scăzut	Amenajare de rasteluri pentru biciclete în stațiile de transport public, care să permită transferul intermodal
Lipsa facilităților pentru încărcarea vehiculelor electrice	Poluare cu emisii	Amenajarea punctelor de încărcare pentru autovehicule electrice
	Poluare cu GES	
	Poluare fonică	
Parcări neregulate pe trotuar, mobilier urban amplasat deficitar, activități economice derulate pe trotuar	Deservire obstructionată a pietonilor	Modernizarea aleilor pietonale și introducerea elementelor de siguranță (spațiu verde, gard, stâlpișori, etc)
Lipsa trotuarelor	Grad de siguranță redus pentru pietoni în zonele fără acces pietonal	Amenajarea trotuarelor în zonele de interes
Starea tehnică deficitară a trotuarelor	Accesibilitate redusă către alte zone de interes la nivel urban	Modernizarea trotuarelor
Lipsa spațiilor pietonale	Mediul urban puțin atractiv pentru recreere și promenada	Pietonizarea unor artere în zona centrală și reconfigurare spațiilor urbane
Lipsa informațiilor referitoare la disponibilitatea locurilor de parcare	Trafic auto crescut	Implementare unui sistem de informatizare pentru parcări
	Timpi ridicați de parcurgere a principalelor axe rutiere	
	Parcări neregulate	

4.7 Mobilitate sănătoasă, durabilă, eficientă și echitabilă

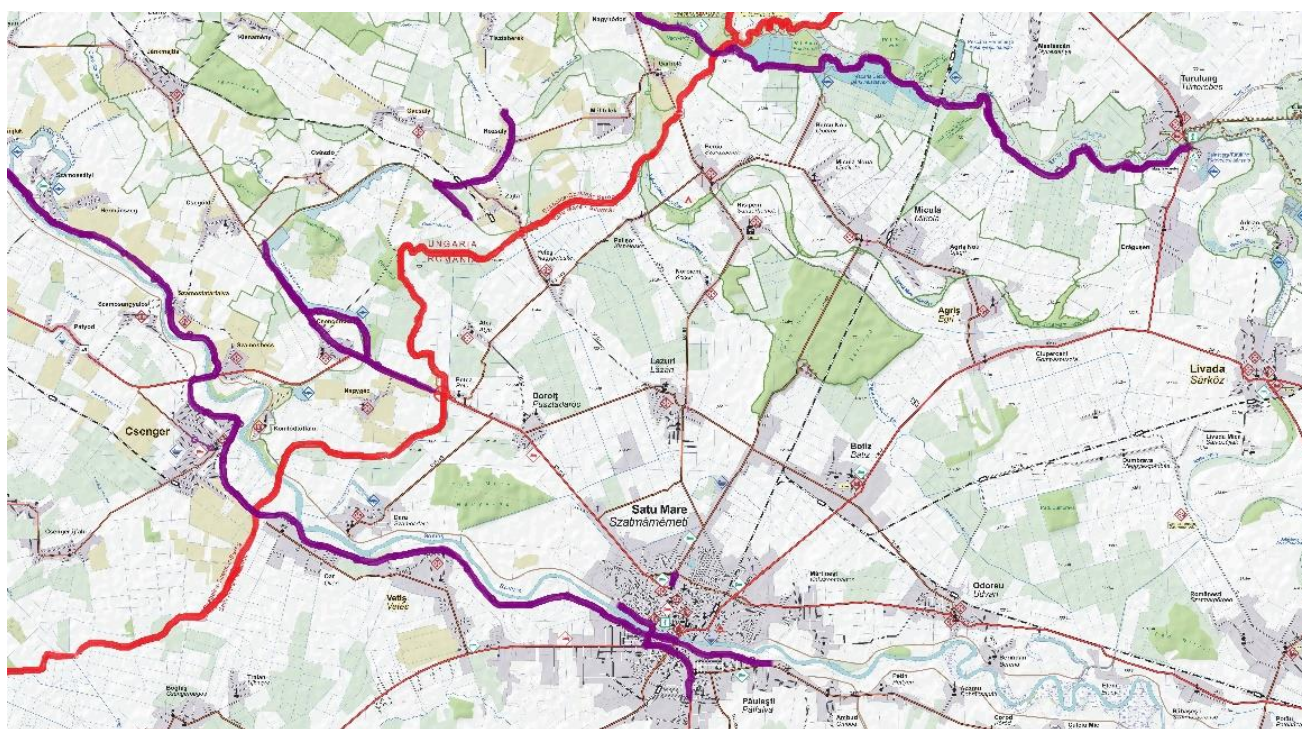
Acest subcapitol se referă la mobilitatea universală, verde și benefică pentru mediul înconjurător oferind o soluție transportului existent. Mobilitatea curentă în județul Satu Mare este nesustenabilă.

Această mobilitate la care ne referim este de fapt mobilitatea de a dezvolta soluții pentru a îndeplini cerințele actuale fără să punem în pericol nevoia generațiilor viitoare de a-și îndeplini propriile cerințe. Mobilitatea:

- Sănătoasă:
 - Reduce poluarea aerului;
 - Influențează pozitiv viața cetățenilor;
 - Reduce zgomotul general;
 - Protejează mediul înconjurător;
 - Mai puțină degradare a solului.
- Durabilă:
 - Reduce consumul de carburant;
 - Diversifică tipurile de energii folosite în exploatare.
- Eficientă:
 - Mai puțin timp pentru a ne deplasa;
 - Oferă mult mai multă siguranță;
 - Îmbunătățește sănătatea cetățenilor.
- Echitabilă:
 - Costuri mult mai mici de exploatare;
 - Locuri noi de muncă;
 - Investiții mai mari în sectorul privat.

