

\ PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI ZALĂU 2021-2027

Proiectul “Planificare strategică și Management educațional
modern în Municipiul Zalău”, cod SMIS 136251/cod SIPOCA 822

Raport final - 2023



CONTENTS

1. CAPITOLUL 1 - INTRODUCERE.....	16
1.1. Scopul și rolul documentației.....	16
1.2. Context strategic global și european	16
1.2.1. Schimbul de paradigmă și planul de mobilitate urbană durabilă.....	23
1.3. Context strategic, național, regional și județean	28
1.4. Context strategic local.....	37
1.5. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială.....	39
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	45
2.1. Contextul Socio-economic	45
2.1.1. Structura demografică a Zonei Urbane Funcționale Zalău și principalii indicatori	45
2.1.2. Mișcarea naturală și mișcarea migratorie	52
2.1.3. Profilul economic.....	55
2.1.4. Zone afectate de sărăcie	63
2.1.5. Principalele zone de expansiune	64
2.2. Rețeaua stradală	69
2.2.1. Conectivitatea la nivel European și național	69
2.2.2. Rețeaua de circulații rutiere	72
2.2.3. Capacitatea infrastructurii de transport rutier.....	73
2.2.4. Calitatea infrastructurii rutiere.....	74
2.3. Transport public	77
2.3.1. Transport public internațional.....	77
2.3.2. Transport public județean	83
2.3.3. Transport public local	86
2.4. Transport de marfă	93
2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)	95
2.5.1. Mersul pe jos	95
2.5.2. Mersul cu bicicleta.....	103
2.5.3. Facilități pentru persoane cu dizabilități	106
2.5.4. Electromobilitatea	106
2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare)	108
2.6.1. Sistemul de management al traficului.....	108
2.6.2. Parcare.....	108

2.6.3. Siguranță rutieră.....	117
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări etc.).....	123
2.8. Analiza SWOT	125
3. MODELUL DE TRANSPORT	130
3.1. Prezentarea generală și definirea domeniului	131
3.2. Colectarea de date	132
3.2.1. Ancheta de mobilitate	133
3.2.2. Contorizări asupra duratelor de deplasare	143
3.2.3. Contorizări asupra volumelor de trafic.....	154
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport.....	156
3.3.1. Rețeaua modelului de transport	156
3.3.2. Sistemul de zonificare.....	159
3.4. Cererea de transport.....	167
3.4.1. Realizarea matricelor origine – destinație.....	167
3.4.2. Afectarea cererii de mobilitate pe rețea	168
3.4.3. Mărimea cererii de transport	170
3.5. Calibrarea și validarea datelor	174
3.5.1. Calibrarea modelului de transport	174
3.5.2. Validarea modelului de transport	177
3.5.3. Validarea modelului de transport	178
3.6. Prognoze	179
3.6.1. Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspective de referință	181
3.6.2. Prognoza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință	181
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	189
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	193
4.1. Eficiență economică	193
4.2. Impactul asupra mediului	194
4.3. Accesibilitatea	196
4.4. Siguranța	198
4.5. Calitatea vieții.....	200
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	203
5.1. Nivelul teritorial	203
5.2. Nivelul zonei funcționale.....	204
5.3. La nivel local, municipiul Zalău.....	206
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	206
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	206

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....	206
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	206
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe niveluri teritoriale.....	207
6.4.1. La scară periurbană / metropolitană.....	207
6.4.2. La scara localităților de referință.....	207
6.4.3. La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate	207
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII ÎN CAZUL CELOR 3 SCENARII: ELABORATE PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	
209	
7.1. Eficiența economică	224
7.2. Accesibilitate	225
7.3. Siguranță	226
7.4. Impactul asupra mediului	226
7.5. Calitatea vieții.....	227
8. CADRU PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG	230
8.1. Mecanismul de priorizare a proiectelor	230
9. PLANUL DE ACȚIUNE.....	233
9.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	240
9.2. Transport public	244
9.2.1. Optimizarea conexiunilor regionale și naționale pe calea ferată.....	245
9.2.2. Procesul de modernizare a flotei.....	245
9.2.3. Modernizarea stațiilor de transport public	246
9.2.4. Prioritizarea transportului public	247
9.2.5. Acces la date privind sistemul de transport public	249
9.2.6. Extinderea sistemului de transport public	250
9.2.7. Modernizarea dotărilor pentru întreținerea sistemului de transport public.....	251
9.3. Transport de marfă	252
9.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)	253
9.4.1. Revitalizarea circulațiilor pietonale	256
9.4.2. Lansarea unui proces de regenerare urbană în cartierele de locuințe colective	261
9.4.3. Extinderea rețelei de piste pentru biciclete	267
9.4.4. Dezvoltarea dotărilor aferente rețelei de piste pentru biciclete.	269
9.4.5. Familiarizarea comunității cu mersul pe bicicletă	270
9.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signaletică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)	271
9.5.1. Dezvoltarea sistemului de management al traficului în favoarea transportului public și a deplasărilor nemotorizate	271
9.5.2. Politica de parcare 2	275

9.5.3. Dezvoltarea rețelei de parcuri multietajate	275
9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, autogări etc.)	278
9.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	280
9.7.1. Dezvoltarea porților intermodale ale Zalăului	280
9.7.2. Dezvoltarea unei rețele de noduri de mobilitate locală	281
9.8. Aspecte instituționale	283
9.8.1. Formarea unui grup local de specialiști în mobilitate	283
9.8.2. Înființare ADI transport metropolitan	283
9.8.3. Campanii de mobilitate urbană durabilă	283
10. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	285
10.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării PMUD	285
10.2. Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPI)	286
10.1. Stabilirea entităților responsabile cu monitorizarea	287
11. ANEXE	288
11.1. Grafice siguranță rutieră	288
11.2. Specificații ale liniilor de cale ferată care deservește municipiul Zalău	289
11.3. Mobilitatea în jurul unităților de învățământ	291
11.4. Centralizator proiecte PMUD	293
11.5. Decizia etapei de încadrare a planului "Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Zalău pentru perioada 2021-2027"	306

LISTĂ FIGURI

Figura 1 Obiective globale	17
Figura 2. Principalele documente de politică adoptate de Comisia Europeană	24
Figura 3 Pașii de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă	26
Figura 4 PATJ Sălaj - planșa Căi de comunicație.....	39
Figura 5 Reglementări căi de comunicație	43
Figura 6 Evoluția numărului de locuitori în Zona Metropolitană Zalău, 2007-2020	45
Figura 7 Evoluția numărului de locuitori în Zona Metropolitană Zalău, 2014-2020	46
Figura 8 Numărul de locuitori în Zona Metropolitană Zalău, 2020.....	48
Figura 9 Populația pe grupe de vârstă în Zona Metropolitană Zalău, 2020.....	49
Figura 10 Piramida vârstelor pentru municipiul Zalău, 2020.....	50
Figura 11 Rata sporului natural, 2019, ‰.....	53
Figura 12 Soldul schimbărilor de domiciliu în Zona Metropolitană Zalău, 2019	54
Figura 13 Numărul de firme active la 1.000 de locuitori, 2019.....	56
Figura 14 Numărul de salariați la 1.000 de locuitori, 2019	57
Figura 15 Ponderea angajaților pe domenii de activitate conform CAEN în municipiul Zalău, 2019, %	58
Figura 16 Ponderea numărului de firme conform CAEN în municipiul Zalău, 2019, % (stânga), Ponderea cifrei de afaceri conform CAEN în municipiul Zalău, 2019, % (dreapta)	59
Figura 17 Ponderea șomerilor în total resurse de muncă în Zona Metropolitană Zalău, 2014-2019.....	60
Figura 18 Principalele aglomerări de locuri de muncă, 2020.....	61
Figura 19 Navetismul la nivelul municipiului Zalău, 2011	62
Figura 20 Harta zonelor marginalizate din municipiul Zalău, 2016.....	63
Figura 21 Zonele de expansiune în comunele Hereclean și Crișeni (sus – 2010, jos – 2020)	65
Figura 22 principalele zone de expansiune la nivelul municipiului zalău	67
Figura 23 Rețeaua TEN-T – rutier în România	70
Figura 24 Proiectele de infrastructură rutieră majoră planificate	71
Figura 25 Clasificarea străzilor din municipiul Zalău pe categorii funcționale.....	73
Figura 26 Nivelul de serviciu al rețelei de drumuri	74
Figura 27 Ponderea străzilor modernizate din total, 2019	75
Figura 28 Străzi pietruite, de pământ sau foarte degradate, 2019.....	76
Figura 29 Izocrona de accesibilitate rutieră a aeroporturilor din România și vecinătăți.....	77
Figura 30 Rețeaua Feroviară a României	78
Figura 31 Timpul necesar pentru a accesa cele mai importante centre urbane, rutier vs. feroviar	79
Figura 32 Izocrona de accesibilitate tren + velo pentru Gara CFR Zalău	80

Figura 33 legăturile cu localitățile din zona urbană funcțională (minute rutier vs feroviar)	81
Figura 34 Traseele de transport național de persoane pe cale rutieră.....	82
Figura 35 Frecvența curselor de transport public județean.....	83
Figura 36 Repartiția mijloacelor de transport în comun (TUZ) după norma de poluare	86
Figura 37 Frecvența Vehiculelor de Transport Public Local Pe Segment	89
Figura 38 Gradul De Deservire Al Stațiilor de Transport Public	90
Figura 39 Traseele de trafic Greu în Municipiul Zalău	94
Figura 40 Trotuare neamenajate în cartierele rezidențiale Traian și Stadion.....	95
Figura 41 Calitatea infrastructurii pietonale	96
Figura 42 Trotuare Bd. Mihai Viteazu / str. Simion Bărnuțiu	97
Figura 43 Proiect Zona pietonală Unirii.....	98
Figura 44 Circulațiile pietonale din jurul unităților de învățământ.....	100
Figura 45 Legătura unităților de învățământ cu sistemul de transport public local	101
Figura 46 Lipsă treceri de pietoni care leagă străzile pe care se află instituții de ÎNVAȚĂMÂNT CU străzi adiacente (ex. Zonă Școala mihai eminescu, Grădinița Ion Creangă, Liceul Gheorghe Șincai).....	102
Figura 47 Rețeaua de piste pentru biciclete (existent și în curs de implementare)	103
Figura 48 Probleme identificate în proiectarea și execuția pistelor pentru biciclete	105
Figura 49 Exemple rastele în mun. Zalău	106
Figura 50 Numărul stațiilor de încărcare vehicule electrice în orașe de 50-100k locuitori, 2021	107
Figura 51 Încasări pe modalități de plată din exploatarea parcărilor publice, 2020	109
Figura 52 Ponderea costurilor operaționale din totalul veniturilor încasate din parcare, 2020	109
Figura 53 Localizarea locurilor de parcare administrate de SADP Zalău.....	110
Figura 54 Zonele cu deficit ridicat de locuri de parcare.....	111
Figura 55 Parcări neregulate în cartierele Brădet și Stadion.....	113
Figura 56 Parcări neregulate în lungul str. Crișan.....	113
Figura 57 Costul parcării la oră în diferite municipii din România (2021).....	114
Figura 58 Evoluția numărului de accidente în Zona Metropolitană Zalău (fără mun. Zalău)	118
Figura 59 Evoluția numărului de accidente în municipiul Zalău	119
Figura 60 Concentrarea accidentelor rutiere în municipiul Zalău, 2014-2018	120
Figura 61 Cauza accidentelor rutiere în Zona Metropolitană Zalău, 2010-2020 (fără Mun. Zalău)	121
Figura 62 Cauza accidentelor rutiere în municipiul Zalău, 2010-2020.....	122
Figura 63 Schema procesului de lucru pentru dezvoltarea unui model de transport	132
Figura 64 Distribuția Populației Intervievate pe grupe de vârstă	133
Figura 65 Distribuția Nivelului de studii pe grupe de vârstă.....	134
Figura 66 Distribuția Populației Intervievate pe Ocupații.....	134
Figura 67 Distribuția populației intervievate pe clase de venit	135
Figura 68 Distribuția Nivelului de venit pe ocupații.....	135

Figura 69 Distribuția deținerii de autoturisme.....	136
Figura 70 Distribuția deținerii de autoturisme pe clase de venit.....	136
Figura 71 Distribuția deținerii de Autoturisme în raport cu ocupația.....	136
Figura 72 Distribuția numărului de autoturisme deținute.....	137
Figura 73 Distribuția numărului de biciclete deținute	137
Figura 74 Exemplu de trei deplasări înlănțuite	138
Figura 75 Repartiția modală a deplasărilor.....	138
Figura 76 Frecvența zilnică a deplasărilor în funcție de scopul acestora.....	139
Figura 77 Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane	139
Figura 78 Repartiția modală a deplasărilor în raport cu scopul acestora	140
Figura 79 Repartiția gradului de ocupare al autoturismelor.....	140
Figura 80 Repartiția desfășurării activității profesionale de la distanță	141
Figura 81 Impactul pandemiei asupra mobilității populației	141
Figura 82 Repartiția pe scopuri a numărului mediu de deplasări săptămânale înainte de pandemie	142
Figura 83 Repartiția pe scopuri a numărului mediu de deplasări săptămânale în timpul pandemiei.....	142
Figura 84 Repartiția Notelor acordate direcțiilor de acțiune ce țin de îmbunătățirea mobilității urbane (7 este cel mai important).....	143
Figura 85 Harta traseelor pe care s-au efectuat contorizări ale duratelor de deplasare cu transportul privat (DD_PrT)	144
Figura 86 Variația vitezei de-a lungul traseului 1 (Albastru) sens Meseș - Hereclean	145
Figura 87 Variația vitezei de-a lungul traseului 1 (Albastru) sens Hereclean – Meseș	145
Figura 88 Variația vitezei de-a lungul traseului 2 (Roșu) sens Aghireș - Ortelec.....	146
Figura 89 Variația vitezei de-a lungul traseului 2 (Roșu) sens Ortelec - Aghireș.....	146
Figura 90 Variația vitezei de-a lungul traseului 3 (Verde) Sens Meseș - Crișeni	147
Figura 91 Variația vitezei de-a lungul traseului 3 (Verde) Sens Crișeni - Meseș	147
Figura 92 Harta traseelor pe care s-au efectuat contorizări ale duratelor de deplasare cu transportul Public (DD_PuT)	148
Figura 93 Variația vitezei de-a lungul Liniei 1 Sens Brădet – Gara Zalău	149
Figura 94 Variația vitezei de-a lungul Liniei 1 Sens Gara Zalău - Brădet	149
Figura 95 Variația vitezei de-a lungul Liniei 2 sens Gara Zalău – Valea Miții	150
Figura 96 Variația vitezei de-a lungul Liniei 2 sens Valea Miții – Gara Zalău	150
Figura 97 Variația vitezei de-a lungul Liniei 4 sens Brădet – Dumbrava Nord	151
Figura 98 Variația vitezei de-a lungul Liniei 4 sens Dumbrava Nord – Brădet	151
Figura 99 Variația vitezei de-a lungul Liniei 11 sens Brădet – Ortelec	152
Figura 100 Variația vitezei de-a lungul Liniei 11 sens Ortelec – Brădet.....	152
Figura 101 Variația vitezei de-a lungul Liniei 13 sens Centru – Sărmaș.....	153
Figura 102 Variația vitezei de-a lungul Liniei 13 sens Sărmaș – Centru	153

Figura 103 Variația vitezei de-a lungul Liniei 22 sens Brădet – Gara Zalău	154
Figura 104 Variația vitezei de-a lungul Liniei 22 sens Gara Zalău – Brădet	154
Figura 105 Amplasamentele punctelor de contorizare la nivel de oraș și detaliu pe zona centrală	155
Figura 106 Reprezentarea rețelei rutiere urbane a municipiului zalău	157
Figura 107 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – Zona de analiză extinsă	165
Figura 108 Sistemul de zonificare – extras din baza de date visum – Zona Urbană	166
Figura 109 Sistemul de zonificare – densitatea populației (a) și a locurilor de muncă (B)	166
Figura 110 Mărima fluxurilor de trafic – autoturisme – an de bază 2020	171
Figura 111 Mărima fluxurilor de trafic – transport public – an de bază 2020	171
Figura 112 Mărima fluxurilor de trafic – Biciclete – an de bază 2020.....	171
Figura 113 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule ușoare de marfă – an de bază 2020	172
Figura 114 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă – an de bază 2020	172
Figura 115 Nivelul de serviciu al rețelei rutiere – an de bază 2020	173
Figura 116 Procesul de Calibrare și validare a modelului	174
Figura 117 Procesul de calibrare a modelului de transport pentru matricea de transport privat	175
Figura 118 Sectoarele de drum considerate în procesul de calibrare al matriceleor de transport.....	176
Figura 119 Corelație Valori Modelate – Valori contorizate.....	176
Figura 120 Evoluția demografică în perioada 1992 – 2020 și prognoza până în 2030	179
Figura 121 Evoluția și prognoza PIB în perioada 2000 – 2060	180
Figura 122 Mărima fluxurilor de trafic – autoturisme – an de pROGNOZĂ 2027	183
Figura 123 Mărima fluxurilor de trafic – transport public – an de pROGNOZĂ 2027	183
Figura 124 Mărima fluxurilor de trafic – Biciclete – an de pROGNOZĂ 2027	184
Figura 125 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule ușoare de marfă – an de pROGNOZĂ 2027	184
Figura 126 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă an de pROGNOZĂ 2027.....	185
Figura 127 Nivelul de serviciu al rețelei rutiere – an de prognoză 2027	185
Figura 128 Mărima fluxurilor de trafic – autoturisme – an de pROGNOZĂ 2035	186
Figura 129 Mărima fluxurilor de trafic – transport public – an de pROGNOZĂ 2035	186
Figura 130 Mărima fluxurilor de trafic – Biciclete – an de pROGNOZĂ 2035	187
Figura 131 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule ușoare de marfă – an de pROGNOZĂ 2035	187
Figura 132 Mărima fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă an de pROGNOZĂ 2035.....	188
Figura 133 Nivelul de serviciu al rețelei rutiere – an de pROGNOZĂ 2035	189
Figura 134 Mărima fluxurilor rutiere de trafic– Scenariul Fara Proiect - prognoză 2027	190
Figura 135 Mărima fluxurilor rutiere de trafic– Scenariul CU Proiect - prognoză 2027	190
Figura 136 Fluxuri rutiere de trafic– Diferență Cu / Fara Proiect - prognoză 2027.....	191
Figura 137 Izocrona de 3-6-9-12-15-20 minute, dePLASARI CU BICICLETA	197
Figura 138 Evoluția numărului de accidente.....	199

Figura 139 Efectele accidentelor rutiere	200
Figura 140 Tren metropolitan Zalău.....	203
Figura 141 Localizarea proiectelor PMUD 2021-2027 și clasificarea lor în funcție de scenarii	210
Figura 142 Scenariul minim - Mărimea fluxurilor de trafic – Autoturisme	216
Figura 143 Scenariul minim - Mărimea fluxurilor de trafic – Transport Public.....	217
Figura 144 Scenariul minim - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă	217
Figura 145 Scenariul minim - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule Ușoare de marfă	218
Figura 146 Scenariul minim - Nivelul de serviciu al rețelei rutiere.....	218
Figura 147 Scenariul mediu - Mărimea fluxurilor de trafic – Autoturisme	219
Figura 148 Scenariul mediu - Mărimea fluxurilor de trafic – Transport Public.....	219
Figura 149 Scenariul mediu - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă	220
Figura 150 Scenariul mediu - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule Ușoare de marfă	220
Figura 151 Scenariul mediu - Nivelul de serviciu al rețelei rutiere.....	221
Figura 152 Scenariul maxim - Mărimea fluxurilor de trafic – Autoturisme	221
Figura 153 Scenariul maxim - Mărimea fluxurilor de trafic – Transport Public	222
Figura 154 Scenariul maxim - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule grele de marfă.....	222
Figura 155 Scenariul maxim - Mărimea fluxurilor de trafic – vehicule Ușoare de marfă	223
Figura 156 Scenariul maxim - Nivelul de serviciu al rețelei rutiere	223
Figura 157 Principalele proiecte de infrastructură rutieră	241
Figura 158 Exemplu de stație de transport public "smart"	247
Figura 159 Concept dezvoltare sistem de transport public cu tramvaiul	248
Figura 160 Concept tren metropolitan Zalău.....	250
Figura 161 Localizare autobază nouă - Transurbis.....	251
Figura 162 Principalele proiecte pentru transportul de marfă	252
Figura 163 Coridoare de mobilitate urbană durabilă și zone pietonale	256
Figura 164 Regenerarea zonei centrale - etapa II	257
Figura 165 Exemple de amenajări de tip "home Zone"	258
Figura 166 Exemplu acces stradă rezidențială („home zone“) – str. Westmoreland, Burnley	259
Figura 167 Exemplu resistemizare cartier Traian	260
Figura 168 Concept regenerare urbană (circulații) - cartier Brădet.....	261
Figura 169 Concept Regenerare urbană - zona sf. Vineri	263
Figura 170 Concept regenerare urbană (circulații) - Dumbrava Nord	264
Figura 171 Concept regenerare urbană (circulații) - Dumbrava - Spitalul Județean	265
Figura 172 Rețeaua de infrastructură pentru biciclete - 2027.....	267
Figura 173 Model rastel de tip "U" (stânga) și "O" (dreapta)	269
Figura 174 Modele de garaje "smart" pentru biciclete.....	270

Figura 175 Exemplu amenajare de tip "Scoala Velo" în Sibiu	270
Figura 176 Harta amplasamentelor propuse pentru integrarea în SMT.....	273
Figura 177 Arhitectura unui sistem de management al traficului	274
Figura 178 Locații prioritare pentru amenajarea de parcuri rezidențiale multietajate	276
Figura 179 Schemă parcaj multietajat - Tribunal	277
Figura 180 Extras din Geoportal - ANCPI cu terenurile pentru terminul intermodal Gara CFR.....	278
Figura 181 Structura intermodală a mun. Zalău (locații pentru Hub-uri de electromobilitate)	281
Figura 182 Exemplu hub electro mobilitate Munchen	282
Figura 183 Etapele pentru elaborarea unui PMUD.....	285
Figura 184 Numărul accidentelor rutiere și a victimelor în Zalău și în localitățile din ZMZ.....	288

