



Ministerul Dezvoltării,
Lucrărilor Publice și Administrației

Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură
Bd. Libertății, nr. 16, Latura Nord, Sector 5
București, cod poștal 050706

Tel: +40 372 114 599
E-mail: dgdri@mdlpa.ro

Nr. 62656/26.06.2026

AVIZ nr. 73 / 2026

În temeiul prevederilor art. 18, lit. h) din *Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul*, cu modificările și completările ulterioare,

al pct. ee), art. 5 din *Hotărârea Guvernului nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației*, cu modificările și completările ulterioare,

al alin. (2), art. 23 din anexa nr. 2 la *Ordinul nr. 966/2024 privind constituirea, organizarea și funcționarea Comisiei Naționale de Dezvoltare Teritorială - C.N.D.T.*, cu modificările ulterioare,

MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI

Emite următorul

AVIZ FAVORABIL

Articol unic:

- (1) Se avizează favorabil documentația de amenajare a teritoriului "*Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Maramureș*".
- (2) Elaboratorul și beneficiarul documentației de amenajarea teritoriului răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor și pentru respectarea în integralitate a legislației în vigoare cu incidență asupra documentației prezentată spre avizare.
- (3) După aprobarea, un exemplar al documentației se va transmite, în format electronic, Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației pentru preluarea în Observatorul teritorial național (observator@mdlpa.gov.ro).

MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI,

CSEKE Attila



**MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE
DIRECȚIA PENTRU AGRICULTURĂ JUDEȚEANĂ MARAMUREȘ**

Baia Mare, str. Gheorghe Șincai, nr. 46, cod.430311
Tel.0262215046; Fax. 0262213550; e-mail: dadr.mm@madr.ro
CIF 37564645

Nr. 2177 din 04.06.2024

Către,

S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.

Mun. Baia Mare, str. 1 Mai. Nr. 25 CUI -RO 16927071

Ref. : Cererea dumneavoastră nr. 368/03.03.2023 înregistrată la Direcția Îmbunătățiri Funciare și Fond Funciar din Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale sub nr. 252539/25.04.2024 cu privire obținerea avizului Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale pentru PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN MARAMUREȘ

Prin adresa 252539/21.05.2024 Direcția Îmbunătățiri Funciare și Fond Funciar din cadrul Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale a transmis(redirectionat) în copie solicitarea dumneavoastră mai sus menționată către Direcția pentru Agricultură Județeană Maramureș, dispunând formularea unui raspuns .

În urma analizării documentelor anexate și a bazei legale vă comunicăm că avizarea PLANURILOR DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN nu intră în sfera de competență a Direcției pentru Agricultură Județene Maramureș.

Cu stimă,

**Director Executiv
Ing. Dan-IOAN COCÎRCĂ**



Consilier superior - Ing . Dan SABĂU



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII



ROMÂNIA

- A V I Z -

Nr. 217 din 14 / 12 /2024

Temei legal - în conformitate cu prevederile Legii nr. 500/13.08.2002 - privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare; O.M.T.I. nr. 3770/29.10.2024 pentru modificarea și completarea O.M.T.I. nr. 1014/2022 privind aprobarea componenței Consiliului Tehnico-Economic al M.T.I. și a Regulamentului de organizare și funcționare a acestuia

CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

- AVIZEAZĂ FAVORABIL -

Denumirea lucrării: Actualizare P.A.T.J. județul Maramureș

Ordonator principal de credite: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Beneficiar: Consiliul Județean Maramureș

PREȘEDINTE
CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SECRETAR DE STAT
Ionel SCRIOȘTEANU



CONȚINUT CADRU

**DOCUMENT DE AVIZARE
DOCUMENTAȚII DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI URBANISM**

1. Date de recunoaștere a documentației de amenajare a teritoriului/urbanism

1.1. Denumirea: Actualizare PATJ județul Maramureș, (în cadrul proiectului „MaraStrategy”, cod SIPOCA 556/cod SMIS 126337, finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă, Cererea de proiecte POCA/350/2/1 (CP10/2018 pentru regiunile mai puțin dezvoltate) - "Fundamentarea deciziilor, planificare strategică și măsuri de simplificare pentru cetățeni la nivelul administrației publice locale din regiunile mai puțin dezvoltate").

1.2. Amplasamentul: Unitatea administrativ teritorială – Județul Maramureș

1.3. Beneficiar: Consiliul Județean Maramureș

1.4. Proiectant general: ASOCIEREA SC AEDILIS PROIECT SRL - UNIVERSITATEA BABEȘ-BOLYAI – Facultatea de Geografie Cluj-Napoca

1.5. Proiectanți de specialitate:

Conf. dr. geogr. urb. Iuliu VESCAN – director proiect/coordonator principal,
Arh. Florin Dan FLORUȚ – coordonator secundar,
Conf. dr. geogr. urb. Vasile ZOTIC – expert;
Șef lucr. dr. Diana ALEXANDRU – expert,
Șef lucrări dr. Gheorghe-Gavrilă HOGNOGI – expert GIS,
Ing. urb. Corina ZADORI – specialist RUR.

1.6. Data elaborării: 26.06.2023

2. Obiectul documentației

Obiectul documentației este Servicii de actualizare documente strategice suport - PATJ judet Maramureș, adică reactualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Județean Maramureș.

Scopul de bază al amenajării teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea. Activitatea de amenajare a teritoriului se exercită pe întregul teritoriu al României, pe baza principiului ierarhizării, coeziunii economice, sociale și teritoriale și integrării spațiale, la nivel național, regional și județean.

Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ) este o documentație cu caracter director, ce reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. P.A.T.J. are rol de armonizare a dezvoltării durabile a teritoriului.

3. Surse documentare

Elaborarea PATJ s-a realizat cu respectarea legislației în vigoare:

- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului;
- Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare ale Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului;
- Ordinul nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism;
- Regulamentul Local de implicare a publicului în elaborarea și revizuirea planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului, inițiate și aflate în competența de aprobare a Consiliului Județean Maramureș, aprobat prin HCJ 112/25.07.2012;
- Legea nr. 363 din 21 septembrie 2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport;
- Legea nr. 20 din 11 ianuarie 2006 pentru modificarea Legii nr. 171/1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a II-a - Apa;
- Legea nr. 5 din 6 martie 2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - Zone protejate;
- Legea nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități;
- Legea nr. 308 din 12 iulie 2006 pentru completarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități;
- Legea nr. 100 din 19 aprilie 2007 pentru modificarea și completarea Legii 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități;
- Legea nr. 575 din 22 octombrie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a V-a - Zone de risc natural;
- Legea nr. 190 din 26 mai 2009 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 142/2008 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice;
- Legea nr. 159/2016 privind regimul infrastructurii fizice a rețelilor de comunicații electronice.

4. Structura teritoriului

4.1. Localizare geografică

Situat în extremitatea nord-vestică a României, județul Maramureș este delimitat (în sensul poziției geografice), la vest și est, de meridianele de 22°52'30" respectiv 25°07'30" longitudine estică, iar la nord și sud de paralele de 48°00'15", respectiv 47°20'00" latitudine nordică. Teritoriul aferent se dispune pe cca. 6304 km², suprafață care echivalează cu 2,6 % din suprafața totală a țării și plasează județul pe locul 15, în raport cu celelalte județe ale țării, luându-se în considerare criteriul mărimii spațiale

Se învecinează la est cu județul Suceava, cu județele Bistrița Năsăud, Cluj și Sălaj la sud, iar la vest cu județul Satu Mare; la nord, limita administrativă a județului Maramureș se suprapune cu frontiera de stat cu Ucraina care se extinde pe un aliniament cu lungimea de 154 km din care mai bine de o treime (62 km) constituie graniță naturală fluvială, dispusă de-a lungul râului Tisa între localitățile Valea Vișeuului și Teceul Mic.

4.2. Cadrul natural

4.2.1. Relieful

Sub aspectul integrării fizico-geografice, cea mai mare parte a teritoriului județean se include la *Carpații Maramureșului și ai Bucovinei* (subunitate a Carpaților Orientali, frecvent numită și *Grupa nordică* a Carpaților Orientali) iar circa o pătrime se încadrează în alte două unități geografice de referință ale țării : *Dealurile Silvano-Someșene*, respectiv *Podișul Someșan* (subdiviziune a Depresiunii Transilvaniei). Relieful dominant de tip montan nu are decât pe alocuri caracteristici restrictive în raport cu populația și economia (masivele cristaline înalte ale Rodnei, Maramureșului și Suhardului) și reprezintă practic « osatura » sistemului teritorial. În rest, predomină munții

mici și mijlocii, unitățile colinare piemontane și culoarele de vale care, toate împreună, reprezintă unități teritoriale funcționale în care pulsează cea mai intensă viață socio-economică.

Din punct de vedere altimetric, relieful se înscrie într-un ecart vertical de peste 2150 m (luând în considerare diferența de nivel dintre altitudinea minimă de 135 m din Câmpia Someșului, în apropiere de Seini, respectiv cea maximă, de 2303 m în Vf. Pietrosu Rodnei). Această valoare a ecartului semnifică faptul că energia reliefului este accentuată și că, în raport cu condițiile hidroclimatice existente, potențialul denudațional al acestuia este considerabil. Principalii vectori de mobilizare a materialelor sunt transportul în albie și morfodinamica versanților.

4.2.2. Hidrografia

Teritoriul județului Maramureș se suprapune spațiului hidrografic Someș-Tisa, care pe lângă bazinul Someșului și cel al Tisei superioare, cuprinde și cele două bazine marginale (Crasna și Tur), extinse în cea mai mare parte pe teritoriul României. Suprafața totală a spațiului hidrografic Someș-Tisa este de 22451,86 km², reprezentând o pondere de 9,42% din suprafața țării, în timp ce teritoriul județului Maramureș ocupă o suprafață de 6304 km² (ABA Someș-Tisa, 2021).

Apele subterane

Trei corpuri de apă subterană (ROSO02, ROSO08 și ROSO12) au fost delimitate în zonele de lunci și terase ale diferitelor râuri afluate Someșului și Tisei fiind dezvoltate în depozite aluvial – proluviale poros permeabile, de vârstă recentă, în special cuaternară. Fiind situate aproape de suprafața terenului, ele au nivel liber. Alte două corpuri și anume ROSO03 (Depresiunea Maramureș) și ROSO14 (Zona Baia Mare), deși sunt sub presiune, sunt cantonate în depozite panoniene sau mai vechi și au o importanță economică redusă."

O categorie aparte, prin importanța economică deosebită, o constituie conul aluvionar al Someșului (ROSO01), care este constituit dintr-un pachet de depozite proluviale poros permeabile de cca 120 m grosime, în care s-au delimitat două corpuri de apă: *unul dezvoltat până la adâncimea de cca 30 m*, în depozite holocen-pleistocen superioare, cu nivel liber și *al doilea situat sub primul, dezvoltat între adâncimile de 30 și 120 m*, cantonat în depozite pleistocen inferioare, sub presiune. Aceste două corpuri sunt transfrontaliere (ABA Someș-Tisa, 2021).

Rețeaua hidrografică

Râul Tisa (cod cadastral I.1) având lungimea de 1.592 km își are izvoarele în Carpații Păduroși pe teritoriul de vest al Ucrainei și se varsă în Dunăre. Pe teritoriul românesc, bazinul Tisa are o suprafață de 4.540 km², cu panta medie de 2 ‰, adunând apele unui număr de 123 cursuri de apă cadastrate.

Afluenții de stânga ai Tisei care drenează Depresiunea Maramureșului sunt Vișeu (L = 82 km; S = 1.581 km²), Iza (L = 80 km; S = 1.293 km²), Săpânța, Baia, Valea lui Francisc și râurile care intră în Tisa peste graniță sunt Batarci cu Tarna Mare, Egheer cu Hodoș și Turul" (ABA Someș-Tisa, 2021).

Principalul colector care drenează Depresiunea Maramureșului și zona montană aferentă îl constituie Tisa Superioară, formată prin unirea a două râuri, Tisa Neagră și Tisa Albă, ce își au izvoarele în Carpații Păduroși (Ucraina) - Munții Svidoveț (1183 m) și Cernagora (2058 m).

Pe teritoriul românesc al Depresiunii Maramureșului și zonei montane aferente principalele râuri autohtone drenate de Tisa, care formează pe o distanță de 62 km granița naturală dintre România și Ucraina, sunt Vișeu, Iza și Săpânța, afluenți de stânga ai Tisei ce curg pe o direcție SE-NV (Cocuț, 2008).

Râurile se caracterizează printr-o pantă medie cu valori între 0,2 și 8,9 ‰ și un coeficient de sinuozitate situat între 1,04 și 2,16. Bazinele hidrografice cu suprafețe mai mari de 100 km² sunt în număr de 11 iar altitudinile lor medii sunt relativ ridicate, aspect care alături de rezistența la eroziune indică un potențial hidroenergetic teoretic ridicat în Munții Rodnei și Maramureșului, Gutâiului și Țibleșului. Densitatea rețelei hidrografice are valori cuprinse între 0,5 în partea inferioară a Depresiunii Maramureșului și 0,8 în zona montană.

Râul Someș (cod cadastral II.1) având lungimea de 376 km, drenează un bazin hidrografic cu o suprafață de 15.740 km², panta generală de 3 ‰, adunând apele unui număr de 403 cursuri de apă cadastrate. Someșul prin unirea Someșului Mare cu Someșul Mic în amonte de Dej, traversează spre N - V Podișul Someșan, între Dealurile

Clujului și Dealurile Ciceului, primind simetric o serie de afluenți din ambele părți. Afluenții importanți ai Someșului sunt Almașul ($S = 810 \text{ km}^2$; $L = 65,4 \text{ km}$) și Lăpușul ($S = 1.820 \text{ km}^2$; $L = 114,6 \text{ km}$) (ABA Someș-Tisa, 2021).

4.2.3. Clima

Caracterizarea climatică generală a județului Maramureș se bazează pe indicii climatici generali prezentați în tabelul de mai jos, dar și pe valorile rezultate în urma prelucrării datelor de observații de la cele 5 stații meteorologice din județ (Baia Mare – 216 m altitudine, Sighet – 275 m, Ocna Șugatag – 508 m, Tg. Lăpuș – 363 m și Iezer – 1785 m).

Temperatura aerului

Temperatura medie anuală prezintă un ecart larg de variație, de la valori de peste 9°C (în Culoarul Someșului, la limita vestică a județului), până la valori negative, de -2°C , pe culmile cele mai înalte ale grupeii nordice a Carpaților Orientali (Munții Rodnei). Se poate spune că, în ansamblu, temperatura medie anuală scade de la vest spre est, în conformitate cu dispunerea treptelor majore de relief.

Precipitațiile atmosferice

Precipitațiile medii anuale se caracterizează prin variații semnificative, impuse mai ales de configurația reliefului, expoziția față de circulația atmosferică dominantă (din sectorul vestic) și altitudine. La nivelul județului, cantitățile anuale de precipitații sunt cuprinse între aproximativ 750 mm (pe versanții estici, adăpostiți, ai Culmii Codrului și în partea vestică, mai joasă, a Depresiunii Maramureșului) și peste 1200 mm (în zonele montane înalte). În același context, trebuie menționat și faptul că, pe versanții sudici și sud-vestici ai Munților Gutâi și Țibleș, chiar la altitudini relativ modeste, datorită expoziției favorabile față de circulația dominantă sumele medii anuale depășesc 1000 mm.

Desigur că în județul Maramureș există și fenomene climatice de risc, care pot provoca pagube materiale importante și chiar victime omenești. În timpul sezonului cald, cele mai mari probleme sunt create de cantitățile mari de precipitații care pot să cadă atât în Depresiunea Maramureșului și în zona montană care o delimitează, cât și în regiunile din afara Maramureșului istoric, respectiv în V, SV și S județului. Îndeosebi sub formă de ninsoare

În sezonul rece, un factor de risc îl reprezintă frecvența mare a inversiunilor de temperatură, care favorizează înregistrarea unor minime termice suficient de scăzute, situație caracteristică mai ales pentru Depresiunea Lăpușului. Tot în sezonul rece creează probleme și căderile de ninsoare, uneori însoțite de vânturi intense, care pot perturba serios traficul rutier în sectoarele pasurilor de trecere peste grupa nordică a Carpaților Orientali și pot determina căderi de arbori, ruperea conductorilor aerieni etc.

4.2.4. Fauna și flora

Datorită condițiilor fizico-geografice și ecologice favorabile județul Maramureș dispune de un patrimoniu natural de foarte valoros a cărui preservare este asigurată de o rețea extinsă de arii protejate.

Din teritoriul județului Maramureș de 6304 km^2 (630400 ha), peste 40% este desemnat sub o formă de protecție a patrimoniului natural, ca parte a unei rețele alcătuite din 64 de arii naturale protejate, repartizate pe mai multe categorii și tipuri, după cum urmează:

- **35 de arii naturale protejate de interes național:**
 - 2 rezervații științifice; 1 parc național; 1 parc natural; 14 rezervații naturale; 17 monumente ale naturii.
- 1 arie naturală protejată de interes internațional;
- 22 arii naturale protejate de interes comunitar: 16 SCI-uri – Situri de importanță comunitară; 6 SPA – Arii de protecție specială avifaunistică.
- 6 arii naturale protejate de interes local.

Prin legislație sunt instituite 10 categorii de arii protejate, 5 categorii la nivel național și 5 categorii speciale / desemnări care se stabilesc prin convenții internaționale:

- rezervații științifice (I), parcuri naționale (II), monumente ale naturii (III), rezervații naturale (IV), parcuri naturale (V);
- rezervații ale biosferei (VI), zone umede de importanță internațională (VII), situri naturale ale patrimoniului natural universal (VIII), arii speciale de conservare (IX), arii de protecție specială avifaunistică (X).

Aceste categorii corespund desemnărilor definite de normele Uniunii Internaționale pentru Conservarea Naturii (IUCN).

4.3. Riscurile naturale

4.3.1. Alunecările de teren

Conform datelor regăsite în secțiunea V a PATN-Zone de risc natural, unitățile administrativ teritoriale cu un potențial ridicat de producere a alunecărilor de teren sunt în număr de patru: Băsești, Bicăz, Groși și Mireșu Mare la care se adaugă Baia Sprie, Șomcuta Mare și Târgu Lăpuș încadrate în categoria mediu-ridicat.

În cazul orașelor se remarcă o creștere a probabilității de apariție a alunecărilor de teren ca urmare a expansiunii urbane și a realizării construcțiilor pe versanți cu pantă accentuată. La acestea se adaugă categoria prăbușirilor de teren cauzate de către exploatarea resurselor de sare și nerambleerea spațiului excavat, remarcându-se în acest sens UAT Ocna Șugatag și UAT Rona de Sus, satul Coștiui (conform Legii 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural).

4.3.2. Inundațiile

Inundațiile ce au avut loc în decursul anilor au produs pagube însemnate comunităților amplasate de-a lungul cursurilor de apă din județ, cursuri caracterizate prin torențialitate mare, cu o concentrare și propagare rapidă a debitelor, fapt ce creează dificultăți în organizarea acțiunilor de apărare împotriva inundațiilor.

Hărțile de hazard la nivelul A.B.A. Someș - Tisa raportate la C.E. s-au întocmit în conformitate cu cerințele Directivei Inundații, pentru zonele desemnate ca având un risc potențial semnificativ la inundații și acoperă zonele geografice care ar putea fi inundate în scenariile (INHGA și ABA Someș-Tisa, 2021):

- scenariul cu probabilitate mică (Q0,1% - inundații care se pot produce, în medie, o dată la 1000 de ani);
- scenariul cu probabilitate medie (Q1% - inundații care se pot produce, în medie, o dată la 100 de ani);
- scenariul cu probabilitate mare (Q10% - inundații care se pot produce, în medie, o dată la 10 de ani).

În această a doua etapă de implementare a Directivei 2007/60/CE, pentru realizarea hărților de hazard au fost utilizate, în cea mai mare parte, rezultatele obținute în cadrul Programului Național Planul de Prevenire, Protecție și Diminuare a Efectelor Inundațiilor (P.P.P.D.E.I.).

Scenariile considerate în modelare (în cadrul P.P.P.D.E.I.) au fost cele corespunzătoare probabilităților de depășire de 10%, 1%, 0,5%, 0,2% și 0,1% din care 10%, 1% și 0,1% au fost selectate în vederea raportării, cu respectarea cerințelor de implementare a Directivei 2007/60/CE." (INHGA și ABA Someș-Tisa, 2021)

"Hărțile de risc la inundații s-au elaborat pe baza hărților de hazard la inundații, analizându-se datele privind elementele expuse hazardului și vulnerabilitatea acestora. Acestea indică potențialele efecte negative asociate scenariilor de inundare funcție de: populație, activitate economică, mediu și patrimoniu cultural.

Aceste hărți sunt realizate pentru fiecare probabilitate de depășire a debitului maxim de: 0,1%, 1% și 10%, conform legislației în vigoare. Intervalele de valori ale adâncimii apei pentru care s-a determinat vulnerabilitatea bunurilor din zonele inundabile sunt: (a).adâncimea apei sub 0,5 m; (b).adâncimea apei între 0,5 m și 1,5m; (c).adâncimea apei mai mare de 1,5 m.

Pentru fiecare clasă de adâncime, se evaluează magnitudinea hazardului, atribuindu-se trei clase cu următoarea semnificație: clasa 1 - sub 0,5 m; clasa 2 - 0,5 - 1,5 m; clasa 3 - mai mare de 1,5 m, rezultând astfel 3 zone: zone cu risc major - reprezentate cu culoarea roșie, zone cu risc mediu - reprezentate cu culoarea portocalie, zone cu risc redus - reprezentate cu culoarea galbenă" (INHGA și ABA Someș-Tisa, 2021).

4.3.3. Seismele

Pentru teritoriul țării noastre prezintă importanță cutremurele de origine tectonică. Seismicitatea României este rezultată din energia eliberată de cutremure crustale (denumite și normale) a căror adâncime nu depășește 60

km și de cutremure intermediare. Hărțile de zonare seismică indică conform Seciunii V din PATN, pentru cea mai mare parte a județului Maramureș, în afara extremității sud-estice, gradul 6 MSK (conform STAS SR 11100/1993), respectiv zona F (Coeficientul seismic $k_S=0,10$ și perioada de colț $T_C=0,7$ - conform Normativului de proiectare antisismică P100-1/2013).

5. Căi de comunicații (situația existentă și disfuncționalitățile privind infrastructura de transport)

5.1. Rețeaua rutieră

Județul Maramureș dispune de infrastructură pentru transportul rutier dar nu beneficiază de prezența unor coridoare principale de conectivitate prin care să se realizeze conexiunea cu principalele puncte de trecere a frontierei ale României și de rețelele TEN-T Core și TEN-T Comprehensive. Totuși, la sudul județului remarcăm prezența Coridorului 5 *Regiunea NE (Moldova) – Granița de Vest a României (OR5) (care conectează centre economice importante din Moldova (Iași, Pașcani, Bacău, Suceava) cu cele din Transilvania (Târgu Mureș, Cluj-Napoca, Zalău, Oradea) și mai departe, prin vama Borș, cu rețeaua europeană de autostrăzi)* către care este oportun să se realizeze drumuri de conexiune de mare capacitate pentru facilitarea transportului rutier interjudețean, regional și național și reducerea timpilor de deplasare.

Conform MPGT (2016) au fost propuse o serie de coridoare principale *de legătură între principalele regiuni de dezvoltare a României, dar și în lungul unor aliniamente care să conecteze polii de creștere economică și centrele industriale ale României (cele existente sau potențiale)*. Regăsim astfel propunerea de realizare a unui intercoridor de conectivitate *cu areale de importanță economică actuală sau prognozată* - Intercoridorul Regiunea Centru - Maramureș – care conectează Coridorul OR5 cu Maramureșul și vămile Halmeu și Petea pe aliniamentul Turda – Cluj Napoca, Gherla, Dej, Baia Mare, Satu Mare. Ramura estică se desprinde de la Dej și conectează Bistrița prin Beclean, cu o lungime de 289.7 km, conectare cu OR5, implicând crearea legăturii între următoarele centre urbane: Turda, Cluj-Napoca, Gherla și Dej din județul Cluj; Beclean, Năsăud, Bistrița din județul Bistrița-Năsăud; Baia Mare și Baia Sprie din județul Maramureș; Satu Mare, Tășnad și Negrești-Oaș din județul Satu Mare.