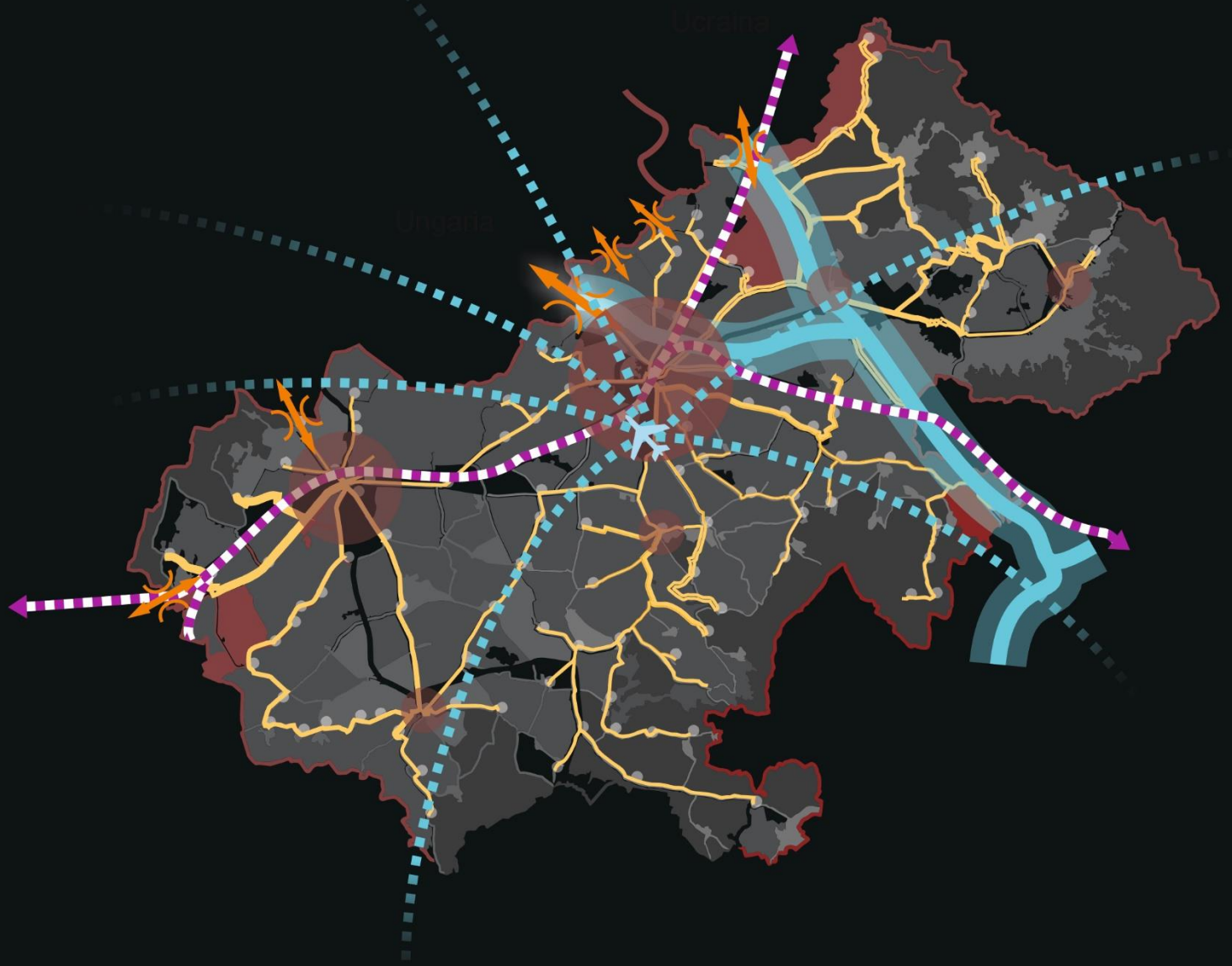
Analizând situația la nivel Macro, județul Satu Mare oferă o pistă de bicicletă de aproape 40 de kilometri, această traseu străbate o bună parte a ariilor naturale protejate dar și granița româno-ungară.

Figură 4-8 Piste biciclete în județul Satu Mare



05

Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII DURABILE

5.1 Mobilitate durabilă în regiunea transfrontalieră

La nivel regional, Județul Satu Mare va fi un spațiu care va satisface concomitent, așteptările locuitorilor, ale turiștilor și ale investitorilor, un județ axat pe dezvoltarea în scopul creșterii calității vieții, crearea și susținerea unui mediu de afaceri durabil și oferirea de experiențe unice turiștilor.

Județul va fi foarte bine conectat la rețeaua de autostrăzi, prin Drumul Expres DX4, Turda (A3) – Dej – Baia Mare – Satu Mare, și mai departe, către Ucraina și Ungaria prin vămile Halmeu, respectiv Petea. Cele două puncte de trecerea frontierei suportă volume ridicate de trafic și dețin facilități moderne de monitorizare și control al traficului. Stația CF Halmeu dotată cu facilități de intermodalitate, facilitează transferul mărfurilor către și dinspre Ucraina.

Aeroportul Satu Mare prezintă facilități moderne și destinații importante, atât pentru persoanele din județ care au ales să lucreze în principalele metropole europene, cât și pentru cei care se deplasează în scop turistic.