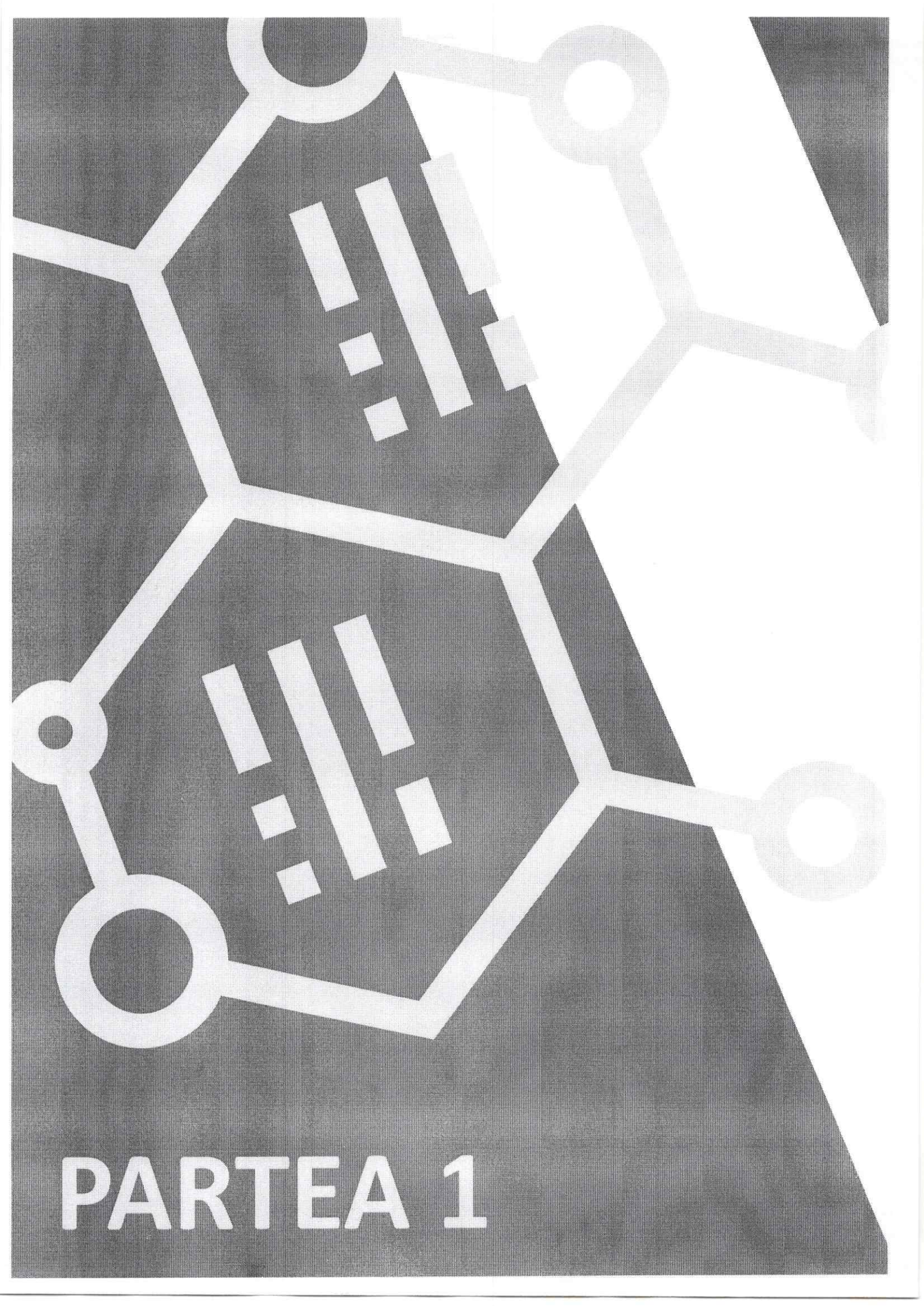
LISTĂ TABELE

Tabel 1. Alocare PNRR pentru pilonii ce vizează mobilitatea și transportul	29
Tabel 2 Principalii indicatori demografici privind populația Zona Metropolitană Zalău, comparativ cu alte niveluri teritoriale, 2020	51
Tabel 3 Indicatori ai mișcării naturale și ai mișcării migratorii a populației în Zona Metropolitană Zalău, 2019	52
Tabel 4 Corelarea trenurilor regio cu programul de muncă a marilor angajatori	81
Tabel 5 Numărul de călători deserviți în fiecare an, 2014 - 2019	87
Tabel 6 Origine – Destinație Automobil Vs. Autobuz.....	91
Tabel 7 - Încadrarea măsurilor aplicate în prezent sau propuse prin PMUD/SIDU în grila realizată de T. Litman (2016)	115
Tabel 8 Intervenții realizate în zonele complexe definite de PMUD 2015.....	123
Tabel 9. Contorizări durate de deplasare transport privat traseul 1 (Albastru)	144
Tabel 10. Contorizări durate de deplasare transport privat traseul 2 (Roșu)	145
Tabel 11. Contorizări durate de deplasare transport privat traseul 3 (Verde)	146
Tabel 12. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 1.....	148
Tabel 13. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 2.....	149
Tabel 14. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 4.....	150
Tabel 15. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 11.....	151
Tabel 16. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 13.....	152
Tabel 17. Contorizări durate de deplasare transport Public Linia 22.....	153
Tabel 18. Amplasamente pentru contorizarea volumelor de trafic.....	154
Tabel 19. Tabel de codificare a capacității și caracteristicilor tehnice ale rețelei rutiere.....	158
Tabel 20. Populația și locurile de muncă în raport cu sistemul de zonificare.....	159

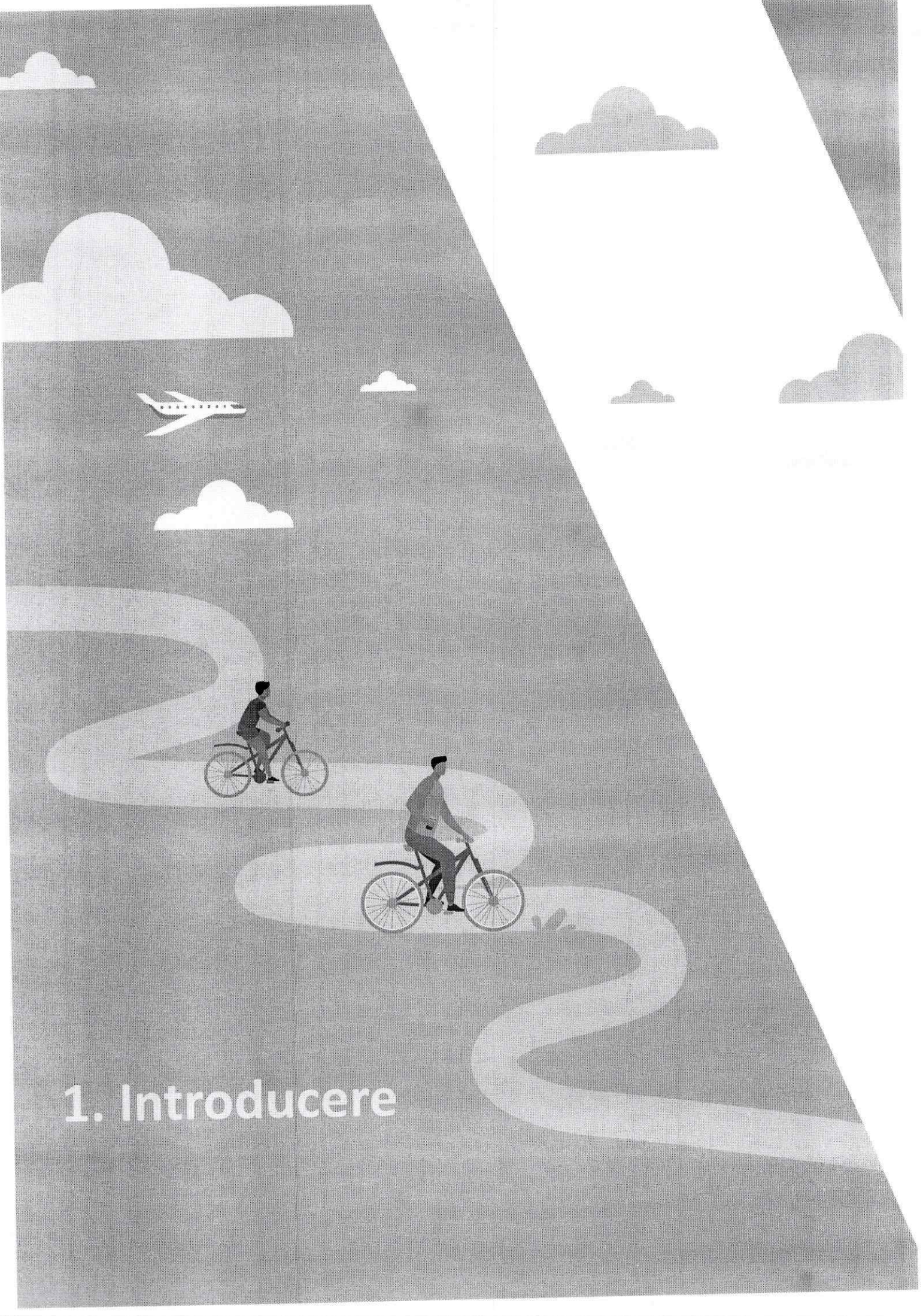
Tabel 21. Sinteza matricelor origine – destinație.....	170
Tabel 22. Rezultatele calibrării transportului privat	177
Tabel 23. Evoluția indicilor de PIB și inflație	179
Tabel 24. Factori de creștere pentru PIB și Populație	180
Tabel 25 Matrice de cerere origine-destinație, Scenariu de bază și Prognoză	182
Tabel 26 Indicatori globali de performanță ai rețelei în perioada 2020 – 2035	194
Tabel 27. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili la nivelul unei zile pentru anii analizați	195
Tabel 28. Indicator de accesibilitate – cererea de transport pentru scenariul de referință.....	198
Tabel 29. Evoluția numărului de accidente și victime cauzate	199
Tabel 30. Indicator de siguranță – număr de accidente – scenariul de referință	200
Tabel 31. Indicator privind calitatea vieții – Nivelul mediu de zgomot	202
Tabel 32 Gruparea proiectelor în funcție de scenarii	211
Tabel 33. Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind Eficiența Economică - Distanța globală de deplasare	224
Tabel 34. Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind Eficiența Economică - Durata globală de deplasare	224
Tabel 35. Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind Accesibilitatea.....	225
Tabel 36. Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind Siguranța	226
Tabel 37 Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind impactului asupra mediului	226
Tabel 38 Evaluarea Scenariilor de Mobilitate privind calitatea vieții.....	228
Tabel 39 Sistemul de prioritizare a proiectelor.....	230
Tabel 40 Proiecte propuse - Mijloace alternative de mobilitate	253
Tabel 41 Proiecte propuse - Managementul traficului	271
Tabel 42 Proiecte Propuse - Zone cu nivel ridicat de complexitate	278
Tabel 43 Indicatori de monitorizare PMUD 2021-2027	286
Tabel 44 Localizarea accidentelor rutiere din 2020 pe străzi	288
Tabel 45 Probleme de circulație identificate în vecinătatea unităților de învățământ	291

ABREVIERI

ZMZ – Zona Metropolitană Zalău



PARTEA 1



1. Introdúcere

1. CAPITOLUL 1 - INTRODUCERE

1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

Actualizarea și elaborarea noului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru perioada 2021-2027 al Municipiului Zalău și al zonei periurbane va avea în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și a preocupărilor ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local. Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

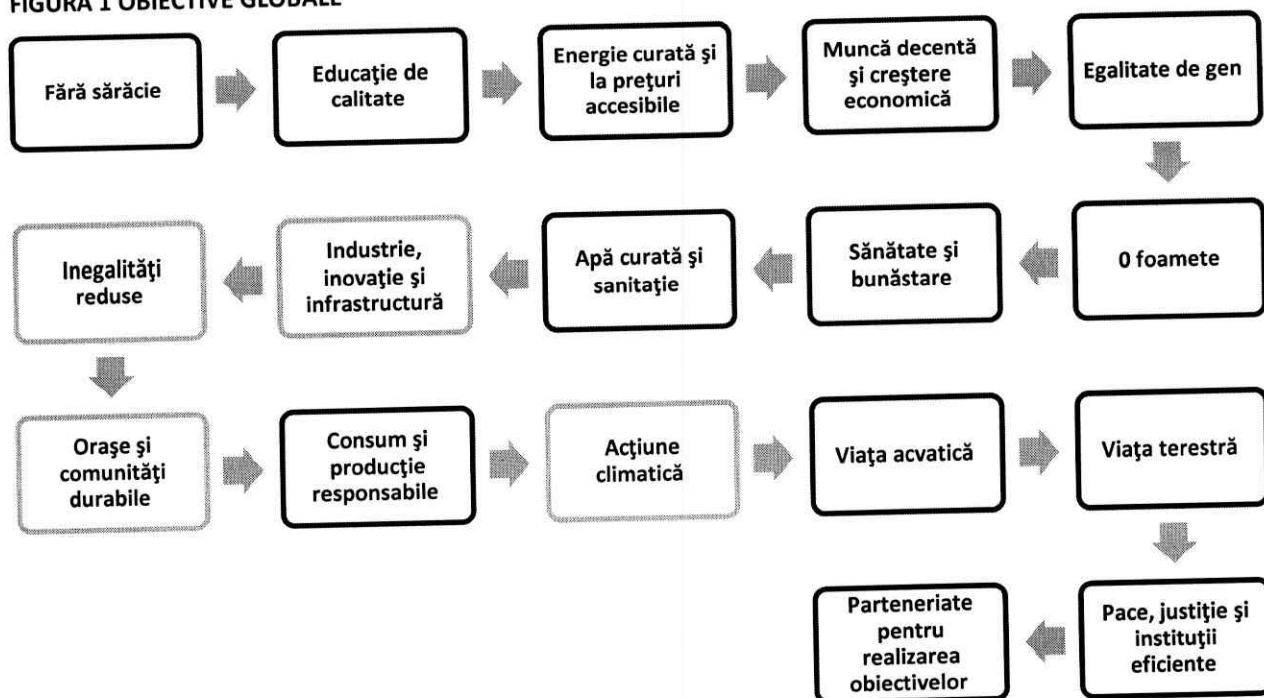
Pentru a putea avea o abordare cât mai cuprinzătoare, analiza situației existente se va realiza la nivelul zonei metropolitane (un teritoriu mai amplu decât zona periurbană) și la nivelul local, cel al municipiului Zalău. Astfel, zona de analiză va coincide cu limita zonei metropolitane.

Propunerile vor viza însă exclusiv municipiul Zalău și zona periurbană. În cazul în care din analiză reies proiecte importante care să vizeze localitățile din zona metropolitană (cele care nu sunt deja în zona periurbană) acestea vor fi integrate în portofoliul de proiecte. Astfel, zone de intervenție va coincide cu zona periurbană (municipiul Zalău, alături de comunele: Crișeni, Mirșid, Hereclean și Meseșeni de Jos).

1.2. CONTEXT STRATEGIC GLOBAL ȘI EUROPEAN

La nivel global politicile de dezvoltare durabilă la nivel urban s-au concretizat într-un demers strategic mai larg demarat de Națiunile Unite și intitulat Obiectivele de dezvoltare durabilă ale Organizației Națiunilor Unite 2030 (UNSDG2030). Acestea au fost definite în cadrul Summit-ului privind dezvoltarea din septembrie 2015, în urma căruia a rezultat **Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă**, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile – economic, social și de mediu. În acest demers au fost identificate o serie de 17 obiective de dezvoltare în toate domeniile esențiale ale societății umane, respectiv:

FIGURA 1 OBIECTIVE GLOBALE



Sursă: Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă – prelucrarea consultantului

Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030 în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a in justiției și protejării planetei. Așa cum era de așteptat, subiectele de mediu și cele privind reducerea disparităților prin îmbunătățirea infrastructurii și a accesului la servicii mai bune pentru toți cetățenii au primit un caracter strategic.

În acest sens, obiectivele de dezvoltare durabilă fac referire la mobilitate prin intermediul următoarelor obiective:

- Obiectivul DD 9 – **Industriei inovație și infrastructură** – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
- Obiectivul DD 10 – **Inegalități reduse** – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta;
- Obiectivul DD 11 – **Orașe și comunități durabile** – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Obiectivul DD 13 – **Acțiune climatică** – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

Dintre acestea, obiectivul de dezvoltare durabilă 11 integrează cel mai mult intervențiile care au ca obiectiv dezvoltarea politicilor de mobilitate urbană. Acesta include obiective specifice precum:

- 11.2 – Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, accesibile și sustenabile pentru toți, îmbunătățind siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor din situații vulnerabile, femeilor și copiilor, persoanelor cu dizabilități și persoanelor în etate, până în 2030;
- 11.3 – Consolidarea urbanizării incluzive și durabile și a capacității de planificare și gestionare a așezărilor umane pe baze participative, integrate și sustenabile în toate țările, până în 2030;
- 11.6 – Reducerea impactului negativ asupra locuitorilor orașelor, inclusiv acordând o atenție deosebită calității aerului și gestionării municipale a deșeurilor;

- 11.A – Susținerea legăturilor economice, sociale și de mediu pozitive între zonele urbane, peri-urbane și cele rurale prin consolidarea capacității de planificare a dezvoltării la nivel național și regional;
- 11.B – Creșterea substanțială a numărului de orașe și așezări umane care adoptă și implementează politici și planuri integrate în vederea incluziunii, eficienței resurselor, atenuării și adaptării la schimbările climatice, reziliența la dezastre și dezvoltarea și punerea în aplicare, în conformitate cu Cadru Sendai pentru Reducerea Riscului de Dezastre 2015-2030, a politicilor de gestionare holistică a riscului de dezastre la toate nivelurile.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă stabilite de ONU la nivel mondial, destinate politicilor de dezvoltare urbană durabilă au fost adoptate în cadrul Conferinței Habitat III a ONU sub denumirea de **NOUA AGENDĂ URBANĂ**. Aceasta conține orientările necesare pentru ca orașele din toată lumea să fie mai favorabile incluziunii, mai ecologice, mai sigure și mai prospere.

Ulterior a fost adoptat **ACORDUL DE LA PARIS** privind schimbările climatice, având ca scop limitarea încălzirii globale și susținerea țărilor care au semnat acordul în demersurile de adaptare și diminuarea a efectelor schimbărilor climatice. Scopul principal al acordului este de a menține creșterea temperaturii medii globale „bine sub 2°C” și menținerea eforturilor de a limita creșterea temperaturii la 1.5 °C, raportat la valorile pre-industriale. Totodată, acordul prezintă o serie de aspecte cheie ce trebuie adresate în vederea combaterii schimbărilor climatice, acestea fiind susținute de Uniunea Europeană prin intermediul **PACTULUI VERDE EUROPEAN**, o nouă strategie a Uniunii Europene pentru asigurarea unei dezvoltări bazate pe tehnologii verzi și soluții durabile, pentru îndeplinirea obiectivului privind neutralitatea climatică până în anul 2050. Astfel, blocul european își propune să susțină cetățenii și companiile deopotrivă pentru a dezvolta și utiliza soluții ce susțin tranziția către o economie verde. Astfel, printre principalele provocări ale următoarei decade, transpuse în seturi de măsuri de politică în cadrul Pactului Verde European, se regăsesc o serie de elemente direct relevante pentru prezentul PMUD:

MOBILITATEA DURABILĂ | Reducerea emisiilor de carbon ca urmare a transportului trebuie să fie de cel puțin 90% pentru a contribui semnificativ la atingerea obiectivelor privind neutralitatea climatică. Comisia Europeană are în plan să adopte o strategie pentru susținerea mobilității inteligente și durabile în 2020, având în centru nevoile utilizatorilor și încurajarea mijloacelor alternative de transport, nepoluante, mai sigure și accesibile.

ELIMINAREA POLUĂRII | Pentru a proteja cetățenii și ecosistemele europene, se va adopta planul de acțiune zero-poluare care vizează acțiuni de protejare a aerului, apei și solurilor împotriva poluării. Relevante pentru mobilitate și transport sunt măsurile orientate către calitatea aerului, Comisia Europeană urmărind susținerea autorităților locale în procesul de obținere a unui aer mai curat.

ACȚIUNI CLIMATICE | Atingerea stării neutre din punct de vedere climatic a Uniunii Europene până în anul 2050.

Tot la nivel european, Obiectivele de Dezvoltare Durabilă au fost adoptate de Comisia Europeană prin intermediul **AGENDEI URBANE A UE** lansată în mai 2016 prin Pactul de la Amsterdam. Aceasta a fost concepută astfel încât orașele să aibă un cuvânt de spus în procesul de elaborare a politicilor. Cu cele 12 teme prioritare, guvernanta pe mai multe niveluri și accentul pus asupra învățării reciproce, Agenda urbană a UE contribuie la punerea în aplicare a noii Agende urbane în cadrul Uniunii Europene în parteneriat cu părțile interesate din mediul urban, fiind vizate nu doar orașele, ci și întreprinderile, ONG-urile și reprezentanții statelor membre și ai instituțiilor UE. Printre cele 14 teme prioritare se numără și mobilitatea urbană, fiind urmărită dezvoltarea durabilă a acesteia, precum și aspecte cheie ce țin de conectivitate, accesibilitate, calitatea vieții, transport public și mobilitate activă.

În ceea ce privește noul ciclu de programare 2021-2027, pe plan european, cel mai important document strategic pentru următorul exercițiu financiar este **Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului**

pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize, din mai 2018, prin care Comisia Europeană propune o nouă abordare strategică pentru Politica de Coeziune. Astfel, aceasta va fi ghidată de următoarele cinci obiective principale:

1. **O Europă mai inteligentă** – prin promovarea transformării economice inovatoare și inteligente;
2. **O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon** – prin promovarea unei tranziții energice juste și ecologice, a investițiilor în economia verde sau albastră, a economiei circulare, a adaptării climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor;
3. **O Europă mai conectată** – prin îmbunătățirea mobilității și a conectivității TIC la nivel regional;
4. **O Europă mai socială** – prin implementarea Pilonului European al Drepturilor Sociale și sprijinirea calității ocupării forței de muncă, a educației și formării de competențe, a incluziunii sociale și a accesului egal la asistență medicală.
5. **O Europă mai aproape de cetățeni** – prin încurajarea dezvoltării durabile și integrate a zonelor urbane, rurale și costiere, precum și a inițiativelor locale.

Celor 5 obiective de politică le sunt asociate un set de obiective specifice, fiecare cu realizări și rezultate aferente. Lista completă a acestora este prezentată în tabelul următor.

OBIECTIVE POLITICĂ	DE	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
1. O Europă mai inteligentă		(i) Dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate	CCO 01 – Întreprinderi care beneficiază de sprijin pentru inovare CCO 02 – Cercetători care lucrează în centre de cercetare care beneficiază de sprijin	CCR 01 – IMM-uri care introduc inovații în materie de produse, procese, comercializare sau organizare
		(ii) Fructificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor	CCO 03 – Întreprinderi și instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta produse, servicii și aplicații digitale	CCR 02 – Utilizatori suplimentari de noi produse, servicii și aplicații digitale dezvoltate de întreprinderi și instituții publice
		(iii) Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor	CCO 04 – IMM-uri care beneficiază de sprijin pentru a crea locuri de muncă și creștere economică	CCR 03 – Locuri de muncă create în IMM-urile care beneficiază de sprijin
		(iv) Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenariat	CCO 05 – IMM-uri care investesc în dezvoltarea competențelor	CCR 04 – Angajați ai IMM-urilor care beneficiază de formare în vederea dezvoltării competențelor
2. O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon		(i) Promovarea măsurilor de eficiență energetică	CCO 06 – Investiții în măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice	CCR 05 – Beneficiari cu o clasificare energetică îmbunătățită
		(ii) Promovarea energiei din surse regenerabile	CCO 07 – Capacitate suplimentară de producție a energiei din surse regenerabile	CCR 06 – Volum de energie din surse regenerabile suplimentară produsă
		(iii) Dezvoltarea la nivel local a unor sisteme energetice, rețele și sisteme de stocare inteligente	CCO 08 – Sisteme digitale de gestionare dezvoltate pentru rețele inteligente	CCR 07 – Utilizatori suplimentari conectați la rețele inteligente
		(iv) Promovarea adaptării la schimbările climatice, a	CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare,	CCR 08 – Populația suplimentară care beneficiază de măsuri de protecție

OBIECTIVE POLITICĂ	DE	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
		prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor	de alertă și de reacție în caz de dezastre	împotriva inundațiilor, incendiilor forestiere și a altor dezastre naturale legate de climă
		(v) Promovarea gestionării durabile a apelor	CCO 10 – Capacități noi sau modernizate pentru tratarea apelor uzate	CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre
		(vi) Promovarea tranziției la o economie circulară	CCO 11 – Capacități noi sau modernizate pentru reciclarea deșeurilor	CCR 10 – Deșeuri suplimentare reciclate
		(vii) Dezvoltarea biodiversității, a infrastructurii ecologice în mediul urban și reducerea poluării	CCO 12 – Suprafața infrastructurii verzi în zonele urbane	CCR 11 – Populația care beneficiază de măsuri privind calitatea aerului
3. O Europă mai conectată		(i) Îmbunătățirea conectivității digitale	CCO 13 – Gospodării și întreprinderi suplimentare care beneficiază de acoperire prin rețele în bandă largă de foarte mare capacitate	CCR 12 – Gospodării și întreprinderi suplimentare cu abonamente la servicii de bandă largă prin rețele de foarte mare capacitate
		(ii) Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală	CCO 14 – Rețeaua TEN-T rutieră: Drumuri noi și modernizate	CCR 13 – Timp câștigat datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere
		(iii) Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	CCO 15 – Rețeaua TEN-T feroviară: Căi ferate noi și modernizate	CCR 14 – Numărul anual de pasageri deserviți de transporturi feroviare îmbunătățite
		(iv) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile	CCO 16 – Extinderea și modernizarea liniilor de tramvai și de metrou	CCR 15 – Numărul anual de utilizatorii deserviți de linii de tramvai și de metrou noi și modernizate
4. O Europă mai socială		(i) Sporirea eficienței piețelor forței de muncă și facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate prin dezvoltarea inovării și a infrastructurii sociale	CCO 17 – Numărul anual de șomeri care beneficiază de servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă	CCR 16 – Persoane aflate în căutarea unui loc de muncă care utilizează anual servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă
		(ii) Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii	CCO 18 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului	CCR 17 – Numărul anual de utilizatorii care beneficiază de infrastructuri noi sau modernizate de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului
		(iii) Îmbunătățirea integrării socio-economice a comunităților marginalizate, a migraților și a grupurilor	CCO 19 – Capacități suplimentare ale	CCR 18 – Numărul anual de utilizatori care beneficiază de

OBIECTIVE POLITICĂ	DE	OBIECTIVE SPECIFICE	REALIZĂRI	REZULTATE
		dezavantajate prin măsuri integrate care să includă asigurarea de locuințe și servicii sociale	infrastructurilor de primire înființate sau modernizate	infrastructuri de primire noi și îmbunătățite și de locuințe
		(iv) Asigurarea egalității de acces la asistență medicală prin dezvoltarea infrastructurii, inclusiv la asistență primară	CCO 20 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile din domeniul sănătății	CCR 19 – Populația cu acces la servicii de sănătate îmbunătățite
5. O Europă mai aproape de cetățeni		(i) Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a dezvoltării patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane	CCO 21 – Populația care beneficiază de strategii de dezvoltare urbană integrată	

Sursă: Comisia Europeană

Din punct de vedere financiar, perioada post-2020 marchează o creștere substanțială a resurselor alocate pentru domeniile cercetare-inovare și tehnologii digitale (+160%), dar și pentru domeniul dedicat atenuării schimbărilor climatice și mediu înconjurător.