Scăderea timpilor de parcurs și creșterea nivelului de conectivitate regională și interregională sunt obiectivele principale care pot fi îndeplinite prin realizarea acestor rute de transport rutier. Sunt astfel de luat în considerare proiectul de infrastructură rutieră de nivel 2 - **drum expres** (Cluj-Napoca – Baia Mare – Satu Mare), și proiectele de infrastructură rutieră de nivel 3 (TransRegio) – **TR Ródna** - care își propun să asigure conectivitatea între Moisei (MM) cu județele Bistrița-Năsăud și Suceava pe latura sud-estică a județului prin alte rețele (Beclean (Bistrița) - Salva - Moisei – Cârlibaba) - conexiune interjudețeană pe o lungime de aprox 150km; și **TR Maramureș** - Borșa (MM) cu Iacobi (SV) și Negrești Oaș (SM), pe latura nord-estică a județului - conexiune interjudețeană pe o lungime de aprox 200 km (Fig. 1). Sinteza rezultatelor testelor pentru variante de ocolire, loturi ale viitoarelor autostrăzi sau drumuri expres realizată de AECOM prin Modelul Național de Transport, arată că în cazul municipiului Baia Mare degrevarea de traficul greu și de tranzit se poate realiza prin finalizarea amenajării drumului expres Turda – Halmeu (Someș Expres). Toate proiectele propuse sunt cu implementare pe termen lung – orizont 2030-2040, iar amenajarea acestora implică investiții substanțiale pentru a îndeplini parametrii și standardele tehnice (ex. *cea mai mare parte a infrastructurii existente este în stare tehnică defavorabilă – 89% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens*).

Pe latura nordică a județului Maramureș, de-a lungul frontierei de stat cu Ucraina, în prezent, conectivitatea se realizează printr-un singur punct de trecere a frontierei (punct vamal Sighetu Marmăției (RO) – Solotvino (UA)). Acesta este deschis pentru tranzit pietonal și rutier (vehicule sub 3,5 tone pentru transport marfă și 8+1 la transport persoane) care se realizează prin intermediul unui pod rutier din lemn construit între anii 2001-2007, cu o singură bandă de circulație, aflat într-o fază avansată de uzură fizică. Această situație reduce semnificativ în special traficul rutier și nu permite desfășurarea traficului rutier de mărfuri de mare capacitate, impunând necesitatea reorientării fluxurilor prin alte puncte de trecere a frontierei: ocolire spre vest prin vama Halmeu (distanță de aproximativ 300 km dus-intors) sau prin ocolire spre est, prin vama Siret (aproximativ 700 km dus-intors). Județul Maramureș are astfel un avantaj de poziție geografică, dar este obstrucționat de lipsa de conectivitate tranfrontalieră determinată de lipsa infrastructurii (poduri tranzitare Tisa și puncte vamale), fapt care conduce la inexistența legăturilor comerciale

cu Ucraina (regiunea Ivano-Frankivsk) și regiunea Maramureș din România. Acest lucru este accentuat și de inexistența punctelor vamale feroviare și de sistarea circulației feroviare pe calea ferată cu ecartament larg care tranzitează județul Maramureș în partea de nord.

Configurația rețelei

Infrastructura rutieră de transport a județului Maramureș reprezintă componenta de bază a infrastructurilor teritoriale și este rezultatul unui lung proces de dezvoltare. Astăzi, infrastructura rutieră se află în plin proces de modernizare și ajustare în conformitate cu nevoile de dezvoltare ale economiei. Aceasta se compune din următoarele categorii de drumuri clasificate: drumuri europene (E), drumuri naționale (DN), drumuri județene (DJ), drumuri comunale (DC). Teritoriul județului nu este tranzitat de nici un sector de autostradă sau drum expres, iar variantele de ocolire sunt existente doar în cazul municipiului Baia Mare (inel incomplet), celelalte centre urbane ale județului nebeneficiind de astfel de infrastructură rutieră, traficul (de tranzit) defășurându-se prin incinta intravilanelor, pe aliniamentul străzilor incluse în traseul drumurilor naționale. Configurația spațială a infrastructurii rutiere din județul Maramureș are încă un puternic caracter centripet punându-se în evidență două noduri de convergență. Cel mai important nod rutier al județului este municipiul Baia Mare, înspre care converg trei drumuri naționale (DN1C-E58, DN1B, DN18B) dintre care unul este și drum european. Al doilea nod rutier ca importanță al județului este municipiul Sighetu Marmăției, unde se intersectează două drumuri naționale (DN19 și DN1B). Alături de aceste două noduri principale, pe teritoriul județului se mai individualizează și un nod rutier secundar, pe teritoriul comunei Moisei cu două drumuri naționale (DN17C și DN18). Această configurație centripetă a rețelei rutiere este o moștenire din perioada socialistă, când accentul se punea pe economia centralizată, controlată în totalitate de stat. Acest tip de configurație a rețelei a condus și încă mai conduce la o dezvoltare inegală a teritoriului, cu individualizarea unor poli de creștere economică și decalaje semnificative de dezvoltare între urban și rural.

Alături de rețeaua rutieră de bază, pe teritoriul județului Maramureș se mai dezvoltă și o rețea de drumuri locale, județene și comunale care asigură conectivitatea rutieră a tuturor localităților și obiectivelor economice.

Configurația spațială a rețelei locale are forme diverse care se încadrează la toate cele trei tipuri de bază: liniară, centripetă și distributivă. Astfel, dacă în zona Depresiunii Maramureșului rețeaua are un pronunțat caracter de liniaritate, în aria depresionară (Depresiunea Baia Mare, Depresiunea Lăpușului) precum și în cele deluroase, aceasta capătă aspect centripet, iar în zona Culoarului Someșului și, pe alocuri, în Depresiunea Copalnic se apropie de o configurație distributivă. Această stare de fapt s-a reflectat fidel și în dezvoltarea teritorială a județului, mai ales și datorită faptului că, până în anul 2010, această rețea nu a beneficiat de programe de modernizare, infrastructura rutieră degradându-se în unele cazuri până la nivel impracticabil.

Lungimea și extinderea rețelei pe tipuri de drumuri

Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Maramureș în anul 2020 era de 1792 km din care: autostrăzi - 0 km, drumuri europene - 67,4 km, drumuri naționale - 297,7 km, drumuri județene - 786,6 km, drumuri comunale - 631,6 km (INS, 2020). O ușoară creștere s-a înregistrat în ultimul deceniu, de la 1778 km în 2010 la 1792 km în 2020, ceea ce reprezintă un spor de doar 14 km (0,79%) de drumuri publice noi introduse în circuitul economic. Cele mai importante modificări se constată în cazul drumurilor naționale și comunale prin creșterea lungimii acestora cu cca. 9 km de drum național, echivalent cu același număr de kilometri de drum comunal. În cazul drumurilor județene se constată în schimb un regres al lungimilor (-4 km) din cauza reclasificării unor drumuri în naționale, ceea ce reprezintă -0,51% față de anul 2010.

Tipuri de îmbrăcăminte rutiere

Drumurile clasificate (naționale, județene și comunale) din județul Maramureș se află în plin proces de modernizare și îmbunătățire a stării acestora. Se constată o dominanță netă a drumurilor cu îmbrăcăminte rutieră definitivă (BA): 98,34% - în cazul drumurilor naționale, 37,98% - în cazul celor județene, și doar 18,82% în cazul celor comunale. Îmbrăcămințile rutiere ușoare (MA) sunt dominante în cazul drumurilor comunale (55,72%) și județene (45,77%), ocazional acest tip de îmbrăcăminte întâlnindu-se și pe drumurile naționale (1,66%) - în cazul sectoarelor de drum care încă nu au intrat în proces de modernizare. Îmbrăcămințile rutiere grele din beton de

ciment (BC), sunt întâlnite într-o proporție foarte mică (0,24%) și doar în cazul drumurilor comunale, în timp ce pavajul din piatră cioplită ca îmbrăcăminte rutieră nu sunt regăsite pe drumurile clasificate din județ. De remarcat este însă faptul că există drumuri clasificate cu îmbrăcăminte rutieră din piatră sortată sau nesortată, care nu oferă cele mai bune condiții de rulare, fiind dominante în cazul drumurilor județene (15,42% sunt încă pietruite), în timp ce în cazul drumurilor comunale ponderea este de 14.66%.

Problema cea mai importantă a drumurilor clasificate din județul Maramureș o reprezintă prezența sectoarelor de drum cu îmbrăcăminte de pământ, care totalizează ponderi de 10,56% în cazul drumurilor comunale și 0,83% în cazul drumurilor județene. În prezent, singurul drum care se află în această situație este DJ 185 care are îmbrăcăminte de pământ, în lungime de 6,571 km (între 26+185 și 32+756). De remarcat poziționarea sectoarelor de pământ în partea centrală a traseului, fapt ce blochează conectivitatea la nivelul întregului drum. În cazul drumurilor comunale, 20 din cele 100 de drumuri au în structura lor sectoare de pământ și cinci drumuri comunale sunt integral de pământ: DC 50 (DJ 109G – Jugăstreni) – 3,0 km; DC 62 (DC 61 – Durușa) – 2,5 km; DC 74 (DJ 182B – Bercheș - Posta – DC 72) – 3,1 km; DC 83 (DJ 108 – Someș Uileac – DJ 108D) – 2,4 km; DC 90B (DC 90 – Băsești – Tămășești – DC 93) – 4,2 km. Majoritatea sectoarelor de pământ sunt situate la finalul drumului sau în partea centrală a acestuia, caz în care drumul nu mai poate asigura conectivitatea pe întreaga sa lungime, în condiții normale de circulație. Acest aspect se produce mai ales în perioada umedă și rece a anului când aceste drumuri sau sectoare de drum devin impracticabile, conducând chiar la izolarea localităților deservite sau necesitatea folosirii de rute alternative, acolo unde este posibil acest lucru, pentru a ajunge la destinație, fapt ce se materializează prin creșterea timpilor de parcurs, a costurilor de parcurs și supraîncărcarea altor rute cu trafic complementar, care va conduce în final la o uzură mai accentuată a rutelor suprasolicitate.

Drumurile clasificate cu sectoare pietruite și de pământ sunt mai frecvent întâlnite în ariile deluroase și montane periferice ale județului precum și la limita cu alte județe (Satu Mare, Sălaj), fapt care accentuează manifestarea efectului de periferie în cadrul teritoriului județean și apariția decalajelor de dezvoltare. Accentuarea izolării și apariția decalajelor de dezvoltare din cauza stării precare a drumurilor are la rândul său și alte efecte în lanț: depopulare, îmbătrânire demografică, subdezvoltare economică, sărăcie etc.

Calitatea infrastructurii

În ceea ce privește starea drumurilor publice din județul Maramureș, se observă o serie de modificări, tendința generală fiind aceea de creștere a ponderii drumurilor modernizate. Cu toate eforturile depuse în modernizarea drumurilor clasificate din ultimul deceniu (2010-2020), care sunt demne de apreciat, județul Maramureș (cu 15,25% drumuri clasificate modernizate) se situează, la finele anului 2020, pe locul patru la nivelul Regiunii Nord-Vest, unde lider incontestabil este județul Cluj (29,28%), urmat de județul Bihor (19,83%) și Satu Mare (17,81%) (INS, 2020). Prin comparație, în cadrul Regiunii Nord-Vest, județul Maramureș se situa, la finele anului 2020, pe poziția a treia în privința gradului de modernizare a drumurilor naționale (16,44%), pe poziția a patra în privința drumurilor județene (14,67%) și pe poziția a treia în cazul drumurilor comunale (12,09%), unde lider este tot județul Cluj. Din perspectivă evolutivă, la scară județeană, observăm creșterea gradului de modernizare a tuturor categoriilor de drumuri clasificate, cele mai semnificative fiind în cazul drumurilor comunale unde se constată o dublare a numărului de kilometri modernizați.

Din punct de vedere al stării îmbrăcămînții rutiere, se pun în evidență următoarele aspecte relevante:

1). Ca urmare a derulării programelor de modernizare din ultimii ani se constată o predominare a îmbrăcămînților rutiere de stare bună și foarte bună, fiind urmate de cele de stare medie, rea și foarte rea (impracticabile).

2). În categoria de stare foarte bună, dominante ca pondere sunt drumurile naționale (40,65%), fiind urmate de cele județene (28,49%) și comunale (10,08%). Situația se prezintă însă ușor diferit dacă luăm în considerare numărul de kilometri, în care caz, pe primul loc se situează drumurile județene (225,973 km), urmate de drumurile naționale (147,632 km) și comunale cu 63,769 km.

3). Nu este concordanță între drumurile modernizate și starea îmbrăcămînții rutiere, în sensul că există numeroase drumuri modernizate care se încadrează la stare bună și medie (cazul drumurilor naționale) sau stare medie și rea în cazul drumurilor județene și comunale. Acest fapt arată că drumurile clasificate modernizate din

județ încep să fie suprasolicitate de trafic și dau semne premature de oboseală și uzură, care impune necesitatea întreținerii permanente a acestora.

4). În categoria stare bună, de asemenea, sunt dominante drumurile naționale (49,64%), fiind urmate de cele comunale (45,59%), în timp ce drumurile județene dețin un procent modic de 8,96%. Acest situație se explică prin concentrarea atenției, în ultimii ani, asupra echipării drumurilor comunale preponderent cu îmbrăcăminti asfaltice ușoare sau modernizarea acestora, fapt care se reflectă încă într-o stare bună.

5). În categoria de stare medie se constată o inversare de situație, dominante fiind drumurile județene (46,65%), urmate de cele comunale (22,18%) și naționale (9,68%). Această situație demonstrează faptul că începe să scadă calitatea îmbrăcămintii drumurilor județene, fapt ce va impune reluarea lucrărilor de modernizare în perioada următoare, pentru a nu se ajunge la generalizarea fenomenului. Într-o astfel de situație vor fi necesare realizarea unor eforturi bugetare substanțiale pentru a opri degradarea accentuată a drumurilor județene.

6). În cazul îmbrăcămintii rutiere în stare rea se constată că doar drumurile comunale (16,15%) și cele județene (12,93%) au sectoare de drum încadrate la această categorie, cu existența unei tendințe clare de creștere a acestei categorii de drumuri. Drumurile naționale nu înregistrează sectoare de drum în stare rea.

7). Ca și în cazul categoriei precedente, starea foarte rea a îmbrăcămintii rutiere este specifică preponderent drumurilor comunale (6,00%) și județene (2,97%), mai ales întâlnite în cazul sectoarelor de drum cu îmbrăcăminte din pământ. Surprinzător însă este faptul că, astfel de situații se întâlnesc și în cazul drumurilor modernizate, care nu au mai beneficiat de nici o lucrare de întreținere după darea lor în folosință, acestea degradându-se până la calitatea foarte rea.

8). La nivelul drumurilor județene, se remarcă încă, prezența îmbrăcămintilor rutiere cu stare rea și foarte rea, ceea ce reprezintă un obstacol în buna exploatare a drumurilor și a dezvoltării locale. Drumurile cu astfel de sectoare limitează foarte mult sau blochează în totalitate circulația, zonele pe care aceste drumuri le deserveșc transformându-se în veritabile arii periferice. În categoria drumurilor județene cu îmbrăcăminte rutieră rea se încadrează 11 drumuri, cu ponderi ale sectorului începând de la 16% (DJ 182B) până la 100% (DJ 182E, DJ 186, DJ 187 A și DJ 187B), iar la categoria drumurilor județene cu îmbrăcăminte rutieră foarte rea se încadrează un drum (DJ 185), care include un sector în lungime de 23,537 km (36,32% din lungimea totală în stare foarte rea).

9). Drumurile comunale dețin cele mai numeroase sectoare cu îmbrăcăminte rutieră de calitate rea și foarte rea. La categoria drumurilor comunale ce au îmbrăcăminte rutieră rea se încadrează 25 drumuri, cu ponderi ale sectorului începând de la 5,7% (DC 52) până la 100% (DC 39, DC 48, DC 50, DC 62, DC 74 și DC 90B) iar la categoria drumurilor comunale ce au îmbrăcăminte rutieră în stare foarte rea se încadrează 14 drumuri (DJ 185), cu ponderi ale sectorului începând de la 11,76% (DC 5) până la 100% (DC 67, DC 77, DC 83, DC 84, DC84A, DC 84B și DC 101).

Conectivitate transfrontalieră

Fiind un județ de graniță, județul Maramureș, este deservit, la momentul actual, de un singur punct de trecere a frontierei, Sighetu Marmăției (RO) – Solotvino (UA), acesta asigurând legătura între România și Ucraina. Legătura peste frontiera de stat care, în acest sector este dată de către Tisa, se realizează peste un pod rutier din lemn construit între anii 2001-2007 (Fig. 36). Datorită caracteristicilor constructive ale podului (o singură bandă de circulație) circulația rutieră este restricționată la 3,5 tone pentru transport marfă și 8+1 la transport persoane. Traficul de mărfuri și persoane este impropriu, mult sub nevoi și capacitate. Materialul din care este construit acesta (structură metalică și tablier din lemn) precum și întreținerea sumară a determinat ca în prezent podul să fie afectat mai ales la nivelul suprastructurii, în orice moment acesta putând fi închis circulației.

Podul a fost construit să reziste la 30 de tone greutate, însă există o limitare a tonajului până la 3,5 tone. Fondurile pentru construcția podului au fost alocate de statul român (4,1 milioane de lei) și prin programul Phare CREDO (300000 de dolari).

La ambele capete ale podului sunt amenajate punctele vamale Sighet (RO) și Solotvino (UA) care asigură controlul documentelor de călătorie și a mărfurilor. Punctul vamal Sighetu Marmăției este situat la capătul străzii N. Titulescu și are în componența sa două culoare de prelucrare a traficului de pasageri și mărfuri, unul pentru intrare și unul pentru ieșire. Cele două culoare au câte două benzi pe sens, în momentele cu vârf de trafic transfrontalier acestea fiind total insuficiente, fapt ce generează creșterea timpilor de așteptare în frontieră (Fig. 38). Dacă acest aspect este corelat cu caracteristicile podului rutier peste r. Tisa, cu mărirea arealului deservit din cele două țări de

către acest punct de trecere a frontierei precum și cu faptul că, în prezent, pe zona de frontieră din cadrul județului Maramureș nu mai există alte puncte de trecere a frontierei (cel mai apropiat punct vamal fiind la Halmeu – 105 km, județul Satu Mare sau la Siret – 274 km, județul Suceava), ajungem la concluzia că punctul de frontieră Sighetu Marmăției nu corespunde cu nevoile de trafic transfrontalier și se impune cu precădere construirea unui nou pod și amenajarea unui punct vamal cu o capacitate crescută.

5.2. Rețeaua feroviară

Context. Configurația rețelei de căi ferate.

Rețeaua feroviară a județului Maramureș este parte din rețeaua națională și asigură conectivitatea acestuia cu restul teritoriului prin intermediul a unei magistrale feroviare (CF 400) și a unei linii secundare (CF 409). În partea de nord a județului conectivitatea cu Ucraina este asigurată de o cale ferată cu ecartament larg (CF 423). Aceasta este administrată de CNCF CFR SA și este compusă din următoarele tronsoane principale și secundare:

Magistrala 400: Brașov – Toplița – Deda – Beclean – Baia Mare – Satu Mare – linie simplă neelectrificată de la Dej către Jibou – Ulmeni – Baia Mare – Satu Mare, cu ramificații spre Cehu Silvaniei (din Ulmeni Sălaj) și Baia Sprie (din Baia Mare). Ramificația Baia Mare Sud – Baia Sprie este reprezentată de linie simplă îngustă, închisă la momentul actual (DRR CFR, 2022). Ramificația Baia Mare – Baia Mare Nord este linie neinteroperabilă în lungime de 8,8 km (Anexa 2 din HG 177/ 2014).

Căi ferate secundare: calea ferată 409: Salva – Vișeu de Jos – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – linie simplă neelectrificată, cu ramificație de la Vișeu de Jos spre Borșa – linie neinteroperabilă, în lungime de 22,5 km (Anexa 2 din HG 177/ 2014) (prin Vișeu de Sus hc – Vișeu de Sus – Moisei hc).

În nordul județului, pe traseul Câmpulung la Tisa – Valea Vișeuului – Lunca la Tisa, trece o parte din calea ferată ucraineană, cu ecartament larg - *Magistrala 423:* Berlibas – Sighetu Marmăției – Teresva (63 km).

Linii înguste: calea ferată forestieră cu ecartament îngust Vișeu de Sus – Valea Vaserului. Această cale ferată nu este în administrarea SN CFR. Lungimea traseului turistic parcurs de trenul Mocănița este de 21 de km (până la stația Paltin) și este administrat de CFF Vișeu de Sus.

Lungimea totală a rețelei feroviare din județul Maramureș este de 207 km din care:

- linie simplă cu ecartament normal – 167,268 km;
- linie simplă cu ecartament larg – 6,566 km;
- linie încălecată cu ecartament normal și larg – 28 km.

Densitatea căilor ferate în cadrul județului este de 37,07 km/1000 km² situată sub valoarea națională care este de 48 km/1000 km².

Datorită configurației morfologice a județului rețeaua are mai degrabă un caracter liniar periferic, accesul în interiorul județului necesitând realizarea unor ocoliri mari și de durată. Din acest punct de vedere, cel mai evident este lipsa unei legături feroviare directe între municipiul Baia Mare (reședința de județ) și al doilea oraș ca mărime din cadrul județului - municipiul Sighetu Marmăției. Configurația morfologică a județului și dispunerea marilor unități de relief, respectiv configurația actuală a rețelei feroviare, pune în evidență lipsa unei legături directe între partea sudică și nordică a județului fapt ce răsfrânge negativ în transportul de marfă și călători prin timpii mari de acces și distanța parcursă.

La nivel regional, infrastructura feroviară din județul Maramureș prezintă următoarele trăsături distincte:

- județul Maramureș se poziționează în urma județelor Bihor, Bistrița-Năsăud și Satu Mare, cu o lungime totală a liniilor de cale ferată de 207 km, pe ultima poziție situându-se județul Sălaj;
- județul Maramureș nu beneficiază de căi ferate electrificate, comparativ cu județele Cluj și Bistrița-Năsăud, care au fiecare în parte, mai mult de 50% din căile ferate electrificate raportate la totalul lungimii infrastructurii de căi interoperabile;
- județul Maramureș deține doar căi ferate interoperabile cu o singură cale, la fel ca și județul Satu Mare, astfel situându-se pe ultimul loc la nivel regional;
- județul Maramureș deține 74 km de cale ferată cu ecartament larg;
- evoluția în perioada 2010-2020 un reflectă nici o schimbare a infrastructurii feroviare la nivel județean.

Toate aceste aspecte generale constatate determină ca, în prezent, infrastructura feroviară a județului Maramureș să nu reprezinte un atu forte pentru dezvoltarea acestuia, ci mai degrabă o slăbiciune în procesul dezvoltării teritoriale.

Starea căilor ferate și categorii de linii ferate (modernizate, reabilite, electrificate). Gradul de modernizare.

În ultimul deceniu, infrastructura feroviară a județului Maramureș nu a beneficiat de lucrări de modernizare ori extindere, la momentul actual acesta fiind depășită de cerințele traficului feroviar modern. Toată rețeaua este compusă din linii simple, neelectrificate fapt ce determină capacități reduse ale traficului feroviar și viteze reduse de circulație.