5.2 Mobilitate durabilă la nivel local (județ)

La nivel județean, municipiul reședință de județ deservește localitățile polarizate cu servicii și dotări necesare unui nivel de trai ridicat și unui mediu sustenabil. Zona beneficiază de conexiuni rutiere și feroviare rapide și un sistem de transport public durabil, care susține dezvoltarea continuă și integrarea economică.

Rețeaua rutieră principală se bazează pe Drumul expres și centurile ocolitoare pentru sprijinirea unui mediu urban sănătos și o calitate superioară a vieții.

Identitatea locală este susținută printr-o infrastructură eficientă și un sistem de transport ecologic, competitiv, integrat și atractiv, conectat la noduri intermodale cu legături suburbane, promovează deplasările durabile pentru creșterea calității vieții locuitorilor, accesul rapid al navetiștilor și a experiențelor turistice.

Potențialul de pol logistic al județului, determinat de poziționarea la graniță, va contribui activ atât la atragerea de investiții, la valorificarea produselor pe plan local, precum și la afirmarea rolului județului ca actor - cheie în procesul de cooperare transfrontalieră.

Viziunea Satu Mare se bazează pe trei direcții majore de intervenție, și anume:

Reducerea disparităților - județ al coeziunii economice și sociale, prin politici și proiecte menite să reducă diferențele spațiale de echipare urbană și să promoveze egalitatea de șanse și integrarea grupurilor dezavantajate;

Dezvoltarea economică – județ competitiv, prin politici și proiecte orientate către susținerea parcurilor tehnologice și logistice, creșterea accesibilității angajaților și a turiștilor către locurile de muncă respectiv către atracțiile turistice.

Mediu durabil - județ funcțional și sigur, bazat pe o rețea integrată și verde de transport, care transpune Satu Mare ca teritoriu urban atractiv pentru activitățile economice, locuire, recreere sau vizitare.

06

***Direcții de acțiune și
proiecte de dezvoltare
a mobilității urbane***

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Proiecte majore și prioritare pentru fiecare direcție a mobilității în județul Satu Mare:

6.1. Rețeaua stradală

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Modernizare DJ 193 Satu Mare – Borlești – Limita de județ Maramureș, km 1+300 – 41+300	Buget local, POR NV 2021- 2027, PNI "Anghel Saligny", alte surse	30,000,000
Modernizare drum județean DJ 194 Sătmărel - Depozitul Ecologic Doba		3,750,000
Modernizare DJ 108P tronson Limita Jud. Maramureș - Babța - Racova - Hurezu Mare		12,283,718
Modernizare DJ 193B Intersecție DJ 193 - Crucișor - Iegheriște - Poiana Codrului - Bârsău de Jos - DJ 193E		13,211,942
Modernizare DJ 195C tronson Moftinu Mic (DN 19) - Sânmiclăuș - Ghirolt - Ady Andre		11,097,878
Modernizare DJ 195A Acâș (DN 19A) - Giungi - Ghirișa - DN 19A (Ardud)		12,473,798
Modernizare DJ 194B Petea (DN19A) - Atea - Peleş - Pelișor - Bercu - Bercu Nou - Micula - Agriș - Ciuperceni (DN19)		20,817,333
Modernizare DJ 196C Pișcolt (DN19) - Andrid (Intersecție DJ 108M)		6,537,701
Modernizare DJ 195C Căuaș - Hotoan - Sudurău - Intersecție DJ 108M		14,200,755
Modernizare DJ 193D Rușeni (DJ 193A) - Cionchești (DJ 193C)		2,010,714
Modernizare drumului județean DJ 109P, tronson Tășnad - Intersecție DJ 191, Județul Satu Mare		1,875,930
Modernizarea drumului județean DJ 194, Moftinu Mic - Moftinu Mare, intersecție cu DJ 195B, Județul Satu Mare		3,160,634
Pod pe DJ 193E, km 15+072 peste Valea Bârsăului în localitatea Bârsău de Jos		366,222
Modernizare DJ 196 Supuru de Jos - Intersecție DJ 108P		2,123,181
Modernizare DJ 109N DN 1F - Unimăt - Acâș - DN 19A		7,277,997
Pod pe DJ 197, Km 4+500, peste Râul Talna, în localitatea Pășunea Mare, Județul Satu Mare		560,117
Pod pe DJ 109M, Km 21+317, peste Valea Tarna Mare, în Localitatea Tarna Mare, Județul Satu Mare		475,972
Modernizare DJ 197 Tur - Intersecție DJ 109L km 4+020 - km 7+880		4,664,051
Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației (montarea de surse de iluminat și alte mijloace)	Buget local, POR NV 2021- 2027,, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	2,000,000
Îmbunătățirea infrastructurii rutiere din Județul Satu Mare (alte intervenții în afara celor menționate punctual)		20,000,000
Realizare varianta de ocolire Negrești-Oraș, DN 19	Buget local, POT 2021-2027, Alte surse	22,848,000
Realizare varianta de ocolire Ardud, DN 19A		12,245,100
Realizare varianta de ocolire Tășnad, DN 1F		14,994,000

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Realizare varianta de ocolire Livada, DN 19		12,495,000
Instalarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice sau hibride (mașini, biciclete, autobuze de mica capacitate)	POR Nord-Vest	2,000,000