La nivel național, propunerea Comisiei Europene pentru bugetul 2021-2027 alocă 27 miliarde de euro prin Politica de Coeziune pentru România, ceea ce înseamnă cu 8% în plus față de perioada de programare 2014-2020. Creșterea va fi de aproximativ 65% pentru primele 2 obiective de politică, cu o creștere de 35% alocată **Obiectivului Prioritar 1 – O Europă mai inteligentă** și 30% în plus pentru realizarea intervențiilor aferente **Obiectivului Prioritar 2 – O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon - 30%**. Discuțiile preliminare privind programarea intervențiilor prevăd finanțarea activităților de mobilitate urbană în cadrul acestui obiectiv, similar perioadei de programare actuală.

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile, pe baza a trei categorii: mai puțin dezvoltate, în tranziție, mai dezvoltate. Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii – șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice și primirea și integrarea migraților –, pentru a reflecta mai bine realitatea de pe teren. Regiunile ultra-periferice vor beneficia în continuare de sprijin special de la UE. Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare inițiate și coordonate la nivel local. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 8% din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane.

Dezvoltarea în perioada post 2020 va fi susținută și de instrumentul temporar de redresare **NEXTGENERATIONEU**, menit să ajute statele membre în procesul de redresare după pandemia de COVID-19. Elementul central al acestui instrument este Mecanismul de redresare și reziliență, având un buget de 672,5 miliarde EUR pentru împrumuturi și granturi disponibile pentru sprijinirea reformelor și investițiilor realizate de către statele membre. Pentru accesarea împrumuturilor și granturilor, fiecare state membru trebuie să elaboreze un plan național de redresare și de reziliență care să prezinte principalele reforme și intervenții prevăzute pentru perioada post-pandemie.

Scopul principal al mecanismului este de a atenua impactul socio-economic al pandemiei și de a orienta eforturile post-pandemie către o dezvoltare durabilă, rezilientă, pregătită pentru oportunitățile oferite de tranzițiile către o economie verde și către digitalizare. Astfel, mecanismul se bazează pe 6 piloni principali, respectiv:

- Tranziția verde;

- Transformarea digitală;
- Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii;
- Coeziune socială și teritorială;
- Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională;
- Politici pentru generația următoare, copii și tineret.

Mecanismul este bazat, totodată, pe direcțiile și prioritățile promovate prin Pactul verde european ca strategie de dezvoltare sustenabilă a teritoriului european. Astfel, mecanismul este menit să contribuie semnificativ la integrarea acțiunilor climatice și a sustenabilității mediului, statele membre trebuind să asigure cel puțin 37% din alocarea totală a planului de redresare și reziliență către acțiuni care să contribuie la tranziția verde. Totodată, mecanismul vizează digitalizarea la nivel european, cu cel puțin 20% din alocarea planurilor de redresare și reziliență fiind destinate cheltuielilor digitale.

Din decembrie 2020, statele membre ale Uniunii Europene au la dispoziție un nou document strategic care ghidează modul în care mobilitatea trebuie să fie dezvoltată la nivel european, acesta luând în considerare contextul pandemiei de Covid-19 și noile necesități în materie de mobilitate conturate o dată cu apariția acesteia. Comisia Europeană a lansat **STRATEGIA DE MOBILITATE DURABILĂ ȘI INTELIGENTĂ**, împreună cu un Plan de Acțiune compus din 82 de inițiative care să ghideze planificarea pentru mobilitate în următorii patru ani. Strategia se bazează pe 3 obiective cheie, respectiv **sustenabilitate, inteligență și reziliență**, urmărind prevederile Pactului Verde European de a reduce cu 90% emisiile cu efect de seră rezultate din transport până în anul 2050. Pentru transformarea sistemului de transport și mobilitate în unul sustenabil, strategia propune următorii 3 piloni pentru conturarea acțiunilor viitoare:

- Toate mijloacele de transport să fie mai sustenabile;
- Alternativele sustenabile să fie disponibile la scară largă într-un sistem de transport multimodal;
- Să fie instaurate stimulentele potrivite care să conducă la tranziția urmărită.

În ceea ce privește mobilitatea inteligentă, strategia propune atingerea unei conectivități fără probleme, sigură și eficientă. Astfel, se urmărește introducerea mobilității multimodale conectate și automatizate, concentrarea pe inovație și utilizarea datelor și inteligenței artificiale pentru mobilitate. Din punct de vedere al mobilității reziliente, este vizată crearea unei zone unice europene de transport care să permită sistemelor actuale să își revină în urma impactului pandemiei într-un mod sustenabil și inteligent, precum și să se poată adapta viitoarelor situații de criză. Acest lucru va fi posibil prin asigurarea unei mobilități echitabile și egale pentru toți, prin încurajarea economiilor locale, dar și prin sporirea siguranței și securității sistemului de transport.

Principalele ținte ale strategiei sunt următoarele:

- Până în 2030:
 - Cel puțin 30 mil. de mașini cu zero emisii vor fi în operare pe drumurile europene;
 - 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
 - Traficul feroviar cu viteză sporită se va dubla de-a lungul Europei;
 - Transportul colectiv planificat pentru călătorii sub 500 km trebuie să aibă emisii neutre de carbon;
 - Mobilitatea automatizată se va desfășura pe scară largă;
 - Navele maritime cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2035:
 - Aeronavele de mari dimensiuni cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2050:

- Aproape toate mașinile, camioanele, autobuzele și vehiculele grele vor fi cu zero emisii;
- Traficul feroviar de marfă se va dubla;
- Rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) multimodală, complet operațională pentru transport sustenabil și inteligent, cu o conectivitate de mare viteză.

Astfel, cele trei obiective ale strategiei lucrează și se susțin reciproc în vederea conturării unei mobilități verzi, conectate și accesibile, utilizând totodată criza creată de pandemia de Covid-19 ca un mijloc de accelerare a proceselor de modernizare și decarbonizare a întregului sistem de transport și mobilitate, până în anul 2050.

În contextul pregătirii noului cadru strategic multianual de programare 2021-2027, dar și în contextul noilor tendințe de dezvoltare a mobilității urbane, municipiul Zalău și zona periurbană au nevoie de un proces integrat de planificare, realizat prin metode transparente și participative împreună cu actorii urbani locali, bazat pe probleme și provocări reale. Astfel, municipiul Zalău trebuie să aibă în vedere reducerea emisiilor de carbon ca unul dintre obiectivele principale ale dezvoltării, fiind necesare abordări care să încurajeze mijloacele de transport prietenoase cu mediul și, în special, a mobilității active (mers pe jos, bicicletă). Totodată, este necesară monitorizarea și gestionarea efectelor provocate de schimbările climatice, astfel încât să se reducă impactul acestora asupra dezvoltării atât la nivel municipal, cât și la nivelul zonei periurbane. Nu în ultimul rând, serviciile de mobilitate urbană trebuie să fie echitabile și accesibile pentru toți cetățenii, urmărindu-se asigurarea unei mobilități sigure și eficiente inclusiv pentru categoriile defavorizate.

1.2.1. SCHIMBUL DE PARADIGMĂ ȘI PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

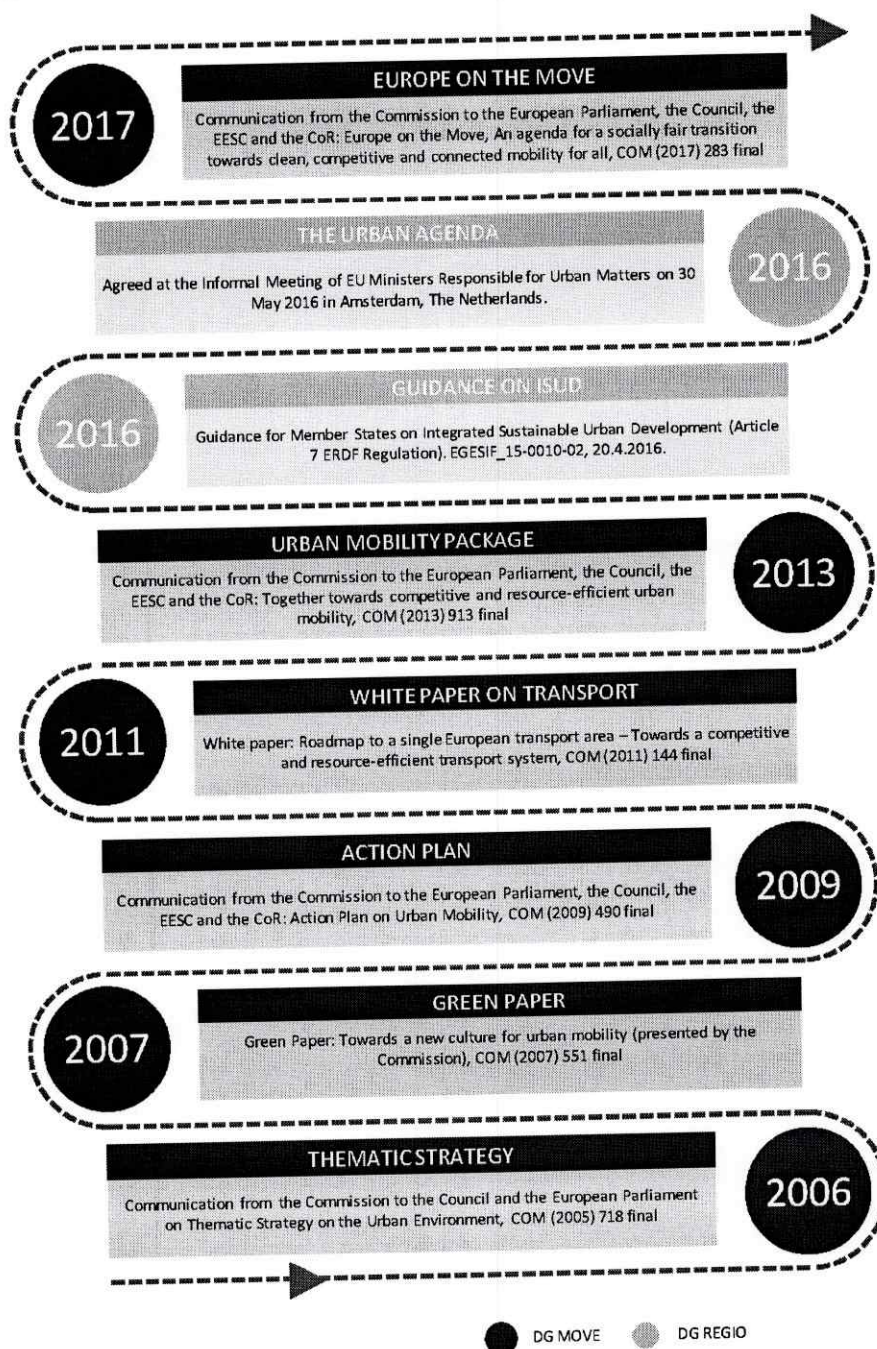
Planificarea modului de deplasare a populației în teritoriu a cunoscut o schimbare de paradigmă, urmărind trecerea de la planificarea tradițională a transportului la planificarea mobilității urbane durabile și, ulterior către conceptul de mobilitate ca un serviciu, cel din urmă implicând aspecte tehnologice menite să îmbunătățească procesul de planificare al mobilității. În acest context, noua paradigmă promovează o abordare centrată pe oameni și pe nevoile lor specifice, având drept obiective principale accesibilitatea, eficiența în utilizarea resurselor, echitatea socială și calitatea mediului. Noua abordare se concentrează pe intermodalitate și mijloace nepoluante de deplasare, precum și pe prioritizarea măsurilor de gestiune / monitorizare în fața celor de infrastructură. Teritoriul vizat se extinde de la nivel de UAT la nivel regional. Planificarea se face pe termen mediu utilizând baze de date integrate ca instrument. Datele și monitorizarea continuă stau la baza noii paradigme, fiind vizate măsuri bazate pe date actuale, în timp real. În acest sens, echipele de planificare sunt interdisciplinare, ele fiind completate și de experți din domeniile IT, drept etc. Planificarea și generarea datelor se face în mod ghidat, de către experți, cu ajutorul administrației publice și a comunității vizate, fiind urmărită o abordare participativă și transparentă.

La nivel european, trecerea de la o abordare la alta în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă a fost demarată în anul 2006, o dată cu publicarea **STRATEGIEI TEMATICE ASUPRA MEDIULUI URBAN** de către Comisia Europeană, aceasta fiind urmată de alte politici europene adoptate de către Comisie (Figura 1). Aceasta a prins contur ulterior în anul 2009, odată cu publicarea **PLANULUI DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE URBANĂ** de către Comisia Europeană, plan ce propunea accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane. Acest demers a fost susținut puternic de **CARTEA ALBĂ A TRANSPORTURILOR** - "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011)0144 final), emisă de Comisia Europeană în martie 2011. Prin intermediul acestui document, mobilitatea urbană durabilă a devenit relevantă la nivel european, acesta propunând spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE.

În anul 2013, Comisia Europeană a pus la dispoziție **PACHETUL MOBILITĂȚII URBANE** (Urban Mobility Package) conținând măsuri-suport în domeniul mobilității urbane prin împărtășirea experiențelor și a bunelor practici, încurajând cooperarea, oferirea suport financiar, orientarea cercetării și a inovării în

domeniile necesare conturării soluțiilor de mobilitate urbană pentru provocările existente, dar și prin implicarea statelor membre UE¹.

FIGURA 2. PRINCIPALELE DOCUMENTE DE POLITICĂ ADOPTATE DE COMISIA EUROPEANĂ



Sursa: ECA, preluat din Raportul special al Curții Europene de Conturi cu privire la mobilitatea urbană sustenabilă în Uniunea Europeană

Relevante în procesul de susținere a planificării mobilității urbane au fost și **AGENDA URBANĂ PENTRU UE** prezentată anterior, precum și documentul **EUROPE ON THE MOVE** lansat în 2017, ce vizează un set de

¹ Comisia Europeană, Urban Mobility Package, 2013. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en

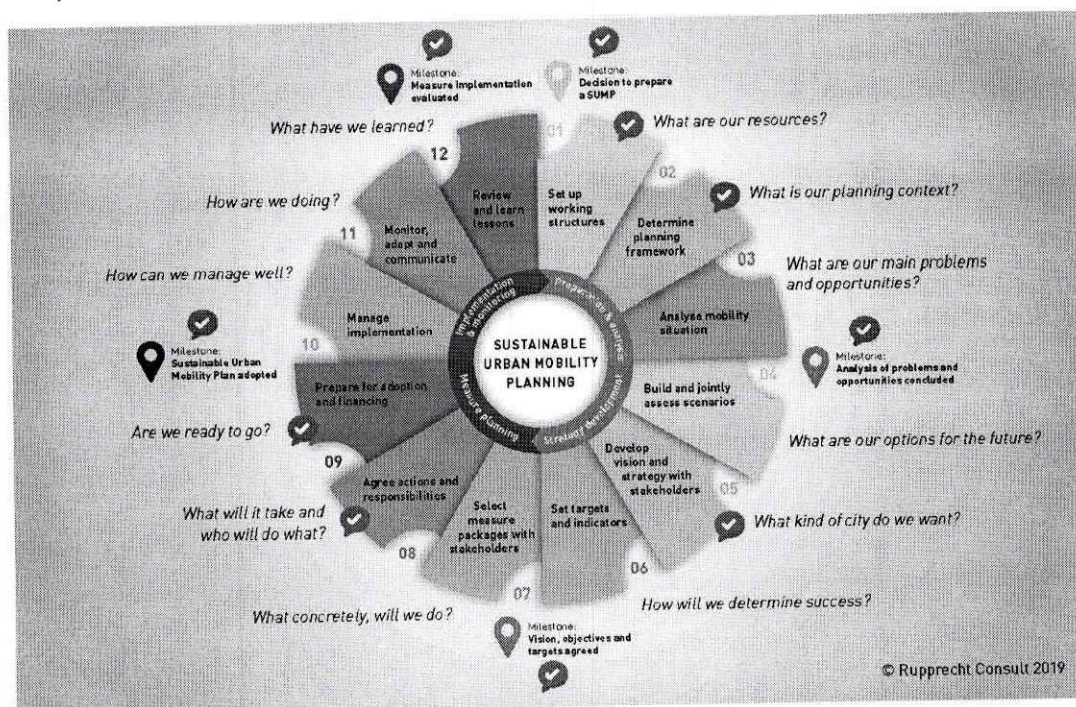
inițiative pentru obținerea la nivel european a unor sisteme de mobilitate conectate, prietenoase cu mediul și competitive.

Tot în anul 2013 a fost eliberat și primul document metodologic ce viza mobilitatea urbană, elaborat de ELTIS sub forma unui ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă. La nivelul anului 2019, acesta a fost actualizat bazându-se pe experiența acumulată din realizarea planurilor de mobilitate sustenabilă din ultimii 7 ani și pe expertiza specialiștilor consultați în cadrul evenimentelor de implicare a părților interesate în procesul de elaborare a ghidului. Noul ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană sustenabilă se bazează pe un set actualizat de 8 principii generale, respectiv:

1. Planificare pentru mobilitate urbană durabilă la nivelul zonei urbane funcționale;
2. Cooperare între diferitele niveluri instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate (stakeholderi);
4. Evaluarea performanței actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
6. Dezvoltarea tuturor mijloacelor de transport într-o manieră integrată;
7. Organizarea aranjamentelor necesare pentru monitorizare și evaluare;
8. Asigurarea calității.

O altă adiție importantă a noului ghid este recunoașterea nevoii de adaptare a procesului de planificare la contextul local, fără a pierde din vedere cele opt principii generale menționate anterior. Totodată, este încurajată tratarea mobilității bazându-se pe caracterul local al orașului sau al zonei urbane funcționale, aspect extrem de important pentru orașele cu un caracter puternic (orașe port, orașe turistice etc.). În comparație cu versiunea anterioară a ghidului, ediția a doua prezintă o nouă abordare, bazată tot pe 4 faze de elaborare, dar având o structură diferită. Astfel, noul ciclu de planificare prezintă un pas în plus, regăsit în faza a doua, ce vizează elaborarea și evaluarea scenariilor de mobilitate care să ilustreze modul în care poate arăta orașul / zona urbană funcțională în viitor, plecând de la problemele și oportunitățile identificate, fiind astfel un instrument ce ajută la conturarea unei viziuni și a unor obiective cât mai realiste. Totodată, ordinea de realizare a pașilor este schimbată, noul parcurs putând fi identificat în figura următoare.

FIGURA 3 PAȘII DE ELABORARE A PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



Sursă: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Noul ghid se orientează și către noile provocări identificate la nivel global, luând în considerare posibile noi soluții și abordări pentru mobilitatea urbană, precum și dezvoltarea tehnologică rapidă din ultima perioadă. Astfel, se promovează măsuri de dezvoltare precum utilizarea modurilor de transport electrice, automatizarea sistemelor de transport sau colectarea și utilizarea datelor pentru gestionarea și planificarea eficientă a intervențiilor în oraș. Totodată sunt vizate și schemele de partajare a transportului precum cele de car-sharing și bike-sharing, dar și promovarea mobilității active, respectiv deplasările pietonale, deplasările cu bicicleta și micromobilitatea. Pe lângă acestea, noi concepte pentru transportul de pasageri și de mărfuri, concentrate pe utilizarea unor platforme integrate de oferire a serviciilor de mobilitate (de exemplu Mobility as a Service – Mobilitate ca un Serviciu), orientarea către schimbarea gândirii și a tiparelor de mobilitate, în special în rândul tinerilor și utilizarea și gestionarea eficientă a spațiului prin diverse instrumente (regulamente de acces, utilizarea dronelor, co-crearea spațiilor publice etc.) sunt considerate esențiale pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane.

Ghidul este relevant pentru dezvoltarea orașelor întrucât reprezintă un cadru metodologic, bazat pe experiență acumulată din implementarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în diferite contexte la nivel european. Această versiune actualizată a ghidului asigură pentru Zalău și zona periurbană un cadru actual pe care să poată fi dezvoltate noile planuri de mobilitate. Poate cele mai relevante completări sunt cele care țin de micromobilitate, mobilitatea ca un serviciu, dar și posibilitatea de a adapta mai bine setul de măsuri și proiecte la nevoile locale (dimensiunea / complexitatea orașului sau specificul economic).

LA NIVEL NAȚIONAL, reorientarea orașelor românești către conceptul de mobilitate urbană (planificare pentru oameni) renunțând la modul tradițional de planificare pentru trafic s-a realizat începând cu anul 2014 odată cu apariția ghidului ELTIS pentru planurile de mobilitate urbană durabilă². În cazul României, metodologia generală propusă sub egida CE a fost detaliată printr-un ghid orientativ dedicat orașelor și

² Ghidul publicat pentru prima dată în 2014 a fost revizuit și republicat în 2019. Pe baza acestor aspecte este posibil ca ghidurile dezvoltate la nivel național să fie adaptate.

municipiilor. Planul de mobilitate urbană a fost introdus și în cadrul legal, mai precis, în normele de aplicare din 2016 a legii 350/2001.

(1) Conform prevederilor din Lege, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

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

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

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

(5) P.M.U. este corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente P.U.G. ale unităților administrativ-teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare ce vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului atestați conform art. 38 din Lege, precum și specialiști în domeniul mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane.³

Totodată, planurile de mobilitate urbană la nivel național sunt elaborate și pe baza **GHIDULUI JASPERS PENTRU PREGĂTIREA PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ** elaborat în februarie 2015. Acesta prezintă principalii pași de urmat în pregătirea unui PMUD. Printre aspectele prezentate de Ghidul Jaspers se numără: componentele cheie ale unui PMUD, probleme administrative, evaluarea riscurilor și cea de mediu, precum și un Ghid de achiziții publice al PMUD-urilor.

Planul de mobilitate urbană a reprezentat principalul instrument folosit de orașele României pentru tranziția la planificarea mobilității, prioritizând mijloacele de transport cu emisii reduse sau zero (transportul public, mersul cu bicicleta, mersul pe jos). Operaționalizarea planurilor de mobilitate urbană a fost puternic susținută prin alocarea de resurse financiare, fonduri nerambursabile care se putea accesa prin axe dedicate din Programul Operațional Regional (POR) – axa 4.1 (municipii reședință de județ), axa 3.2 (orașe și municipii non-reședință de județ) și parțial axa 13 (orașe și municipii non-reședință de județ).