În cadrul județului Maramureș sunt consemnate ca existând în evidența SNCFR SA următoarele linii de cale ferată:

Linia 401 – magistrală Satu Mare - Baia Mare (între stațiile CF Apa - Baia Mare), linie ferată simplă, neelectrificată; 47,605 km; nemodernizată.

Linia 402 – secundară Baia Mare - Baia Mare Sud - Baia Sprie - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 8,514 km.

Linia 403 – secundară Baia Mare Sud - Baia Mare Nord - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 5,053 km.

Linia 412 – principală Apahida - Baia Mare (între stațiile CF Ulmeni Sălaj - Baia Mare) - linie ferată simplă, neelectrificată; 43,455 km; nemodernizată.

Linia 414 – secundară Ulmeni Sălaj - Cehu Silvaniei - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 4,296 km.

Linia 415 – principală Bușag - Satulung pe Someș - linie ferată simplă, neelectrificată; 0,792 km; nemodernizată.

Linia 422 – secundară Salva - Sighetu Marmăției (între stațiile CF Dealu Ștefăniței – Vișeu de Jos - Valea Vișeuului - Sighetu Marmăției) - linie ferată simplă, neelectrificată; nemodernizată. Specificații: 142,157 km - linie cu ecartament normal; 23,557 km – linie încălecată.

Linia 422 – secundară Valea Vișeuului – Frontiera Ucraina - linie ferată largă; 0,900 km; nemodernizată.

Linia 423 – secundară Vișeu de Jos – Borșa - linie ferată simplă, neelectrificată (linie închisă); 23,379 km.

Linia 429 – secundară Sighetu Marmăției - Câmpulung la Tisa - Frontiera Ucraina - linie încălecată + linie largă; nemodernizată.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Maramureș este în concordanță cu gradul de uzură, iar nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 – 80 km/oră. Conform CFR (2022), nu au fost efectuate lucrări de modernizare asupra elementelor de infrastructură, ceea ce denotă un grad avansat de uzură a acestora. *Pe teritoriul județului mai funcționează în prezent sub 20 de gări, multe fiind închise în ultimii ani pe fondul reducerii continue a traficului feroviar, în favoarea celui rutier. Stația CF din Baia Mare, cea mai mare din județ, se află într-o stare avansată de degradare, nefiind reabilitată de peste 40 de ani.* Conform DRR CFR (2022), gara Baia Mare este inclusă pe lista celor 47 de stații CF din România propuse pentru modernizare/reabilitare cu finanțare prin programul POIM 2014-2020. Stadiul proiectului (2022): în curs de implementare (contracte pentru elaborare SF în derulare) *La stația CF Sighetu Marmăției au fost demarate lucrări de reabilitare, dar acestea au progresat lent, astfel încât clădirea este degradată. O situație similară se înregistrează și la celelalte gări din județ* (Strategia de Dezvoltare a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020).

Calitatea dotărilor. Infrastructura de servicii în stațiile de cale ferată

Documentul de referință CFR (2022) prezintă detaliat 12 stații CF din județul Maramureș, aparținând de Regionala Cluj. Toate gările CF analizate furnizează servicii de transport călători, transport marfă și transport excepțional, cu caracter de bază, suplimentar sau auxiliar. De asemenea, indiferent de numărul de linii, acestea sunt cu funcționare permanentă în cazul fiecărei stații. Operatorii care își desfășoară activitatea în aceste gări sunt: CN CF CFR SA, S.N.T.F.C. CFR Călători S.A., și S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. În perspectivă sunt planificate schimbări în ceea ce privește desfășurarea activităților pe anumite linii, după cum urmează:

- stația Baia Mare – 4 linii propuse la casare (infrastructurile 8, 9, 10 și 13);

- stația Bocicoi – 1 linie propusă la casare (linia 4 cale largă);
- stația Cămara Sighet – 2 linii propuse la casare (linia 4 cale largă și linia 5 cale normală);
- stația Satulung pe Someș – 1 linie propusă la casare (linia 5);
- stația Sighetu Marmăției – 3 linii propuse la casare (infrastructurile 13, 14 și 15);
- stația Vișeu de Jos – 1 linie propusă la casare (linia 7).

Perspective de dezvoltare

În ultimii 15 ani, nu s-au realizat lucrări de modernizare a infrastructurii feroviare. Totuși, conform CFR – Direcția Linii (2022), sunt programate și în curs de implementare lucrări de modernizare ale intersecțiilor la nivel, finanțate de la bugetul de stat, în valoare totală de 3.951.000 lei, după cum urmează:

- 1) Modernizare trecere la nivel km 0+188, Linia CF L415 Ram. Satulung – Bușag în stația Baia Mare.
- 2) Modernizare trecere la nivel km 177+857, Linia CF Apahida – Baia Mare în stația Baia Mare.
- 3) Modernizare trecere la nivel km 222+332, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției în stația Cămara Sighet.
- 4) Modernizare trecere la nivel km 228+045, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Cămara Sighet – Bocicoi.
- 5) Modernizare trecere la nivel km 26+665, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 6) Modernizare trecere la nivel km 18+638, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Valea Vișului.
- 7) Modernizare trecere la nivel km 21+020, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 8) Modernizare trecere la nivel km 23+652, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Vișeu de Jos.
- 9) Modernizare trecere la nivel km 12+410, Linia CF Salva – Sighetu Marmăției, între stațiile Leordina – Valea Vișului.

În Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, sunt prevăzute lucrări de modernizare care includ infrastructura feroviară de pe teritoriul județului Maramureș în acord cu prevederile incluse în Masterplanul General de Transport al României (2016), dar nu cu caracter de maximă prioritate, ceea ce înseamnă că sunt prevăzute pentru orizont post 2030: lucrări de refacție pe sectorul Dej – Baia Mare – Satu Mare. Acest sector propus pentru reabilitare face parte din totalul de 1395 km lungime desfășurată a liniilor curente și directe la nivel național, lungime prevăzută pentru refacționare prin programul cadru de recuperare a restanțelor privind refacția liniilor curente și directe (SDIF 2021-2025).

De asemenea, pentru creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, se propun măsuri de interconectare cu alte moduri de transport – transport aerian de persoane – în acest caz, Aeroportul Internațional Maramureș, parte din rețeaua TEN-T globală. Sectorul Dej – Baia Mare – Satu Mare apare ca prioritate pentru dezvoltare orizont 2030, cu abordare segmentată: 1. Sectorul Baia Mare – Satu Mare (lungime – 59 km) cu o valoare estimată a investițiilor de 94,4 mil Euro; 2. Sectorul Baia Mare – Dej (lungime – 134 km) cu o valoare estimată a investițiilor de 260,6 mil. Euro.

În cadrul obiectivelor operaționale propuse în Masterplanul General de Transport al României pentru infrastructura feroviară, regăsim obiectivul operațional specific (OR 14) care prevede creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători pe ruta Oradea – Cluj-Napoca via Baia Mare și Satu Mare, concretizat prin creșterea frecvenței serviciilor de transport, cu un grafic de mers al trenurilor cu interval regulate, care să circule la fiecare 2 ore pe distanța Baia Mare – Oradea și Satu Mare – Cluj Napoca (MPGT, 2016). Pentru acest obiectiv specific a fost propus și un model de proiect cu orizont 2030-2040 (test DS09A - *Reabilitare la viteza de proiectare a secțiunilor Oradea – Satu Mare și Satu Mare – Cluj-Napoca – lungime rețea reabilitată - 475 km*), pe baza analizei AECOM a rezultatelor Modelului Național de Transport care cuprinde îmbunătățiri ale echipamentelor de semnalizare, material rulant nou și îmbunătățirea facilităților din stații în nodurile principale (inclusiv Baia Mare). Acest proiect ar soluționa următoarele probleme/disfuncționalități: starea tehnică precară a liniei, a materialului rulant și a facilităților oferite în stațiile CF, cauzată de subfinanțarea lucrărilor de întreținere și reparații; viteza redusă de circulație a trenurilor de pasageri și marfă între Satu Mare și Cluj-Napoca; întârzierile în graficul de mers,

vitezele comerciale inferioare vitezelor de proiectare pe secțiunea Apa – Baia Mare și Apahida – Dej Călători; cota de piață scăzută a căii ferate pe conexiunea Satu Mare – Baia Mare, în ciuda potențialului ridicat de creștere a traficului de pasageri pe acest coridor, graficul de mers inefficient, ceea ce conduce la o productivitate scăzută a personalului și a materialului rulant; timpii mari de întoarcere și tiparele de oprire neregulate; fiabilitatea scăzută și sistemele de semnalizare inefficiente; capacitate limitată și sistemele de semnalizare redundante (MPGT, 2016).

Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, pe termen mediu și lung, pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare de pe teritoriul județului Maramureș, sunt prevăzute și măsuri strategice de tip Quick Wins (lucrări punctuale de eliminare a restricțiilor de viteză, creșterea vitezei de circulație a trenurilor respectiv creșterea siguranței pe calea ferată). Acest tip de intervenție a fost propusă și în Master Planul General de Transport al României (2016) având în vedere durata mare de dezvoltare și implementare a proiectelor complexe de modernizare a infrastructurii de dezvoltare a acestui tip de infrastructură. Proiectele de mici dimensiuni de tip Quick Wins au menirea de a elimina restricțiile de viteză pe calea ferată prin lucrări de mică anvergură asupra suprastructurii căii ferate (șina, traversele, aparate de cale, piatră spartă) sau orice alt element care va conduce la creșterea vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă, cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și/sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor (PNRR, 2021; MPGT, 2016). În cadrul județului Maramureș, sunt prevăzute lucrări de tip Quick Wins pe sectorul de cale ferată Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (parte din rețeaua TEN-T Comprehensive).

5.3. Rețeaua navală

Transportul fluvial prezintă unele caracteristici care ar trebui să-l facă preferat în transportul mărfurilor față de celelalte forme de transport, datorită următoarelor caracteristici (*sursa: Planul Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România, 2013*):

- asigură condiții optime pentru transportul mărfurilor cu greutate mare, deoarece un convoi de barje are o capacitate de transport de 3000-12000 tone în funcție de compunerea convoiului, în timp ce un tren de marfă poate transporta în medie 1500-2000 tone, iar un autocamion 15-30 tone. Coeficientul de utilizare a puterii de propulsie este superior în transportul pe apă, fiind în medie de cca. 4-5 tone/CP, față de cca. 1 tonă/CP la calea ferată și cca. 0,06 tone/CP la transportul rutier;

- consum mai mic de combustibil, metal și forță de muncă calificată;
- preț de cost mai redus per unitatea de marfă transportată;
- este cu mult mai puțin poluant decât transportul pe căile rutiere sau feroviare, unde nu există rețea electrificată.

Planul Național de Amenajare a Bazinelor Hidrografice din România, elaborat de INHGA, în anul 2013, prevede în perspectivă elaborarea unor documentațiile tehnice și economice pentru navigabilizarea următoarelor râuri:

- Siret, între Adjud și Dunăre;
- Mureș, pe sectorul Alba Iulia – Municipiul Arad;
- **Someș, între municipiul Dej și frontiera cu Ungaria;**
- Ialomița, pe sectorul Dridu – Dunăre;
- Jiu, pe sectorul aval de municipiul Craiova.

Pe de altă parte însă, Master Planul General de Transport al României nu prevede investiții în amenajarea pentru navigație a râului Someș între Dej și frontiera cu Ungaria. În acest context, problematica valorificării potențialului navigabil al r. Someș rămâne una deschisă, dar, de perspectivă.

Pentru o mai bună lămurire a acestui subiect se impune ca în următoarea perioadă să se elaboreze un PATZ și un Studiu de preferezabilitate, astfel putându-se clarifica dacă se mai păstrează sau nu această propunere din PATN, dar mai ales dacă este viabilă economic și este posibil a se realiza tehnic, ținându-se cont de caracteristicile hidologice și topografice ale r. Someș.

5.4. Transportul aerian

Județul Maramureș dispune de infrastructură pentru transportul aerian, aceasta fiind reprezentată de Aeroportul Internațional Maramureș (denumit până în anul 2017, Aeroportul Baia Mare). Aeroportul este situat pe

teritoriul administrativ al orașului Tăuții-Măgherăuș, la 10 km de centrul municipiului Baia Mare, poziția sa geografică, raportată la centrul pistei este de 23° 28' 04" longitudine estică, 47° 39' 30" latitudine nordică, la 180 m deasupra nivelului mării. Activitatea aeroportului se desfășoară conform Codului Aerian Român, acordurilor și convențiilor Organizației Aeronautice Civile Internaționale, la care România este membră. Aeroportul Internațional Maramureș are în prezent statut de regie autonomă cu specific deosebit, subordonată Consiliului Județean Maramureș. Aeroportul Internațional Maramureș este instituția care conduce și coordonează întreaga activitate de trafic aerian în zona de responsabilitate a aeroportului, pentru transportul de pasageri și marfă, în condiții de deplină securitate.

Infrastructura de transport aerian a României are scopul de a oferi centrelor regionale un mijloc de transport rapid către capitala București și către alte centre regionale. Transportul aerian este, de asemenea, un mijloc important pentru asigurarea conectivității internaționale. Cum rețeaua de autostrăzi din România este încă în dezvoltare, iar legăturile feroviare naționale se află sub restricții de viteză, transportul aerian reprezintă o opțiune preferată pentru transportul autohton pe distanțe lungi, în cazurile în care duratele de parcurs mici și nu neapărat costul de transport reprezintă factorul critic (MPGT, 2016).

Pe baza cifrelor înregistrate privind traficul intern și internațional și pe baza rolului și potențialului unui aeroport de a atrage un număr cât mai ridicat de călători atât la destinație cât și în întreaga rețea națională, în anul 2011, Aeroportul Internațional Maramureș (AIMM) a fost încadrat la categoria Aeroport Regional Mic, alături de aeroporturile din Satu Mare și Oradea (localizate în regiunea Nord-Vest), ultima categorie în ierarhia la nivel național. Apartenența la această categorie presupune că aeroportul deservește un oraș cu un număr al populației între 50.000 și 200.000 locuitori, iar populația din aria de captare este mai mică de 500.000 locuitori (MPGT, 2016). Pe baza cifrelor de trafic călători prognozate pentru perioada 2015-2025, pe termen scurt (2025) se propune transferul AIMM la o categorie superioară, Aeroport Regional, din perspectiva utilizării ca mod de transport din partea călătorilor.

Aeroportul Internațional Maramureș rămâne și dezvoltă ca o poartă aeriană a zonei nordice a României. În anul 2008, numărul de pasageri care s-au îmbarcat sau au debarcat pe Aeroportul Internațional Maramureș a fost de 22.462. În plus față de cursele interne spre București, s-au operat curse externe spre Austria, Serbia, Ungaria, Germania și Polonia, cele mai multe dintre acestea fiind curse charter (PATJ Maramureș, 2009). În perioada 2011-2021, se observă o dinamică pozitivă în ceea ce privește numărul pasagerilor care au tranzitat aeroportul, numărul acestora fiind în creștere continuă, cu o perioadă de reducere drastică în perioada lucrărilor de modernizare a platformei aeroportuare (2016-2018). Comparativ cu anul 2011, traficul de pasageri a cunoscut o creștere continuă ajungând ca în anul 2021 să înregistreze o creștere de aproximativ 137%.

Astfel, comparativ cu prognozele de trafic călători, numărul de pasageri îmbarcați / debarcați în perioada 2011-2021 pe Aeroportul Internațional Maramureș demonstrează o depășire a valorilor prognozate în anii 2019 și 2021, cu excepția anului 2020, care a înregistrat valori mai scăzute, cel mai probabil datorită restricțiilor de circulație provocate de pandemia Covid-19 la nivel național și internațional. De asemenea, nu vor fi luate în considerare valorile reale de trafic înregistrate în perioada 2016 – 2018, datorită inactivității cauzate de lucrări de modernizare la Aeroportul Internațional Maramureș.

Depășind valorile de trafic călători prognozate pentru anul 2025 (40.051 pasageri) încă din anul 2019 (40.902), AIMM și-a consolidat deja poziția de aeroport regional la nivel național.

Infrastructura aeroportuară și capacitatea traficului

Aeroportul Internațional Maramureș beneficiază de infrastructura specifică care, conform parametrilor tehnici, îi permite trafic realizat de aeronave de scurt și mediu curierat, acoperind în principal transportul intern către capitala țării și destinații europene prin curse charter, intensitatea traficului crescând treptat după darea în exploatare a noii piste aeroportuare în lungime de 2.150 m în 2018. Aeroportul este operațional tot timpul anului.

În decembrie 2015 au început lucrările unei noi etape de dezvoltare și modernizare, care au dus la refacerea completă a pistei, a căilor de rulare și a platformei. Investiția, în valoarea totală de 77.582.670 lei, a constat în extinderea pistei cu 360 m, de la 1790 m la 2150 m, cu o lățime de 45 m, capacitatea de încărcare a crescut de la PCN 22 la PCN 57 (PCN = 57 R/D/W/T corespunde unei operări fără restricții, pe noua PDA a aeronavei de calcul B 737-800). Pentru a face posibilă extinderea pistei, a fost efectuată relocarea unui drum de 1330 m, a fost construit un pod lung de 27 m peste drum și a fost efectuată și relocarea râului Băița la o

distanță de 1050 m. Sistemul de canalizare, cu o lungime de 5500 m, a fost reconstruit în totalitate. Au fost reconfigurate marcasele și inscripțiunile, a fost realizată instalația de colectare-evacuare ape uzate de la degivrarea avioanelor și alte lucrări de drenaje necesare. Sistemele de aterizare ILS și luminile aeronautice (inclusiv firul director) au fost reconfigurate și extinse, pentru a permite operarea aeronavelor mediu curier în condiții CAT I și CAT II, prin implementarea tuturor normelor ICAO și EASA (Agenția Europeană de Siguranță a Aviației), rezultând unul dintre cele mai moderne sisteme de balizaj din țară. Modernizarea infrastructurii a fost completată de: refacere platformă călători și deservire, relocare senzori ROMAWOS, lucrări de refacere a rețelei de apă și canalizare și lucrări suplimentare de relocare a sistemelor de radionavigație și balizaj și iluminare pistă.

Aeroportul Internațional Maramureș asigură un spațiu special amenajat și marcat cu indicatoare pentru parcare autoturismelor, în zona publică a aeroportului. Accesul în parcare și staționarea pentru o perioadă de până la 15 zile este gratuită, dar nu beneficiază de pază (cf. *Regulament de organizare și funcționare a parcurii publice din incinta R.A. "Aeroportul Internațional Maramureș"*, 2021). Structura organizațională a aeroportului a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Maramureș nr. 226/2021. La acesta s-a adăugat un nou compartiment - *handling pasageri* – care cuprinde 5 posturi – 1 șef compartiment și 4 posturi agenți handling pasageri. Acest nou compartiment a fost înființat la momentul reînceperii activității aeroportului în anul 2018, când Compania TAROM a reluat cursele aeriene regulate pe ruta Baia Mare – București și retur, din martie 2019, cu o frecvență de 5 curse săptămânal.

Investițiile în echipamente s-au ridicat la o valoare de aproximativ 18 milioane euro în perioada 2018 - 2021 și au inclus echipamente și dotări specifice activității aeroportului. Proiectul *Extindere și modernizare suprafețe aeroportuare* a fost finalizat și a fost finanțat din fonduri europene prin Programul Pos-T 2007 – 2013 și de la Bugetul de Stat (Administrația Aeroportului Internațional Maramureș, 2022). A fost construită o platformă din beton cu dimensiunea de 276 m x 64 m și cu o capacitate pentru 4 standuri de parcare, dintre care trei standuri pentru aeronave de tip Boeing 737-800 sau Airbus A320 și un stand pentru avioane ATR42, SAAB2000, sau similare. După finalizarea lucrărilor de modernizare a pistei, AIMM devine al doilea aeroport ca importanță din cadrul Regiunii de Nord-Vest, acesta clasându-se după Aeroportul Internațional "Avram Iancu" din Cluj-Napoca.

Astfel, după anul 2015, infrastructura pistei de decolare/aterizare îmbunătățită are următorii noi parametri: lungime pistă: 2150 m; lățime pistă: 45 m; capacitatea portantă: 57 R/W/D/T; platformă de îmbarcare – debarcare mărită (de aproximativ de două ori); terminal de pasageri cu capacitate de deservire de 100 pasageri/oră pentru traficul intern și 50 pasageri/oră pentru traficul internațional.

Prin Decizia Comisiei Europene - SA.64092 (2021/N) – România – COVID-19 a fost aprobat Ajutorul de stat pentru operatorii aerieni care își iau angajamentul de a opera zboruri regulate externe la și de la Aeroportul Internațional Maramureș, a căror activitate a fost perturbată de pandemia de COVID-19, în sumă de 1.200.000 euro. Începând cu data de 18 decembrie 2021, operatorul aerian HiSky a început operarea zborurilor regulate pe rutele Baia Mare – Milano (Italia) și Baia Mare – Londra (Marea Britanie), iar din 29 martie 2022 pe ruta Baia Mare – Paris (Franța).

Perspective de modernizare și dezvoltare pe termen mediu și lung.

Pe termen scurt (2023), administrația Aeroportului Internațional Maramureș propune implementarea a două proiecte privind îmbunătățirea calității platformei aeroportuare prin amenajarea unui terminal nou de pasageri dar și privind creșterea gradului de siguranță și securitate a pasagerilor care tranzitează aeroportul (*Extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou și Creșterea siguranței și securității pasagerilor pe Aeroportul Internațional Maramureș*).

Noul terminal va avea o capacitate de 450 pasageri pe oră și vor fi construite și o serie de alte facilități: (parcare pentru autoturisme (450 locuri); parcare microbuze (10 locuri); parcare autocare (8 locuri); parcare VIP și business; zonă pentru staționarea taxiurilor; zonă pentru stația de autobuz (2 locuri); zonă cargo; un hotel). Noul terminal va avea o suprafață totală desfășurată de 12.209 metri pătrați. Termen de finalizare: 2 ani. Valoarea estimată este de 138,12 milioane de lei (inclusiv TVA). Sursa de finanțare preconizată: Fonduri europene prin programul POIM 2014 – 2020.

Unul din obiectivele strategice pentru sectorul de transport aerian din România este atingerea, până în anul 2025 a unui set de parametri minimi pentru fiecare categorie de aeroport în ceea ce privește infrastructura de bază compuse din terminale, piste de decolare aterizare, platforme de staționare, dar și echipamente de asistență a

navigației, siguranță și securitate a transportului aerian, precum și conectivitatea aeroporturilor și realizarea facilităților cargo (MPGT, 2016).

Aeroporturile din rețeaua națională a României ar trebui să asigure și standardele de conectivitate, în colaborare cu autoritățile locale sau ceilalți administratori ai infrastructurii naționale.

Dezvoltarea Aeroportului Internațional Maramureș este condiționată de un cumul de factori care acționează sinergic, în contextul limitărilor actuale acesta neavând posibilitatea de a se dezvolta într-un aeroport de tip hub internațional, în special datorită mărimii demografice a orașelor polarizate, datorită concurenței cu alte aeroporturi regionale (Satu Mare, Oradea) și datorită localizării în plan teritorial (spațiul aerian funcțional se dezvoltă și extinde și peste orașul Tăuții Măgherauș și municipiul Baia Mare). Planul conic se suprapune peste intravilanul municipiului Baia Mare, iar suprafața de apropiere este situată la limita sudică a orașului Tăuții Măgherauș și a municipiului Baia Mare, ceea ce impune limitări ale regimului de înălțime a construcțiilor. În planul suprafeței conice se interpun, în partea nordică, Munții Gutâi, care influențează manevrele de aterizare/decolare a aeronavelor. Suplimentar, pe termen mediu și lung, în contextul dezvoltării urbanistice a ZMBM și includerii aeroportului în această zonă, datorită amplasamentului aeroportului, vor fi din ce în ce mai vizibile și alte aspecte nefavorabile, cum ar fi: creșterea poluării fonice și fizice și aglomerație. Există riscul de creștere a poluării fonice a municipiului Baia Mare și a localităților adiacente din cadrul ZMBM ca urmare a intensificării traficului aerian. Un ultim aspect important care necesită atenție în ceea ce privește dezvoltarea strategică a AIMM este asigurarea conectivității cu alte infrastructuri (infrastructură mare, magistrală feroviară) și crearea și dezvoltarea unui sistem de transport intermodal. Lipsa unui masterplan de dezvoltare aeroportuară aduce consecințe negative cum ar fi planificarea sinergică inadecvată a întregului complex aeroportuar (ex. terminale separate), flexibilitate insuficient planificată în cadrul infrastructurii (în special datorită volatilității planificării pieței transportului aerian de pasageri).