6.2. Transportul public

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Înființarea unui ADI pentru transportul metropolitan	POR Nord-Vest	10,000
Studiu de oportunitate delegare transport public la nivel ADI ZM, inclusiv stabilirea traseelor și frecvențelor de deservire a localitatilor membre ADI Transport ZM Satu Mare		50,000
Achiziție mijloace de transport ecologice transport metropolitan		11,664,000
Sistem e-ticketing și informare călători pentru mijloacele de transport metropolitan		187,000
Statii de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu functiuni smart-city - faza I		900,000
Statii de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu functiuni smart-city - faza II	POR Nord-Vest, buget local, alte surse	900,000
Dezvoltarea și optimizarea sistemului de transport metropolitan prin amenajarea și dotarea unei autobaze		5,000,000
Realizarea de puncte de transfer pentru integrarea operatioanala a transportului public urban și periurban (nod intermodal – Gara Satu Mare)	POR Nord-Vest, buget local, alte surse	20,000,000
Crearea unei linii internaționale Municipiul Satu Mare – Petea – Csengersima – Csenger (Ungaria)		5,000
Crearea unei linii internaționale Municipiul Carei – Urziceni – Merk (Ungaria)		5,000
Linie de transport public către aeroport, inclusiv stație de transport public		35,000
Linie de transport public către Municipiul Carei		5,000

6.3. Transportul de marfă

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Modernizarea gării Halmeu și a terminalului de gestionare a logisticii transportului de marfă pentru preluare, încărcarea și descărcarea mult mai rapidă a trenurilor de marfă	POT, POIM, Buget local, Alte surse	10,000,000
Modernizarea punctului de trecere a frontierei Halmeu la 2 intrări și 2 ieșiri		180,000
Amplasarea de sisteme WIM în vama Halmeu, Petea și Urziceni		300,000

6.4. Mijloace alternative de mobilitate

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Realizare trasee de piste de biciclete pentru deplasări în scop de navetă și agrement la nivelul Județului Satu Mare	Buget local, POR Nord-Vest, PNRR, Alte surse	6,000,000
Sistem bike-sharing bazat pe biciclete electrice a nivelului Județului Satu Mare	POR Nord-Vest,	10,500,000
Sprijinirea UAT-urilor în scopul reabilitării/ modernizării / extinderii rețelelor de iluminat public stradal	POR Nord-Vest , Buget local, Alte surse	500,000

6.5. Managementul traficului

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Susținerea dezvoltării tehnologiei informației și comunicării - Satu Mare Smart County	POR Nord-Vest , Buget local, Alte surse	500,000

6.6. Zone cu complexitate ridicată

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Modernizarea gării Halmeu și a terminalului de gestionare a logisticii transportului de marfă pentru preluare, încărcarea și descărcarea mult mai rapidă a trenurilor de marfă	POT, POIM, Buget local, Alte surse	10,000,000

6.7. Structuri intermodale și intervenții urbanistice

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Modernizarea magistralei 400 la cale ferată simplă electrificată pentru creșterea vitezelor de parcurs. Prioritar secțiunea Carei – Baia Mare, pentru valorificarea coridorului European de Cale Ferată	POT, POIM	200,000,000

6.8. Mobilitate transfrontalieră și conectivitate

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare (terminal nou)	Buget local, POT 2021-2027, Alte surs	61,231,398
Construcție hangar aeronave	Buget local, POT 2021-2027, Alte surse	2,424,875
Construcție terminal cargo	Buget local, POT 2021-2027, Alte surs	3,031,094
Susținerea de adăugare a noi curse către țările de emigrare a populației	FEDR, Buget local	50,000

6.9. Aspecte instituționale

Pentru județul Satu Mare, sunt propuse următoarele proiecte și măsuri cu caracter instituțional:

Proiect	Sursă de finanțare	Valoare estimată (euro)
Înființarea unui ADI pentru transportul metropolitan	Buget local, POT 2021-2027, Alte surs	10,000
Studiu de oportunitate pentru delegare transport public la nivel ADI ZM, inclusiv stabilirea traseelor și frecvențelor de deservire a localitatilor membre ADI Transport ZM Satu Mare	Buget local, POT 2021-2027, Alte surse	50,000

07

*Evaluarea impactului
economic și cadrul
de prioritizare*

7. EVALUAREA IMPACTULUI ECONOMIC ȘI CADRUL DE PRIORITIZARE

7.1. Cadrul de prioritzare

Așa cum a fost enunțat în viziune, cadrul de prioritzare se va baza pe acestea: **Reducerea disparităților, Dezvoltarea economică și Mediu durabil.** Aceștia sunt indicatorii țintă ce fac parte din etapa algoritmului de prioritzare fiind definiți ca:

1. Eficiența economică – Rata internă de rentabilitate (IRR);
2. Impactul asupra mediului – Reducerea emisiilor GEH;
3. Accesibilitate – timpul mediu de acces către destinațiile interne utilizând toate modurile de transport;
4. Legături transfrontaliere – Prin proiectul propus se vizează îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere.

7.2. Priorități stabilite și acrodarea punctajelor

Tabelul următor prezintă lista proiectelor cu punctajul obținut în urma priorităților stabilite și ordinea prioritizării:

Proiect	Eficiență economică	Impactul asupra mediului	Accesibilitate	Legături transfrontaliere	Total Punctaj	Ordine de prioritzare
Construirea unui pod adițional peste râul Someș în dreptul localităților Potau și Cărășeu	0.63	0.53	1.00	0.88	75.97	1
Linie de transport public către Municipiul Carei	0.44	0.89	0.59	0.88	69.84	2
Linie de transport public către aeroport, inclusiv stație de transport public	0.57	0.84	0.25	1.00	66.61	3
Crearea unei linii internaționale Municipiul Carei – Urziceni – Merk (Ungaria)	0.14	0.75	0.74	1.00	65.89	4
Modernizarea magistralei 400 la cale ferată simplă electrificată pentru creșterea vitezelor de parcurs. Prioritar secțiunea Carei – Baia Mare, pentru valorificarea coridorului European de Cale Ferată	0.63	1.00	0.00	1.00	65.74	5
Susținerea de adăugare a noi curse către țările de emigrare a populației	1.00	0.34	0.09	1.00	60.59	6
Realizare varianta de ocolire Negrești-Oraș, DN 19	0.50	0.44	0.57	0.88	59.56	7
Crearea unei linii internaționale Municipiul Satu Mare – Petea – Csengersima – Csenger (Ungaria)	0.19	0.66	0.45	1.00	57.79	8
Statii de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu functiuni smart-city - faza II	0.42	0.22	0.64	0.88	53.92	9
Statii de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu functiuni smart-city - faza I	0.58	0.10	0.56	0.88	53.09	10
Modernizare DJ 196 Supuru de Jos - Intersecție DJ 108P	0.37	0.03	0.77	0.88	51.14	11
Pod pe DJ 109M, Km 21+317, peste Valea Tarna Mare, în Localitatea Tarna Mare, Județul Satu Mare	0.59	0.01	0.56	0.88	50.95	12
Amplasarea de sisteme WIM în vama Halmeu, Petea și Urziceni	0.30	0.00	0.70	1.00	50.12	13
Achizitie mijloace de transport ecologice transport metropolitan	0.60	0.51	0.00	0.88	49.52	14
Pod pe DJ 197, Km 4+500, peste Râul Talna, în localitatea Pășunea Mare, Județul Satu Mare	0.48	0.01	0.49	0.88	46.59	15

Proiect	Eficiență economică	Impactul asupra mediului	Accesibilitate	Legături transfrontaliere	Total Punctaj	Ordine de prioritizare
Realizarea de puncte de transfer pentru integrarea operațională a transportului public urban și periurban (nod intermodal – Gara Satu Mare)	0.01	0.55	0.25	1.00	45.43	16
Linie de transport public către Orașul Negrești Oaș	0.25	0.29	0.38	0.88	44.77	17
Modernizarea punctului de trecere a frontierei Halmeu la 2 intrări și 2 ieșiri	0.62	0.07	0.07	1.00	43.97	18
Modernizare DJ 193D Rușeni (DJ 193A) - Cionchești (DJ 193C)	0.32	0.03	0.53	0.88	43.72	19
Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației (montarea de surse de iluminat și alte mijloace)	0.47	0.04	0.36	0.88	43.64	20
Modernizare drum județean DJ 194 Sătmărel - Depozitul Ecologic Doba	0.46	0.03	0.34	0.88	42.72	21
Modernizare drumului județean DJ 109P, tronson Tășnad - Intersecție DJ 191, Județul Satu Mare	0.36	0.02	0.41	0.88	41.64	22
Realizare varianta de ocolire Livada, DN 19	0.37	0.10	0.32	0.88	41.64	23
Pod pe DJ 193E, km 15+072 peste Valea Bârsăului în localitatea Bârsău de Jos	0.45	0.02	0.24	0.88	39.51	24
Realizare varianta de ocolire Ardud, DN 19A	0.19	0.11	0.40	0.88	39.42	25
Modernizarea gării Halmeu și a terminalului de gestionare a logisticii transportului de marfă pentru preluare, încărcarea și descărcarea mult mai rapidă a trenurilor de marfă	0.29	0.28	0.00	1.00	39.39	26
Construcție terminal cargo	0.44	0.10	0.00	1.00	38.67	27
Modernizare DJ 109N DN 1F - Unimăt - Acâș - DN 19A	0.19	0.03	0.42	0.88	38.04	28
Modernizare DJ 197 Tur - Intersecție DJ 109L km 4+020 - km 7+880	0.36	0.01	0.26	0.88	37.69	29
Modernizare DJ 196C Pișcolt (DN19) - Andrid (Intersecție DJ 108M)	0.23	0.03	0.21	0.88	33.63	30
Modernizarea drumului județean DJ 194, Moftinu Mic - Moftinu Mare, intersecție cu DJ 195B, Județul Satu Mare	0.23	0.04	0.16	0.88	32.70	31
Realizare varianta de ocolire Tășnad, DN 1F	0.17	0.01	0.25	0.88	32.60	32
Sistem bike-sharing bazat pe biciclete electrice a nivelului Județului Satu Mare	0.13	0.19	0.09	0.88	32.38	33
Sistem e-ticketing și informare călători pentru mijloacele de transport metropolitan	0.41	0.00	0.00	0.88	32.13	34
Dezvoltarea și optimizarea sistemului de transport metropolitan prin amenajarea și dotarea unei autobaze	0.17	0.19	0.00	0.88	31.08	35
Realizare trasee de piste de biciclete pentru deplasări în scop de navetă și agrement la nivelul Județului Satu Mare	0.08	0.07	0.18	0.88	30.18	36
Modernizare DJ 108P tronson Limita Jud. Maramureș - Babța - Racova - Hurezu Mare	0.02	0.03	0.27	0.88	29.78	37
Modernizare DJ 195A Acâș (DN 19A) - Giungi - Ghirișa - DN 19A (Ardud)	0.02	0.04	0.20	0.88	28.55	38
Modernizare DJ 193 Satu Mare – Borlești – Limita de județ Maramureș, km 1+300 – 41+300	0.00	0.02	0.20	0.88	27.41	39
Modernizare DJ 195C tronson Moftinu Mic (DN 19) - Sânmiclăuș - Ghirolt - Ady Endre	0.06	0.02	0.10	0.88	26.40	40
Construcție hangar aeronave	0.14	0.00	0.00	0.88	25.35	41
Modernizare DJ 195C Căuș - Hotoan - Sudurău - Intersecție DJ 108M	0.00	0.04	0.09	0.88	25.32	42