În ceea ce privește noua perioadă de finanțare 2021-2027, Programul Operațional Regional (POR) al Regiunii Nord-Vest alocă fonduri pentru intervenții ce vizează mobilitatea urbană în cadrul priorităților identificate, respectiv Prioritatea 2 – O regiune cu orașe Smart – OS a(ii), Prioritatea 3 – O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – OS b(viii) și Prioritatea 4 – O regiune accesibilă – OS c(iii)⁴. Se remarcă, astfel, faptul că prioritățile de finanțare în domeniul mobilității iau în considerare noile tendințe identificate la nivel european și global, fiind incluse aspecte ce țin de mediu și de utilizarea tehnologiei.

În acest context, pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Zalău și zona periurbană se va pleca de la noua paradigmă de mobilitate identificată, urmărindu-se atingerea pașilor prezentați în ghidurile ELTIS și JASPERS, precum și a prevederilor legale exemplificate în cadrul Legii 350/2001. Astfel, din punct de vedere al mobilității urbane, zona marcată de Zalău și zona sa periurbană va trebui să se axeze pe reducerea emisiilor de carbon, pe promovarea mijloacelor de transport prietenoase cu mediul, cât și pe îmbunătățirea calității vieții, luând în considerare aspecte precum accesibilitatea, calitatea aerului, diversitatea serviciilor sau digitalizarea sistemelor.

³ Extras din normele de aplicare a Legii 350/2001.

⁴ Program Operațional Regional (POR) Nord-Vest 2021-2027.

1.3. CONTEXT STRATEGIC, NAȚIONAL, REGIONAL ȘI JUDEȚEAN

Mobilitatea urbană ocupă un loc prioritar atât la nivel european, cât și la nivel național, în special în contextul urbanizării accelerate. În prezent, aproximativ 70% din populația Europei trăiește în zone urbane și se preconizează că această cifră va crește, conform estimărilor Comisiei Europene. În România, procentul de urbanizare este sub 50%, dar crește în ritm accelerat. Pe lângă istoricul defavorabil al infrastructurii din mediul urban, rămase încă într-o fază de sub-dezvoltare, există tot mai multe preocupări legate de:

- situația parcului auto național din punct de vedere al numărului – indexul de motorizare este încă unul redus în comparație cu media UE⁵, dar în creștere accelerată cu precădere în mediul urban;
- creșterea gradului de poluare a mediilor urbane din cauza emisiilor de noxe rezultate din traficul auto, datorate, în special, vechimii parcului auto național în comparație cu media europeană;
- creșterea incidenței problemelor de sănătate ale populației cauzate de bolile rezultate din activități cu grad ridicat de poluare.

Toate analizele desfășurate în România au arătat că orașele sunt încă nepregătite să răspundă acestor probleme, atât din punct de vedere al politicilor publice, cât și a surselor de finanțare pentru intervențiile necesare.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR)⁶ este documentul strategic care vizează dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035, prezentând viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel național, regional și interregional, precum și aspecte ce privesc dezvoltarea la nivel transfrontalier și transnațional. Conform viziunii SDTR, „România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”.

SDTR prevede, ca măsuri de asigurare a conectivității în mediile de locuire, la punctul 8 al secțiunii 3.5., încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate. Scopul urmărit este un teritoriu național cu mobilitate crescută care să susțină dezvoltarea, în special prin asigurarea conectivității și accesibilității, ca factori care contează în atragerea investițiilor, dar și prin identificarea și implementarea unor soluții optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale care să contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ 2014-2020, un alt document strategic național cu impact asupra politicilor de mobilitate urbană și aplicarea de soluții inteligente, prevede în cadrul capitolului IV. STRATEGIA, la Prioritatea de dezvoltare 1: Dezvoltare urbană durabilă integrată, îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane prin măsuri precum dezvoltarea durabilă a sistemelor de transport public, inclusiv prin facilitarea legăturii cu sistemele regionale și zonele suburbane, precum și dezvoltarea unor moduri de transport prietenoase mediului: mersul pe jos și ciclism.

În ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport, **MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT (MPGT) AL ROMÂNIEI** este documentul strategic principal prin care s-au stabilit prioritățile de dezvoltare în domeniu, inclusiv proiectele care beneficiază de finanțare din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Acest document include analize și intervenții planificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, aerian și naval), precum și soluțiile pentru asigurarea unui nivel ridicat de interoperabilitate și mobilitate crescută pentru populație și firme. În cazul municipiului Zalău și a zonei periurbane, MPGT prevede următoarele intervenții relevante, acestea vizând fie în mod direct municipiul și/sau zona periurbană, fie fiind localizate în vecinătate, având impact direct asupra dezvoltării zonei de studiu:

- Autostrada A3 – Transilvania;

⁵ Valoarea redusă față de nivelul UE este dată mai ales de către discrepanță între mediul rural și cel urban. Valorile în mediul urban se apropie deja de media europeană (peste 350 vehicule / locuitor).

⁶ MDRAP, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, 2016.

- Drum Trans Regio Sălaj (TR44);
- Variantă ocolitoare Zalău.

Prevederile Masterplanului General de Transport se coordonează și se completează cu bugetele alocate pentru măsuri de dezvoltare a infrastructurii urbane și asigurare a mobilității în mediile urbane, susținute prin **Programele operaționale regionale**. Acestea susțin, în mod special, proiectele de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă ale orașelor din România (reglementate prin Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare) prin bugetele alocate în exercițiile de programare 2007-2013 și 2014-2020. În perioada 2014-2020, spre exemplu, a fost alocat un buget de 2,3 miliarde de euro exclusiv pentru proiecte de mobilitate urbană durabilă, prin Programul Operațional Regional (POR), gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP). Ariile vizate sunt: îmbunătățirea transportului public urban, a transportului electric și nemotorizat, investițiile destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană.

Astfel prin proiectele finanțate au fost sprijinite intervenții precum achiziția de mijloace de transport public, modernizarea tramvaielor, sisteme e-ticketing, proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii pentru mersul cu bicicleta și a zonelor pietonale, terminale intermodale, stații de alimentare pentru vehicule electrice, etc.

Un alt document strategic relevant pentru actualizarea PMUD este **STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE 2021-2025**. Documentul se bazează pe două obiective strategice generale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, respectiv Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă și Integrarea în spațiul feroviar unic european. Pentru atingerea acestor obiective și a viziunii propuse, în cadrul strategiei sunt prezentate o suită de acțiuni și măsuri relevante care să ghideze implementarea strategiei. Totodată, Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare prevede și implementarea tuturor proiectelor prezentate în cadrul Masterplanului General de Transport al României ce vizează infrastructura feroviară.

PLANUL NAȚIONAL DE RELANSARE ȘI REZILIENTĂ (PNRR) AL ROMÂNIEI este un document strategic extrem de important pentru perioada de programare 2021-2027, acesta stabilind domeniile și prioritățile de investiții de la nivel național, precum și a direcțiilor de reformă în contextul crizei pandemice existente. Documentul se bazează pe cei 6 piloni principali ai Mecanismului de redresare și reziliență european și propune alocarea a 41.1 miliarde EUR (141% din alocarea României din granturi și împrumuturi) pentru reformele naționale. Tabelul următor centralizează propunerile PNRR pentru pilonii ce vizează domeniul mobilității, precum și bugetul inițial de negociere pentru aceștia.

TABEL 1. ALOCARE PNRR PENTRU PILONII CE VIZEAZĂ MOBILITATEA ȘI TRANSPORTUL

PILON	COMPONENTĂ	BUGET ÎNȚIAL DE NEGOCIERE (MIL. EUR)
Pilonul I – Tranziție Verde	I.1. Sistemul național de gestionare a apei: acces la apă și canalizare, irigații, dezmlăștiniri, lucrări de combatere a eroziunii solului și intervenții active în atmosferă	4,000
	I.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea	1,500
	I.3 Managementul deșeurilor, colectare selectivă și economie circulară	1,300
	I.4 Transport feroviar și mobilitate urbană	5,000

PILON	COMPONENTĂ	BUGET INIȚIAL DE NEGOCIERE (MIL. EUR)
	I.5 Valul renovării – Fondul pentru reabilitarea verde și seismică	2,200
	I.6 Energie regenerabilă și eficiență energetică	1,300
Pilonul III – Creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii	III.1 Reforma sistemului de pensii și reforme fiscale	110
	III.2 Investiții și instrumente financiare pentru sectorul privat și reforma companiilor de stat	2,405
	III.3 România Educată – Învățământ dual, tehnic și profesional	630
	III.4 Cercetare, Dezvoltare și Inovare	510
	III.5 Dezvoltarea infrastructurii de gaz natural în amestec cu hidrogen și alte gaze verzi	600
	III.6 România Creativă (industrii creative)	77
	III.7 Transport rutier și autostrăzi	4,500
Pilonul IV – Coeziune socială și teritorială	IV.1 Fondul de reziliență pentru localități	4,000
	IV.2 Fondul pentru dezvoltare comunitară în rural și zone urbane sărace	400
	IV.3 Infrastructură socială și cămine de bătrâni	250
	IV.4 România Velo – Încurajarea transportului și turismului pe bicicletă, pedestru și alte forme nemotorizate	120
	IV.5 România Atractivă	400

Sursa: PNRR Martie 2021

La nivel regional, obiectivele strategice de la nivel european și național sunt integrate în planurile de dezvoltare regională elaborate ca să corespundă cu exercițiile de programare bugetară a UE și cu prioritățile strategice europene. Sunt elaborate însă și documente strategice sau de acțiune sectoriale, în funcție de nevoile regionale identificate, care însă trebuie să se integreze în cadrul strategic european (în special prioritățile de finanțare ale Fondurilor Structurale și de Investiții) și național.

Astfel, la nivelul Regiunii Nord-Vest, unul dintre principalele documente strategice este **PLANUL PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ (PDR)** pentru perioada 2021-2027. Viziunea propusă prin plan urmărește ca în anul 2034 „comunitățile din Regiunea Nord-Vest (Transilvania de Nord) înțeleg să valorifice împreună, respectând principiile dezvoltării durabile, resursele naturale, materiale, umane, tradițiile istorice și interculturale în scopul unei dezvoltări susținute, constante, care face din Transilvania de Nord una dintre

cele mai dinamice regiuni europene”⁷. Planul prevede și obiective strategice și specifice orientate către domeniul mobilității, promovând dezvoltarea infrastructurii de transport și sprijinirea mobilității durabile atât la nivel regional, cât și la nivel local.

STRATEGIA REGIONALĂ DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI ORAȘE INTELIGENTE A REGIUNII NORD-VEST 2021-2027 este un alt document strategic important, care conturează viziunea și obiectivele de dezvoltare a orașelor și municipiilor din Regiunea Nord-Vest din punct de vedere al mobilității și al conceptului „smart city”. În cadrul strategiei, municipiul Zalău este identificat drept centru județean, având o importanță ridicată în dezvoltarea regiunii, în special din punct de vedere al inovării și orașelor inteligente. Strategia se bazează pe două obiective strategice, respectiv:

- Regiune inteligentă, susținută de o rețea de orașe ce utilizează TIC pentru a asigura o dezvoltare durabilă și a răspunde provocărilor și tendințelor actuale;
- Acces facil la oportunități și servicii susținut de o infrastructură de comunicații și transport performantă și rezilientă.

Acestora li se subordonează obiective specifice, direcții de acțiune și proiecte (la nivel local și regional), orientate pe cele 6 paliere smart city identificate în cadrul strategiei. Relevant pentru actualul demers de planificare este palierul de mobilitate, proiectele aferente acestuia fiind prezentate în tabelul următor. Proiectele regionale vizează continuarea lucrărilor începute ce generează un culoare de mobilitate puternic pe direcția est-vest, respectiv Cluj-Napoca – Zalău – Oradea și realizarea unor proiecte suplimentare de conectare a municipiilor și orașelor din partea de nord a regiunii cu acest coridor. O parte dintre proiectele regionale prezentate în planul de acțiune al Strategiei sunt preluate din Masterplanul General de Transport al României. În ceea ce privește proiectele locale, acestea au fost conturate în urma identificării problemelor existente pe baza analizei situației existente și a procesului participativ de consultare a părților interesate.

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
OS6 Sistem de transport optimizat continuu care susține deplasările cu emisii reduse	DA 6.1. Dezvoltarea Sistemelor de management al mobilității	Locale
		Sisteme de management al mobilității – prioritizare transport public și velo, monitorizare în timp real a fluxurilor auto, velo și pietonale. Dezvoltarea aplicațiilor de tip mobilitate ca serviciu. Dezvoltarea rețelelor de parcare de transfer și a politicilor de parcare.
	DA 6.2. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate	Regionale
		Aplicație pentru încurajarea mersului pe jos sau pe bicicletă. Dezvoltarea coridoarelor metropolitane / interurbane de mobilitate urbană durabilă (coridoare verzi – albastre). Locale Parcări smart pentru biciclete (rastel / parcări rezidențiale).

⁷ ADR Nord-Vest, Planul de Dezvoltare al Regiunii Nord-Vest 2021-2027.

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
		Dezvoltarea rețelelor de piste pentru biciclete. Dezvoltarea dotărilor dedicate mersului cu biciclete (rastel, parări sau stații de tip self-care). Dezvoltarea zonelor pietonale în cadrul zonelor centrale. Dezvoltarea zonelor pietonale, cu prioritate pentru pietoni sau cu traficul calmat în cadrul zonelor rezidențiale și în jurul unităților de învățământ. Regenerarea urbană (reconfigurarea circulațiilor) în a zonelor de locuințe colective / zonelor centrale.
	DA 6.3. Creșterea atractivității și dezvoltarea serviciilor de transport public	Regionale Aplicație regională pentru transportul public interurban. Locale Aplicații de transport public local (corelat cu aplicația regională) care să permită plata călătoriilor, vizualizarea rutelor, stațiilor și localizarea mijloacelor de transport public echipate cu GPS. Dezvoltarea sistemelor IT care susțin transportul public la comandă (pentru zone mai puțin dense) – Demant Responsive Transit. Amenajarea stațiilor de transport public „smart”. Amenajarea de puncte sau noduri intermodale. Modernizarea flotei și extinderea serviciilor de transport public către zona metropolitană / periurbană.
	DA 6.4. Susținerea mijloacelor	Locale Dezvoltarea rețelei de parări electrice în punctele de interes Implementare de măsuri care să susțină electrificarea flotelor de taxi (ex. autorizații noi doar pentru vehicule electrice) Dezvoltarea facilităților de încărcare vehicule electrice în zonele de locuințe colective

OBIECTIV SPECIFIC	DIRECȚIE DE ACȚIUNE	PROIECTE
OS7 Infrastructură de transport performantă care asigură condiții optime pentru mijloace de transport eficiente și cu impact redus asupra mediului	DA 7.1 Dezvoltarea infrastructurii de transport de mare capacitate în lungul coridoarelor TEN-T	Regionale Finalizare A3 Cluj-Napoca – Zalău – Oradea. Realizare Drum Express 4 Cluj-Napoca – Dej – Baia Mare – Satu Mare / 4A Dej – Bistrița. Conturarea rețelei de drumuri de tip Trans Regio (drumuri naționale cu o capacitate sporită de transport). Locale Completarea centurilor din jurul municipiilor reședință de județ.
	DA 7.2 Ameliorarea legăturilor feroviare și rutiere la rețeaua TEN-T	Regionale Continuarea procesului de modernizare a drumurilor județene. Locale Realizarea centurilor și variantelor ocolitoare pentru municipii și orașe (mai ales cele în lungul rutelor de trafic greu).
	DA 7.3 Asigurarea conectivității în cadrul zonelor urbane funcționale	Regionale Dezvoltarea unor coridoare verzi – albastre care să asigure legături între mai multe orașe / orașe și zonele periurbane din regiune (Florești – Cluj-Napoca). Locale Dezvoltare de noi legături între municipiile reședință de județ și zonele periurbane / metropolitane / urbane funcționale.

Fiecare oraș inclus în STRATEGIA REGIONALĂ DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI ORAȘE INTELIGENTE A REGIUNII NORD-VEST 2021-2027 are o fișă dedicată care evidențiază principalele domenii de dezvoltare, recomandări pentru planul de mobilitate urbană durabilă și o suită de proiecte. Acestea sunt construite pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Zalău – 2016-2020 și a proiectelor aflate în curs de implementare.

Recomandările din fișă de oraș pentru municipiul Zalău

„Municipiul Zalău s-a dezvoltat treptat într-o zonă cu relief accidentat în lungul unui culoar de transport pe direcția nord-sud. Majoritatea fluxurilor merge pe această direcție deoarece ea asigură legătura între zona centrală, zonele de locuințe colective și zona industrială din nord. Deși orașul investește masiv în creșterea atractivității transportului public și dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete, dezvoltarea mobilității urbane durabile la nivel local este dependentă de funcționarea variantei ocolitoare. În prezent traficul greu traversează orașul pe axa este-vest suprasolicitând coridoare importante de transport precum str. 22 Decembrie 1989, str. Gheorghe Lazăr și str. Kossuth Lajos. Dezvoltarea necontrolată a cartierelor de la

periferia oraşului (cel puțin 4 cartiere) pune presiune pe trama stradală întrucât acestea nu au încă acces la transportul public local și nu beneficiază de legături facile cu zonele de interes. Trama stradală în aceste cartiere este subdimensionată iar accesul la dotări de interes cotidian este precar. De aceea, este nevoie ca în următorii ani orașul să își orienteze resursele spre a echipa aceste cartiere periferice și a asigura astfel o dezvoltare durabilă a acestora. Se resimte în continuarea necesitatea de a optimiza transportul pe axul nord-sud. Pentru că sunt în curs de implementare importante proiecte de mobilitate urbană durabilă care să crească semnificativ atractivitatea mijloacelor de transport alternativ în următoarea perioadă vor trebui luate măsuri suplimentare de încurajare a cetățenilor să renunțe la deplasările cu autoturismul personal. Luând în considerare că încasările din plata călătoriilor sunt destul de reduse în comparație cu cheltuielile se poate lua în considerare testarea oferirii transportului public gratuit. Acest aspect trebuie însă suplimentat de măsuri cu caracter coercitiv cum ar fi creșterea tarifului pentru parcare în zona centrală, extinderea zonelor de tarificare și creșterea abonamentelor pentru parcare rezidențială”

DIRECȚII DE ACȚIUNE / PROIECTE SUGERATE

- Extinderea infrastructurii pentru biciclete către localitățile învecinate (Hereclean, Crișeni, Meseșeni sau Creaca-Moigrad). De asemenea, după ce se finalizează varianta ocolitoare a municipiului, străzile Gheorghe Lazăr și Kossuth Lajos pot fi reconfigurate spre a include și infrastructură velo. Mai mult de atât ar trebui analizată oportunitatea de a dezvolta coridoare verzi cu infrastructură velo și pietonală în zona dintre str. Corneliu Coposu și Olarilor și în lungul râurilor Valea Zalăului / Meseș.
- Extinderea transportului public către zona periurbană (mai ales Hereclean, Creaca, Meseșeni, Mirșid, Crișeni).
- Dezvoltarea sistemului de management al traficului astfel încât acesta să includă și componente pentru monitorizarea și gestiunea transportului public alături de managementul parcării. (vezi proiecte smart mobility).
- Dezvoltarea terminalului intermodal de la Gara Zalău, cuplat cu o autogară de interes regional și optimizarea legăturii cu restul orașului
- Modernizarea și extinderea flotei de transport public (20 autobuze, autobuze mici, inclusiv modernizarea și dotarea autobazei)
- Dezvoltarea unei aplicații unice pentru mobilitate urbană care să includă: transportul public local, mersul trenurilor și al transportului public județean, plata parcării, serviciile de taxi etc. (vezi proiecte smart mobility).
- Dezvoltarea infrastructurii în zonele suburbane, mai ales în Meseș, Dumbrava I și Dumbrava II (mai ales pietonal, velo și deservire cu transport public).
- Valorificarea cursurilor de apă sub forma unor culoare de mobilitate: Meseșul și Valea Zalăului
- Dezvoltarea zonei pietonale din centrul istoric
- Pietonizarea str. Unirii și după posibilități str. 9 Mai.
- Coridoare de mobilitate urbană durabilă
- Căi de circulație / căi de transport care vor fi remodelate în totalitate (pietonal, piste de biciclete, transport public etc.
- Coridor mobilitate urbană durabilă între municipiul Zalău și Crișeni (continuarea str. Fabricii în lungul Văii Zalăului) – asigură legătura cu terminalul intermodal de la Gara Zalău.
- Coridor de mobilitate urbană „Dealul Morii” și legătura la VO – străzile:
- Meteorologiei, Făgetului, zona blocuri ANL, până la str. Industriei și Valea Miții.

- Coridor de mobilitate urbană sud-vest: str. Vânătoriilor, Freziilor, Câmpului și Pădurii și legătura cu str. 22 Decembrie 1989 și VO
- Coridor de mobilitate urbană Meseș – Sărmaș: str. Ghiceilor, Malinului, drum de exploatare și Al Cuza.
- Coridor de mobilitate urbană în zona industrială – extinderea str. Industriei până la VO
- Coridor verde - albastru pe Valea Zalăului (segmentul între Lidl de pe Mhiah Viteazul și zona Complexului Sportiv)
- Coridor verde - albastru Valea Meseșului (e nevoie de câteva exproprieri dar culoarul pare încă neconstruit)

Proiectele cuprinse în **STRATEGIA REGIONALĂ DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI ORAȘE INTELIGENTE A REGIUNII NORD-VEST 2021-2027** vor fi analizate în amănunt, iar cele relevante care răspund la nevoile actuale vor fi integrate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Zalău 2021-2027.

La nivel județean, **STRATEGIA DE DEZVOLTARE A JUDEȚULUI SĂLAJ** pentru perioada 2015-2020 propune o viziune de dezvoltare pe termen lung, respectiv 2030, axată pe conectarea județului la rețeaua majoră de transport din Europa, pe creșterea atractivității pentru investitori, antreprenori și turiști, pe îmbunătățirea calității vieții și a accesului la ocupare și servicii publice de calitate, precum și pe o administrație publică eficientă și proactivă, toate aceste aspecte fiind în concordanță cu principiile dezvoltării durabile. Viziunea de dezvoltare a strategiei este susținută și de 8 obiective generale sectoriale, dintre care relevante în contextul mobilității sunt următoarele:

- OG1. Conectarea Județului Sălaj la principalele coridoare de transport din rețeaua TEN-T și centre urbane din Regiunea Nord-Vest și creșterea mobilității durabile în interiorul acestuia.
- OG6. Consolidarea dezvoltării durabile a orașelor din județ și afirmarea lor ca motoare de creștere.

Un alt document cu rol major la nivel județean este **PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN (PATJ) SĂLAJ** în care sunt prezentate propunerile de dezvoltare în orizontul de timp de 10 ani, care se suprapune unui interval de aproximativ 2 perioade de programare a politicilor de coeziune ale UE – specific documentațiilor de amenajarea teritoriului. Viziunea propusă la nivelul unui orizont temporal 2030, în domeniul transportului se concentrează pe un teritoriu bine conectat la principalii poli regionali din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest precum și la principalele magistrale de transport rutier și feroviar care asigură legătura cu restul teritoriului național și cu Europa Centrală și de Vest și constituie o placă turnantă, un centru de atracție și distribuție.

Obiectivul principal vizează conectarea județului Sălaj la principalele coridoare de transport din rețeaua TEN-T și centre urbane din regiunea nord-vest și creșterea mobilității durabile în interiorul acestuia.

REȚEAUA RUTIERĂ | Obiectivele sectoriale și sub-sectoriale specifice propuse sunt următoarele:

OST 4.4 O rețea rutieră ierarhizată și modernizată care asigură o accesibilitate optimă pentru locuitorii și vizitatorii județului și un transport confortabil și sigur.

OST 4.4.1. O rețea rutieră corespunzătoare întreținută pentru asigurarea unui transport rutier adecvat și o deplasare în siguranță.

OST 4.4.2. O rețea rutieră modernizată și extinsă care asigură o accesibilitate optimă comunităților locale, locuitorilor și vizitatorilor județului.