5.5. Transportul multimodal / combinat

În prezent, atât la nivelul județului Maramureș, ca și la nivelul României există un nivel redus de containerizare a mărfurilor ce sunt transportate pe calea ferată (mai puțin de 5%), în comparație cu alte țări europene (MPGT, 2016). Îndeplinirea obiectivelor de sustenabilitate privind serviciile de transport mărfuri, orizont 2030, presupune repartizarea strategic a investițiilor în infrastructura specific pentru realizarea transportului multimodal și intermodal. Transportul multimodal este una dintre cele mai simple modalități de reducere a emisiilor provenite din transporturi prin transferarea fie parțială sau în totalitate a călătoriilor de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile, cum ar fi transportul feroviar sau pe apă. Există, de asemenea, o eficiență mai mare și reduceri de costuri, prin mărirea vitezelor de manevrare, reducerea costurilor de manevrare și îmbunătățirea securității (MPGT, 2016). Prin creșterea investițiilor în sectorul de transport feroviar se va facilita dezvoltarea transportului multimodal.

5.6. PROBLEME ȘI DISFUNCȚIONALITĂȚI REFERITOARE LA CĂILE DE COMUNICAȚII

1. Transporturile rutiere

1) Lipsa conexiunii județului Maramureș la infrastructura rutieră de mare capacitate (autostradă, drum expres). După lunga perioadă de tranziție economică, o multitudine de propuneri și inițiative de dezvoltare, județul Maramureș încă nu beneficiază de o conexiune la infrastructura rutieră de mare capacitate (autostradă, drum expres), fapt care a condus la marginalizarea județului în raport cu principalele fluxuri economice și periferizarea acestuia.

2) Gradul ridicat de centripetism a rețelei de drumuri naționale. Această situație este o moștenire a principiilor centraliste de planificare teritorială care azi sunt depășite și generează încă numeroase efecte, cum ar fi: concentrarea fluxurilor în centrele urbane, supraaglomerându-le; lipsa alternativelor viabile de planificare a rutelor de transport; suprasolicitarea unor rute de transport și uzarea accentuată a infrastructurii; susținerea dezvoltării centralizate în defavoarea celei distributive a teritoriului, fapt care conduce la apariția ariilor teritoriale periferice și a decalajelor de dezvoltare.

3) Capacitatea redusă de asigurare a tranzitului rutier peste punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmăției. În prezent, județul Maramureș este conectat la traficul rutier transfrontalier printr-un singur punct vamal și de trecere a frontierei care datorită elementelor constructive și de infrastructură rutieră (podul rutier peste r. Tisa) este subdimensionat și asigură un grad redus de conectivitate transfrontalieră, care se materializează în primul rând prin pierderi economice.

4) Inexistența unui inel complet de tip "centură ocolitoare" a municipiului Baia Mare. La momentul actual, municipiul Baia Mare deține două segmente de centură ocolitoare, situate pe latura vestică și sudică a municipiului, acestea exercitându-și funcția și aducând reale beneficii traficului rutier intra și extraurban. În contextul creșterii gradului de motorizare și intensității traficului rutier, latura estică și nordică a municipiului nu este încă deservită de o șosea de centură, fapt ce se resfrânge asupra fluidității traficului în această parte a orașului, cu frecvente ambuteiaje și valori ridicate ale traficului.

5) Inexistența unui tunel rutier pe DN 18, între Baia Sprie și Mara, care să asigure traversarea mai ușoară a Munților Gutâi în vederea creșterii conectivității cu Depresiunea Maramureș. Această situație conduce la necesitatea desfășurării traficului rutier prin pasul Gutâi (987 m). În acest context, datorită numeroaselor curbe și serpentine cu pante accentuate, acest sector de drum național devine unul periculos pentru traficul rutier și greu accesibil mai ales iarna.

6) Inexistența centurilor ocolitoare în cazul municipiului Sighetu Marmăției și orașelor Seini, Baia Sprie, Vișeu de Sus, Borșa. Această stare de fapt conduce la supraaglomerarea traficului rutier, creșterea poluării fizice și fonice, creșterea incidenței accidentelor rutiere, degradarea accentuată a construcțiilor din incinta orașelor datorită tranzitării acestora de către drumurile naționale.

7) Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice, pe câteva drumuri județene din județul Maramureș:

8) Depășirea valorilor traficului rutier, actual și de perspectivă, peste valorile maxime admise ale clasei tehnice, pe câteva drumuri comunale din județul Maramureș:

9) Discontinuitatea DJ 182B între localitățile Remetei pe Someș și orașul Ulmeni datorită inexistenței podului rutier pe râul Someș. Acest aspect periclitează semnificativ traficul rutier pe DJ 182B, care și așa este o rută foarte aglomerată, cu valori ale traficului peste clasa tehnică a drumului existent, fapt care se materializează prin timpuri mari de parcurs pe acest sector și capacitate redusă de transfer cu pontonul a mijloacelor rutiere peste Someș.

10) Lipsa unei conexiuni directe a orașelor Ulmeni și Săliștea de Sus cu un drum național. Orașele Ulmeni și Săliștea de Sus sunt singurele orașe din județ care nu beneficiază de o conexiune la rețeaua publică de drumuri prin intermediul unui drum național, fapt ce se reflectă direct în potențialul de comunicare a acestuia și implicit, în nivelul de dezvoltare.

11) Existența la nivelul drumului național 18B a unei porțiuni de drum cu o singură bandă în ambele sensuri de circulație și cu îmbrăcăminte asfaltică ușoară, situată între pozițiile kilometrice 49+320 – 58+342, în lungime de 9,022 km. Acest segment de drum situat între orașul Târgu Lăpuș și limita cu județul Cluj este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului și creează premise favorabile pentru producerea accidentelor rutiere.

- 12) Deservirea Aeroportului Internațional Maramureș cu un drum clasificat subdimensionat în raport cu intensitatea traficului. În prezent, aeroportul este conectat la rețeaua de drumuri publice prin intermediul unui drum județean (DJ 109J) care este subdimensionat în raport cu intensitatea traficului actual și de perspectivă. De asemenea, conectivitatea aeroportului se realizează doar dintr-un singur sens, neexistând o altă conexiune, fapt ce poate conduce la blocarea acesului în situații de criză.
- 13) Existența la nivelul drumurilor județene a încă 122,277 km de îmbrăcămînți rutiere din PIATRĂ și a 6,571 km de îmbrăcămînți rutiere din PĂMÂNT.
- 14) Existența la nivelul drumurilor comunale a 92,803 km de îmbrăcămînți rutiere din PIATRĂ și a 66,816 km de îmbrăcămînți rutiere din PĂMÂNT.
- 15) Existența la nivelul drumurilor județene a 102,560 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 23,537 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA.
- 16) Existența la nivelul drumurilor comunale a 102,219 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare REA și a 37,997 km de îmbrăcămînți rutiere cu stare FOARTE REA.
- 17) Existența unor sectoare de drum clasificate cu rate ridicate de incidență a accidentelor rutiere. Chiar dacă în ultimii 10 ani asistăm la o scădere a numărului de accidente rutiere, la nivelul rețelei rutiere din județul Maramureș există încă valori ridicate a incidenței accidentelor și a efectelor acestora (decese, răniți, pagube materiale). Ratele cele mai mari se înregistrează la nivelul drumurilor naționale și în incinta orașelor, acolo unde drumurile naționale le tranzitează. De asemenea, se observă existența la nivelul rețelei de drumuri clasificate din cadrul județului a unor hotspot-uri, unde au loc frecvente accidente, acestea fiind reprezentate de intersecții, sectoare rectilinii și mai ales sectoare în curbă la care se adaugă trecerile la nivel cu cale ferată.
- 18) Existența unor teritorii și localități în cadrul județului Maramureș situate la o distanță de peste 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant. Datorită concentrării stațiilor de carburant în incinta centrelor urbane și de-a lungul drumurilor principale se constată existența încă a unor teritorii și localități care se situează la o distanță mai mare de 20 km față de cea mai apropiată stație de carburant, fapt care poate determina creșterea consumului de carburant doar din acest motiv și a riscului de a rămâne fără carburant.
- 19) Concentrarea excesivă a stațiilor de încărcare rapidă a automobilelor electrice în municipiul Baia Mare și câteva localități urbane (Sighetu Marmăției, Borșa) și insuficiența acestora în restul teritoriului. Acest aspect deteriorează utilizarea dificilă a autoturismului electric în afara centrelor urbane și nu stimulează achiziționarea în mediul rural, datorită lipsei stațiilor de încărcare rapidă. Consecința este creșterea mai departe a parcului auto reprezentat de autoturisme clasice și descurajarea directă a achizițiilor de autoturisme electrice.

2. Transportul feroviar

- 1). În prezent, infrastructura feroviară din România și, implicit, din județul Maramureș, se situează sub standardele UE. Această stare de fapt este cauzată de perioadă îndelungată de timp (peste 40 ani) de când nu s-au mai realizat lucrări de modernizare a infrastructurii feroviare care, astfel, a acumulat un grad ridicat de uzură și degradare fizică. Acest lucru determină o mare ineficiență în exploatarea căilor ferate, viteze foarte mici de deplasare, timpi mari de parcurs și avarii frecvente.
- 2). Prezența liniilor simple neelectrificate pe întreg județul, fapt ce determină o viteză și intensitate redusă a traficului. La momentul actual, județul Maramureș deține doar linii ferate simple și neelectrificate, fapt care nu permite utilizarea tracțiunii garniturilor feroviare cu locomotive electrice, ci doar diesel, în timp ce deplasarea simultană în sens opus a două garnituri feroviare iarăși nu este posibilă. Acest lucru conduce la o ineficiență sporită a transportului feroviar pe raza județului Maramureș.
- 3). Vechimea apreciabilă a lucrărilor de artă și prezența încă a unor sectoare de linie cu traverse din lemn, depășite ca termen de exploatare. În cazul lucrărilor de artă (poduri, podețe), majoritatea acestora datează de la construcția căilor ferate, depășind de mult termenul de garanție în exploatare. La fel se întâmplă și cu sectoarele de cale ferată care sunt încă pe traverse din lemn, ce au un grad ridicat de uzură. Acest lucru se răsfrânge direct în viteza de circulație a trenurilor, care astfel au restricții de viteză pentru a reduce riscurile de deraiere.
- 4). Starea precară a parcului de locomotive și a materialului rulant. Atât locomotivele cât materialul rulant care circulă pe rețeaua feroviară din România, și implicit din județul Maramureș, sunt aceleași de acum 30-40-50 ani. Vechimea mare a acestora face ca transportul feroviar să ofere condiții de confort scăzute, devenind din ce în ce mai

neatractiv pentru populație. Pe de altă parte, acest material rulant se defectează tot mai frecvent, uneori chiar în timpul exercitării funcției de transport, crescând astfel gradul de risc în exploatare.

5). Lipsa unei legături feroviare directe între parte sudică și nordică a județului, fapt ce duce la creșterea timpilor și duratei de acces. În prezent, în județul Maramureș nu există o legătură feroviară directă între Baia Mare și Sighetu Marmăției. Acest aspect determină timp foarte mari de accesare pe cale ferată a acestor două orașe principale, care fac total neoportună utilizarea acestei forme de transport.

6). Lipsa interconectării între infrastructura feroviară și celelalte infrastructuri de transport din cadrul județului Maramureș. Această stare de fapt anulează orice formă de complementaritate și integrare a formelor de transport (rutier, feroviar, aerian), fapt care nu crează premise de dezvoltare a transportului intermodal și multimodal la nivel județean și pierderii beneficiilor oferite de către acesta.

7). Lipsa interconectării transfrontaliere a infrastructurii feroviare din județul Maramureș. La momentul actual, județul Maramureș nu dispune de interconectare transfrontalieră pe cale ferată, chiar dacă dispune de o cale ferată cu ecartament larg pe teritoriul său. Până în anul 2006, pe calea ferată cu ecartament larg (linia 423) au circulat trenuri de călători, cu pornire din Ucraina și cu destinație finală sosire în Ucraina. Astfel, linia 423 Berlibaş – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Teresva (63 de km), circulau trei trenuri pe săptămână de la Sighet la Teresva și unul pe zi de la Berlibaş la Sighet, la care se adăugau trenurile aflate în tranzit. După anul 2006, toate trenurile au fost anulate iar infrastructura feroviară (linii și stații) a intrat într-un proces de conservare, care mai degrabă s-a materializat printr-o degradare a acesteia. În contextul internațional actual, această linie feroviară cu ecartament mix (normal și larg) poate reprezenta un avantaj major în relansarea transportului feroviar transfrontalier între România și Ucraina.

8). Uzură și degradare avansată a stațiilor și haltelor de cale ferată de pe raza județului Maramureș. Infrastructura feroviară conexasă din județul Maramureș (stații și halte) nu a beneficiat în ultimii 30 de ani de lucrări de modernizare, fapt ce a determinat accentuarea degradării fizice a acesteia, aspect care se răsfrânge asupra calității serviciilor oferite.

9). Întârzieri mari în graficul de mers. Datorită stării avansate de uzură a infrastructurii feroviare din județul Maramureș au loc întârzieri mari în graficul de mers al trenurilor de pasageri și marfă, fapt care se resfrânge asupra timpilor și vitezei de parcurs, precum și asupra capacității de transport în cadrul rețelei, mai ales dacă ținem cont și de faptul că liniile sunt simple și neelectrificate.

10). Viteza redusă de circulație a trenurilor de pasageri și marfă. Această disfuncție se produce datorită stării și calității infrastructurii feroviare din județ. Starea actuală a infrastructurii feroviare nu permite circulația trenurilor cu viteze mai mari de 60-80 km/oră. Media orară a vitezei se situează între 40-45 km/oră fapt care generează timpi foarte mari de parcurs în rețea, cu efecte directe asupra atractivității și competitivității cu alte forme de transport (rutier și aerian). Din acest punct de vedere, se poate observa o atractivitate scăzută pentru pasageri și una medie pentru mărfuri a transportului feroviar din cadrul județului.

11). Cota de piață scăzută a căii ferate pe conexiunea Satu Mare – Baia Mare, în ciuda potențialului ridicat de creștere a traficului de pasageri pe acest coridor. Această problemă legată de cererea pentru transportul feroviar apare ca urmare a unui cumul de elemente (starea infrastructurii, viteza redusă de circulație, prețurile serviciilor, întârzieri frecvente etc.) și determină o migrare masivă a transportului pe infrastructură rutieră. Transportul feroviar din cadrul județului are o competitivitate economică scăzută și, prin urmare, utilizat doar în cazurile de strictă necesitate și nu pe o scară largă, așa cum ar fi normal într-o economie funcțională bazată pe o infrastructură feroviară bine pusă la punct.

12). Graficul de mers ineficient, ceea ce conduce la o productivitate scăzută a personalului și a materialului rulant. Această disfuncție rezultă tot din starea infrastructurii feroviare, fapt care nu permite eficientizarea graficului de mers prin introducerea unui număr mai mare de trenuri care să circule în rețea. Acest aspect conduce în final la o capacitate scăzută de transport și venituri la fel de scăzute care nu sunt în măsură să genereze o productivitate ridicată a muncii în cadrul acestui sector.

13). Timpii mari de întoarcere și tiparele de oprire neregulate. Datorită stării infrastructurii feroviare, la nivelul rețelei feroviare se produc frecvente întârzieri, ce au ca efect direct imposibilitatea respectării timpilor de oprire (timpii de oprire sunt scurtați pentru a recupera întârzierile), acestea devenind neregulate precum și creșterea timpilor de întoarcere a trenurilor în cadrul rutelor.

14). Fiabilitatea scăzută a transportului feroviar. Fezabilitatea economică scăzută a transportului feroviar din cadrul județului este rezultanta deficiențelor acumulate în timp și nerezolvate la timp. Într-o piață liberă, economia funcționează după principiul eficienței economice și se orientează spre orice avantaj care poate să creeze alte avantaje. Astăzi, transportul feroviar, nu creează suficiente avantaje competiționale pentru a fi varianta câștigătoare și prin urmare există o cerere scăzută, fapt care impune o puternică subvenționare din bugetul public, care tot este insuficientă pentru a deveni competitiv.

15). Sistemele de semnalizare ineficiente. Toate sistemele de semnalizare au acumulat o perioadă lungă de funcționare și au ajuns să fie puternic uzate fizic și moral. Prin urmare, și această componentă infrastructurală este afectată de numeroase avarii, fapt care o face să devină ineficientă în procesul de exploatare.

3. Transportul aerian

1). În contextul creșterii fluxului de călători, spațiul intern al aeroportului destinat trierii persoanelor și bagajelor este subdimensionat. Capacitatea actuală de procesare a terminalului de pasageri este de 100 călători/rute interne și 50 călători/rute internaționale. În contextul creșterii cererii pentru transportul aerian din județul Maramureș, actuala infrastructură a terminalului de pasageri este insuficientă și va deveni total depășită în următorii ani.

2). Lipsa unui terminal cargo pentru transportul de mărfuri. În incinta AIMM nu există, în prezent, un terminal cargo, fapt ce limitează transportul de mărfuri pe calea aerului spre și dinspre județul Maramureș și blochează dezvoltarea acelor industrii dependente de această formă de transport.

3). Lipsa serviciilor de transport public urban dinspre municipiul Baia Mare spre AIMM, accesul fiind posibil numai cu transport personal sau taxi. Lipsa unei linii directe de transport public urban dinspre municipiul Baia Mare spre AIMM îngreunează accesul călătorilor dinspre principalul oraș deservit, precum și posibilitatea accesului persoanelor care nu dispun de transport personal.

4). Lipsa unei stații feroviare în incinta AIMM. Cu toate că municipiul Baia Mare este racordată la magistrala feroviară 400, cu gară feroviară în incinta orașului, iar aeroportul este traversat tangențial de această magistrală prin partea sudică a perimetrului aeroportuar, accesul călătorilor de pe transportul feroviar spre cel aerian se realizează cu dificultate din lipsa unei stații feroviare amenajate explicit în acest sens.

5). Lipsa serviciilor de transfer din cadrul AIMM spre alte aeroporturi cu mijloace proprii auto în cazul în care o cursă nu poate decola din diverse motive. În cazul anulării unei curse aeriene din variate motive, AIMM nu dispune de mijloace auto de transbordare a pasagerilor spre aeroporturile învecinate, fapt care se răsfrânge asupra calității serviciilor oferite.

6). Accesul rutier spre AIMM este subdimensionat. În prezent, accesul se realizează pe un drum județean (DJ 109J), cu racordare în DN 1C prin intermediul unei simple intersecții nedirijate și cu un singur sens de acces, fapt ce va conduce în viitorul apropiat la imposibilitatea deservirii accesului rutier spre și dinspre aeroport.

7). Lipsa unor heliporturi amenajate, destinate elicopterelor. Pe teritoriul județului Maramureș nu există heliporturi amenajate, destinate aterizării/decolării în condiții de siguranță a elicopterelor utilitare (ex. SMURD).

4. Transportul fluvial

1). Lipsa corelației între prevederile PATN și a Master Planului de Transport. Conform prevederii celor două documente de planificare, se poate constata că PATN Secțiunea I - Rețele de transport prevede amenajarea r. Someș pentru navigație fluvială între Dej și frontiera cu Ungaria, pe când Master Planul de Transport nici măcar nu aduce în discuție această propunere. Acest aspect conduce la imposibilitatea susținerii acestei idei ca fiind una valabilă și cu perspectivă de implementare.

2). Lipsa unor studii de fundamentare privind oportunitatea amenajării r. Someș pentru navigație fluvială. Până la momentul actual nu sunt realizate studii de fundamentare tehnico-economice privind viabilitatea amenajării pentru navigație fluvială a r. Someș. În cazul în care un astfel de studiu ar fi realizat și ar demonstra posibilitatea amenajării pentru navigație a r. Someș s-ar putea aprofunda discuțiile despre necesitatea realizării unui astfel de proiect.

3). În cadrul PATN-ului Secțiunea I - Rețele de transport nu este prevăzută amenajarea unui port fluvial și pe teritoriul județului Maramureș. În scenariul în care s-ar demara amenajarea r. Someș pentru navigație fluvială, aceasta nu se poate realiza fără a fi prevăzut și o amenajare portuară pe teritoriul județului Maramureș. Acest lucru

este cu atât mai necesar, dacă ținem cont de faptul că r. Someș tranzitează teritoriul administrativ al județului Maramureș și implicit a două orașe din cadrul acestuia (Tăuții Măgherauș și Ulmeni) care astfel ar putea primi statutul de orașe-port fluviale, cu importante beneficii pentru economia locală și cea județeană.

5. Transportul multimodal

- 1). Lipsa terminalelor multimodale administrate de către operatori de stat sau privați.
- 2). Inoperabilitatea terminalului multimodal de marfă al CFR Marfă din gara Baia Mare. Aici au fost amplasate două macarale, dintre care una este în conservare, iar cealaltă a fost aprobată pentru eliminare. În consecință, terminalul multimodal din Gara CFR Baia Mare este închis.

6. Transportul public județean, urban și metropolitan

- 1). Lipsa unei linii de transport auto internațional între România (Baia Mare – Sighetu Marmăției) și Ucraina (Rahiv – Ivano Frankivsk). Acest aspect limitează cooperarea transfrontalieră și traficul de persoane între România și Ucraina, mai ales dacă avem în vedere că în această parte a Ucrainei și României există etnici români și ucraineni care locuiesc în țării de origine etnică.
- 2). Starea necorespunzătoare și dotările învechite ale autogărilor și stațiilor auto de pe raza județului Maramureș. Starea precară și dotarea corespunzătoare cu infrastructură specifică și servicii aferente ale autogărilor determină scăderea atractivității față de serviciile de transport în comun, acesta conducând la sporirea valorilor de trafic auto pe drumurile publice. Acest aspect este valabil mai ales în cazul categoriilor de persoane care sunt navetiste sau nu beneficiază de mijloc propriu de transport, și care vor opta în viitor să-și achiziționeze propriul mijloc de transport datorită neatractivității atât a mijlocului auto public de transport cât și a calității serviciilor disponibile.
- 3). Vechimea apreciabilă și starea precară a flotei de transport public urban. Flota de transport public urban din cele două centre care oferă astfel de servicii (Baia Mare și Sighetu Marmăției) are o vechime de peste 15-20 ani fapt ce se răsfrânge în calitatea serviciilor și a costurilor de transport.
- 4). Lipsa mijloacelor electrice de transport public urban (autobuze) care să deservească liniile metropolitane. Inexistența în parcul auto de transport public urban a mijloacelor electrice nu conduce la reducerea surselor de poluare urbană și nu se încadrează în noile ținte europene de reducere a emisiilor de carbon.
- 5). Lipsa unei linii de transport public urban între Municipiul Baia Mare – Gara CF Baia Mare - Aeroportul Internațional Maramureș. Lipsa unei astfel de linii de transport public urban conduce la reducerea conectivității în principalele forme de transport din cadrul județului (ferovia și aerian) și proliferarea transportului de tip taxi, care realizat cu autoturisme clasice conduce la creșterea gradului de poluare în incinta urbanului și a zonei metropolitane, precum și la creșterea intensității traficului mai ales la orele de sosire/plecare ale aeronavelor. Această situație mai poate conduce și la proliferarea transportului ilegal de persoane, cu mijloace auto personale neînregistrate ca și taxi. În lipsa terminalelor multimodale, transportul de mărfuri se operează folosind căile rutiere.
- 4). Lipsa unei strategii locale sau județene de dezvoltare a unui sistem de transport multimodal, de calitate și durabil prin modernizarea și construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente.