Proiect	Eficiență economică	Impactul asupra mediului	Accesibilitate	Legături transfrontaliere	Total Punctaj	Ordine de priorizare
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare (terminal nou)	0.00	0.00	0.00	1.00	25.00	43
Modernizare DJ 193B Intersecție DJ 193 - Crucișor - Iegheriște - Poiana Codrului - Bârsău de Jos - DJ 193E	0.00	0.01	0.10	0.88	24.84	44
Modernizare DJ 194B Petea (DN19A) - Atea - Peleş - Pelişor - Bercu - Bercu Nou - Micula - Agriș - Ciuperceni (DN19)	0.00	0.02	0.09	0.88	24.65	45

7.3. Aspecte instituționale

Capacitatea instituțională pentru monitorizarea și evaluarea implementării strategiei este bine dezvoltată și are atribuții concrete. Mai multe detalii despre structura organizațională stabilită pentru monitorizarea implementării strategiei sunt prezentate în Capitolul 8. La nivelul măsurilor propuse în portofoliul de proiecte, singura măsură instituțională vizează înființarea ADI Transport Metropolitan Satu Mare. Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public în zona metropolitană, este necesar și obligatoriu încheierea unui nou contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. Pentru reglementarea transportului public, acest proiect va viza:

1. Elaborarea și aprobarea strategiei de dezvoltare a transportului public;
2. Dezvoltarea și aprobarea unui caiet de sarcini și regulamentul serviciului de transport public, în conformitate cu art. 23 alin (4) din Legea nr. 51/2006;
3. Elaborarea și aprobarea documentației pentru contractele de achiziții publice și de delegare, pentru a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție pentru operatorii de transport, cu excepția atribuirii directe a contractelor după cum se menționează în art. 31 alin (1) din Legea nr. 51/2006;
4. Adaptarea contractului de servicii publice în conformitate cu directivele europene privind serviciul public;
5. Monitorizarea executării contractului de gestiune, pentru a observa respectarea de către operator a clauzelor contractului;
6. Implementarea și monitorizarea implementării strategiei de dezvoltare a operatorului și serviciului de transport public metropolitan, incluzând realizarea investițiilor planificate prin strategie;
7. Corelarea și realizarea celorlalte acțiuni administrative, necesare dezvoltării transportului public în comun la nivel metropolitan.

7.4. Reglementarea legală a intervențiilor județene în rețeaua de drumuri de bază

Prin Strategia și Planul de Mobilitate pentru Satu Mare a fost propus un portofoliu de proiecte menite să eficientizeze mobilitatea în cadrul județului, în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare teritorială. Astfel, în funcție de fondurile disponibile, se propune următoarea prioritizare, în vederea rezolvării disparităților existente:

1. Linie de transport public către aeroport, inclusiv stație de transport public
2. Înființarea unui ADI pentru transportul metropolitan
3. Studiu de oportunitate delegare transport public la nivel ADI ZM, inclusiv stabilirea traseelor și frecvențelor de deservire a localitatilor membre ADI Transport ZM Satu Mare
4. Achiziție mijloace de transport ecologice transport metropolitan
5. Dezvoltarea și optimizarea sistemului de transport metropolitan prin amenajarea și dotarea unei autobaze
6. Sistem e-ticketing și informare călători pentru mijloacele de transport metropolitan
7. Stații de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu funcțiuni smart-city - faza I
8. Susținerea de adăugare a noi curse către țările de emigrare a populației
9. Realizarea de puncte de transfer pentru integrarea operațională a transportului public urban și periurban (nod intermodal – Gara Satu Mare)
10. Modernizarea magistralei 400 la cale ferată simplă electrificată pentru creșterea vitezelor de parcurs. Prioritar secțiunea Carei – Baia Mare, pentru valorificarea coridorului European de Cale Ferată.
11. Modernizarea punctului de trecere a frontierei Halmeu la 2 intrări și 2 ieșiri
12. Modernizarea gării Halmeu și a terminalului de gestionare a logisticii transportului de marfă pentru preluare, încărcarea și descărcarea mult mai rapidă a trenurilor de marfă
13. Crearea unei linii internaționale Municipiul Satu Mare – Petea – Csengersima – Csenger (Ungaria)
14. Crearea unei linii internaționale Municipiul Carei – Urziceni – Merk (Ungaria)
15. Linie de transport public către Municipiul Carei
16. Linie de transport public către Orașul Negrești Oaș
17. Instalarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice sau hibride (mașini, biciclete, autobuze de mică capacitate)
18. Realizare trasee de piste de biciclete pentru deplasări în scop de navetă și agrement la nivelul Județului Satu Mare
19. Sistem bike-sharing bazat pe biciclete electrice a nivelului Județului Satu Mare
20. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare (terminal nou)
21. Realizare varianta de ocolire Negrești-Oraș, DN 19
22. Realizare varianta de ocolire Arduș, DN 19A
23. Realizare varianta de ocolire Tășnad, DN 1F
24. Realizare varianta de ocolire Livada, DN 19