Măsurile și proiectele majore pentru rețeaua rutieră sunt următoarele:

- Autostrada Transilvania A3 – tronsonul Gilău – Borș (deschis parțial) din rețeaua TEN-T rutieră, care cuprinde legăturile Cluj Napoca – Zalău – Oradea (granița cu Ungaria). Până în acest moment s-a finalizat tronsonul Gilău-Nădășești, inclusiv viaductul de acces. Tronsonul este împărțit în trei secțiuni: secțiunea 3A Gilău (Cluj-Napoca Vest)-Mihăilești (județul Cluj); secțiunea 3B Mihăilești

(județul Cluj) – Suplacu de Barcău (județul Bihor); secțiunea 3C Suplacu de Barcău (județul Bihor) – Borș (județul Bihor);

- Finalizarea șoselei de centură a municipiului Zalău –între DN1F, km 79+625 – DJ191C;
- Reabilitare și modernizare drum județean DJ 191D – Valcău de Jos – Fizeș – Sâg – Tusa – limita jud. Cluj, km 10+800 – 31+330;
- Reabilitare și modernizare drum județean DJ 109E – limită județ Cluj – Fodora – Rus – Buzaș –Lozna– DN 1H (pod Ciocmani), km 17+000 – 62+782;
- Reabilitare drum județean DJ 191C – Nușfalău – Crasna – Zalău – Creaca.

REȚEAUA FERROVIARĂ | Obiectivele sectoriale și sub-sectoriale specifice propuse sunt următoarele:

OST 4.5. O rețea feroviară modernă și integrată eficient la nivelul rețelelor magistrale și regionale care asigură o alternativă atractivă și durabilă transportului de călători și mărfuri.

OST 4.5.1. O rețea feroviară corespunzător întreținută pentru asigurarea unui transport rutier adecvat și o deplasare în siguranță.

OST 4.5.2. O rețea feroviară modernizată și extinsă care oferă și asigură o conectivitate optimă la nivelul regiunii și în sistemul național.

Măsurile și proiectele majore aferente obiectivelor propuse prin PATJ, sunt următoarele:

- Modernizarea rețelei centrale TEN-T;
- Modernizarea stațiilor de cale ferată, a nodurilor feroviare, a platformelor și peroanelor din stații conform standardelor europene;
- Îmbunătățirea siguranței traficului pe căile ferate române;
- Dublarea liniilor simple;
- Electrificarea rețelei de cale ferată;
- Realizarea legăturii pe cale ferată directă între municipiul Zalău și municipiul Cluj Napoca;
- Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată și instalarea de bariere automate;
- Modernizarea accesului pietonal la stațiile de cale ferată;
- Amenajarea de stații de mijloace de transport persoane în proximitatea stațiilor de cale ferată;
- Amenajarea de parcuri în proximitatea stațiilor de cale ferată;
- Modernizarea la standarde europene a Stației CF Zalău Nord.

TRANSPORTUL PUBLIC | Principalele măsuri ce vizează transportul public la nivel intra-județean și inter-județean (la nivel județean) sunt următoarele:

- Amenajarea legăturilor de transport – investiții în proiecte de infrastructură menite să faciliteze transportul de mărfuri și călători, în special între vestul și estul Europei. Investițiile se vor axa pe moduri de transport ecologice și durabile;
- Modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente;
- Realizarea unor servicii intermodale de calitate;
- Implementarea unui sistem de urmărire, planificare și management a transportului intermodal de marfă, utilizând sistemele inteligente de transport disponibile pe piață;
- Stimularea promovării sistemului național de transport intermodal;
- Amenajarea unui terminal intermodal pentru pasageri în municipiul Zalău, Oraș Jibou, Oraș Cehu Silvaniei, Oraș Șimleu Silvaniei;

- Modernizarea stațiilor de transport public județean;
- Îmbunătățirea și eficientizarea sistemului de transport public în comun de la nivelul municipiului/zonei metropolitane Zalău;
- Achiziția de mijloace de transport în comun (stații, panouri de informare, sisteme GPL, e-ticketing)
- Extinderea sistemului de transport public în comun la nivelul Zonei Metropolitane Zalău.

TRANSPORTUL AERIAN | Obiectivul general în cadrul acestui domeniu vizează conectarea teritoriului județean la sistemele de transport aerian de capacitate medie și mică prin dezvoltarea și amenajarea de heliporturi și aerodromuri. Printre măsurile se numără:

- Realizarea de heliporturi în municipiul Zalău, Oraș Jibou, Oraș Cehu Silvaniei, Oraș Șimleu Silvaniei pentru a realiza o legătură facilă cu aeroporturile din regiunea nord-vest;
- Realizarea unui aerodrom în zona municipiului Zalău sau / și în zona Zimbor – Cuzăplac în vecinătatea viitorului nod rutier la intrarea A3 în județ;
- Analizarea posibilității amplasării unui terminal de tip cargo în zona Zimbor – Cuzăplac în vecinătatea viitorului nod rutier la intrarea A3 în județ.

NODURI INTERMODALE | Obiectivul propus pentru dezvoltarea unui sistem de transport multimodal presupune consolidarea intermodalității la nivelul principalelor centre urbane din județ și dezvoltarea unui sistem secundar de noduri intermodale periferice pentru o eficientă conectare a sistemelor de transport regional și național.

Printre măsurile propuse se numără:

- Modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente;
- Realizarea unor servicii intermodale de calitate;
- Implementarea unui sistem de urmărire, planificare și management a transportului intermodal de marfă, utilizând sistemele inteligente de transport disponibile pe piață;
- Stimularea promovării sistemului național de transport intermodal;
- Amenajarea unui terminal intermodal pentru pasageri în municipiul Zalău, Oraș Jibou, Oraș Cehu Silvaniei, Oraș Șimleu Silvaniei.

1.4. CONTEXT STRATEGIC LOCAL

Un document important la nivel local este **STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ** a municipiului Zalău pentru perioada 2016-2030, ce prezintă principalele direcții strategice ale municipiului pentru orizontul de timp vizat. Astfel, viziunea SIDU este ca în anul 2030, municipiul Zalău să fie „*un oraș prietenos și verde, ce valorifică participarea comunității în luarea deciziilor publice, cu o conectivitate crescută la nivel regional, cu o calitate a vieții superioară, o economie diversificată, un pol de dezvoltare capabil să integreze într-o manieră coerentă evoluția ruralului adiacent și avantajele competitive ale județului, un oraș cu un sistem de educație performant, o comunitate incluzivă și promotoare a egalității de șanse, cu o identitate comunitară bine definită.*”⁸. Viziunea de dezvoltare este susținută de 8 obiective strategice, orientate către economie, calitatea vieții, educație, dezvoltare urbană, mediu și comunitate. În cadrul obiectivului strategic 4. Dezvoltare urbană coerentă este încadrat și obiectivul specific dedicat mobilității, fiind propuse următoarele acțiuni:

- Creșterea accesibilității și conectivității municipiului Zalău pe plan județean, național și regional;

⁸ Primăria Municipiului Zalău, SIDU 2016-2030, aprobat prin HCL 251/2017.

- Creșterea accesului între anumite cartiere precum și îmbunătățirea conexiunii cu viitoarea autostradă și șosea de centură prin modernizarea și/sau construirea de infrastructură rutieră;
- Modernizarea axului central de transport prin amenajarea unor intersecții și străzi din municipiul Zalău, prin extinderea numărului de benzi pe fiecare sens, introducerea de piste pentru bicicliști și modernizarea/reabilitarea trotuarelor în vederea creșterii siguranței pietonilor;
- Creșterea siguranței traficului;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere velo (piste de bicicliști sigure) și centre de închiriere pentru biciclete precum și rasteluri;
- Creșterea calității transportului în comun prin modernizarea și extinderea parcului auto, amenajarea și modernizarea stațiilor de transport în comun, informatizarea sistemului de transport public;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru transportul de marfă;
- Introducerea și stimularea utilizării unor mijloace de transport nepoluante (inclusiv piste pentru bicicliști);
- Amenajarea parcarilor și eficientizarea modului de utilizare a spațiilor de parcare.

PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU ENERGIE DURABILĂ ȘI CLIMĂ (PAEDC) al municipiului Zalău 2019-2030 este principalul document de la nivel local ce concentrează direcțiile de acțiune orientate către energie, dar și către adaptare la și reducere a efectelor schimbărilor climatice. Planul prevede că *„Municipiul Zalău va fi un oraș cu clădiri asigurând confort și eficiente energetic, cu un transport local durabil și o economie competitivă și un sistem sigur de alimentare cu energie, inclusiv prin producerea locală de energie (atât din surse convenționale, cât și din surse regenerabile), asigurând reducerea emisiilor de CO₂ cu cel puțin 40% până în 2030, va fi un oraș rezilient cu potențial de adaptare la efectele schimbărilor climatice.”*⁹ Planul de acțiune este corelat cu SIDU și PMUD și urmărește următoarele priorități:

- **SECURITATE ENERGETICĂ** | Dobândirea securității energetice prin crearea unei infrastructuri de generare energie electrică la nivel local, din surse regenerabile.
- **CLĂDIRI EFICIENTE ENERGETIC, ASIGURÂND CONFORT ÎN CONCORDANȚĂ STANDARDE** | Renovarea majoră termică și electrică a clădirilor, pentru creșterea confortului interior, a stării de bine și reducerea consumurilor de energie prin utilizarea echipamentelor eficiente energetic în sectorul rezidențial și instituțional.
- **MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ** | Crearea unei infrastructuri de transport urban eficientă, prin reabilitarea rețelei de străzi, dezvoltarea transportului public și eficientizarea energetică a acestuia, dezvoltarea de piste de biciclete și reabilitarea trotuarelor, un parc auto municipal ecologic și un sistem de management a traficului urban care să eficientizeze deplasarea.
- **PLANIFICARE ȘI DEZVOLTARE URBANĂ SUSTENABILĂ** | Dezvoltare urbană luând în considerare reducerea nevoii de deplasare (o densitate adecvată și disponibilitatea serviciilor și a facilităților, inclusiv transport în comun), dar și adaptarea unui profil al clădirilor care să reducă necesarul de energie; orientarea către măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice prin dezvoltarea de spații verzi și perdele de arbori în vederea îmbunătățirii calității mediului; promovarea consumului și a producției durabile, creionarea unor infrastructuri locale de promovare a produselor locale și a unui management al deșeurilor eficient.

⁹ Primăria Municipiului Zalău, PAEDC 2019-2030, aprobat prin HCL 243/2019, cu modificările ulterioare.

1.5. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

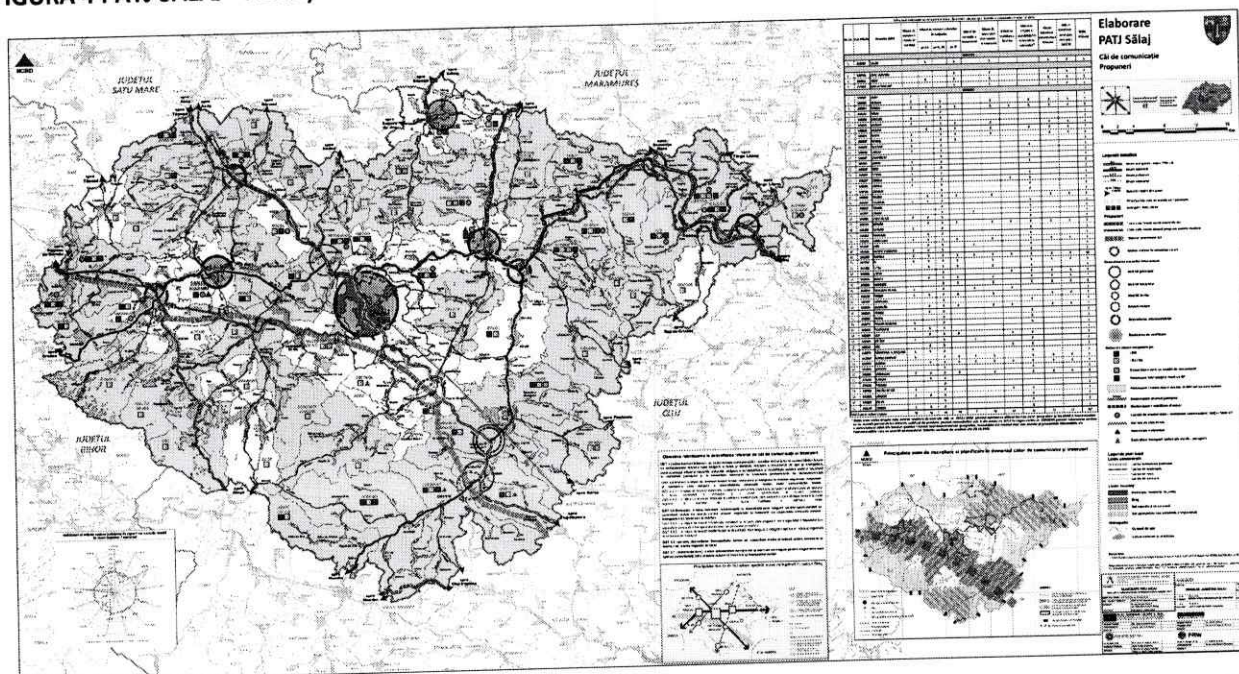
La nivel național, unul dintre documentele de planificare spațială relevante în contextul actualizării PMUD Zalău este **PLANUL DE AMENAJAREA TERITORIULUI NAȚIONAL (PATN)**, intrat în vigoare în anul 2006. Acesta prevede în cadrul Secțiunii I – Rețele de transport următoarele intervenții pentru o conectivitate ridicată a teritoriului, ce vizează municipiul Zalău și zona sa periurbană:

- Autostrada Zalău – Cluj-Napoca – Turda – Alba Iulia – Sebeș;
- Autostrada Mireșu Mare – Zalău (conectată la Mireșu Mare – Baia Mare – Satu Mare)¹⁰;
- Drumurile expres / cu 4 benzi: Halmeu – Satu Mare – Zalău, Borș – Oradea – Zalău, ;
- Liniile de cale ferată de interes local, pe trasee noi: Zalău – Cehu Silvaniei, Zalău – Huedin.

Prevederile acestuia se coordonează și se completează cu bugetele alocate pentru măsuri de dezvoltare a infrastructurii urbane și asigurare a mobilității în mediile urbane, susținute prin programele operaționale regionale.

La nivel județean, relevant pentru contextul strategic actual este **PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN SĂLAJ**.

FIGURA 4 PATJ SĂLAJ - PLANȘA CĂI DE COMUNICAȚIE



Sursa: PATJ Sălaj

PATJ Sălaj face referire la infrastructura de transport în cadrul obiectivului general sub-sectorial al căilor de comunicații: „dezvoltare integrată, structurată și ierarhizată a sistemelor de căi de comunicație rutiere și feroviare și a formelor de transport specifice acestora și conectarea județului la sisteme de transport aerian” care include următoarele obiective:

- OST4.4 – O rețea rutieră ierarhizată și modernizată care asigură o accesibilitate optimă pentru locuitorii și vizitatorii județului și un transport confortabil și sigur

¹⁰ Mireșu Mare a fost considerat nod de autostrăzi în PATN fiind punctul de joncțiune între autostrada de la Zalău și cea între Satu Mare – Baia Mare – Dej – Bistrița – Suceava.

- OST4.5 – O rețea feroviară modernă și integrată eficient la nivelul rețelelor magistrale și regionale care asigură o alternativă atractivă și durabilă transportului de călători și mărfuri
- OST4.6 – Conectarea teritoriului județean la sistemele de transport aerian de capacitate medie și mică prin dezvoltarea și amenajarea de heliporturi și aerodromuri
- OST4.7 – Consolidare intermodalității la nivelul principalelor centre urbane din județ și dezvoltarea unui sistem secundar de noduri intermodale periferice pentru o eficientă conectare sistemele de transport regional și național

În ceea ce privește infrastructura rutieră PATJ Sălaj printre priorități se află finalizare Autostrăzii Transilvania (A3), a centuri și modernizarea DJ191C (deja aflat în proces de implementare).

La nivelul infrastructurii feroviare se are în vedere dublarea liniei de cale ferată 412 și electrificarea și dublarea liniei 400 Dej – Jibou – Baia Mare – Satu Mare. PATJ Sălaj păstrează și dezideratul unei legături feroviare directe între municipiile Zalău și Cluj-Napoca. De asemenea, se are în vedere și modernizarea gărilor din județ și echiparea lor cu parcări pentru a facilita intermodalitatea alături de investiții în aducerea Gării Zalău Nord la standarde europene.

În ceea ce privește transportul public județean sunt propuse investiții în modernizarea flotei (cu mijloace de transport ecologice), modernizarea stațiilor de transport public județean, modernizarea infrastructurii de transport în comun (stații, panouri de informare, sisteme GPL, e-ticketing), realizarea unui terminal intermodal în municipiul Zalău (și în celelalte orașe din județ) dar și extinderea sistemului de transport public la nivelul Zonei Metropolitane Zalău.

Pentru o mai bună conectivitate la nivel aerian, PATJ Sălaj propune realizarea unui heliport (util mai ales pentru spitalul Județean) dar și a unui aerodrom în vecinătatea municipiului Zalău (sau în zona Zimbor – Cuzăplac).

La nivel local, **PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI ZALĂU** reprezintă unul dintre documentele de planificare cele mai importante, acesta propunând o serie de intervenții pe domenii sectoriale. PUG Zalău a fost aprobat în anul 2010 și se află în prezent în curs de actualizare pentru perioada 2020-2030. În domeniul mobilității și transportului, PUG Zalău 2010 prevede următoarele proiecte:

- Ocolitoare Vest;
- Autostrada Transilvania;
- Extinderea tramei stradale către zonele de expansiune;
- PUZ-uri pentru expansiunea orașului (35).

Pe lângă acestea, PUG 2010 prevede și o serie de priorități de mobilitate, acestea vizând instituirea zonelor de siguranță pentru principalele artere de circulație rutieră care străbat teritoriul municipiului (autostradă, drum național, drum județean, drum comunal), cât și pentru cele feroviare, modernizarea străzilor și trotuarelor aferente, semnalizarea corespunzătoare a traficului, amenajarea parcarilor publice, amenajarea pistelor de biciclete, amenajarea unor zone pietonale (ex. Piața Iuliu Maniu), precum și extinderea și reorganizarea transportului în comun.

La nivel local, **PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI ZALĂU** reprezintă unul dintre documentele de planificare cele mai importante, acesta propunând o serie de intervenții pe domenii sectoriale. PUG Zalău a fost aprobat în anul 2010 și se află în prezent în curs de actualizare pentru perioada 2020-2030. În domeniul mobilității și transportului, PUG Zalău 2010 prevede următoarele proiecte:

- Ocolitoare Vest;
- Autostrada Transilvania;
- Extinderea tramei stradale către zonele de expansiune;
- PUZ-uri pentru expansiunea orașului (35).

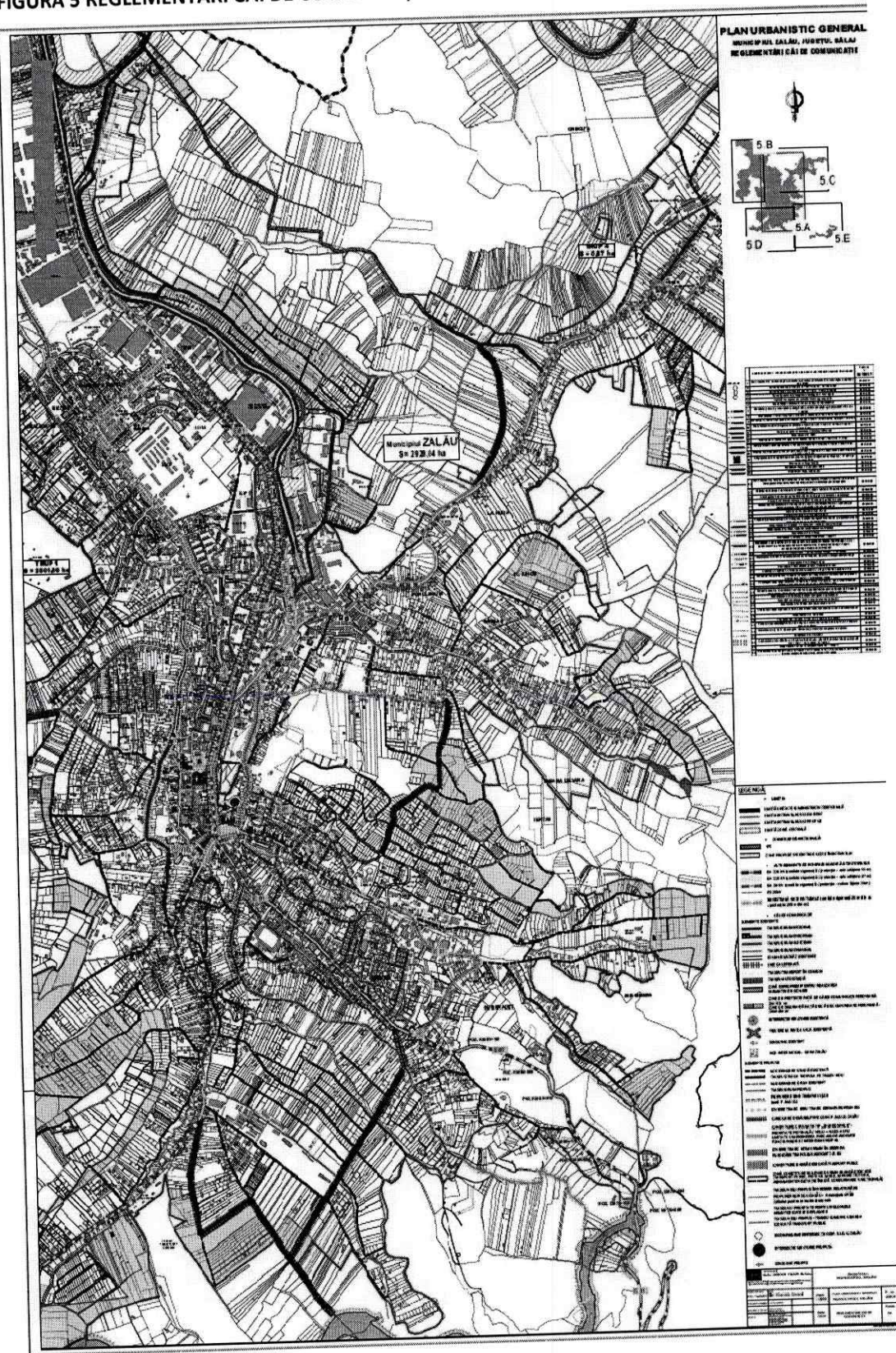
Pe lângă acestea, PUG 2010 prevede și o serie de priorități de mobilitate, acestea vizând instituirea zonelor de siguranță pentru principalele artere de circulație rutieră care străbat teritoriul municipiului (autostradă, drum național, drum județean, drum comunal), cât și pentru cele feroviare, modernizarea străzilor și trotuarelor aferente, semnalizarea corespunzătoare a traficului, amenajarea parcărilor publice, amenajarea pistelor de biciclete, amenajarea unor zone pietonale (ex. Piața Iuliu Maniu), precum și extinderea și reorganizarea transportului în comun.