6. - Propuneri privind organizarea circulației și dezvoltarea infrastructurii de transport.
Priorități

REALIZĂRI ÎN DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT DIN JUDEȚUL MARAMUREȘ, ÎN PERIOADA 2022-2024

După finalizarea elaborării PATJ Maramureș, proces care s-a desfășurat în perioada 2021-2022, în cadrul județului Maramureș s-au realizat câteva investiții în infrastructura de transport care vine în întâmpinarea planului de măsuri din cadrul PATJ-ului. Aceste investiții sunt reprezentate de lucrări de modernizare a drumurilor județene și comunale, demararea unor proiecte de anvergură pentru îmbunătățirea traficului rutier și a celui aerian. Lucrările realizate în perioada 2022-2024 în acest sens sunt:

1). *Lucrări în execuție la podului peste Tisa în zona Teplița din Sighetu Marmăției*, în lungime totală de 268.60 m (150,45 m pe teritoriul României), proiect finanțat prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020. Valoarea totală a proiectului este de 168.497.966,33 lei.

2). *În proces de modernizare drumuri județene 2024:*

- **DJ 185 Hărnicești – Ocna Șugatag (modernizare 5,8 km)**. De asemenea, se consolidează podul de la km 0+508, unde se lucrează la armarea și cofrarea plăcii de suprabetonare din beton C35/45. Proiectul prevede amenajarea trotuarelor, acostamentelor, realizarea de piste de bicicletă. Finalizarea lucrărilor este programată pentru luna octombrie. Modernizarea este realizată din proiectul Mara-Nord, în valoare de 125 de milioane de euro, prin Programul Operațional Regional.

- **DJ 185 sectorul Bocicoiu Mare – Lunca la Tisa**. Finalizare 56 de piloni din beton armat, se lucrează la rigidizare grindă din beton armat C30/37. Investiția totală 830.000 euro, finanțată din bugetul local. Modernizarea este realizată din proiectul Mara-Nord, în valoare de 125 de milioane de euro, prin Programul Operațional Regional.

- **DJ 184A sectorul Dumbrăvița – Rus**. Se intervine la lărgirea carosabilului, urmând ca în perioada următoare să se execute șanturile și podețele transversale. Investiția pentru acest tronson se ridică la 2,4 milioane euro, finanțată din bugetul local. Modernizarea este realizată din proiectul Mara-Nord, în valoare de 125 de milioane de euro, prin Programul Operațional Regional.

- **DJ 108E Chelița - limită județ Sălaj**. S-au finalizat lucrările de așternere a stratului de piatră spartă, iar în aproximativ două săptămâni vor fi turnate și covoarele asfaltice.

- **DJ 182C**. S-au efectuat lucrări de punere în siguranță a unui pod din localitatea Cătălina.

În proiectul Mara-Nord mai sunt cuprinse 7 tronsoane de drumuri județene care vor fi reabilite, și anume:

DJ 109F Rogoz – Lăpuș – Băiuț – Căvnic

DJ 109F Ocna Șugatag – Ferești

DJ 186 Vadu Izei – Bârsana

DJ 186B Ferești – Călinești – Budești

DJ 188 Bogdan Vodă – Vișeu de Jos

DJ 171 limită Bistrița-Năsăud – Suciul – Rogoz

DJ 171A Suciul de Sus – Groșii Țibleșului

DJ 109G Românești – Vima Mică au început lucrările de turnare covoare asfaltice.

3). În proces de modernizare drumuri comunale 2024:

- **DC 46 Coaş - Întreprâuri.** S-a finalizat procesul de modernizare a drumului comunal DC 46, în lungime de 15,5 km. Finanțarea provine din Programul Național de Investiții Anghel Saligny, în valoare de 7153792,06 lei.

4). Obținerea avizului de mediu pentru centura rutieră metropolitană Baia Mare. Proiectul a obținut avizul de mediu și a intrat în avizare la CNAIR pentru siguranța circulației. Acesta prevede realizarea a 8 noduri rutiere, 16 viaducte, 22 de pasaje și 4 poduri. Valoarea totală a investiției se ridică la 450 de milioane de euro.

5). Modernizarea la profil de 2 benzi centura urbană (str. Europa) municipiul Baia Mare. Proiectul cuprinde lărgirea străzii Europa la patru benzi până în zona Italsofa, precum și realizarea unui pasaj supratran peste calea ferată 412.

5). Lansarea proiectului: "Extinderea și modernizare terminal pentru pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș", cod SMIS 148784. Valoarea totală a proiectului este de 134.234.664,84 lei, din care 95.930.038,79 lei finanțare nerambursabilă din Fondul European de Dezvoltare Regională, 14.671.652,96 lei finanțare nerambursabilă din bugetul național și 2.257.177,38 lei cofinanțare eligibilă a Beneficiarului.

Obiectivul strategic 1 (OS1). Creșterea gradului de accesibilitate și conectivitate a localităților și populației atât în interiorul județului cât și în raport nivelele regionale naționale și europene

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
1.1. Îmbunătățirea condițiilor de transport rutier public și privat la nivel județean și asigurarea accesului populației la infrastructura de transport de calitate și servicii conexe	M1. Creșterea capacității administrațiilor publice locale de a accesa fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii edilitare și de transport	Conceperea și implementarea unui program de asistență tehnică și financiară destinată consiliilor locale pentru realizarea studiilor tehnico-economice și elaborarea proiectelor de reabilitare și modernizare a drumurilor de interes local.	Nivel județean
	M2. Creșterea calității infrastructurii rutiere (drumuri județene, comunale, agricole/silvice și de interes local) pentru îmbunătățirea capacității de susținere a traficului rutier, scăderea timpilor de parcurs și creșterea accesibilității în rețea	Reabilitarea și modernizarea drumurilor județene prin valorificarea oportunităților de finanțare oferite la nivel național și european: DJ 108E; DJ 109G; DJ 109U; DJ 171C; DJ 171E; DJ 182B; DJ 182E; DJ 183; DJ 183A; DJ 183C; DJ 185; DJ 186A; DJ 186D; DJ 187A; DJ 187B. Finalizarea implementării proiectului de reabilitare a drumurilor județene MARA-NORD: LOT 1 (DJ 109F (DJ 171) Rogoz – Lăpuș – Băiuț – Căvnic (DJ 184)); LOT 2 (DJ 109F Ocna Șugatag (int. DJ 185) – Ferești (DN 18)); LOT 3 (DJ 185 Hărniciești (DN 18) – Ocna Șugatag (DJ 109F)); LOT 4 (DJ 186 Vadu Izei (DN 18) – Oncești – Nănești – Bârsana (DJ 185)); LOT 5 (DJ 186B Ferești (DN 18) – Cornești – Călinești – Sârbi – Budești (DJ 109F). Finalizarea implementării proiectului Traseul Regional "Transilvania de Nord": Etapa I – 75,183 Km: DJ 108D: limită jud. Sălaj – Gârdani; DJ 108A: Gârdani – Ardușat; DJ 193: limită jud. Satu Mare – Ardușat – Hideaga; DJ 182B: Baia Mare – Coaş; DJ 182C: intersecție DJ 182B – Coaş – Copalnic-Mănăstur – Șurdești; și Etapa II – 34,028 km: DJ 186: Bârsana – Bogdan Vodă; DJ 188: Bogdan Vodă – Vișeu de Jos; DJ 108A – Gârdani – lim. Sălaj; DJ 171 – Rogoz – lim. Sălaj; DJ 171A: Suci de Sus – Groșii Țibleșului; DJ 108E – Mireșu Mare – Hideaga; DJ 182B – Baia Mare – Coaş; DJ 183 Baia Mare – Izvoarele - DN18; DJ	Nivel județean

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/ beneficiare
		185 – Petrova – V. Vișeuului; DJ 185 – Hărniciești – Hoteni – Ocna Șugatag; DJ 109U: Strâmbu Băiuț – Băiuț – Botiza; DJ 184 – DJ 109F – DJ 185.	
		Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale și agricole/silvice de interes local prin valorificarea oportunităților de finanțare oferite la nivel național și european: DC 1; DC 3; DC 4; DC 5; DC 6; DC 10; DC 11; DC 13; DC 14; DC 15; DC 18A; DC 19; DC 20; DC 23; DC 24; DC 25; DC 26; DC 27; DC 31; DC 36; DC 39; DC 40; DC 42; DC 43; DC 45; DC 48; DC 50; DC 52; DC 54; DC 56; DC 59; DC 60; DC 62; DC 63; DC 65; DC 67; DC 71; DC 72; DC 74; DC 76; DC 77; DC 79; DC 80; DC 83; DC 84; DC 84A; DC 84B; DC 88; DC 90B; DC 93; DC 96; DC 101; DC 102; DC 107;	Nivel județean
		Reabilitarea și modernizarea rețelei stradale în centrele urbane	Baia Mare, Baia Sprie, Borșa, Cavnic, Dragomirești, Săliștea de Sus, Seini, Sighetu Marmației, Șomcuta Mare, Tăuții Magherăuș; Ulmeni; Vișeu de Sus
		Construcție, reabilitare poduri/pasaje rutiere: Baia Mare (zona Clubul Văcarilor (spre Recea); zona Independenței intersecție cu str.Europa; zona Italsofa (spre Groși); zona Râul Sasar- strada Europa); Cavnic (zona peste râul Cavnic între str. 22 Decembrie și str. Flotației - DJ 184); Seini - Ulmeni peste râul Someș; Sighetu Marmației; Borșa (zone acces pârtie olimpică de schi, telegondolă); Vișeu de Sus (zona str. Mioriței, valea Râului cu Tăului, cartier german cu baza sportivă; zona peste râul Vaser-cartier Țișterai); Bârsana (peste râul Iza zona Valea Morii, pod și pasarelă pietonală); Bistra (peste râul Vișeu); Fărcașa; Poienile de sub Munte; Leordina-Ruscova (peste râul Vișeu); Remeți; Rozavlea; Moisei (zona Valea Ursoaiei); Ruscova (peste Valea Ruscova); Săcel; Strâmtura; Sălsig (peste Valea Sălajului, legătura cu DC 91A); Bocicoiu Mare; Bogdan Vodă (sat Bogdan Vodă, Bocicoel).	Baia Mare, Cavnic, Seini, Ulmeni , Sighetu Marmației; Borșa Vișeu de Sus, Bârsana, Bistra, Fărcașa; Poienile de sub Munte, Leordina, Ruscova, Remeți, Rozavlea, Moisei, Săcel, Strâmtura, Sălsig, Bocicoiu Mare, Bogdan Vodă
		Modernizare drumuri agricole/forestiere	Botiza, Ieud, Moisei, Petrova, Poienile Izei, Rona de Sus, Rozavlea, Săcel, Săliștea de Sus, Șieu, Strâmtura, Vadu

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/ beneficiare
			Izei, Vișeu de Jos
	M3. Eficientizarea și creșterea calității serviciilor de transport public județean și creșterea mobilității la nivel județean	Actualizarea periodică a programului și a rutelor de transport public județean Modernizarea autogărilor (ex. amenajare autogară publică în municipiul Baia Mare), a depourilor și a stațiilor de transport public și dotarea acestora (ex. achiziția de vehicule electrice, sisteme dinamice de informare a pasagerilor, automate de bilete și alte facilități specifice, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități). Amenajarea stațiilor de transport public în zonele rurale	Nivel județean
	M4. Asigurarea accesului populației la serviciile și dotările conexe pentru transportul rutier public și privat (stații de alimentare cu combustibil, stații de reîncărcare cu energie electrică, stații transport în comun)	Crearea de avantaje pentru construcția de noi stații de alimentare cu carburant în zonele slab acoperite și situate la o distanță mai mare de 20 de km de cea mai apropiată stație. Crearea de avantaje pentru construcția de noi stații de încărcare a vehiculelor electrice atât pe domeniul public, cât și în regim privat (ex. amplasare stații de încărcare mașini electrice (Borșa, Cicârlău, Săliștea de Sus)	Nivel județean
1.2. Dezvoltare urbană durabilă prin organizarea și eficientizarea serviciilor de transport public și dezvoltarea infrastructurii pentru transport public și transportul cu bicicleta	M1. Promovarea utilizării transportului public în defavoarea transportului privat pentru reducerea congestiilor în traficul urban	Organizarea campaniilor de încurajare a folosirii transportului public în comun în zonele urbane Crearea unui program de creștere a atractivității transportului în comun în centrele urbane (Baia Mare și Sighetu Marmăției) Dezvoltarea serviciilor de transport public în alte UAT-uri urbane (Târgu Lăpuș, Cavnic) Înființarea unor noi trasee de transport public urban și metropolitan care să asigure accesul și transferul populației urbane, metropolitane și aflate în tranzit dinspre și către principalele unități de producție și servicii din teritoriu.	Nivel județean UAT: Baia Mare, Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Borșa, Seini, Săliștea de Sus, Dragomirești, Canic, Târgu Lăpuș, Ulmeni, ZMBM
	M2. Creșterea cotei modale a transportului velo prin amenajarea infrastructurii pentru transportul cu bicicleta în spațiile urbane, periurbane și în ZMBM	Amenajare sisteme park&ride Realizare piste/parcări biciclete (Cicârlău, Dragomirești, Rona de Jos, Săliștea de Sus) Elaborarea unui studiu de fezabilitate privind dezvoltarea infrastructurii de tip pistă de biciclete, sisteme bike sharing în cadrul ZMBM și crearea premiselor pentru dezvoltarea acestei forme alternative de transport	
	M3. Crearea alternativelor de tranzitare a orașelor	Construcția de noi variante de ocolire a localităților urbane: Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Borșa, Seini, Săliștea de Sus, Dragomirești, Copalnic-Mănăstur și Cavnic	
	M4. Dezvoltarea transportului public urban nepoluant și eficientizarea consumului de combustibili convenționali pentru reducerea nivelului de poluare în centrele urbane	Modernizarea parcului auto al operatorilor de transport public urban prin achiziția vehiculelor ecologice (Baia Mare și Sighetu Marmăției) Organizarea unui sistem de transport public local în orașul Târgu Lăpuș: dotare cu 8 autobuze electrice, construire depou pentru parcul de autobuze, sistem management pentru flota de transport public local, amenajare de stații de transport public, amenajare autogară. Reabilitarea sistemului public de transport local în Cavnic și achiziția de mijloace de transport public nepoluante	
1.3. Creșterea conectivității teritoriale la nivel județean, regional, național și	M1. Asigurarea conectării județului la coridoarele majore de transport	Dezvoltarea infrastructurii rutiere de nivel 2 - drum expres (Cluj-Napoca – Baia Mare – Satu Mare) și nivel 3 drumurile TransRegio (TR Rodna și TR Maramureș).	Nivel județean

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
internațional		Realizarea unui intercoridor de conectivitate cu areale de importanță economică actuală sau prognozată - Intercoridorul Regiunea Centru - Maramureș - care conectează Coridorul OR5 cu Maramureșul și vămile Halmeu și Petea pe aliniamentul Turda - Cluj-Napoca, Gherla, Dej, Baia Mare, Satu Mare. Ramura estică se desprinde de la Dej și conectează Bistrița prin Beclean, cu o lungime de 289.7 km, conectare cu OR5, implicând crearea legăturii între următoarele centre urbane: Turda, Cluj-Napoca, Gherla și Dej din județul Cluj; Beclean, Năsăud, Bistrița din județul Bistrița-Năsăud; Baia Mare și Baia Sprie din județul Maramureș; Satu Mare, Tășnad și Negrești-Oaș din județul Satu Mare. Susținerea propunerii din PATN de realizare a Autostrăzii A14: Petea - Satu Mare - Baia Mare - Mireșu Mare - Dej - Bistrița - Vatra Dornei - Suceava Implementarea proiectelor de construcție și amenajare a drumurilor expres: drum Expres Baia Mare - Satu Mare; drum Expres Baia Mare - Jibou.	
	M2. Optimizarea circulației în cadrul rețelei de drumuri publice și echilibrarea intensității traficului pe drumurile județene afectate de depășiri ale valorilor de trafic admise, în prezent și în perspectivă	Reclasificarea unor drumuri județene în drumuri naționale și modernizarea acestora la profil de drum național și reorientarea fluxurilor de trafic: DJ 193: Hideaga - Ardușat - limită județ Satu Mare și continuare pe teritoriul județului Satu Mare până la municipiul reședință; DJ 108A: Ardușat - Fărcașa - Sălsig - Ulmeni - limită județ Sălaj și continuare până la orașul Jibou; DJ 182B: Șomcuta Mare - Remetea Chioarului - intersecție cu DJ 182C; DJ 182C: intersecție cu DJ 182B - Coaș - Copalnic Mănăștur; DJ 186: Vadu Izei - Bârsana - Bogdan Vodă - Săliștea de Sus - Săcel; DJ 109F: Târgu Lăpuș - intersecție cu DJ 171 (Rogoz); DJ 171: Rogoz - Suci de Sus - intersecție cu DJ 171A; DJ 171A: Suci de Sus - Groșii Țibleșului - Botiza - Șieu (în cazul legăturii între Botiza și Șieu este necesară și reclasificarea DC 19: Groșii Țibleșului (DJ 171A) - Botiza (DJ 186D) și a unei sector din DJ 186D); DJ 188: Bogdan Vodă - Bocicoel - Vișeu de Jos. Construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag - Bozânta Mare - Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare pe direcția Șomcuta Mare - Dej - Cluj-Napoca, astfel desconggestionând traficul de tranzit prin centrele urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare, respectiv asigurând creșterea accesibilității spre AIMM și zona industrială vest Baia Mare	Nivel județean
1.4. Intensificarea mobilității transfrontaliere a persoanelor și mărfurilor	M1. Creșterea capacității de asigurare a tranzitului rutier peste punctul de trecere a frontierei Sighetu Marmăției	Reabilitarea și modernizarea punctului de frontieră Sighetu Marmăției prin reînnoirea și mărirea capacității podului peste râul Tisa de a susține trafic rutier pentru vehicule de persoane și mărfuri de mare capacitate (proiecte în derulare: MOBI - Infrastructură Modernă de Frontieră - Regiune Carpatică de Succes și Pod peste Tisa, în zona Teplița din Sighetu Marmăției	Nivel județean UAT-urile de pe linia de frontieră cu Ucraina
	M2. Creșterea capacității de tranzit pietonal, velo și rutier (privat și public) de-	Înființarea unor puncte de trecere a frontierei pentru traficul local: Hmeliv (UA) - Valea Vișeuului (RO) - cu beneficii pentru	

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
	a lungul graniței cu Ucraina pentru degrevarea de supraaglomerare a traficului pietonal, velo și de autovehicule mici (< 3,5 t) a punctului de frontieră Sighetu Marmăției.	comunitățile locale Teresva (UA) – Săpânța (RO) – cu efecte benefice pentru comunitățile locale dar și în sectorul turistic	
	M3. Creșterea conectivității transfrontaliere prin modernizarea infrastructurii feroviare din județul Maramureș.	Conceperea și implementarea unui proiect de interconectare transfrontalieră RO – UA și de dezvoltare a transportului public feroviar de călători și marfă, prin reabilitarea și punerea în funcțiune a tronsoanelor de cale ferată cu ecartament mixt (normal și larg) de pe linia 423 Berlibaş – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa – Teresva (63 de km) și construcția a două noi puncte de trecere a frontierei pe calea ferată la Valea Vișeuului și Câmpulung la Tisa.	
	M4. Creșterea accesibilității transfrontaliere prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor de transport public de pasageri	Înființarea și punerea în funcțiune a unui nou traseu de transport public persoane care să asigure conectivitatea între municipiile Baia Mare – Sighetu Marmăției și Ucraina (Rahiv – Ivano Frankivsk) pentru creșterea cooperării transfrontaliere.	
1.5. Creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor în interiorul județului, cu precădere la nivelul zonelor urbane, metropolitane și urbane funcționale	M1. Creșterea accesibilității teritoriale pe cale rutieră	Susținerea și promovarea oportunității de construire a tunelului rutier de tranzitare a munților Gutâi, pe DN18, între localitățile Baia Sprie și Mara pentru creșterea conectivității între Depresiunea Maramureș și Depresiunea Baia Mare. Construirea unui pod rutier peste r. Someș între localitățile Remeți pe Someș și Ulmeni Finalizarea implementării proiectului de Reabilitare a Drumul Nordului – Maramureș, etapa I, în care sunt incluse lucrări de reabilitare a podului rutier peste râul Someș, pe drumul județean DJ193 în localitatea Ardușat Modernizarea drumului național 18B, sectorul: Târgu Lăpuș – Rohia – limită județ Cluj, la profil de drum național în vederea susținerii valorilor de trafic și creșterea accesibilității.	Nivel județean
	M2. Fluidizarea traficului în centrele urbane și degrevarea acestora de traficul greu, de tranzit	Finalizarea lucrărilor la varianta ocolitoare a municipiului Baia Mare pe latura estică și nordică pentru fluidizarea traficului și degrevarea de tranzit a vehiculelor grele în ZMBM și a municipiului, în contextul creșterii gradului de motorizare și intensității traficului rutier. Construcția de noi variante de ocolire a localităților urbane: Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Șomcuta Mare, Vișeu de Sus, Borșa, Seini Reclasificarea DJ 109J în variantă ocolitoare vest (VOTM) și extinderea acestuia până în DN 1C (între localitățile Tăuții Măgherauș și Bușag) pentru facilitarea accesului și tranzitului în zona aeroportuară – ambele sensuri, care poate servi ulterior și ca variantă ocolitoare pentru orașul Tăuții Măgherauș. Creșterea accesibilității spre AIMM poate fi realizată și prin construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag – Bozânta Mare – Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare de pe direcția Șomcuta Mare – Dej – Cluj-Napoca, astfel descongestionând traficul de tranzit prin centrele	Nivel județean