25. Susținerea dezvoltării tehnologiei informației și comunicării - Satu Mare Smart County
26. Sprijinirea UAT-urilor în scopul reabilitării/ modernizării / extinderii rețelelor de iluminat public stradal
27. Amplasarea de sisteme WIM în vama Halmeu, Petea și Urziceni
28. Construcție hangar aeronave
29. Construcție terminal cargo
30. Pod pe DJ 193E, km 15+072 peste Valea Bârsăului în localitatea Bârsău de Jos
31. Pod pe DJ 197, Km 4+500, peste Râul Talna, în localitatea Pășunea Mare, Județul Satu Mare
32. Pod pe DJ 109M, Km 21+317, peste Valea Tarna Mare, în Localitatea Tarna Mare, Județul Satu Mare
33. Modernizare DJ 193 Satu Mare – Borlești – Limita de județ Maramureș, km 1+300 – 41+300
34. Modernizare drum județean DJ 194 Sătmărel - Depozitul Ecologic Doba
35. Modernizare DJ 108P tronson Limita Jud. Maramureș - Babța - Racova - Hurezu Mare
36. Modernizare DJ 193B Intersecție DJ 193 - Crucișor - Iegheriște - Poiana Codrului - Bârsău de Jos - DJ 193E
37. Modernizare DJ 195C tronson Moftinu Mic (DN 19) - Sânmiclăuș - Ghirolt - Ady Endre
38. Modernizare DJ 195A Acâș (DN 19A) - Giungi - Ghirișa - DN 19A (Arud)
39. Modernizare DJ 194B Petea (DN19A) - Atea - Peleş - Pelișor - Bercu - Bercu Nou - Micula - Agriș - Ciuperceni (DN19)
40. Modernizare DJ 196C Pișcolt (DN19) - Andrid (Intersecție DJ 108M)
41. Modernizare DJ 195C Căuaș - Hotoan - Sudurău - Intersecție DJ 108M
42. Modernizare DJ 193D Rușeni (DJ 193A) - Cionchești (DJ 193C)
43. Modernizare drumului județean DJ 109P, tronson Tășnad - Intersecție DJ 191, Județul Satu Mare
44. Modernizarea drumului județean DJ 194, Moftinu Mic - Moftinu Mare, intersecție cu DJ 195B, Județul Satu Mare
45. Modernizare DJ 196 Supuru de Jos - Intersecție DJ 108P
46. Modernizare DJ 109N DN 1F - Unimăt - Acâș - DN 19A
47. Modernizare DJ 197 Tur - Intersecție DJ 109L km 4+020 - km 7+880
48. Realizare amenajări pe drumurile județene pentru creșterea siguranței circulației (montarea de surse de iluminat și alte mijloace)
49. Stații de imbarcare-debarcare calatori pentru transportul metropolitan, inclusiv cu funcțiuni smart-city - faza II
50. Îmbunătățirea infrastructurii rutiere din Județul Satu Mare (alte intervenții în afara celor menționate punctual)

08

*Monitorizarea
implementării strategiei*

8. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII STRATEGIEI

8.1 Stabilirea procedurilor de evaluarea a implementării

Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele implementării strategiei sunt analizate și folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt, mediu și lung, respectiv a viziunii propuse. Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie introduse în plan ca instrumente de gestionare esențiale pentru a urmări procesul de planificare și a evalua punerea în aplicare, dar într-un mod în care să se poată 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.

Un mecanism de monitorizare și evaluare ajută la identificarea și anticiparea dificultăților în pregătirea și implementarea strategiei și, dacă este necesar, la reorganizarea măsurilor pentru a atinge țintele mai eficient și în limitele bugetului disponibil. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbatere publică, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și efectueze corecturile necesare (de exemplu, în cazul în care sunt atinse țintele sau dacă măsurile par a fi în conflict unele cu altele).

Mecanismele de monitorizare și evaluare trebuie definite și puse în aplicare cât mai devreme. Evaluarea strategiei va fi realizată prin evaluarea anuală a îndeplinirii indicatorilor prezentați în tabelele următoare. Consiliul Județean alături de administrațiile publice locale stabilește prin implementarea strategiei noi funcționalități pe care să le îndeplinească străzile și spațiul urban în ansamblu, având în vedere nevoile multiple generate de o societate aflată în proces de modernizare și de sofisticare a modurilor de deplasare cotidiană. Măsurarea succesului fiecărui proiect stradal necesită o abordare multidisciplinară și multiscalară și implementarea unei metodologii personalizate astfel încât numeroasele beneficii ale străzilor și spațiilor publice re-proiectate să poată fi cuantificate.

În practica recentă, străzile au fost evaluate doar pe baza mișcării vehiculelor (capacitate de circulație, asigurarea profilelor în conformitate cu normativele de proiectare) și siguranța șoferilor, dar adevărata capacitate de mobilitate a unei artere poate fi evaluată corect doar atunci când sunt luate în considerare elementele de siguranță și mobilitate ale tuturor categoriilor de utilizatori ai spațiului public respectiv. Dincolo de mobilitate, orașele trebuie să evalueze rezultatele proiectelor de infrastructură stradală implementate pentru a înțelege dacă, și în ce procent, investițiile realizate sprijină obiectivele și politicile mai mari ale comunității, precum sănătatea și siguranța, calitatea vieții, mediu, sustenabilitate economică și echitate. Monitorizarea implementării este una dintre cele patru componente majore în procesul de elaborare a unei strategii, în conformitate cu metodologia de realizare a acestor documente strategice, așa cum a fost prezentat în Capitolul 2 al prezentului document. Este esențială pentru succesul județului Satu Mare dezvoltarea capacității administrative de planificare pe termen lung, de planificare multianuală și de instituire a unor mecanisme de monitorizare și control la nivelul administrației locale.