Prin PUG Zalău 2020, sunt propuse următoarele proiecte preluate din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Zalău:

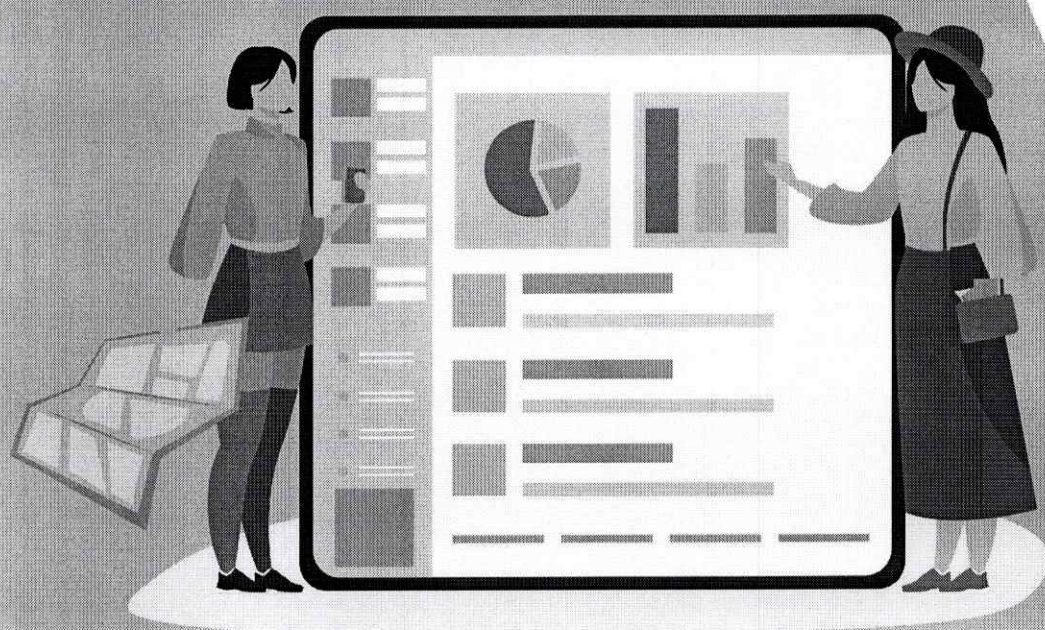
- Modernizare str. Andrei Șaguna, inclusiv modernizarea trotuarelor și amenajarea spațiilor de parcare;
- Reconfigurarea intersecției Corneliu Coposu – Avram Iancu;
- Reconfigurarea intersecției Lajos Kossuth – Andrei Șaguna;
- Reconfigurarea intersecției Andrei Șaguna – Gh. Lazăr;
- Optimizarea rețelei și serviciilor de transport public;
- Îmbunătățirea sistemului de management al parcărilor;
- Amenajare parcare și amenajare peisagistică pentru fosta piață agroalimentară din zona centrală;
- Modernizare coridor integrat de mobilitate urbană sud: str. 22 decembrie 1989;
- Modernizare coridor integrat de mobilitate urbană axa est-vest: Simion Bărnuțiu – Voievod Gelu;
- Modernizare coridor integrat de mobilitate urbană axa est-vest: str. Corneliu Coposu – Avram Iancu;
- Trotuare și pista de biciclete blvd. Mihai Viteazul;
- Pietonizare str. Unirii;
- Modernizare coridor integrat de mobilitate urbană axa est-vest: str. Gheorghe Doja;
- Modernizarea alternativei rutiere vest pentru culoarul de mobilitate central-etapa I: str. Cloșca;
- Promovarea transportului electric prin amplasarea de puncte de alimentare pentru mașinile electrice și hibride;
- Amenajarea de noi spații de parcare (zonele Spitalul Județean, str. Crișan, str. Oros și Tribunalul Sălaj);
- Modernizare str. Avram Iancu (tronson fostă Muncitorilor), Olarilor, Pomilor, Dacia și Băii, amenajarea trotuarelor, introducerea pistelor de biciclete și sensuri unice;
- Achiziția de mijloace de transport în comun noi –etapa I extinsă- 10 autobuze 12m și 10 microbuze 7m;
- Amenajarea unor centre de închiriere/bike sharing și a rastelurilor de biciclete;
- Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public în comun;
- Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Zalău – e-ticketing și extindere sistem ITS cu prioritarizare transport public;
- Autostrada Transilvania Cluj – Borș;

- Variantă ocolitoare (VO) Zalău Etapa II;
- Terminal intermodal Gara CF - Autogară, inclusiv amenajare trecere CF la nivel între DN1H și Mihai Viteazu în zona Gării Zalău;
- Modernizarea Str. Iașului – Constanței – Careiului – Meteorologiei;
- Modernizare Str. Traian, inclusiv modernizarea trotuarelor;
- Modernizare Str. Sărmaș;
- Modernizarea străzilor neimpermeabilizate – etapa 1;
- Modernizarea alternativei rutiere vest pentru culoarul de mobilitate central: etapa a II-a – Str. Maxim Gorki, 1 Decembrie 1918, str. Simion Oroș, Parcului și George Coșbuc, modernizare și/sau amenajarea de trotuare;
- Modernizare Str. Tudor Vladimirescu – tronson Mihai Viteazu - Porolissum;
- Modernizare DJ191C: Tudor Vladimirescu, Porolissum, Bujorilor, Moigradului și Cetății;
- Amenajarea str. 9 Mai și Crișan;
- Amenajarea Văii Zalăului pentru infrastructura velo;
- Achiziție de mijloace de transport în comun noi – etapa a II-a 10 autobuze 12 m;
- Modernizarea autobazei Transurbis, achiziția de echipamente și dotări pentru asigurarea mentenanței optime a materialului rulant;
- Construcția drumului Valea Miții- conexiune Variantă Ocolitoare – Str. Simion Bărnuțiu, utilizând traseul la sud-est de Uzina Electrica Zalău;
- Modernizarea Str. Industriilor: dezvoltarea capacității rutiere prin extinderea la 3 benzi și amenajarea intersecției cu Simion Bărnuțiu și viitorul drum Valea Miții;
- Modernizarea str. Fabricii, inclusiv amenajarea de trotuare;
- Îmbunătățirea sistemului de management al traficului;
- Modernizare Str. Vânătorilor și conexiune cu VO;
- Construcție drum legătura VO Zalău (str. Războieni) și modernizare Str Andrei Mureșanu;
- Modernizare str. Crângului;
- Conexiune str. Iașului – drum nou construit Valea Miții;
- Creșterea accesibilității în zona de est prin creare unei conexiuni rutiere între cartierele Meseș și Sărmaș;
- Modernizarea str. B.P. Hașdeu și M. Eminescu și introducerea pistei de biciclete;
- Reabilitare str. Gh. Lazăr;
- Amenajarea și modernizarea CF pentru introducerea unei linii de tramvai ușor pe traseul Gara veche – Gara Zalău - Hereclean;
- Modernizarea străzilor neimpermeabilizate – etapa II;
- Dezvoltarea capacității rutiere prin lărgirea la 3 benzi pe sens a tronsonului Bd. M. Viteazu între intersecția Voievod Gelu și Gara CFR Zalău.

FIGURA 5 REGLEMENTĂRI CĂI DE COMUNICAȚIE



Sursa datelor: PUG ZALĂU 2020



2. Analiza situației existente

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC

Sub-capitolul referitor la situația socio-economică are ca scop de a identifica principalele tendințe și provocări în ceea ce privește dezvoltarea municipiului Zalău, localitățile învecinate și cele din ADI Zona Metropolitană Zalău. Analiza prezintă și propune studiul asupra modului în care principalele aspecte ale potențialului uman și economic se află în interdependență cu dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea locală.

2.1.1. STRUCTURA DEMOGRAFICĂ A ZONEI URBALE FUNCȚIONALE ZALĂU ȘI PRINCIPALII INDICATORI

Zalău este municipiul reședință al județului Sălaj și este situat în bazinul topografic al râului Zalău, la nord de Culmea Meseșului. Acesta are ca localități învecinate: Crișeni, Hereclean, Mirșid, Creaca, Meseșeni de Jos (localități componente Zona Metropolitană) și Românași și Treznea. Municipiul este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang II conform PATN secțiunea V (legea 351/2001).

Municipiul Zalău face parte din Zona Metropolitană Zalău împreună cu orașele Cehu Silvaniei, Jibou, Șimleu Silvaniei și alte 15 comune. Acestea însumează în anul 2020 o populație totală de aproximativ 150.000 de locuitori. În anul 2020, la nivelul municipiului, se regăseau 69.121 de locuitori, cu aproximativ 800 de locuitori mai puțin decât în anul 2014 și 1.500 de locuitori mai puțin decât în 2007.

La nivelul Zonei Metropolitane Zalău se observă o evoluție demografică ușor negativă în perioada 2007-2020, marcată de o descreștere medie anuală ce variază între 0,2% și 0,4%. Astfel, numărul de locuitori este mai scăzut cu 3.349 în anul 2020 față de 2007 (-2,18%), totalizând un număr de 149,980 de locuitori. Evoluția populației la nivelul Zonei Metropolitane Zalău reflectă tendințele de scădere de la nivelul județean de -2,31%. Deși dinamica populației în intervalul 2007-2020 în municipiul Zalău este tot negativă, se diferențiază printr-o scădere de doar -1,1%, transpusă într-un număr mai mic de locuitori cu 1.589 în anul 2020. Este vizibilă o tendință de migrație a locuitorilor către alte centre urbane din țară ce oferă mai multe oportunități de locuri de muncă.

FIGURA 6 EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE LOCUITORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2007-2020

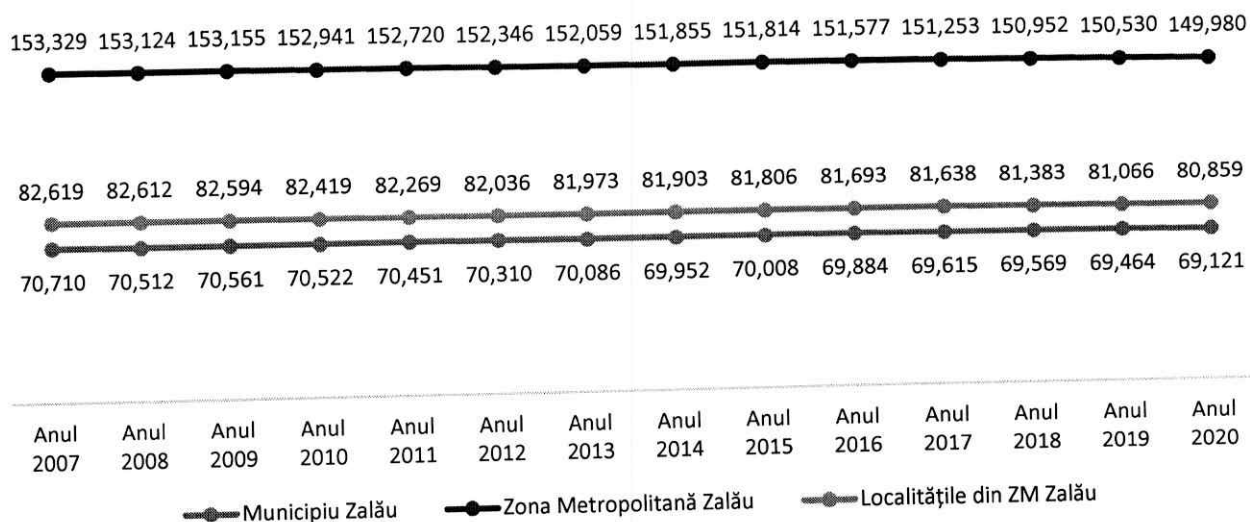
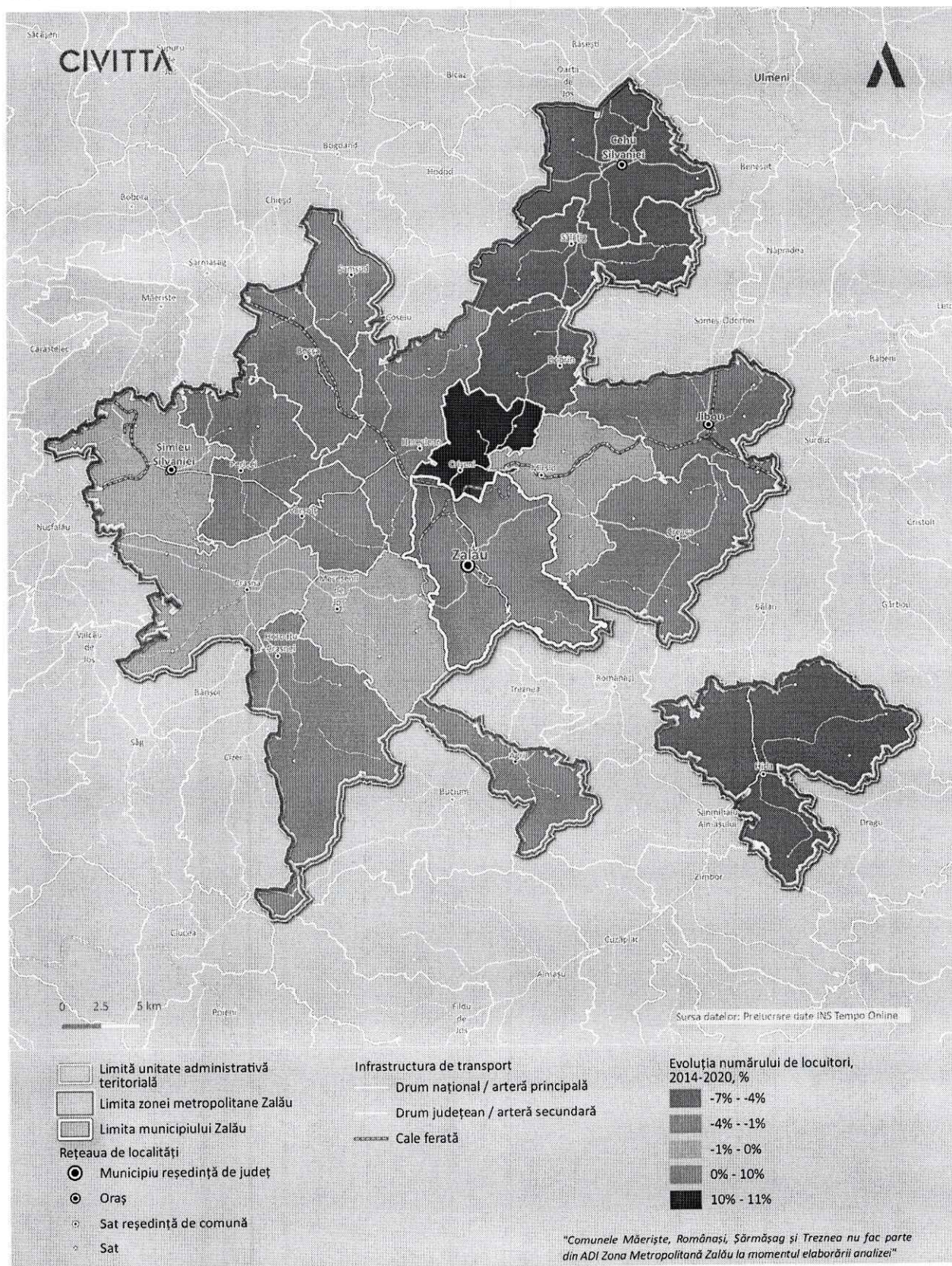


FIGURA 7 EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE LOCUITORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2014-2020



Localitățile care concentrează cea mai mare parte a populației în teritoriul Zonei Metropolitane Zalău sunt zonele urbane, datorită beneficiilor în ceea ce privește accesibilitatea la dotări și locuri de muncă. Astfel în municipiul Zalău se regăsește cea mai ridicată concentrare (46% din locuitori), urmat de orașul Șimleu Silvaniei (12% din locuitori), Jibou (8%) și Cehu Silvaniei (5% din locuitori).

Deși municipiul Zalău concentrează 46% din populația după domiciliu, creșterea populației care locuiește în localitățile învecinate (localități cu o concentrare mai scăzută de 3% din populația ZMZ) este mai puternică decât în municipiu. În special în comunele Crișeni (ce prezintă cea mai ridicată creștere la nivel de ZM de 11%), Hereclean (4,6%) și Șamșud (2,5%) ce sunt situate în nordul municipiului. Dar și comunele Agrij, Treznea și Românași, ce prezintă valori situate între 0,1% și 1,2% și sunt situate în sudul municipiului. Localitățile ce au înregistrat un ritm anual de creștere pozitiv al populației în perioada 2014-2020, situat între 0,1% și 1%, se află în mare parte, în prima coroană de localități a municipiului Zalău.

Comunele din prima coroană de localități a municipiului beneficiază de avantajele proximității față de oraș, dar și de condiții de locuire mai bune decât în mediul urban (precum suprafață de locuit mai ridicată, prețuri mai reduse, calitatea aerului etc.). De asemenea, aceeași situație este explicată și prin intermediul expansiunii către principalele căi de comunicații cu alte centre urbane regionale: E81/DN1F către Cluj-Napoca și Satu Mare.

În comparație cu comunele din prima coroană a municipiului, atât Zalău, cât și cele trei orașe din ZM Zalău: Cehu Silvaniei, Jibou și Șimleu Silvaniei prezintă un ritm anual de scădere al populației situat între -0,2% și -1,2%. Valori ce sunt transpuse într-o scădere anuală de aproximativ 150 de locuitori în municipiu și 50 de locuitori în cadrul celor trei orașe. Iar localitățile Hida, Dobrin și Sălățiș situate la periferia estică a Zonei Metropolitane au avut o evoluție negativă accentuată a numărului de locuitori (sub -4%), precum și o concentrare de sub 2% a populației. Fenomenul este accentuat de conectivitatea redusă cu municipiul Zalău.

Fenomenul de îmbătrânire demografică cu care se confruntă România în prezent este vizibil și la nivelul ZM Zalău, în urma analizei distribuției pe grupe de vârstă a populației domiciliare. În anul 2020, grupa de vârstă de peste 65 de ani reprezintă 14,54% din totalul populației. Iar comunele periferice Sălățiș (21,1%), Horoatu Crasnei (22,5%) și Hida (25,6%) ale Zonei Metropolitane prezintă un procentul al populației vârstnice peste media județeană (16,9%), regională (16,3%) și națională (19,9%). Aceste localități se remarcă și prin evoluția negativă a populației.

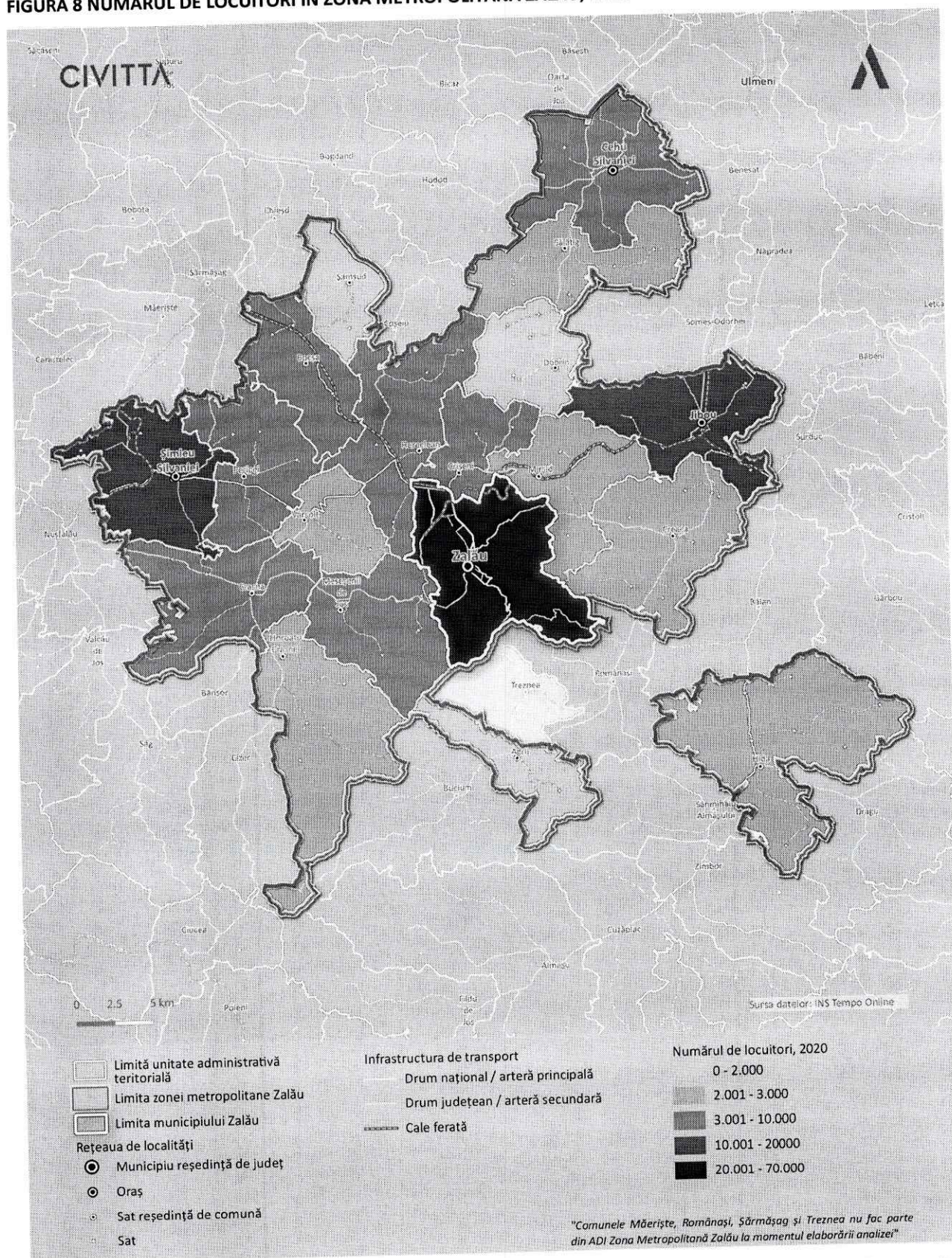
De asemenea, se observă că numărul vârstnicilor a crescut cu 2,71% din totalul populației în perioada 2014-2020. Astfel, sunt generate provocări pe termen mediu și lung cu privire la nevoile de deplasare către municipiul Zalău sau în interiorul acestuia pentru a putea beneficia de servicii medicale, recreere și alte tipuri de facilități. De asemenea, trebuie avut în vedere aspectul nevoilor speciale pe care vârstnicii îl au în ceea ce privește deplasarea.

Totodată, numărul persoanelor cu vârstă de muncă (populația adultă cuprinsă între 15 și 64 de ani) a scăzut cu 2,92% în perioada 2014-2020, reprezentând în prezent 69,69% din totalul populației la nivel de ZM Zalău. În continuare populația adultă, rămâne grupa cea mai mare de persoane ce utilizează zilnic toate mijloacele de transport pentru a se deplasa către locul de muncă, și care pune cea mai mare presiune pe sistemul de transport la nivel metropolitan și local.