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
		urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare.	
	M3. Optimizarea traficului rutier zonal și local, intrajudețean prin echilibrarea traficului pe drumurile comunale afectate de depășiri ale valorilor de trafic admise, în prezent și în perspectivă	Reclasificarea și modernizarea la profil de drum județean a următoarelor drumuri comunale: DC 7 – Petrova (DN 18) - Crasna Vișeuului; DC 25 - Tăuții de Sus (DN 18) - Satu Nou de Sus - Rus (DJ 184A); DC 48 - Groși (DN 18B) - Satu Nou de Jos (DJ 182B); DC 67 - Satulung (DN 1C) - Mogoșești (DJ 108E); DC 69 - DN 1C – Săsar; DC 71 - Satulung (DN 1C) - Finteușu Mic (DJ 184A); DC 103 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) – Nistru; DC 104 - Tăuții Măgherauș (DN 1C) - Băița – Ulmoasa.	Nivel județean
1.6. Creșterea calității și siguranței circulației rutiere și diminuarea riscului de accidente și a efectelor acestora asupra participanților la trafic	M1. Conceperea și implementarea măsurilor specifice de asigurare a securității în trafic pentru reducerea numărului de accidente rutiere și scăderea impactului asupra participanților la trafic	Program de amenajare a sectoarelor drumurilor naționale de pe teritoriul județului cu incidență și risc ridicat de accidente (ex. insule de calmare a traficului, parapeți din beton pentru despărțirea sensurilor de circulație): DN 18, DN 1C, DN 18B și DN 19. Program de amenajare a drumurilor județene cu incidență și risc ridicat de accidente: DJ 186, DJ 182B, DJ 184, DJ 108A, DJ 109F, DJ 187 și DJ 185. Conceperea și desfășurarea campaniilor de conștientizare și educare a populației cu privire la riscurile circulației pe drumurile publice	Nivel județean
1.7. Eficientizarea și creșterea atractivității transportului feroviar la nivel județean Creșterea calității și intensității mobilității persoanelor și mărfurilor prin moduri sustenabile de transport.	M1. Construcția, reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare (stații/gări, linii, lucrări de artă, material rulant, treceri la nivel)	Reabilitarea, modernizarea și electrificarea rețelei (cu prioritate CF 401 și CF 422) Reabilitarea și modernizarea stațiilor/ garilor feroviare (și finalizare proiect de modernizare a gării Baia Mare) Introducerea unor automotoare feroviare noi pentru asigurarea legăturii expres între municipiile Satu Mare și Baia Mare Modernizarea și înnoirea parcului de locomotive și a materialului rulant Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată la intersecția cu drumuri clasificate prin dotarea cu instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere (BAT) și amenajarea carosabilului cu dale din cauciuc (finalizare proiecte de modernizare treceri cale ferată: Transformarea din trecere la nivel în trecere denivelată prin pasaj rutier supratean în următoarele cazuri: a. intersecția DJ 193 cu CF 401 în localitatea Hideaga; b. strada dintre localitățile Mogoșești și Satulung (folosită ca drum de scurtătură pentru acces în DN 1C dinspre DJ 108E); c. DJ 182B în incinta orașului Ulmeni. Demararea și finalizarea lucrărilor de tip Quick Wins pe sectorul de cale ferată Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (cf. PNRR, 2021; MPGT, 2016) Lucrări de consolidare terasament: Terasament și refacere apărare mal km 19+258 - 19+346 Linia CF 422A Valea Vișeuului – Vișeu de Jos Reparații, Consolidare, reabilitare tuneluri/ pasaje: Tunel Runcu Linia CF Valea Vișeuului – Petrova; Tunel la Gabarit km 3+681 - 3+840; Portal ieșire tunel Drăgoioasa, km, 53+264 - 54+004, linia CF 422 Salva-Vișeu de Jos, între stațiile Iza – Vișeu de Jos; Pod km 47+179, Linia CF 422, între stațiile Săcel – Iza; Podeț km 176+460, Linia CF 412, între stațiile Lăpușel - Baia Mare; Tunel CF km 42+916 - 43+028, Linia CF 422, între stațiile Fiad – Săcel"	Nivel județean

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
	M2. Creșterea accesibilității și conectivității teritoriale și valorificării oportunității de mobilitate prin transport feroviar în prezent și viitor.	Construcția unei noi linii feroviare directe între Baia Mare și Sighetu Marmăției pentru creșterea accesibilității și mobilității persoanelor și mărfurilor la nivelul județului și punerea în valoare inclusiv a AIMM. Construcția unei noi linii feroviare directe între Baia Mare și Târgu Lăpuș Modernizarea și redeschiderea circulației feroviare pe calea ferată 423 Vișeu de Jos – Borșa Crearea unei rute de tren metropolitan Ulmeni - Baia Mare	Nivel județean
	M3. Interconectarea rețelei de transport feroviar cu alte tipuri de infrastructuri de transport (rutier, aerian)	Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Introducerea unei garnituri feroviare autorulante între stațiile Bușag și Baia Mare în vederea asigurării accesului la AIMM și pe calea ferată. Modernizarea stației feroviare Bușag în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport Declararea stației Bușag – stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier.	Nivel județean
1.8. Creșterea atractivității și fiabilității transportului aerian (intensificarea mobilității persoanelor și a mărfurilor pe cale aeriană)	M1. Creșterea capacității aeroportului pentru transport pasageri și marfă	Finalizarea implementării proiectului <i>Extindere și modernizare terminal pasageri la Aeroportul Internațional Maramureș – terminal nou, cu termen 2023</i> . Construcția unui terminal cargo pentru dezvoltarea serviciilor de transport mărfuri, pe amplasamentul actualului aerodrom (prin dezafectarea aerodromului existent și strămutarea acestuia pe un alt amplasament - între calea ferată și halda de steril). Dotarea AIMM cu mijloace auto proprii pentru a asigura transportul/transferul pasagerilor	Nivel județean
	M2. Creșterea accesibilității aeroportului și interconectarea cu alte rețele de transport (feroviar și rutier)	Înființarea și punerea în funcțiune a unui nou traseu de transport public persoane care să asigure conectivitatea între Gara/ Autogara Baia Mare și Aeroportul Internațional Maramureș. Introducerea unei garnituri feroviare autorulante între stațiile Bușag și Baia Mare în vederea asigurării accesului la AIMM și pe calea ferată. Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Introducerea unei garnituri feroviare autorulante între stațiile Bușag și Baia Mare în vederea asigurării accesului la AIMM și pe calea ferată. Modernizarea stației feroviare Bușag în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport Declararea stației Bușag – stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier. Reclasificarea DJ 109J în variantă ocolitoare vest (VOTM) și extinderea acestuia până în DN 1C (între localitățile Tăuții Măgherăuș și Bușag) pentru facilitarea accesului și tranzitului în zona aeroportuară – ambele sensuri, care poate servi ulterior și ca variantă ocolitoare pentru orașul Tăuții Măgherăuș. Creșterea accesibilității spre AIMM poate fi realizată și prin	Nivel județean

Obiective operaționale (priorități)	Măsuri	Acțiuni/proiecte concrete	UAT-uri ** afectate/beneficiare
		construcția unei centuri ocolitoare metropolitane (VOZMBM) în partea vestică ZMBM pe direcția vest Bușag – Bozânta Mare – Hideaga, care să preia traficul de pe DN 1C - cu deplasare de pe direcția Șomcuta Mare – Dej – Cluj-Napoca, astfel descongestionând traficul de tranzit prin centrele urbane Tăuții Măgherauș și Baia Mare.	
	M3. Respectarea prevederilor urbanistice specifice în zonele impuse de servituților aeronautice aferente Aeroportului Internațional Maramureș	Avizarea de către AACR a documentațiilor PUG și PUZ pentru UATB-urile situate în zone cu servituți aeronautice civile, în conformitate cu prevederile art. 87 din Codul Aerian al României și art. 5.7 din RACR – ZSAC ed. 1/2015, cu modificările și completările ulterioare (Anexa 1 - Lista cu localitățile aflate parțial/ integral sub incidența servituților aeronautice aferente Aeroportului Internațional Maramureș)	Nivel județean
1.9. Dezvoltarea formelor alternative de transport pentru creșterea mobilității și accesibilității teritoriale și valorificarea oportunității de intermodalitate	M1. Dezvoltarea transportului fluvial	Promovarea și susținerea inițiativelor de amenajare a r. Someș pentru navigație între Dej și frontiera cu Ungaria. Elaborarea documentațiilor tehnico-economice privind oportunitatea și viabilitatea amenajării r. Someș pentru navigație fluvială Elaborarea documentațiilor tehnico-economice privind oportunitatea și viabilitatea amenajării cel puțin al unui punct portuar (port fluvial) pe r. Someș pe teritoriul județului Maramureș (Tăuții Măgherauș - Merișor, Ulmeni)	Nivel județean
	M2. Dezvoltarea infrastructurii și serviciilor de transport intermodal și multimodal	Realizarea documentații urbanism pentru nodul intermodal – Maramureș - Baia Mare Construcția unui terminal multimodal în stația Sighetu Marmatei pentru valorificarea oportunității traficului feroviar și pe linia cu ecartament larg între Ucraina și România. Reabilitarea, modernizarea și repunerea în funcțiune a terminalului multimodal de marfă al CFR Marfă din gara Baia Mare Interconectarea stației feroviare Bușag cu terminalul de pasageri (sosiri/plecări) și terminalul cargo al AIMM prin intermediul mijloacelor de transport specifice pe traseul VOTM propus. Modernizarea stației feroviare Bușag în vederea preluării traficului de pasageri cu destinația aeroport Declararea stației Bușag – stație strategică pentru dezvoltarea transportului intermodal destinată interconectării AIMM cu transportul feroviar și rutier	Nivel județean

7. - Prevederi/Reglementări privind zona căilor de comunicații

În conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea și urbanismul, PATJ este o documentație de amenajare a teritoriului cu caracter director. În acest sens, aceasta nu conține reglementări concrete cu privire la dezvoltarea căilor de comunicații, acestea făcând obiectul documentațiilor de urbanism (PUG-uri) care detaliază PATJ, pentru care prevederile planului județean sunt obligatorii.

Cu toate acestea, pe parcursul procesului de avizare, au fost solicitate de către instituțiile avizatoare din domeniu, precizarea și trimiterea la condițiile de avizare aferente nivelului PUG, dintre care următoarele:

7.1. Căi rutiere

Autorizarea construcțiilor din zona drumurilor publice se emite în temeiul Ordinului nr. 158/1996 al Ministrului Transporturilor. Pentru lucrări în zona drumurilor publice și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul organelor publice specializate.

În zonele de protecție stabilite conform Ordonanței nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, de 20 de metri față de axul drumurilor județene, respectiv de 18 de metri față de axul drumurilor comunale, orice intervenție se va realiza numai cu avizul administratorului drumului.

Utilizări interzise:

- se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere ale drumurilor;
- în zona de siguranță și protecție aferentă drumurilor este interzisă autorizarea următoarelor lucrări: construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare impiedică asupra bunei desfășurări, organizări și dirijări a traficului sau prezintă riscuri de accidente.

7.2. Căi feroviare

Zona de căi ferate cuprinde infrastructura feroviară, construcțiile și instalațiile aferente exploatării și întreținerii liniilor de cale ferată.

Autorizarea construcțiilor din zona căilor ferate se emite în temeiul OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române. Pentru lucrări în zona căilor ferate și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul S.N.C.F.R.

În zona de siguranță a infrastructurii feroviare este interzisă executarea oricăror construcții sau instalații neferoviare supraterane, cu excepția proiectelor de infrastructuri publice și a celor pentru care s-a emis aviz favorabil de către Ministerul Transporturilor și care nu pun în pericol siguranța circulației.

Pentru toate construcțiile ce urmează a fi executate în zona de protecție, se va solicita avizul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj.

7.3. Aeroporturi

Respectarea prevederilor urbanistice specifice în zonele impuse de servituților aeronautice aferente Aeroportului Internațional Maramureș” pentru lista cu localitățile aflate parțial/ integral sub incidența servituților aeronautice aferente Aeroportului Internațional Maramureș.

Este necesară obligativitatea avizării de către AACR a documentațiilor PUG și PUZ pentru UAT-urile situate în zone cu servituți aeronautice civile, în conformitate cu prevederile art. 87 din Codul Aerian al României și art. 5.7 din RACR - ZSAC ed. 1/2015, cu modificările și completările ulterioare.

8. - Condiții și recomandări cuprinse în certificatul de urbanism, acordurile și avizele obținute, cu impact asupra infrastructurii de transport

Extras condiții din Aviz AACR nr.20455 din 01.10.2024

AUTORITATEA Aeronautica Civila Romana emite prezentul aviz favorabil pentru întocmirea documentației “Plan de Amenajare a Teritoriului Județean Maramureș”.

Avizul este condiționat de :

1. Respectarea integrată a proiectului și a datelor precizate în documentația transmisă spre avizare;

2. Prezentul aviz este emis ca urmare a analizei de specialitate din punct de Vedere aeronautic, are caracter exclusive tehnic;
3. Se vor nota in capitolele specifice PATJ conditiile si restrictiile asociate zonelor de referinta I, II, III, IV aferente Aeroportului Maramures si a suprafetelor si zonelor de protectie generate de mijloacele de radionavigatie instalate pe aeroport, respective localitatile care intra sub incidenta acestor servituti aeronautice civile
4. Autoritatile administratiei publice locale au obligatia integrarii in documentatiile de urbanism si de amenajare a teritoriului, in conditiile legii, a zonelor supuse servitutilor aeronautice determinate si transmise conform alin. (1) art.85 din Codul aerian al Romaniei din 2020, impreuna cu restrictiile asociate acestor zone;
5. In conformitate cu art. 5.7, cap. V din RACR_ZSAC:” (1) Pentru declansarea zonelor cu servituti aeronautice civile si instituirea regimului de protectie corespunzator, autoritatile administratiei publice locale vor include aceste zone in planurile de urbanism generale si zonale si vor integra datele specifice referitoare la caracteristici, restrictii, obligatii, conditii/posibilitati de utilizare (inclusive culturile si lucrarile Agricole premise pe terenurile limitrofe aerodromurilor, pentru prevenirea pericolului concentrarii pasarilor si animalelor salbatice).
(2) Planurile de urbanism generale si zonale, incluzand zonele cu servituti aeronautice civile, trebuie avizare de catre AACR.”
6. Se vor respecta prevederile art. 2.3, art. 3.4, art. 3.5, art.4.3, art. 4.4 si Anexa 2 din RACR-ZSAC, editia in vigoare, privind zonele cu servituti aeronautice civile;
7. In conformitate cu prevederile art.87 alin(3) din Codul Aerian al Romaniei 2020, autoritatile administratiei publice locale pe raza carora se gasesc zone supuse servitutilor aeronautice civile au obligatia de a supraveghea respectarea restrictiilor asociate acestor zone si de a transmite Autoritatii Aeronautice Civile Romane, administratorului aerodromului sau al echipamentului de navigatie aeriana din zonele respective documentul de receptivitate a lucrarilor aferente constructiilor autorizate in baza avizului Autoritatii Aeronautice Civile Romane;
8. In conformitate cu prevederile art. 91 alin(3) din Codul Aerian al Romaniei 2020, persoanele fizice si juridice care realizeaza pe teritoriul Romaniei, cu respectarea legislatiei specifice, constructii cu inaltimea de la sol mai mare sau egala cu 45 de metri au obligatia notificarii AUTORITATII Aeronautice Civile Romane cu privire la natura constructiei, inaltimea si coordonatele acesteia, in termen de 48 de ore de la finalizarea constructiei.
9. In conditiile in care sunt prevazute deschiderea, dezvoltarea sau modernizarea de obiective destinate aviatiei civile (aerodromuri, helipoturi, mijloace de radionavigatie aeriana, etc.), se vor respecta prevederile Master Planului General de Transport, se va obtine avizul AACR si se vor stabili zonele cu servituti aeronautice in conformitate cu prevederile reglementarilor aeronautice in vigoare.
10. In conditiile , punctului 9., pentru fiecare obiectiv ce urmeaza a fi construit in zonele cu servituti aeronautice avizate de AACR si aplicate de administratia publica locala, va fi solicitat avizul AACR in conformitate cu reglementarile aeronautice aplicabile;
11. Prezentul aviz nu poate servi la aprobarea PUG/PUZ-urilor , la obtinerea autorizatiei de construire si nu confera beneficiarilor/titularilor obiectivelor dreptul de a demara lucrarile de executie
12. Se vor respecta prevederile OMT nr. 1378/2013 privind stabilirea activitatilor, altele decat activitatile aeronautice civile, avand drept efect ajungerea in spatial aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranta aviatiei si privind aprobarea conditiilor de autorizare a acestor activitati;
13. Respectarea prevederilor legislatiei nationale in vigoare si ale reglementarilor aeronautice aplicabile inclusiv;

14. Beneficiarul si proiectantul/ elaboratorul documentatiei tehnice raspund pentru corectitudinea datelor si veridicitatea inscrisurilor cuprinse in documentatia transmisa spre avizare;
15. Prezentul aviz nu poate servi la aprobarea documentatiilor de amenajare a teritoriului si urbanism de rang inferior, respectiv la emiterea autorizatiilor de construire;
16. Prezentul aviz are valabilitatea de un an de la data emiterii

Extras condiții din Aviz CNAIR nr. 92/64714 din 01.07.2024

C.N.A.I.R. – S.A. emite prezentul aviz favorabil pentru Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Maramures, cu următoarele condiții:

1. Dezvoltarea rețelei de drumuri naționale pe zona administrativ teritorială a județului Maramures și promovarea proiectelor obiectivelor de perspectivă ale Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere C.N.A.I.R. – S.A., se va realiza strict în concordanță și în funcție de programele și strategiile stabilite de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii/ C.N.A.I.R. – S.A.;
2. Se va avea în vedere rezervarea de coridoare necesare dezvoltării proiectelor de infrastructură rutieră promovate de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere C.N.A.I.R. – S.A. în limita administrativ-teritorială a județului Maramures, în cadrul PUG-urilor și PUZ-urilor
3. La amplasarea construcțiilor noi în lungul drumurilor naționale se va respecta limita exterioară a zonei de siguranță, limita zonei de protecție, precum și distanțele de amplasare față de marginea drumurilor naționale și autostrăzilor, conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, cu completările și modificările ulterioare;
4. Pentru realizarea acceselor în drumurile naționale și a viitoarelor obiective promovate se vor rezerva coridoare pentru drumuri colectoare care să preia și să oculte traficul local spre intersecțiile existente/amenajate;
5. Orice dezvoltare/construcție necesară pe teritoriul administrativ al județului Maramures cu influențe asupra rețelei de drumuri naționale se va realiza cu respectarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor – completată și modificată și numai cu avizul prealabil al C.N.A.I.R- S.A./D.R.D.P Cluj.

Extras condiții din Aviz CFR S.A. nr.9/4/3643 din 03.11.2023

COMPANIA Națională de Cai Ferate "CFR"-S.A. avizează favorabil documentația "Plan de Amenajare a Teritoriului Județean Maramures, Beneficiar :CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMURES", cu următoarele condiții:

1. Se va ține seama de zonele protejate feroviare și limitele acestora (Zonele de protecție ale cailor ferate), astfel:
 - a) – zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 (republicată 2004), art. 29, al.2 aprobată cu Legea nr 89/1999, modificată și completată cu O.U.G. 83/2016, instituie zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice, ce cuprinde fașile de teren, situate de o parte și de alta a căii ferate, având limită la 20 m distanță, măsurată din axul căii ferate și conform precizărilor din H.G. nr. 581/1998, "CCFR" – S.A. are dreptul să utilizeze zona de siguranță a infrastructurii feroviare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare, de siguranță circulației, a instalațiilor și lucrărilor de protecția mediului, construcțiile și instalațiile neferoviare fiind strict interzise;
 - b) – zona de protecție a infrastructurii feroviare publice (conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 (republicată 2004), Art. 29 al(4), modificată și completată cu O.U.G 83/2016, cuprinde terenurile limitrofe situate de o parte și de alta a axului căii ferate indiferent de proprietar, în limită la 100m de la axul căii ferate, precum și terenurile care servesc la funcționarea căii ferate.

c) Zona cadastrală CFR sunt terenuri proprietate publică a statului sau proprietate privată, aflate în administrarea C.N.C.F. CFR – SA, cu limita variabilă, așa cum au fost ele expropriate, respective, cumparate, pentru construirea căilor ferate. Limita zonei cadastrale CFR se regăsește în arhiva Sucursalelor Regionale de Cai Ferate.

2. Persoanele fizice și juridice în calitate de beneficiari, precum și autoritățile administrației publice competente în calitate de emitenți ai certificatelor de urbanism, au obligația de a solicita avizul CFR pentru toate construcțiile, amenajările și instalațiile amplasate în zona de protecție feroviară.

3. În zona de protecție a infrastructurii feroviare se permite executarea lucrărilor de orice fel, în baza reglementărilor emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (v. OG 12/1998 modificată și completată cu O.U.G. 83/2016, art. 29 al. (5), și OMTIC 2031/2020).

4. În zona de protecție a infrastructurii feroviare se interzice (v. OG 12/1998 modificată și completată cu O.U.G. 83/2016, art. 30) efectuarea oricărui lucru, care, prin natura lor, ar putea provoca alunecări de teren, surpari sau afectarea stabilității solului, inclusiv prin tăierea copacilor, arbuștilor, extragerea de materiale de construcții sau prin modificarea echilibrului freatic.

5. În zona de protecție a căii ferate va rugăm, pe cât posibil, să evitați următoarele amplasări:

- a depozitelor de deșeuri metalice (fier vechi), a gropilor de gunoi menajer;
- a stațiilor de epurare, a gropilor adânci ce acumulează ape meteorice;
- a incintelor industriale și depozitelor cu pericol de incendiu, explozie poluare.

6. Master Planul General de Transport al României (MPGT) este cadrul legal pentru toate investițiile din sectorul transport.

7. Se vor respecta prevederile și condițiile din Documentul de avizare nr. 25/1. 1/10.07.2023 al CTE - Sucursala Regională de Cai Ferate Cluj.

Prezentul Document de avizare este însoțit de următoarele:

- Planuri extrase din documentația de amenajare a teritoriului/urbanism privind situația existentă și propunerile referitoare la infrastructura de transport:

1. Planșă 3.1. Infrastructuri - situația existentă și disfuncționalități

2. Planșă 3.1. Infrastructuri - propuneri

- Documente:

1. Avize/acorduri obținute de la autoritățile aflate în subordinea MTI

Aviz AACR nr.20455 din 01.10.2024

Aviz CNAIR nr.92/64714 din 01.07.2024

Aviz CFR S.A. nr.9/4/3643 din 03.11.2023

PROIECTANT GENERAL

(denumire)

ASOCIEREA SC AEDILIS PROIECT SRL -
UNIVERSITATEA BABEȘ-BOLYAI
DIRECTOR GENERAL/DIRECTOR

Arh. Dan Florin Floruț



BENEFICIAR

(denumire)

Consiliul Județean Maramureș

REPREZENTANT

Arh. Șef Radu George Lazăr



În urma analizării documentației tehnico-economice prezentate, Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

AVIZEAZĂ FAVORABIL

Documentația: «ACTUALIZARE PATJ județul Maramureș »

PREȘEDINTE CTE,
SECRETAR DE STAT
IONEL SCRIOȘTEANU

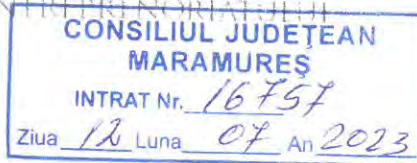
VICEPREȘEDINTE CTE,
SECRETAR DE STAT
IONUȚ-CRISTIAN SĂVOIU

VICEPREȘEDINTE CTE,
SECRETAR DE STAT
BOGDAN-STELIAN MÎNDRESCU

SECRETARIAT C.T.E.
DIRECȚIA AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE,
REGLEMENTĂRI TEHNICE ȘI MEDIU
DIRECTOR

DIRECȚIA TRANSPORT FERROVIAR
DIRECTOR
Mihaela MOCANU

DIRECȚIA TRANSPORT AERIAN
DIRECTOR
Mihail IONESCU



AVIZ Nr. 176 din 11.07.2023

Denumire: **P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"**

Proiectant: **AEDILIS PROIECT S.R.L.**

Beneficiar: **CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ**

În temeiul Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Hotărârii Guvernului nr. 31/1996 pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcții din domeniul turismului și a Ordinului Ministrului Antreprenoriatului și Turismului Nr. 573 din 01.02.2022, privind constituirea Comisiei tehnice de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcțiile din domeniul turismului și a Comisiei de avizare a planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului pentru localitățile riverane Mării Negre, cu modificările și completările ulterioare, se supune spre analiză proiectul **P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"**.

Documentația înregistrată la Ministerul Economiei, Antreprenoriatului și Turismului - Direcția Autorizare și Monitorizare cu nr. 285205/21.06.2023.

Echiparea tehnico-edilitară: lucrările de alimentare cu apă, canalizare, evacuarea apei menajere, racordare la energie electrică, rețele telefonice se vor executa pe bază de documentații de specialitate avizate/aprobate conform legii.

Comisia Tehnică de Avizare
acordă:
AVIZ
privind documentația:

P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"

Cu condițiile, pentru funcțiunile și conținutul specificate pe verso

MINISTRU
Ștefan - Radu OPREA

Denumire: P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"

Se va avea în vedere respectarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 31/1996 pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcții din domeniul turismului.