Strategia de față reprezintă un instrument în acest sens, evaluând și prioritizând acțiuni și intervenții menite să atingă obiectivele de dezvoltare durabilă în domeniul mobilității urbane. Evaluarea se va realiza atât la nivel strategic cât și operațional:

La nivel strategic:

- Alocarea bugetară multianuală este mecanismul prin care se pot alocă resursele financiare îndeplinirii obiectivelor investiționale asumate prin Planurile de acțiune ale documentelor de planificare strategică (SIDU, PMUD, PAEDC, etc.). Realizarea bugetului (anual și multianual) este îndeplinită de reprezentanții consiliului județean

și de cei ai administrației locale, supusă etapelor de informare și consultare publică și aprobate de Consiliul Județean și de Consiliul Local, existând astfel suficiente mecanisme de control pentru asigurarea implementării Planului de acțiune.

- Verificarea internă a respectării cerințelor de exigență în proiectare prin avizarea documentațiilor premergătoare lansării etapelor de proiectare, prin reprezentanții direcțiilor de specialitate;
- Rapoarte de activitate ale comisiilor de specialitate – Comisia de Mobilitate, Comisia de Smart-City și Digitalizare.

La nivel operațional, monitorizarea efectelor implementării proiectelor aferente se poate realiza prin metode precum:

- Numărătoarea activă a utilizatorilor infrastructurii velo: în cadrul proiectului de amenajare a pistelor de bicicletă. Acest mod de măsurare a numărului de utilizatori este foarte importantă pentru validarea îndeplinirii obiectivelor și indicatorilor de proiect, dar în același timp pot reprezenta un mod de încurajare și de promovare activă pentru creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii, atât prin promovarea publică a rezultatelor, cât și prin setarea unor campanii pentru îndeplinirea unui anumit prag numeric.
- Monitorizarea video sau a datelor pe baza sistemelor ITS: prin funcționalitățile sistemelor de monitorizare video a traficului (existent) sau de management inteligent al traficului (propus pentru implementare), se înregistrează date statistice foarte relevante privind mobilitatea cotidiană cu mijloacele motorizate de transport, se pot realiza anchete de tip Origine-Destinație și pot fi dezagregate date pe anumite criterii de evaluare (ore de varf, categorii de vehicule, etc.);
- Evaluarea datelor din sistemul bike-sharing: sistemele de mobilitate partajată au funcțiuni privind agregarea datelor de mobilitate a utilizatorilor săi. Având în vedere că sistemul este public, accesul la date și analize se poate realiza fără probleme.

În completare recomandăm pentru monitorizarea implementării proiectelor utilizarea metodologiei de evaluare a rezultatelor prezentată și deja validată din Ghidul Global Street Design publicat de GDCL în 2016, cap. 3 – „Measuring and Evaluating Streets”.

Tabel 8-1 Indicatori ce stau la baza evaluării strategiei, necesari a fi evaluați anual

Nr.	Indicator	U.M.
1	Cota deplasărilor active (pietonal și velo)	%
2	Accesibilitatea municipiului Satu Mare cu autovehiculul personal	Min
3	Numărul de călători transportați anual cu transportul public	Nr
4	Viteza comercială medie a transportului public	Km/h
5	Capacitatea transportului public	Nr loc
6	Cantitatea de mărfuri transportate în punctele vamale	Tone
7	Numărul de persoane ce au tranzitat punctele vamale	Nr
8	Numărul de pasageri ai aeroportului	Nr
9	Numărul de km de drum (județean și comunal) existenți cu tipul îmbrăcăturii	Nr
10	Numărul de pasageri ai transportului județean	Nr
11	Numărul de pasageri transportați în stațiile de cale ferată	Nr
12	Eficiența economică a investițiilor (RIRE)	%

8.2 Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

Principalii actori responsabili cu monitorizarea implementării Strategiei sunt:

- Consiliul Județean Satu Mare;
- Inspectoratul Poliției Județene Satu Mare;
- Unitățile administrativ teritoriale relevante;
- Comisia de mobilitate urbană: formată din reprezentanți ai Direcției Tehnice, Administratori Publici, reprezentanți ai Direcției Proiectelor Europene;
- Comisia de Smart-City și digitalizare: formată din reprezentanți ai Direcției Tehnice, Administratori Publici, reprezentanți ai Direcției Proiectelor Europene;
- CA și reprezentanți legali ai serviciilor de transport public locale și județene;
- A.D.I. de transport metropolitan – pe componenta de transport public metropolitan.

În completarea monitorizării indicatorilor menționați anterior, la finalul anului 2030 se va face o evaluare totală a mobilității urbane la nivelul Județului Satu Mare. Această evaluare va include și un sondaj în rândul locuitorilor pentru a identifica gradul de mulțumire legat de schimbările aduse de proiectele din strategie, împreună cu viitoare nevoi sau priorități în domeniul mobilității urbane.

Se propune ca monitorizarea strategiei să fie realizată în cadrul unei Comisii de Mobilitate și Urbanism. Aceasta Comisie trebuie constituită și să fie reprezentativă la nivelul comunității, atât locale cât și județene și să deruleze activități de coordonare și planificare în domeniul mobilității urbane durabile, astfel încât poate prelua fără dificultăți birocratice responsabilitățile privind monitorizarea și urmărirea modului de implementare a măsurilor și acțiunilor propuse în strategie.



PARTENERIAT FĂRĂ FRONTIERE

Pentru mai multe informații

Toate detaliile acestui document sunt disponibile pentru descărcare pe site-ul www.huskroua-cbc.eu

Orice folosință a documentelor HUSKROUA-CBC trebuie să fie aprobată la: info@huskroua-cbc.net

Pentru întrebări, vă rugăm trimiteți e-mail la adresa: info@huskroua-cbc.net