Populația tânără (0-14 ani) reprezintă 15,77% din populația totală în Zona Metropolitană Zalău. Față de această medie se evidențiază în mod pozitiv comunele Șamșud (21,4%), Mirșid (19,1%), Agrij, orașul Șimleu Silvaniei și Crișeni (cu valori cuprinse între 18,1% și 18,5%) și în mod negativ comunele Vârșolt, Cehu Silvaniei și Sălățiș (cu valori sub 13,5%). Categoria tinerilor are nevoie să se deplaseze către instituțiile de învățământ fie utilizând mijloacele de transport public, fie cu ajutorul părinților. Nevoia de deplasare a acestora crește, în special în municipiul Zalău și comunele din proximitatea acestuia unde se observă o ușoară creștere a numărului de tineri cu aproximativ 1% față de 2014. Dacă această tendință se menține,

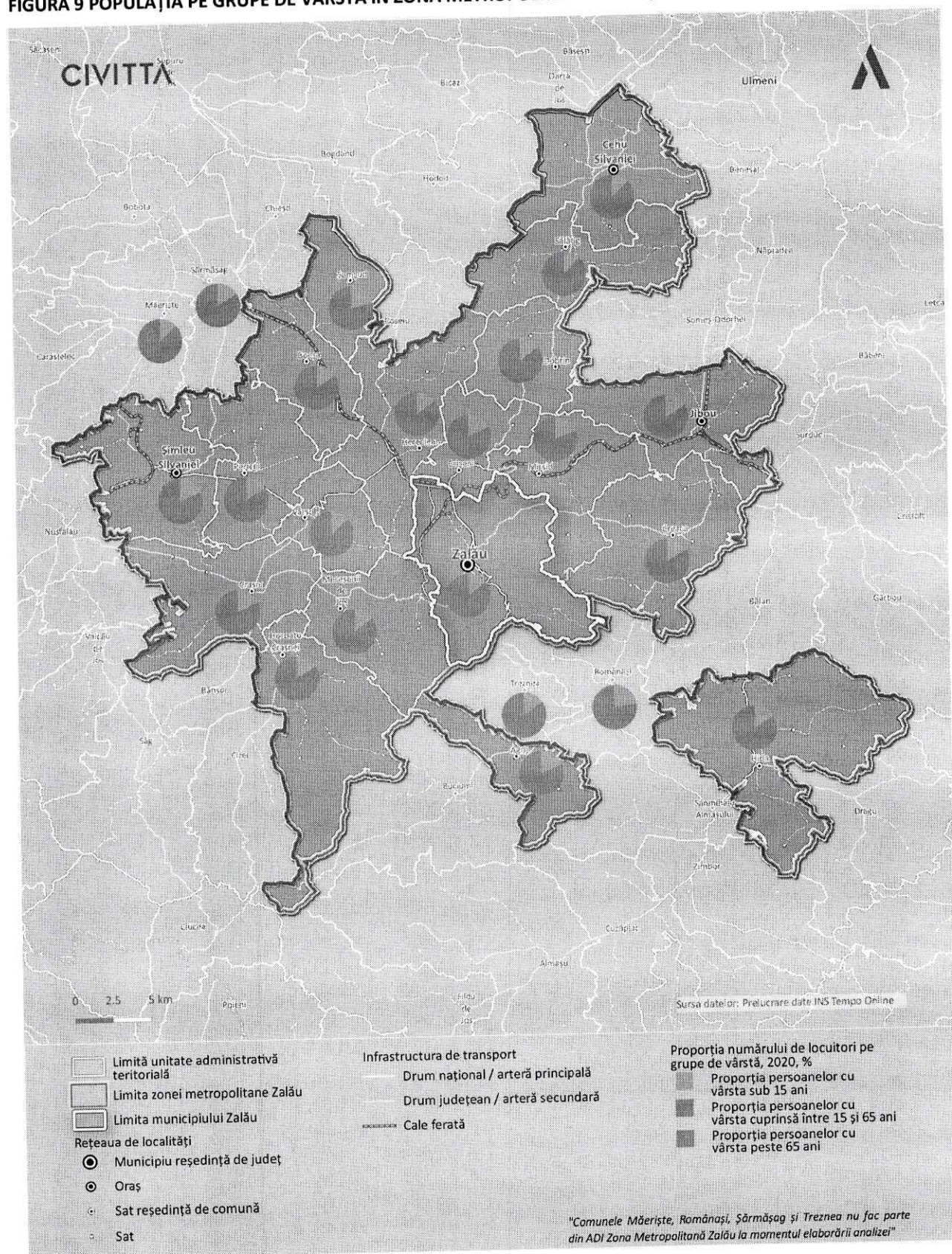
va fi nevoie de o întărire a relațiilor dintre municipiul Zalău și localitățile învecinate pentru asigurarea facilităților de transport către unitățile de învățământ.

FIGURA 8 NUMĂRUL DE LOCUITORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZĂLĂU, 2020



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

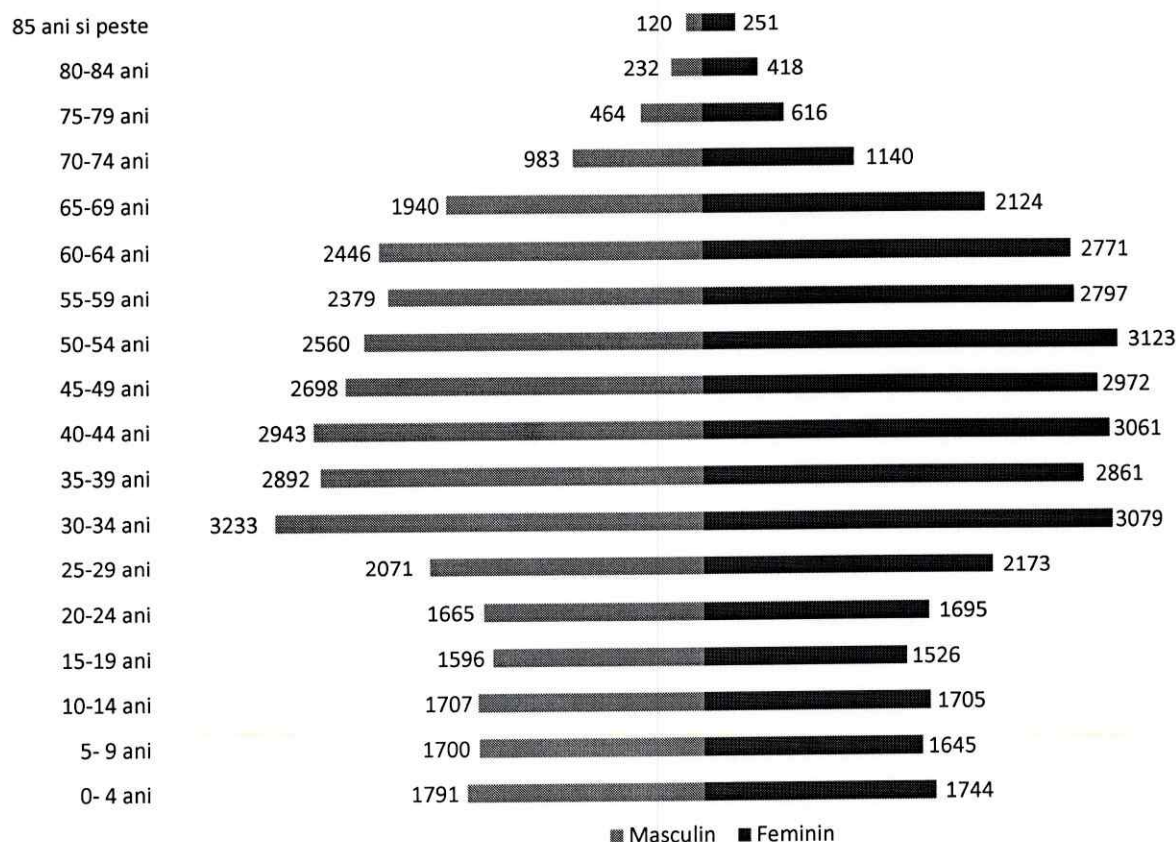
FIGURA 9 POPULAȚIA PE GRUPE DE VÂRSTĂ ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2020



În cadrul piramidei vârstelor pentru municipiul Zalău pentru anul 2020 se observă un proces de îmbătrânire mai puțin accentuat decât în restul ZM Zalău. Totodată, ponderea ridicată a populației active (peste 73% din totalul populației) nu poate satisface pe termen lung nevoia de forță de muncă ale angajatorilor. Astfel, va fi nevoie de extinderea arealului din care pot fi recrutați noi angajați (creșterea accesibilității acestora la nivel de zonă metropolitană), dar și promovarea creșterii calității vieții pentru atragerea populației tinere și înființarea de familii.

La nivelul municipiului se observă că procentul de populație tânără este în creștere. Astfel, în ceea ce privește mobilitatea urbană este nevoie de întărirea relațiilor între municipiul Zalău și zona sa de influență, prin conturarea de rute care să permită deplasarea elevilor în siguranță către unitățile de învățământ și facilitățile necesare.

FIGURA 10 PIRAMIDA VÂRSTELOR PENTRU MUNICIPIUL ZALĂU, 2020



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

În ceea ce privește principalii indicatori demografici, raportul de dependență demografică la nivelul ZM Zalău ia valoarea de 438 persoane dependente la 1.000 de persoane active, în creștere permanentă față de anul 2014, când lua valoarea de 377 persoane inactive pe 1.000 de persoane active. Astfel este indicată o creștere a numărului de persoane care au nevoie de asistență și susținere, creând pe de o parte presiuni pe bugetul local. Totodată valoarea indicatorului este mai redusă decât la nivel național (462 pers. inactive/1.000 pers. active) și regional (460 pers. inactive/1.000 pers. active) unde populația vârstnică este mai numeroasă.

Coeficientul de dependență al persoanelor tinere, calculat ca raportul dintre tineri (0-14 ani) și adulți (15-64 ani) la 1.000 de persoane prezintă valori asemănătoare cu cele de la nivel județean, regional și național. Totodată se observă o creștere a acestui indicator în ultimii 6 ani, ceea ce indică o situație favorabilă pe termen mediu și lung din perspectiva forței de muncă disponibile în viitor.

În legătură cu acest indicator se află rata înlocuirii forței de muncă, ce exprimă numărul de persoane ce vor intra în câmpul muncii când o treime din populația activă se va pensiona. Acesta prezintă valori ușor mai ridicate decât media națională (644‰) la nivelul ZM Zalău (678‰) și ușor mai scăzute la nivelul municipiului Zalău (610‰). Astfel, din 1.000 de persoane care vor ieși din câmpul muncii, doar 678 le vor putea înlocui, fapt determinat de gradul accentuat de îmbătrânire demografică în comunele periferice. În lipsa conectivității cu municipiul Zalău, care îngreunează deplasarea dintre localitățile mai îndepărtate și centrul urban furnizor de locuri de muncă, accentuarea fenomenului de migrație va continua, deteriorând și mai mult perspectivele de redresare în plan demografic pentru aceste localități.

Nu în ultimul rând, raportul de îmbătrânire demografică, exprimat ca proporția dintre tineri și vârstnici, indică o capacitate redusă de reînnoire a populației pe termen mediu și lung. Acest raport este inferior la nivelul întregului județ, implicit la nivelul zonei metropolitane și a municipiului Zalău. Astfel se remarcă nevoia de facilitare a mobilității forței de muncă la nivel teritorial, pentru realizarea unui echilibru în viitor cu privire la populația activă și cea inactivă în creștere.

TABEL 2 PRINCIPALII INDICATORI DEMOGRAFICI PRIVIND POPULAȚIA ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, COMPARATIV CU ALTE NIVELURI TERITORIALE, 2020

	ZM Zalău	Municipiul Zalău	Județul Sălaj	Regiunea Nord Vest	România
% tineri (0-14 ani)	15,77%	14,89%	16,01%	15,23%	14,70%
% vârstnici (65+ ani)	14,54%	11,99%	16,93%	16,29%	19,91%
raport de dependență demografică (‰)	434,83	367,62	491,04	460,31	462,12
raportul de dependență a persoanelor tinere (‰)	226,26	203,64	238,66	222,42	214,94
raportul de dependență a persoanelor vârstnice (‰)	208,57	163,99	252,38	237,89	247,18
rata înlocuirii forței de muncă (‰)	678,79	610,91	715,97	667,26	644,83
raport de îmbătrânire demografică (‰)	921,78	805,29	1057,49	1069,49	1149,98

Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

Conform prognozelor realizate de Institutul Național de Statistică și Eurostat, tendințele naționale de scădere a numărului de locuitori va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent. Totodată, deși populația orașului scade constant, doar o parte din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca orașul să se extindă, în ciuda faptului că numărul populației rezidente scade.

Necesitățile municipiului din perspectivă socio-demografică se referă la consolidarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei metropolitane pentru a putea facilita accesul populației active la locurile de muncă. De asemenea este nevoie de realizarea de legături sigure pentru creșterea accesului tinerilor către principalele unități de învățământ. Transportul în comun în cadrul zonei metropolitane va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă (vârstnici, persoane cu dizabilități etc.).

2.1.2. MIȘCAREA NATURALĂ ȘI MIȘCAREA MIGRATORIE

Atât municipiul Zalău, cât și Zona Metropolitană Zalău se observă valori pozitive ale ratei sporului natural ‰, ceea ce generează o cerere mai mare pentru servicii publice pentru copii (creșe, grădinițe, școli, spații de petrecere a timpului liber). Acestea contribuie la conturarea unei calități a vieții cu cerințe mai ridicate.

În ceea ce privește soldul migratoriu, acesta prezintă date cu valori negative, ceea ce indică o lipsa de atractivitate atât a municipiului, cât și a zonei metropolitane. Astfel sunt necesare intervenții în ceea ce privește dezvoltarea economică și a calității vieții în teritoriu.

TABEL 3 INDICATORI AI MIȘCĂRII NATURALE ȘI AI MIȘCĂRII MIGRATORII A POPULAȚIEI ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2019

	ZM Zalău	Municipiul Zalău	Județul Sălaj	Regiunea Nord Vest	România
Mișcarea naturală					
Născuți vii	1.570	720	2.568	27.742	203.109
Rata natalității (‰)	10,43	10,37	10,49	9,79	9,15
Decedați	1.540	493	3.059	31.615	260.353
Rata mortalității (‰)	10,23	7,10	12,50	11,16	11,73
Rata sporului natural (‰)	0,20	3,27	-2,01	-1,37	-2,58
Total populație	150.530	69.464	244.801	2.833.789	22.204.507
Mișcarea migratorie					
Stabiliri de domiciliu	1.972	735	3.455	48.692	467.700
Plecări cu domiciliul	2.576	1.320	4.178	46.275	429.996
Soldul schimbărilor de domiciliu	-604	-585	-723	2.417	37.704

Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

În plan teritorial, între localitățile ce compun ZM Zalău, se observă că localitățile ce prezintă rata sporului natural pozitivă sunt municipiul Zalău (3,27‰), orașul Șimleu Silvaniei (1,33‰) și comuna Șamșud (cea mai ridicată rată de 7,58‰). De asemenea valori pozitive se remarcă și la două localități din imediata apropiere a municipiului și anume Crișeni (0,62‰) și Românași (1,88‰). Se poate observa că există o corelare a localităților cu valori pozitive ale ratei sporului natural cu localitățile în care se observă creșteri ale numărului de locuitori în perioada 2014-2020.

În ceea ce privește soldul migratoriu se observă atractivitatea stabilă (domiciliu) în cazul comunelor din prima coroană a municipiului Zalău și a doua coroană în sud-estul municipiului. Astfel locuitorii preferă să părăsească mediul urban pentru mediul rural pentru creșterea calității vieții. Implicit aceste tendințe cresc presiunile asupra modului de transport din prezent în zona metropolitană, fiind necesar facilitarea accesului populației active la locurile de muncă atât prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, cât și prin transportul public. De asemenea, crește nevoia de realizare de legături rapide pentru accesibilitatea tinerilor la instituțiile educaționale, culturale și alte facilități.

FIGURA 11 RATA SPORULUI NATURAL, 2019, ‰

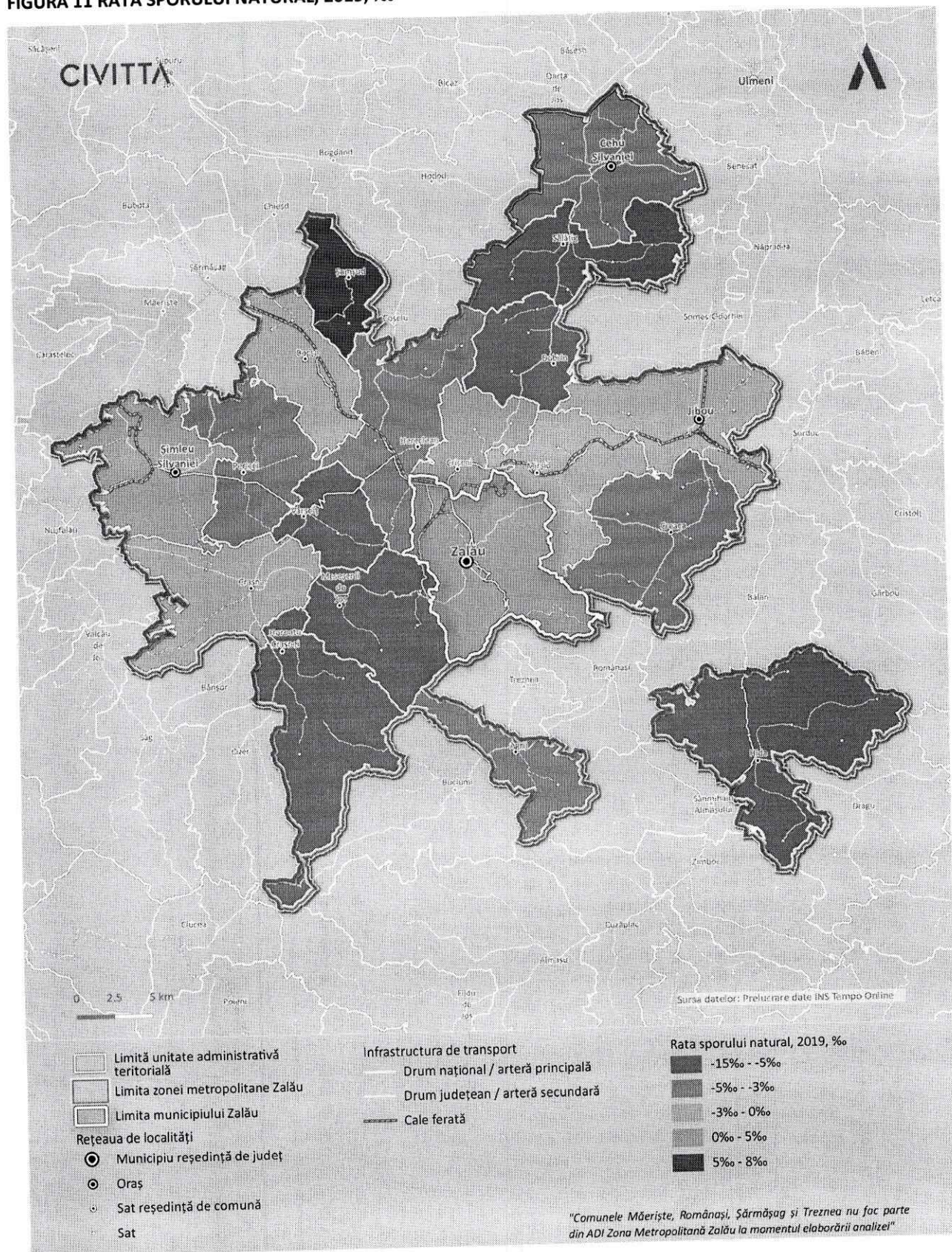
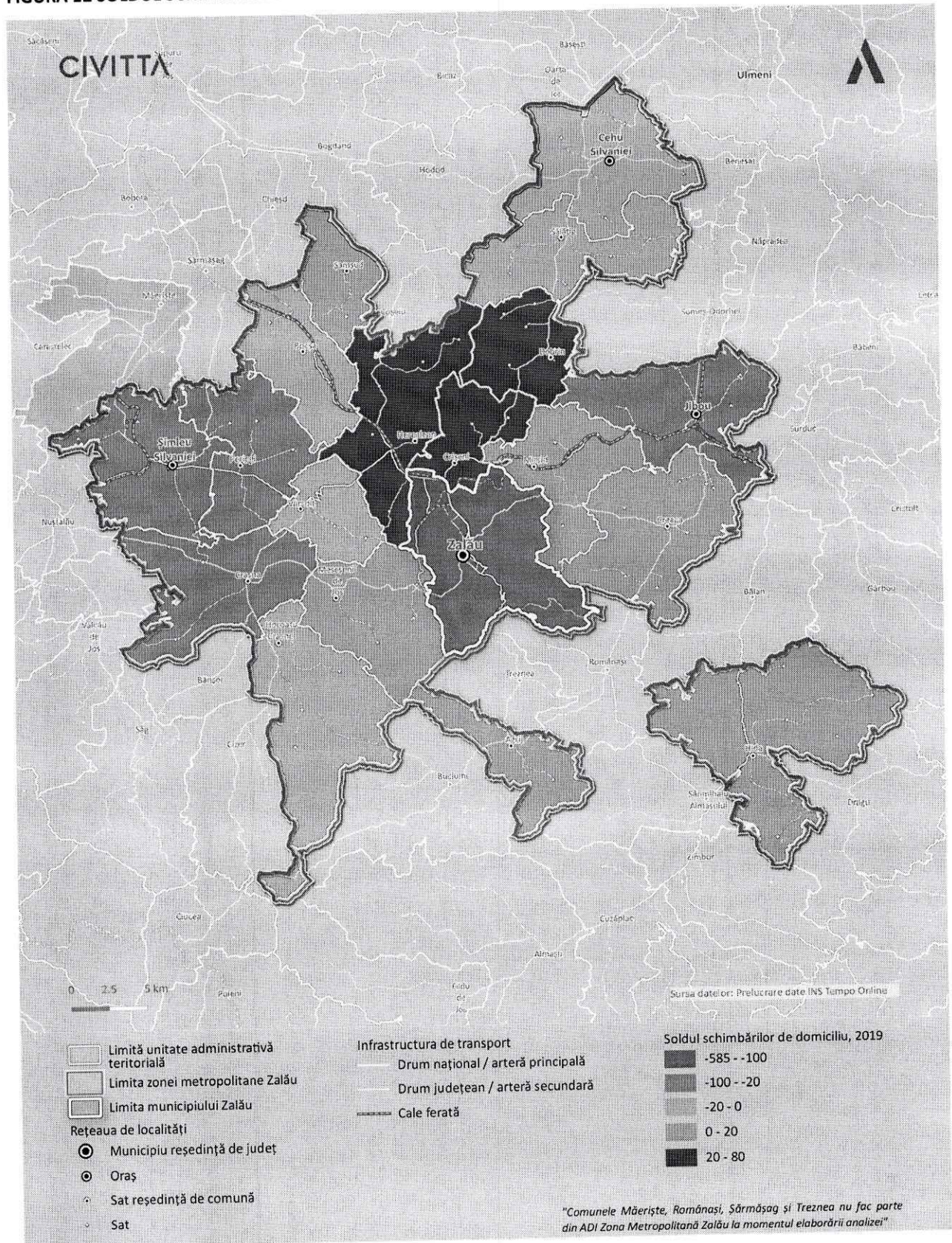


FIGURA 12 SOLDUL SCHIMBĂRILOR DE DOMICILIU ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2019



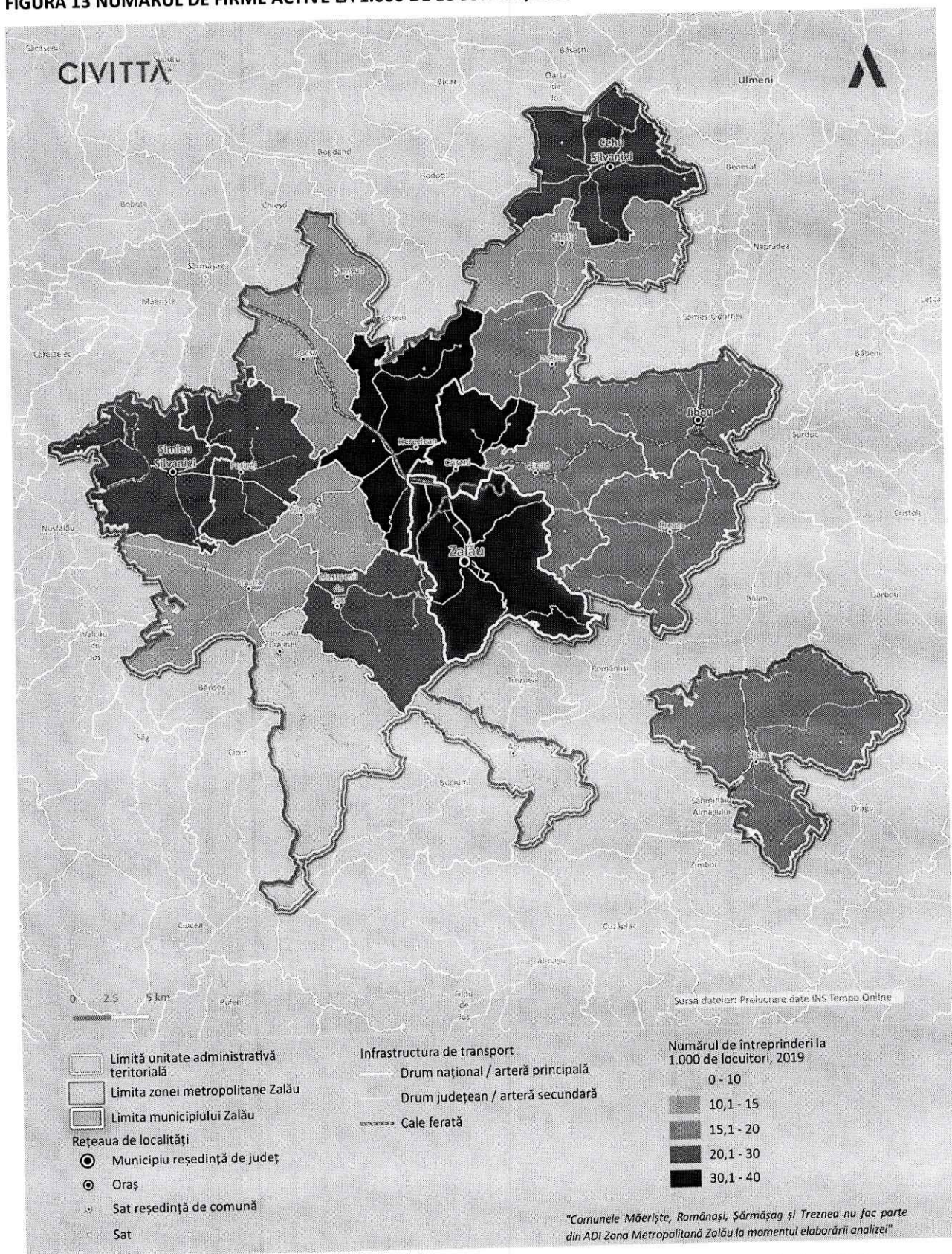
2.1.3. PROFILUL ECONOMIC

Economia Zonei Metropolitane Zalău este concentrată în mod predominant în municipiul Zalău, în anul 2019, peste 60% din companiile active, locurile de muncă și cifra de afaceri generate în zona metropolitană. În ceea ce privește densitatea firmelor, exprimată prin număr de întreprinderi active la 1.000 de locuitori, cea mai mare parte a localităților din ZM Zalău, se aflau peste media valorii de la nivel național, de 23,3 firme/1.000 de în anul 2019, cu 29 firme/1.000 de locuitori. Peste media zonei metropolitane se remarcă localitățile Zalău cu 39 firme pe 1.000 de loc, Hereclean cu 36 firme pe 1.000 de loc și Crișeni cu 34 firme pe 1.000 de locuitori. Acestea sunt urmate de cele două orașe din zona metropolitană Cehu Silvaniei și Șimleu Silvaniei, precum și comuna Meseșeni de Jos. Localitățile cu valorile cele mai scăzute sub 10 firme pe 1.000 de locuitori sunt și cele cu populația cea mai îmbătrânită și cel mai greu accesibile din punct de vedere al infrastructurii de transport.