COMISIA TEHNICĂ DE AVIZARE

Ioan Șerban TĂNASE - D.A.M. - președinte

Andrei TUFAN - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Mihaela ARGATU - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Victoria Ionela HODODI - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Irina MOLNAR - S.A.M. - D.A.M. - membru



MINISTERUL MUNCII
ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE

Direcția Investiții și Patrimoniu

Nr. 1472 / 20.09.2023

Către: S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.

Domnului Florin Dan FLORUȚ

Stimate domn,

Având în vedere solicitarea dvs. referitoare la avizarea PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN MARAMUREȘ, vă comunicăm faptul că Ministerul Muncii și Solidarității Sociale nu are atribuții în acordarea acestor avize.

Cu stimă,

Gabriel GERU

Director





AVIZ Nr. 176 din 11.07.2023

Denumire: **P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"**

Proiectant: **AEDILIS PROIECT S.R.L.**

Beneficiar: **CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ**

În temeiul Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Hotărârii Guvernului nr. 31/1996 pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcții din domeniul turismului și a Ordinului Ministrului Antreprenoriatului și Turismului Nr. 573 din 01.02.2022, privind constituirea Comisiei tehnice de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcțiile din domeniul turismului și a Comisiei de avizare a planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului pentru localitățile riverane Mării Negre, cu modificările și completările ulterioare, se supune spre analiză proiectul **P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"**.

Documentația înregistrată la Ministerul Economiei, Antreprenoriatului și Turismului - Direcția Autorizare și Monotorizare cu nr. 285205/21.06.2023.

Echiparea tehnico-edilitară: lucrările de alimentare cu apă, canalizare, evacuarea apei menajere, racordare la energie electrică, rețele telefonice se vor executa pe bază de documentații de specialitate avizate/aprobate conform legii.

Comisia Tehnică de Avizare
acordă:
AVIZ
privind documentația:

P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"

Cu condițiile, pentru funcțiunile și conținutul specificate pe verso

MINISTRU
Ștefan - Radu OPREA



Denumire: **P.A.T.J. - "PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI MARAMUREȘ"**

Se va avea în vedere respectarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 31/1996 pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcții din domeniul turismului.

COMISIA TEHNICĂ DE AVIZARE

Ioan Șerban TĂNASE - D.A.M. - președinte

Andrei TUFAN - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Mihaela ARGATU - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Victoria Ionela HODODI - S.A.O.A. - D.A.M. - membru

Irina MOLNAR - S.A.M. - D.A.M. - membru

C ă t r e,

S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.
AVIZ nr. DT/6893

La adresa dumneavoastră nr. 1083 din 19.06.2023;

În baza prevederilor art. 56 alin. 1 din Legea nr. 350/2001 *privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare* și a Ordinului Comun al M.L.P.A.T., M.I., S.R.I. și M.Ap.N. nr. M.30/1995, **Statul Major al Apărării avizează favorabil PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN MARAMUREȘ**, conform documentației depuse. Beneficiar: **Județul Maramureș**.

Avizul este condiționat de:

- proiectarea și realizarea obiectivelor de investiții sau amenajare a teritoriului, pe orice categorie de terenuri, atât în extravilan cât și în intravilan, să nu afecteze sub nicio formă, activitățile militare, terenurile, construcțiile sau instalațiile, de orice fel, aflate în administrarea Ministerului Apărării Naționale;

- respectarea cu strictețe a zonelor de siguranță/ zonelor militare restricționate/ zonelor cu servituții aeronautice militare aferente obiectivelor militare existente pe teritoriul administrativ al județului Maramureș;

Documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism ale localităților din județul Maramureș, precum și documentațiile tehnice întocmite pentru obiectivele de investiții ce urmează a se realiza în zonele menționate în prezentul P.A.T.J., se vor transmite spre avizare Statului Major al Apărării, conform prevederilor Legii nr. 350/2001 *privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare*, Legii nr. 50/1991 *privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, Ordinului Comun al M.L.P.A.T., M.I., S.R.I. și M.Ap.N. nr. M.30/02.11.1995 *pentru aprobarea precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea executării construcțiilor* și H.G. nr. 62 din 07.02.1996 *privind aprobarea listei obiectivelor de investiții și de dezvoltare precum și a criteriilor de realizare a acestora pentru care este obligatoriu avizul Statului Major General, cu modificările și completările ulterioare*.

Încălcarea oricărei condiții de mai sus atrage atât anularea de drept a avizului, cât și răspunderea juridică a beneficiarului lucrării.

ȘEFUL UNITĂȚII MILITARE 02515 „D” BUCUREȘTI



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARAMUREȘ

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. 761 din 24.05.2024

Urmare a notificării depuse de CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ, cu sediul în municipiul Baia Mare, str. Gheorghe Șincai, nr. 46, județul Maramureș, privind "PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI - JUDEȚUL MARAMUREȘ", propus a fi amplasat în județul Maramureș, solicitare înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Maramureș sub nr. 11631 /11.10.2022, în baza:

- HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia, cu modificările și completările ulterioare;

- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;

- HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, cu modificările și completările ulterioare;

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARAMUREȘ

- ca urmare a consultării autorităților publice participante în cadrul ședinței Comitetului Special Constituit din data de 19.12.2023, a completărilor depuse la documentație;
- în conformitate cu prevederile art. 5 și a anexei nr. 1 - Criterii pentru determinarea efectelor semnificative potențiale asupra mediului din H.G. 1076/2004 *privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe*;
- în lipsa comentariilor motivate din partea publicului interesat;

decide:

"PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI - JUDEȚUL MARAMUREȘ", propus a fi amplasat în județul Maramureș, nu necesită evaluare de mediu și nu necesită evaluare adecvată, se va supune adoptării fără aviz de mediu.

Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare sunt:

1. Caracteristicile planurilor și programelor cu privire, în special, la:

a) *gradul în care planul sau programul creează un cadru pentru proiecte și alte activități viitoare fie în ceea ce privește amplasamentul, natura, mărimea și condițiile de funcționare, fie în privința alocării resurselor.*

Obiectul de studiu este constituit de teritoriul administrativ al județului Maramureș, abordat din perspectiva politicilor și strategiilor europene de amenajare a teritoriului, în vederea asigurării caracterului director al documentației de amenajare a teritoriului - Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (P.A.T.J.). În context poate fi reținut faptul că, conform O.C.D.E. (2001), „amenajarea teritoriului ia în considerare interacțiunea dintre sectoare diferite în conformitate cu diferitele unități teritoriale naționale, regionale și locale, de-a lungul unei game largi de sectoare care se adresează diverselor tipuri de probleme economice, sociale și de mediu”, definiție ce poate fi coroborată cu prevederea din legea 350/2001 (art. 42), conform căreia P.A.T.J. reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socioeconomică a județului și se corelează cu Planul de amenajare a teritoriului național (P.A.T.N.), cu Planul de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.), cu programele guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare.

Pagină 1 din 13

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARAMUREȘ

Strada Iza, nr. 1A, municipiul Baia Mare, Cod poștal: 430073, Județ MARAMUREȘ

Tel.: +4 0262 276 304; Fax: +4 0262 275 222; e-mail: office@apmmm.anpm.ro; website: <http://apmmm.anpm.ro>

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Studiul de fundamentare pentru P.A.T.J. județ Maramureș - Planificarea teritoriului în contextul politicilor și strategiilor europene este o documentație care a fost concepută și realizată ținând cont de prevederile din cadrul documentelor programatice pe termen lung, precum și de scopul și obiectivele activității de amenajare a teritoriului. În cadrul studiului de fundamentare au fost integrate elementele strategice prevăzute în actele, normativele și reglementările relevante pentru tema de proiectare

Pentru asigurarea caracterului director al Planului de Amenajare a Teritoriului Județean au fost luate în considerare nivele suplimentare de raportare, și anume - nivelul național, regional și județean.

Definită încă din anul 1986 în Actul Unice European, Politica de coeziune reprezintă unul din pilonii efortului de îmbunătățire a competitivității U.E. în ansamblul ei și în special a regiunilor mai puțin dezvoltate, acest din urmă reper fiind în măsură să contribuie în mod determinant la atenuarea disparităților de dezvoltare. Odată cu adoptarea Tratatului de la Lisabona (2007), se adaugă o valență nouă conceptului de coeziune, făcând-se trimitere la „coeziunea economică, socială și teritorială”, conferindu-se o dimensiune și concretețe spațială, responsabilă de influențarea nemijlocită a problematicei de amenajare teritorială.

Încă din anul 2011 Comisia Europeană a adoptat un pachet legislativ-cadru pentru politica de coeziune, așa cum a fost ea creionată pentru perioada 2014-2020; printre altele s-au priorizat elementele prevăzute în Strategia Europa 2020:

- creștere inteligentă (dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare),
- creștere durabilă (promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive) și
- creștere favorabilă incluziunii (promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială), având ca rezultat și consolidarea coeziunii teritoriale.

Atingerea obiectivelor aferente priorităților menționate a fost concepută printr-o abordare interdependentă și prin susținere reciprocă, regăsindu-se sub forma unor obiective la nivelul strategiilor naționale și putând fi susținute prin alocări financiare din surse precum Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), Fondul social european (FSE), Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) sau Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF).

Pentru perioada 2014-2020, prioritățile de investiții ale României au fost stabilite prin Acordul de parteneriat între Guvernul României și Comisia Europeană, pornind de la un număr de cinci provocări care să fie vizate spre finanțare prin politica de coeziune:

- Oameni și societate, prin consolidarea ocupării forței de muncă, a incluziunii sociale și a politicilor educaționale;
- Infrastructură, în special în domeniul transporturilor, prin îmbunătățirea accesibilității regiunilor mai puțin dezvoltate din România;
- Competitivitate economică, printr-un mediu de cercetare și dezvoltare (C&D) mai compact și modern;
- Resurse, prin trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon, inclusiv eficiență energetică în sectorul construcțiilor, prin promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea riscurilor, eficientizarea resurselor și protejarea mediului;
- Administrație și guvernare, prin optimizarea mediului instituțional și îmbunătățirea calității serviciilor publice oferite de administrație și justiție.

Ca perspectivă se conturează situația unei abordări în care politică de coeziune să fie simplificată, desigur cu asigurarea continuității Cadrului financiar 2014-2020, în special în ceea ce privește procesul de programare. Principalele coordonate ale Politicii de coeziune pentru perioada 2021-2027 sunt reprezentate de o serie de repere cum sunt:

- menținerea actualei arhitecturi generale a politicii de coeziune, respectiv orientarea pe cele două mari obiective - Investiții pentru creștere și locuri de muncă și Cooperare teritorială, cele trei categorii de regiuni - regiuni mai slab dezvoltate, regiuni în tranziție și regiuni mai dezvoltate cu accent pe regiunile și statele mai puțin dezvoltate.

- reducerea numărului obiectivelor politice care stau la baza politicii de coeziune post - 2020, la 5, după cum urmează:
 1. Europă mai inteligentă, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijin pentru întreprinderile mici și mijlocii;
 2. Europă mai ecologică și fără emisii de gaze cu efect de seră, care pune în aplicare Acordul de la Paris și investește în tranziția în domeniul energiei, energiile regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice;
 3. O Europă mai conectată, cu rețele strategice de transport și rețele digitale;
 4. O Europă mai socială, care să ofere pilonul european al drepturilor sociale și să sprijine calitatea ocupării forței de muncă, educație, competențe, incluziune socială și acces egal la asistență medicală;
 5. O Europă mai aproape de cetățeni, prin sprijinirea strategiilor locale de dezvoltare și a dezvoltării urbane durabile în UE.

Totodată se are în vedere o orientare mai puternică a condiționalităților (enabling conditions - fostele condiționalități ex-ante) pe obiectivele politice, dar și o întărire a aplicării acestora. În plus, este vizată coordonarea măsurilor finanțate în cadrul Politicii de coeziune cu Recomandările Specifice de Țară din cadrul Semestrului European.

Strategia de dezvoltare durabilă a județului Maramureș pentru perioada 2014-2020 este racordată la documentele strategice de nivel superior cum ar fi Strategia Europa 2020 și la Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, prin obiectivele, prioritățile și țintele formulate. Viziunea formulată este una conform căreia la orizontul anului 2035, județul Maramureș va fi o comunitate durabilă, ușor accesibilă și conectată la rețelele majore de comunicații din Europa Centrală și de Est, o destinație turistică și de afaceri de importanță europeană, cu servicii publice de calitate și o administrație proactivă, orientată către cetățean.

Obiectivele strategice formulate în raport cu dezvoltarea județului sunt:

- OS 1. Creșterea conectivității și atractivității județului Maramureș pentru investitori, care să realizeze activități inovative și cu valoare adăugată ridicată și pentru turiști;
- OS 2. Creșterea atractivității județului Maramureș pentru locuitori și asigurarea unei dezvoltări integrate și echilibrate a teritoriului;
- OS 3. Asigurarea bunei guvernante și întărirea relațiilor de cooperare teritorială ale județului Maramureș;
- OS 4. Asigurarea unui management adecvat al resurselor naturale și a riscurilor naturale și antropice în județul Maramureș;

Operaționalizarea celor patru obiective strategice este concepută prin formularea de priorități și măsuri adecvate, precum și prin identificarea/stabilirea programelor naționale și regionale vizate pentru finanțarea proiectelor de dezvoltare incluse în cadrul documentului.

Una din caracteristicile finanțării proiectelor de dezvoltare locală din ultimii ani a fost constituită de asocierea autorităților locale. Aceasta s-a produs pe de o parte ca și răspuns la condiționarea obținerii finanțării, dar pe de altă parte a rezultat ca urmare a identificării unor nevoi comune pentru UATB-urile învecinate. Conform Codului administrativ (art.5) asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt structuri de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice. Art. 89 din același act normativ stipulează faptul că "unitățile administrativ-teritoriale cooperează pentru organizarea și exercitarea unor activități în scopul realizării unor atribuții stabilite prin lege" inclusiv a celor din domeniu amenajării teritoriului, pe principii de eficiență, eficacitate și economicitate. Din perspectiva acțiunilor de amenajare a teritoriului, importanța acestor asociații de dezvoltare comunitară derivă din faptul că, pe lângă avantajele financiare și de transfer de cunoștințe, odată constituite ele au asigurată legătura nemijlocită cu nivelul decizional județean care este reprezentat de drept în adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară (art. 175 din Codul administrativ), fiind create premisele unei transpuneri a prevederilor documentațiilor de amenajare a teritoriului și la nivelul acestor asociații. În județul Maramureș sunt constituite mai multe astfel de forme de asociere, dintre care cea mai extinsă este A.D.I. Zona Metropolitană Baia Mare. Aceasta este constituită ca formă de parteneriat

Pagină 3 din 13

între municipiul Baia Mare și o serie de UATB-uri din zona de proximitate, dintre care cinci orașe (Seini, Tăuții Măgherauș, Baia Sprie, Căvnic și Șomcuta Mare) în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional (conform Actului constitutiv, actualizat la 22.04.2021).

O altă formă de asociere formală cu largă răspândire este cea constituită sub forma Grupurilor de acțiune locală (GAL), definite ca organizație non-guvernamentală, care are ca obiectiv specific dezvoltarea zonei în care sunt instituite. Funcționarea Grupurilor de Acțiune Locală se bazează pe implicarea activă a actorilor locali, care au rolul de a identifica direcția majoră de dezvoltare a ariei teritoriale pe raza căreia se află GAL-ul respectiv, implicând totodată, toți locuitorii acelei zone. Aceste forme de asociere au fost constituite în relație cu axa IV LEADER din cadrul Programului de Dezvoltare Rurală (PNDR), organism al factorilor publici și privați, reușiți într-un parteneriat public-privat care are o strategie comună și un plan de acțiune locală pentru dezvoltarea unei zone. În cadrul județului Maramureș activează o serie de ADI-uri și GAL-uri în care sunt implicate un număr de 65 de UATB-uri care fie constituie corpul majoritar al respectivelor forme de asociere fie se asociază spațial și structural unor entități în care majoritatea aparține județelor învecinate (așa este cazul Asociației de Dezvoltare Microregională a Comunităților din Zona Sătmărilor, cu majoritatea UATB-urilor din județul Satu Mare în cadrul căreia este asociată comuna Bicaz din județul Maramureș, ori al GAL Valea Someșului, care cuprinde UATB-uri din trei județe - Cluj, Sălaj și Maramureș). În total, numărul UATB-urilor din județ cuprinse în structuri asociative este de 65 (85% din total), remarcându-se faptul că orașe precum Târgu Lăpuș, Ulmeni, Borșa și municipiul Sighetu Marmăției nu fac parte din astfel de forme de asociere (exceptând Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru servicii publice de apă și de canalizare - A.D.I. Maramureș, din care fac parte 54 de UATB-uri, inclusiv orașele menționate, fără Borșa).

Viziunea Strategiei de dezvoltare teritorială a României. România policentrică 2035. Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni prevede ca România să aibă „un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei.” Defalcăt, strategia are 5 obiective generale, care la rândul lor au câteva obiective specifice:

1) Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband:

- OS1.1 Dezvoltarea unei rețele de transport eficientă și diversificată capabilă să asigure gestionarea fluxurilor de oameni și mărfuri generate de schimburile economice între teritoriul național și piețele din spațiul european;

- OS1.2 Dezvoltarea și extinderea infrastructurii portuare și aeroportuare, precum și a legăturii acestora cu centrele urbane naționale în scopul consolidării poziției României de nod logistic regional;

- OS1.3 Consolidarea infrastructurii de transport a energiei și conectarea acesteia la proiectele pan-europene cu impact regional și național.

2) Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive:

- OS2.1 Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a localităților urbane și rurale;

- OS2.2 Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcțională;

- OS2.3 Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local;

- OS2.4 Furnizarea unor servicii sociale de calitate prin asigurarea unei diversificări a acestor servicii la nivelul teritoriului și îmbunătățirea gradului de acces a populației.

3) Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;

- OS3.1 Dezvoltarea unor centre urbane specializate și inteligente cu vocație de poli internaționale și racordarea lor eficientă la rețeaua urbană europeană;
- OS3.2 Încurajarea dezvoltării zonelor urbane funcționale în jurul orașelor cu rol polarizator la nivelul teritoriului;
- OS3.3 Consolidarea rolului localităților rurale cu potențial de polarizare în scopul asigurării unei accesibilități crescute a populației rurale la servicii de interes general;
- OS3.4 Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane și axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului prin asigurarea unor intervenții integrate teritorial.

4) Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială:

- OS4.1 Protejarea patrimoniului și promovarea măsurilor de regenerare a capitalului natural;
- OS4.2 Protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit;
- OS4.3 Reducerea vulnerabilității zonelor supuse riscurilor naturale;
- OS4.4 Asigurarea echilibrului în dezvoltarea mediului rural și urban prin protejarea resurselor funciare agricole și forestiere și limitarea extinderii intravilanului localităților.

5) Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

- OS5.1 Consolidarea capacității structurilor de guvernare la niveluri multiple și diversificarea formelor de cooperare între structurile administrației publice;

- OS5.2 Consolidarea instrumentelor de planificare spațială și a instituțiilor cu rol în gestionarea și planificarea proceselor de dezvoltare a teritoriului (sau de amenajare a teritoriului);

- OS5.3 Consolidarea capacității de cooperare și planificare în domeniul transfrontalier și transnațional.

De asemenea, prezenta documentație este racordată și la programele operaționale ce implementează obiectivele de politică ale Uniunii Europene pentru exercițiul financiar 2021-2027 și la Planul Național de Redresare și Reziliență.

b) gradul în care planul sau programul influențează alte planuri și programe, inclusiv pe cele în care se integrează sau care derivă din ele:

Racordarea nivelului național cu cel comunitar în problematica dezvoltării durabile și inteligente se realizează pe de o parte prin intermediul documentelor de dezvoltare strategică, iar pe de altă parte prin tipologia finanțărilor disponibile din fonduri structurale, care orientează comunitățile locale și asociațiile comunitare spre înscrierea în cadrul unor direcții preferențiale de acțiune. Printre documentele relevante în acest context amintim:

- Strategia națională pentru dezvoltare durabilă a României 2030, unde sunt transpuse fidel la nivelul teritoriului național ODD din Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă.
- Strategia de specializare inteligentă 2021-2027 pentru Regiunea de dezvoltare Nord-Vest, care are ca viziune intrarea până în 2034 în topul celor mai inovative regiuni din Europa Centrală și de Est, prin îmbunătățirea performanței activităților de cercetare-inovare și valorificarea rezultatelor în scopul creșterii veniturilor, a numărului locurilor de muncă și a standardului de viață, luând în considerare principiile unei economii verzi și sustenabile. În cadrul acesteia se regăsesc o serie de obiective strategice după cum urmează:
 - transformarea structurală a economiei prin inovare bazată pe noi tehnologii
 - dezvoltarea ecosistemului regional de inovare
 - dezvoltarea capacității de cercetare și de valorificare a rezultatelor cercetării în vederea creșterii gradului de inovare
 - valorificarea avantajelor digitalizării

Prin intermediul acestor obiective sunt vizate: nevoia de tranziție dinspre economia actuală spre una structurată pornind de la tendințele globale, nevoia de modernizare a economiei și nevoia de diversificare ca premisă a unei sinergii superioare între activitățile economice tradiționale și cele noi.

Toate aceste abordări strategice și planuri de dezvoltare pot fi transpuse la nivel teritorial (și) prin intermediul documentelor de amenajare a teritoriului. La nivelul P.A.T.J. Maramureș, unul din

capitolele necesar a fi inclus atât în cadrul părții scrise cât și a părții desenate este zonificarea teritoriului.

Identificarea zonelor funcționale este un demers științific cu caracter aplicativ care ia în considerare condițiile naturale, variația acestora în teritoriu, precum și modul în care se manifestă amprenta componentei antropice. Demersul ține cont de prevederi ale unor documente cum ar fi Convenția europeană a peisajului, Carta Europeană a Amenajării Teritoriului și Conținutul-cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului.

Din perspectiva elementelor naturală care determină o anumită distribuție a activităților antropice în teritoriu, un aspect important este reprezentat de particularitățile substratului care este caracterizat de existența unor entități materiale cu rol de resursă, a căror exploatare a contribuit în mod hotărâtor la diversificarea activităților economice și la generarea unor forme de impact direct asupra mediului și care astfel au generat un peisaj cu o tipologie particulară.

Zonalitatea teritorială este influențată semnificativ și de factorii antropici. Aceștia au intervenit permanent prin mecanisme ce țin de modul de utilizare a terenurilor, prin practicile sociale și productive ca forme de valorizare a teritoriului.

Rezultatul este reprezentat de asoxierea unor areale care prezintă trăsături comune din punct de vedere a structurii și modului de funcționare și care permit delimitarea lor și încadrarea în categorii și subcategorii funcționale.

Studiile de fundamentare complementare permit evidențierea preliminară a unor zone cu specific cum ar fi cele forestiere, cele urbane, cele industriale și miniere abandonate, zone naturale și zone construite protejate, zone cu specific rural tradițional; se adaugă zone cu obiective SEVESO, zona fâșiei de frontieră, etc.

Din perspectiva documentațiilor de amenajare a teritoriului se impune ca odată identificate și analizate din perspectiva particularităților, aceste zone să beneficieze de un management adecvat, racordat la documentele programatice de nivel superior și de reglementări adecvate coroborate cu întregul arsenal normativ specific și al domeniilor conexe, precum și cu Regulamentul General de Urbanism, asigurându-se aplicabilitatea la nivel local prin intermediul documentațiilor de urbanism.

c) relevanța planului sau programului în/pentru integrarea considerațiilor de mediu, mai ales din perspectiva promovării dezvoltării durabile:

Odată cu integrarea României în Uniunea Europeană, cadrul normativ din domeniu a început să fie armonizat treptat cu cel comunitar. Printre avantajele unei astfel de armonizări se află și racordarea documentelor naționale programatice la cele de același tip de la nivel comunitar. Procesul a fost unul destul de dificil, cu atât mai mult cu cât acest tip de documente au fost elaborate în U.E. ca rezultat al unei experiențe și a unei practici vaste în domeniu, a unor acumulări cazuistice extrem de largi. La nivel comunitar, nevoia de reglementare în domeniu s-a concretizat prin elaborarea unor documente fundamentale, intrate în vigoare de-a lungul mai multor decenii; mai relevante pentru influențele exercitate asupra planificării teritoriale și a documentației de profil din România sunt:

a. Carta europeană a amenajării teritoriului (Carta de la Torremolinos)

Adoptată în anul 1983, în cadrul Conferinței europene a miniștrilor responsabili cu amenajarea teritoriului, Carta de la Torremolinos are o importanță deosebită în primul rând datorită faptului că a definit obiectivele fundamentale ale amenajării teritoriului la nivel european, precum și prin faptul că a acordat o atenție specială și pentru elaborarea a ceea ce urma să devină Schema Europeană de Amenajare a Teritoriului. Un alt merit extrem de important al acestui document este acela că evidențiază în mod explicit faptul că „amenajarea teritorială/spațială este instrument important pentru evoluția societății europene” și că aceasta (amenajarea teritoriului) „conferă o exprimare geografică a politicilor economice, sociale, culturale și ecologice ale societății”, având un caracter interdisciplinar și cuprinzător, menit să asigure o dezvoltare regională echilibrată. Printre obiectivele fundamentale formulate în cadrul acestui document se numără:

- dezvoltarea socio-economică echilibrată a regiunilor
- îmbunătățirea calității vieții
- gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului
- folosirea rațională a terenului.

Acestora li se adaugă o serie de obiective specifice, dintre care, relevante pentru tema

Pagină 6 din 13

prezentului Studiu de fundamentare sunt:

- zonele rurale
- zonele urbane
- zonele de frontieră
- zonele montane
- regiuni cu deficiențe de structură
- regiuni în declin

O serie de prevederi cuprinse în cadrul acestui document accentuează nevoia asigurării unei coordonări optime la nivel local, regional, național și european, dar și a cooperării transfrontaliere, fapt ce cade în responsabilitatea autorităților competente în domeniu, într-o abordare holarhică cu câteva nivele decizionale, după cum urmează: nivelul local, regional, național și european.

b. Schema de dezvoltare a spațiului comunitar (SDSC).

Pregătită de către Comitetul pentru Dezvoltare Spațială, a fost adoptată în anul 1999 la Potsdam de către Conferința Informală a miniștrilor responsabili cu amenajarea teritoriului, Perspectiva europeană a dezvoltării spațiale jalonează o dezvoltare spațială echilibrată, bazată pe trei piloni: societate, economie și mediu prin intermediul unui cadru unitar de politici și principii de amenajare a teritoriului. Principiile directoare pentru o politică de dezvoltare spațială a Uniunii Europene și țărilor candidate formulate cu acel prilej își dovedesc încă actualitatea:

- dezvoltarea unui sistem urban echilibrat și policentric și o nouă relație oraș-mediul rural;
- asigurarea accesului echitabil la infrastructuri și cunoaștere;
- dezvoltarea durabilă, gestionarea inteligentă și protejarea naturii și a patrimoniului cultural;

Documentul a creat o abordare cu profunde amprente teritoriale a diverselor domenii ale activității sociale evidențiind "noua" dimensiune teritorială a Politicii europene de dezvoltare și subliniind rolul unor abordări sistemice, integratoare (Integrated Spatial Development) ca și cheie pentru atingerea obiectivelor formulate în politicile de dezvoltare.

c. Principiile directoare pentru o dezvoltare teritorială durabilă

Aceste principii au fost formulate în anul 2000 la Hanovra, în cadrul Conferinței europene a Miniștrilor responsabili cu amenajarea teritoriului (CEMAT), după cum urmează:

- promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socioeconomice
- echilibrate și de îmbunătățire a competitivității
- promovarea încurajării dezvoltării generate de funcțiunile urbane și de
- îmbunătățirea relațiilor dintre orașe și sate
- promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate
- facilitarea accesului la informație și cunoaștere
- reducerea degradării mediului
- valorificarea și protecția resurselor și patrimoniului natural
- valorificarea patrimoniului cultural ca factor de dezvoltare
- dezvoltarea resurselor energetice în menținerea securității
- promovarea unui turism de calitate și durabil
- limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale

Acestea au fost secondate, în cadrul aceluiași document, de o serie de măsuri de amenajare a teritoriului pentru spații cu anumite particularități; din perspectiva prezentului Studiu de fundamentare, relevanță sporită au măsurile cu privire la peisajele culturale (în condițiile în care pe teritoriul județului Maramureș sunt bine conturate spații mentale geografice de tip țară - Maramureșului, Lăpușului, Chioarului, dar și din perspectiva existenței unor comunități cu specific etno-cultural, cum ar fi spre exemplu cele de ucrainieni din Depresiunea Maramureșului), zonele urbane, zonele rurale, zona montană, zonele de reconversie (în condițiile existenței unor areale miniere și industriale abandonate care necesită intervenții de reintegrare funcțională) și regiunea de frontieră.

Cu o importanță deosebită, în cadrul aceluiași document se remarcă evidențierea cooperării orizontale și a celei pe verticală în crearea unui cadru adecvat al formulării și

implementării programelor și proiectelor de dezvoltare teritorială, precum și importanța participării societății la procesul de amenajare a teritoriului.

d. Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile (2007 și 2020)

Începând de la prima sa variantă (2007), documentul s-a constituit ca un cadru de angajament comun pentru statele semnatare în vederea integrării principiilor și strategiilor elaborate în cadrul politicilor naționale, regionale și locale; de asemenea, statele membre se angajau să utilizeze instrumentul dezvoltării urbane integrate în vederea asigurării unei calități superioare a vieții urbane; totodată, semnatarii se angajau să acorde atenție sporită pentru zonele defavorizate, în contextul orașului abordat ca un tot unitar. Subordonat acestor aspecte, se proiectau o serie de strategii de acțiune incluse într-o politică de dezvoltare urbană integrată, cum ar fi:

- Crearea și asigurarea unor spații publice de bună calitate
- Modernizarea rețelelor de infrastructură și creșterea eficienței energetice
- Inovație proactivă și politici educaționale
- Urmărirea unor strategii de dezvoltare a cadrului fizic
- Consolidarea economiei locale și a politicii locale legată de piața forței de muncă
- Politici de educație proactivă și pregătire pentru copii și tineri
- Promovarea unui transport urban eficient și ieftin

În completarea aspectelor menționate, varianta elaborată în anul 2020 adaugă noi repere ale dezvoltării urbane, structurate pe trei paliere: orașul echitabil, orașul verde, orașul productiv, a căror abordare este concepută din perspectiva unei guvernante urbane optimizate.

e. Cartea verde privind coeziunea teritorială

Constituit sub forma unei comunicări din partea Comisiei Europene în anul 2008 către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Regiunilor și Comitetul Economic și Social European, documentul abordează problematica diferențelor de dezvoltare ca o provocare pentru a cărei rezolvare este nevoie de o abordare armonizată și interconectată a diferitelor politici și strategii sectoriale (politica privind transportul, politica privind energia, politica agricolă, strategia privind ocuparea forței de muncă, politica privind mediul, etc.). Acestei abordări i se adaugă necesitatea unei coerențe crescute a intervențiilor teritoriale, depășirea factorului distanță (o conectivitate îmbunătățită) și crearea de noi parteneriate teritoriale, rezultatul scontat fiind o dezvoltare mai echilibrată și mai armonioasă.

f. Agenda Teritorială 2030 - Un viitor pentru toate teritoriile

Documentul, adoptat în anul 2020 de către Miniștrii responsabili cu amenajarea teritoriului, se constituie ca un cadru de acțiune pentru promovarea coeziunii teritoriale în Europa ce are formulate două obiective majore: o Europă justă și o Europă verde. Documentul este un rezultat al preocupărilor legate de provocările complexe ale perioadei contemporane, cum ar fi globalizarea, integrarea europeană, provocările climatice, demografice, energetice și cele legate de biodiversitate. În cadrul documentului se subliniază importanța amenajării strategice a teritoriului și se furnizează orientări în acest sens, solicitându-se consolidarea dimensiunii teritoriale a politicilor sectoriale la toate nivelurile de guvernare și încurajând cooperarea între diversele niveluri teritoriale și, parteneriatele urban-rural. Agenda formulează o serie de priorități, după cum urmează:

- dezvoltarea policentrică și echilibrată
- dezvoltarea integrată
- integrarea transfrontalieră
- competitivitatea regiunilor pe baza unei economii locale puternice
- îmbunătățirea conexiunilor teritoriale
- gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor

O referință particulară în cadrul Agendei este aceea referitoare la necesitatea ca autoritățile și organismele subnaționale, inclusiv cele locale să pună în aplicare Agenda teritorială și să facă demersuri pentru cooptarea actorilor relevanți luarea în considerare a priorităților Agendei teritoriale în cadrul strategiilor și politicilor lor generale și de amenajare a teritoriului.

g. Pactul ecologic european

Documentul, elaborat de către Comisia Europeană în anul 2019, reprezintă o parte integrantă a strategiei de punere în aplicare a Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă elaborate de către ONU. Prevederile formulate în cadrul său vizează coordonarea macroeconomică spre integrarea obiectivelor de dezvoltare durabilă într-o poziție privilegiată în cadrul politicilor U.E., astfel încât sustenabilitatea de ansamblu a societății și bunăstarea cetățenilor să fie privilegiate. În acest sens se are în vedere revalorizarea factorilor de mediu și poziționarea subsecventă a politicilor sectoriale de dezvoltare (ex. Energie, transporturi, agricultură, etc.), făcându-se apel la o serie de pârghii în materie de politică: reglementare, standardizare, investiții, inovare, dialogul cu partenerii sociali, cooperarea internațională, etc. Au fost formulate o serie de măsuri, cum sunt:

- Sporirea nivelului de ambiție al UE în materie de climă pentru 2030 și 2050
- Furnizarea de energie curată, sigură și la prețuri abordabile
- Mobilizarea sectorului industrial pentru o economie curată și circulară
- Construirea și renovarea clădirilor într-un mod eficient din punct de vedere energetic și din punctul de vedere al utilizării resurselor
- Accelerarea tranziției către o mobilitate durabilă și inteligentă
- „De la fermă la consumator”: conceperea unui sistem alimentar echitabil, sănătos și ecologic
- Conservarea și refacerea ecosistemelor și a biodiversității
- Reducere a poluării la zero pentru un mediu fără substanțe toxice

Lansat în anul 2002 în vederea înființării unei rețele a institutelor de cercetare a dezvoltării spațiale europene și pentru a furniza informații spațiale detaliate despre teritoriul UE, ESPON (Rețeaua europeană de observare a dezvoltării și coeziunii teritoriale) a funcționat ca un program de cercetare aplicată în sprijinul fundamentării și formulării politicilor de dezvoltare teritorială. La fel ca și în etapele anterioare (2002-2006, 2007-2013 și 2014-2020), programul ESPON 2020 are în vedere cercetarea teritoriului european în vederea fundamentării politicilor europene, continuând cu precădere preocupările privind îmbunătățirea capacității autorităților publice și a stakeholderilor, ca obiectiv relaționat cu Strategia Europa 2020, cât și cu obiectivele Fondurilor Structurale și de investiții (în special obiectivul tematic 11). Prin Punctul Național de Contact din cadrul Ministrului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, autoritățile publice din România au posibilitate de a beneficia în mod nemijlocit de expertiza oferită prin intermediul acestui program.

La nivel național, cadrul normativ este fundament pe o serie de legi, regulamente și normative, precum și pe o serie de documente cu caracter programatic racordate la obiectivele politicii teritoriale ale Uniunii Europene. Anterior integrării României în U.E. a fost elaborat Conceptul Național de Dezvoltare Spațială- România 2025, document care creiona principalele repere de evoluție a dezvoltării spațiale din România în perioada care avea să urmeze după momentul post-aderare și totodată prefigura elaborarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României, menționată anterior.

În conformitate cu Legea 350/2001 - ca act fundamental care reglementează domeniul amenajării teritoriului și cu Normele metodologice de aplicare a Legii 350, teritoriul național este abordat ca parte a avuției naționale, ca resursă fundamentală care necesită o gestionare adecvată, în vederea unei dezvoltări echilibrate, coerente și durabile. Această gestionare se realizează prin intermediul amenajării teritoriului, ca ansamblu de activități complexe care trebuie să contribuie dezvoltarea spațială echilibrată, rezultată în urma folosirii echitabile și eficiente a teritoriului. La baza acestei activități stau trei principii fundamentale, după cum urmează:

- principiul ierarhizării (cu relevanță legată de diferențierea de rang a diferitelor entități spațiale -ex. ierarhizarea centrelor de polarizare)
- principiul coeziunii economice, sociale și teritoriale (prin intermediul căruia se asigură compatibilitatea și armonizarea cu politicile de dezvoltare teritorială din Europa)
- principiul integrării spațiale, la nivel național, regional și județean, care asigură o abordare unitară și coerentă a documentelor de dezvoltare și a reglementărilor, permițând manifestarea eficientă atât a abordărilor de tip top-bottom, cât și a celor de tip bottom-up

Conform art. 9 din Lege, obiectivele principale ale amenajării teritoriului sunt:

- dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor și zonelor, cu respectarea specificului acestora;
- îmbunătățirea calității vieții oamenilor și colectivităților umane;
- gestionarea în spiritul dezvoltării durabile a peisajului, componentă de bază a patrimoniului natural și cultural și a resurselor naturale;
- utilizarea rațională a teritoriului, prin limitarea extinderii necontrolate a localităților și conservarea terenurilor agricole fertile;
- conservarea și dezvoltarea diversității culturale.

În raport cu același act normativ este de reținut faptul că scopul activității de amenajare a teritoriului este acela de armonizare a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea. Atingerea obiectivelor menționate poate fi făcută cu condiția ca activitatea de amenajare a teritoriului să aibă câteva caracteristici, derivate din particularitățile sale:

- globală (să aibă capacitatea de coordonarea diferitelor politici sectoriale care să se încadreze într-o viziune unitară;
- funcțională (luând în considerare elementele de condiționalitate natural, economică, social, precum și relațiile dintre diferitele subsisteme teritoriale, tendințele și potențialii factori perturbatori);
- democratică (coroborat cu prevederile Constituționale și normativele specifice - secțiunea VI din Lege - Participarea publicului la activitățile de amenajare a teritoriului și de urbanism, precum și a reprezentanților ei politici la adoptarea deciziilor)

Deosebit de important este faptul că activitățile principale de amenajare a teritoriului “constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate” (L. 350/2001, art. 14). Această prevedere scoate în evidență, printre altele, rolul extrem de important pe care îl au documentele programatice, în speță Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR). Aceasta formulează viziunea de dezvoltare a României pentru orizontul de timp 2035: o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei.

Această viziune este fundamentată pe patru principii:

- concentrarea (sprijinirea dezvoltării zonelor urbane cu o densitate mare de locuitori)

- conectarea teritoriilor (depășirea factorului distanță)
- cooperarea (depășirea factorului de divizare)
- coordonarea (eficientizarea proceselor de planificare),

care îi asigură corespondența cu principiile regăsite în politica de dezvoltare teritorială din U.E., cu Agenda teritorială și care, totodată, contribuie la asigurarea caracterului policentric al teritoriului, ca trăsătură funcțională fundamentală pentru o gestionare eficientă a resurselor naturale și umane. Liniile directoare ale Strategiei au fost formulate având la bază o serie de principii strategice (conform L. 350/2001, art. 14):

- racordarea teritoriului național la rețeaua europeană și intercontinentală a polilor de dezvoltare și a coridoarelor de transport;
- dezvoltarea rețelei de localități și structurarea zonelor funcționale urbane;

2. Caracteristicile efectelor și ale zonei posibil a fi afectate cu privire, în special, la:

a) probabilitatea, durata, frecvența și reversibilitatea efectelor:

În condițiile în care implementarea se va face cu respectarea legislației de mediu în vigoare, nu se identifică efecte negative asupra factorilor de mediu.

b) natura cumulativă a efectelor:

Prin etapizarea realizării acțiunilor propuse ca perioadă de timp și ca amplasament, impactul cumulativ va fi redus.

c) natura transfrontieră a efectelor: - nu este cazul;

d) riscul pentru sănătatea umană sau pentru mediu (de exemplu, datorită accidentelor);

PATJ conține elemente care contribuie la reducerea riscului pentru mediu și nu constituie un risc pentru sănătate.

e) mărimea și spațialitatea efectelor (zona geografică și mărimea populației potențial afectate):

Zona geografică în care se pot manifesta efectele la implementarea planului e reprezentată de planul local și anume, vecinătățile. Prin luarea tuturor măsurilor necesare în vederea încadrării poluanților în limitele maxim admise, vecinătățile nu vor fi afectate de implementarea planului propus.

f) valoarea și vulnerabilitatea arealului posibil a fi afectat, date de:

(i) caracteristicile naturale speciale sau patrimoniul cultural:

- nu este cazul;

(ii) depășirea standardelor sau a valorilor limită de calitate a mediului:

- terenul studiat nu este amplasat în arie în care standardele de calitate ale mediului, stabilite de legislație, au fost depășite;

(iii) folosirea terenului în mod intensiv:

- nu este cazul;

g) efectele asupra zonelor sau peisajelor care au un statut de protejare recunoscut pe plan național, comunitar sau internațional:

Din teritoriul județului Maramureș de 6304 km² (630400 ha), peste 40% este desemnat sub o formă de protecție, ca parte a unei rețele alcătuite din arii naturale protejate, repartizate pe mai multe categorii și tipuri, după cum urmează:

Situri de Importanță Comunitară (SCI)

Nr. crt.	Cod și denumire sit	Județe	Suprafața (ha)	Procent ocupat din suprafața MM (%)
1.	ROSCI0030 Cheile Lăpușului	MM	1660	0,26%
2.	ROSCI0089 Gutâi-Creasta Cocoșului	MM	684	0,10%
3.	ROSCI0092 Igriș	MM	19598	3,10 %
4.	ROSCI0125 Munții Rodnei	MM, BN	48062	1,52 %
5.	ROSCI0192 Peștera Măgurici	MM, SJ	95	0,004 %
6.	ROSCI0251 Tisa Superioară	MM	6303	0,99%
7.	ROSCI0264 Valea Izei și Dealul Solovan	MM	46873	7,43 %
8.	ROSCI0285 Codrii seculari de la Strâmbu - Băiuț	MM	2962	0,39%
9.	ROSCI0358 Pricop-Huta-Certeze	MM, SM	3162	0,25%
10.	ROSCI0436 Someșul inferior	MM, SM	2201	0,07%
11.	ROSCI0421 Pădurea două veverițe	MM	196	0,03%
12.	ROSCI0302 Bozânta	MM	70	0,01%
13.	ROSCI0411 Groșii Țibleșului	MM	927	0,15%
Total suprafață / procent			132328	31,67%

Arii speciale de conservare (SAC)

Nr. crt.	Cod și denumire sit	Județe	Suprafața (ha)	Procent ocupat din MM (%)
1.	ROSCI0003 Arboretul de castan comestibil de la Baia Mare	MM	2087	0,33%
2.	ROSCI0124 Munții Maramureșului	MM	106909	16,40%
3.	ROSCI0275 Bârsău - Șomcuta	MM, SM	4771,91	0,66 %
Total suprafață / procent			110251	17,39%

Situri de Protecție Specială Avifaunistică (SPA)

Nr. crt.	Cod și denumire sit	Județe	Suprafața (ha)	Procent ocupat din MM (%)
1.	ROSPA0085 Munții Rodnei	BN, MM	54832	1,56 %
2.	ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului	MM, SJ	33259	0,58%
3.	ROSPA0131 Munții Maramureșului	MM, SV	70972	11,25%
4.	ROSPA0134 Munții Gutâi	MM	28406	4,5%
5.	ROSPA0143 Tisa Superioară	MM	2862	0,46%
6.	ROSPA0171 Valea Izei și Dealul Solovan	MM, BN	46938	7,41%
Total suprafață / procent			237174	25,76%

Ariile naturale de interes local

Nr. Crt.	Denumire	Localizare	Supraf. (ha)	Tipul	Categ.	Data / HCL
1.	Peștera Ponorul Jitelor	Groșii Țibleșului	0,05	Arie naturală geologică și faunistică	III IUCN	Nr. 32/ 22.08.2005
2.	Tăurile și turbăria de la Hoteni	Ocna Șugatag	2,51	Zonă umedă	III IUCN	Nr. 04/ 26.01.2006
3.	Tăurile Chendroaiei	Desești	2,46	Zonă umedă	III IUCN	Nr. 08/ 25.04.2006
4.	Mlaștina Dumbrava	Dragomirești	4	Zonă umedă	IV IUCN	Nr. 31/ 27.10.2006
5.	Ursoi	Vadu Izei	2	Rezervație geologică	III IUCN	Nr. 3/ 20.03.2006
6.	Râul Mara	Vadu Izei, Ocna Șugatag, Giulești, Desești	37,6 km	Zonă umedă	III IUCN	Nr. 24 / 50 / 22 / 15 / 2008

Obligațiile titularului:

1. Titularul are obligația de a respecta legislația de mediu în vigoare.
2. Titularul planului are obligația de a supune procedurii de adoptare planul și orice modificare a acestuia, numai în forma avizată de autoritatea competentă de protecția mediului.
3. În vederea realizării proiectelor propuse prin PATJ, titularul va notifica APM Maramureș și va solicita actele de reglementare conform legislației de mediu în vigoare.
4. Titularul planului/programului are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului despre orice modificare a planului/ programului, înainte de realizarea modificării.
5. Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziție autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în totalitate titularului planului.

Documentația conține:

1. Notificare, înregistrată la APM Maramureș cu nr. 11631 /11.10.2022;
2. Memoriul de prezentare realizat de S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.;
3. Notificare pentru asistența de specialitate de sănătate publică nr. 5946/328/C/30.06.2023;
4. Aviz nr. 5378/23.03.2023 emis de către Garda Forestieră Cluj;
5. Aviz nr. 293/22.03.2023, emis de către SC VITAL SA Maramureș;
6. Aviz nr. 22/06.04.2023, emis de ANRM București;
7. Aviz nr. 885/18.04.2024, emis de Adiministrația Parcului Național Munții Rodnei;
8. Aviz nr. 22/11.04.2024, emis de ANANP Maramureș;
9. Aviz nr. 277/12.02.2024, emis de Parcul Național Munții Maramureșului;

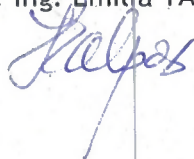
Informarea și participarea publicului la procedura de evaluare de mediu:

- Anunțuri publice privind depunerea notificării apărute în ziarul Graiul Maramureșului din 09.11.2022 și din 12.11.2022;
 - Anunț public privind depunerea notificării apărut pe site-ul APM Maramureș la 10.11.2023;
 - Anunț public privind luarea deciziei etapei de încadrare publicat pe site-ul APM Maramureș în data de 19.12.2023;
 - Anunț public privind luarea deciziei etapei de încadrare apărut în ziarul Graiul Maramureșului din 23.04.2024.
 - Documentația de susținere a solicitării au fost accesibile consultării publicului pe toată durata derulării procedurii de reglementare, la sediul Consiliului Județean Maramureș și al APM Maramureș;
- Nu au existat comentarii/contestații din partea publicului interesat/afectat, pe parcursul procedurii de reglementare.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada punerii în aplicare a planului.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004 cu modificările și completările ulterioare.

Director Executiv
dr. ing. Emilia TALPOȘ



Șef Serviciu
Avize, Acorduri, Autorizații,
Daniel NICULA

Întocmit,
Gabriel TAMĂIAN