Referitor la densitatea numărului mediu de salariați din întreprinderile active se observă o valoare la nivel de zonă metropolitană de 265 de salariați pe 1.000 de locuitori. Municipiul Zalău și comuna Crișeni sunt localitățile care ridică media la nivel de zonă metropolitană prezentând o valoare de 372, respective 375 de salariați pe 1.000 de locuitori. Acestea sunt urmate de cele trei orașe din Zona Metropolitană Zalău ce prezintă valori situate între 205 și 255 salariați pe 1.000 de locuitori.

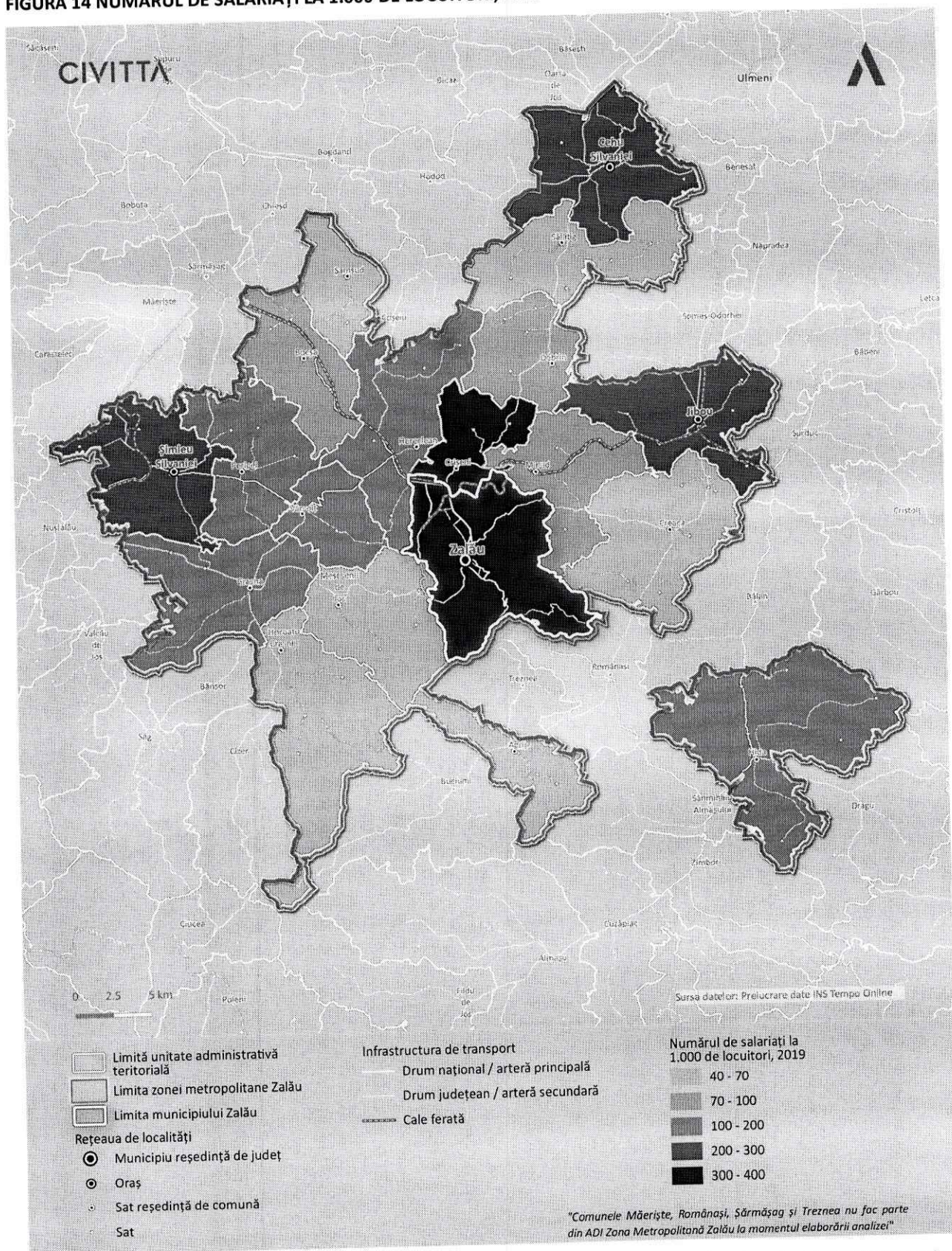
Dacă raportăm numărul de salariați la 1000 de locuitori din categoria populației active (15-64 ani), valorile indicatorului cresc în localitățile cu o activitate economică însemnată, ceea ce indică faptul că atrag forță de muncă în companiile aflate pe teritoriul lor. Totodată, raportat la 1000 de locuitori din categoria populației inactive (tinerii și vârstnicii), indicatorul ia valori mari și supraunitare (peste 1000) în cazul acestor localități. Ceea ce indică o capacitate sporită de susținere a grupurilor dependente, prin contribuția la venitul local prin impozitele pe venituri, mărinđ disponibilitatea bugetului local de a finanța servicii și facilități dedicate acestor categorii de locuitori.

FIGURA 13 NUMĂRUL DE FIRME ACTIVE LA 1.000 DE LOCUITORI, 2019



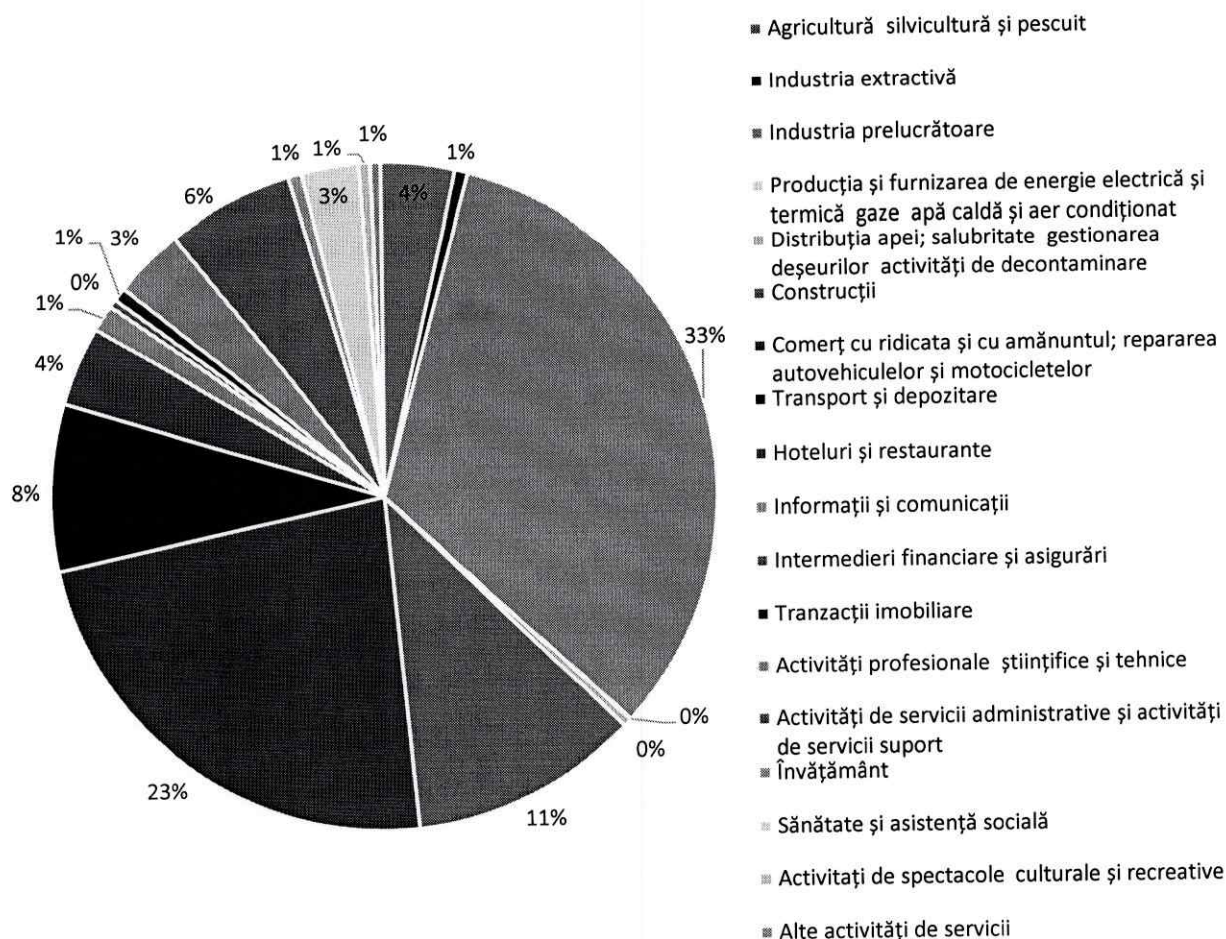
Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

FIGURA 14 NUMĂRUL DE SALARIAȚI LA 1.000 DE LOCUITORI, 2019



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

FIGURA 15 PONDEREA ANGAJAȚILOR PE DOMENII DE ACTIVITATE CONFORM CAEN ÎN MUNICIPIUL ZALĂU, 2019,
%

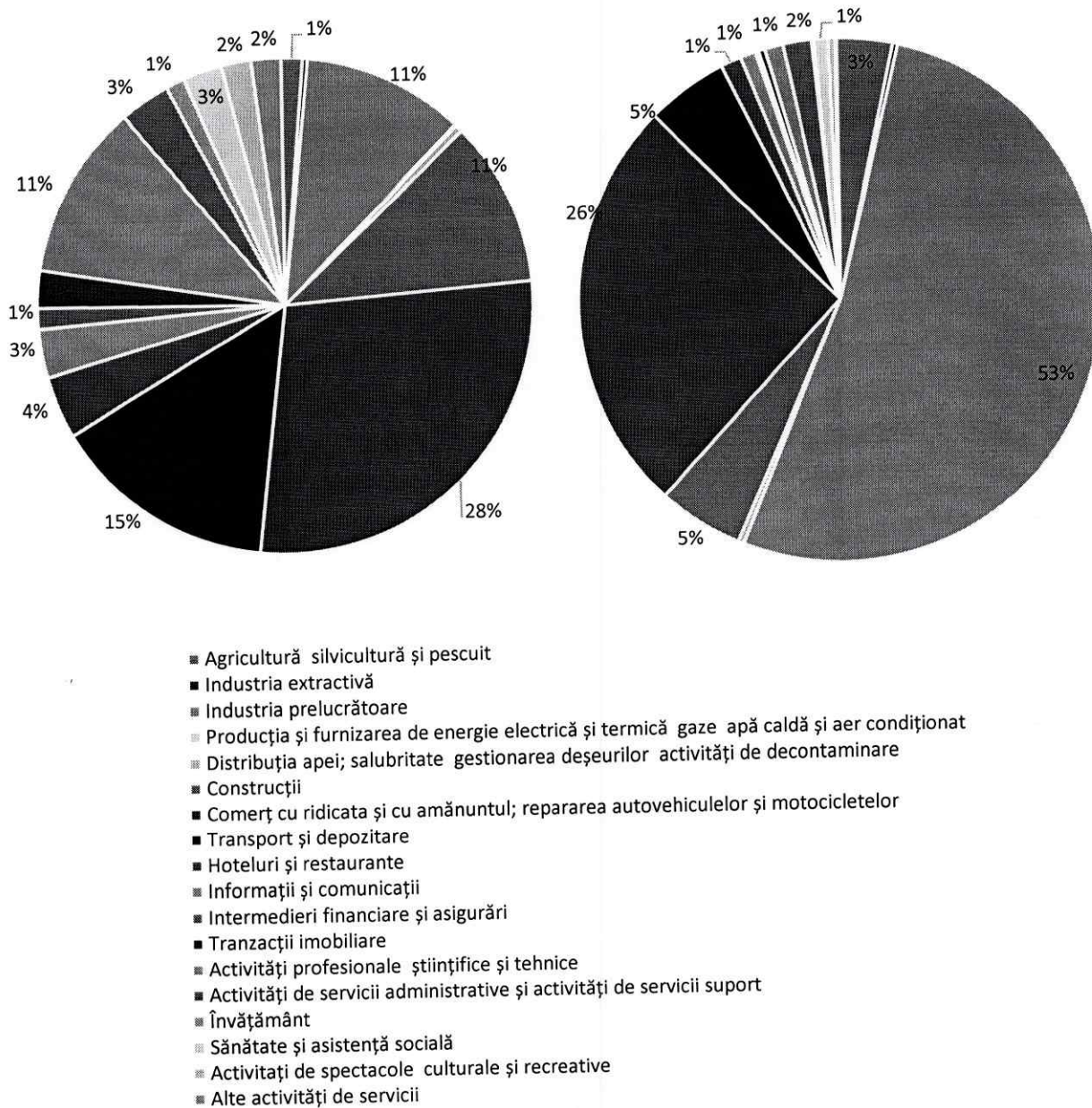


Sursa datelor: Baza de date eDemos

Profilul economic al municipiului Zalău este dat de industria prelucrătoare și de comerțul cu ridicata și amănuntul. Astfel 33% din totalul angajaților sunt activi în industria prelucrătoare lucrând în marile companii ale municipiului: SC. Silcotub S.A. (1.901 angajați¹¹), SC. Michelin S.A. (2.352 angajați la două puncta de lucru) sau Bellinea (522 angajați). Alți mari angajatori sunt Spitalul Județean de Urgență care include 1.911 de angajați sau Universal CO Zalău cu 1.081 angajați. Se observă în comparație cu datele din 2015 obținute de la ITM, numărul de angajați în cadrul acestor unități a crescut considerabil, în special în cazul Michelin și Spitalului Județean de Urgență. Acești angajatori au un rol important în economia județeană deoarece atrag forță de muncă și din afara municipiului Zalău. De exemplu, Michelin are angajați din aproape toate comunele județului Sălaj ceea ce implică o cerere complexă de transport la nivelul punctelor de lucru.

¹¹ Date oferite de ITM

FIGURA 16 PONDERA NUMĂRULUI DE FIRME CONFORM CAEN ÎN MUNICIPIUL ZALĂU, 2019, % (STÂNGA), PONDERA CIFREI DE AFACERI CONFORM CAEN ÎN MUNICIPIUL ZALĂU, 2019, % (DREAPTA)



Sursa datelor: Baza de date eDemos

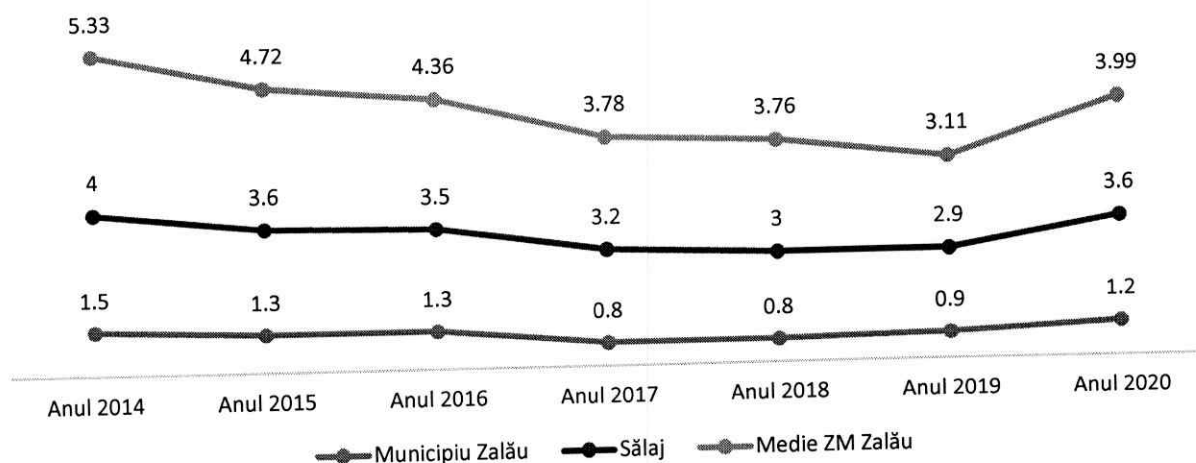
Rata șomajului prezintă o tendință de scădere în perioada 2014-2019, atât la nivelul ZM Zalău, cât și la nivelul județului Sălaj și municipiului Zalău. Se observă diferențe între media zonei metropolitane și centrul urban, diferențe ce se datorează localităților din imediata apropiere a municipiului ce s-au dezvoltat din punct de vedere economic în ultimii 5 ani. Localități ce au avut parte și de creșteri demografice și o pondere a populației tinere mai ridicate. Localitățile cele mai afectate de o pondere ridicată a șomajului de peste 3% sunt în principal cele situate în zonele periferice ale zonei metropolitane și au un procent mai ridicat al populației vârstnice (Agrij, Hida, Horoatu Crasnei, Șamșud).

În acest caz, pe de o parte există nevoia de îmbunătățire a accesibilității către toate comunele din ZM Zalău, iar pe de altă parte, există provocarea de susținere a dezvoltării economice pentru a crea noi locuri de muncă bine plătite care să înglobeze oferta în creștere de forță de muncă. Din cauză că principalele motive ale șomajului în municipiul Zalău se referă la șomajul involuntar, numărul existent al locurilor de muncă,

nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească în raport cu ajutoarele sociale primite, nivelul și corespondența pregătirii profesionale față de specificitatea ofertei de locuri de muncă. În situațiile menționate, mobilitatea, elementele de infrastructură și accesibilitatea locuitorilor din municipiul Zalău nu cauzează în mod direct șomajul în rândul populației.

Se observă că în ultimul an, ponderea șomajului a crescut atât în ZMZ, județul Sălaj cât și în municipiul Zalău cu cel puțin 0,3%. Acest fenomen este cauzat în principal de efectele pe care pandemia Covid-19 le-a cauzat. Astfel, este necesar ca în următoarea perioadă să se țină cont de măsurile de siguranță pentru desfășurarea bună a activității, cât și pentru asigurarea locurilor de muncă ale angajaților.

FIGURA 17 PONDAREA ȘOMERILOR ÎN TOTAL RESURSE DE MUNCĂ ÎN ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU, 2014-2019



Sursa datelor: Baza de date INS Tempo online

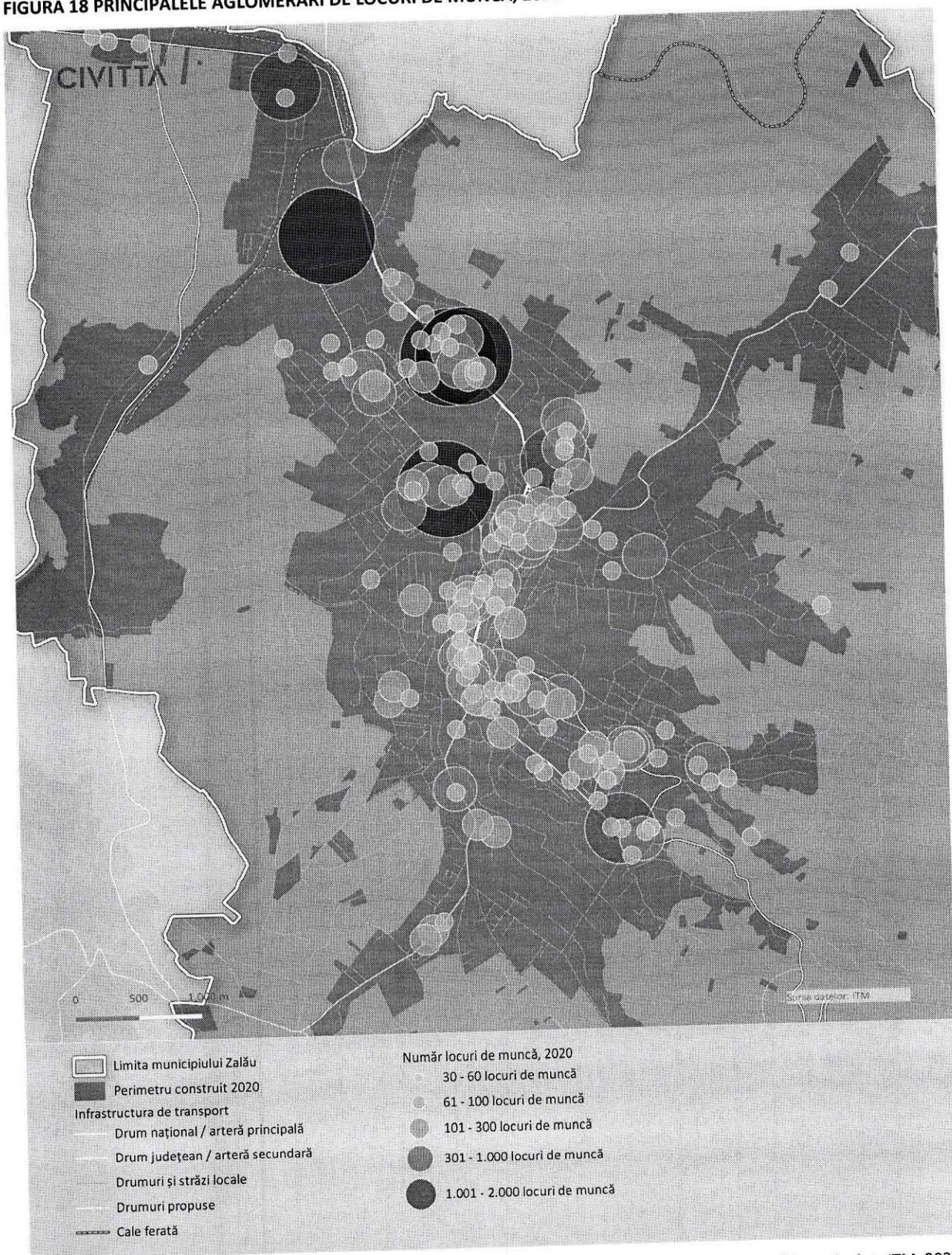
Municipiul Zalău nu atrage un număr ridicat de salariați de la nivelul național, astfel că în municipiul lucrează aproximativ 600 de salariați proveniți din alte județe. Principalele județe ce generează navetism către Zalău sunt situate în Regiunea Nord-Vest și anume: Cluj (161 de salariați), Maramureș (52 de salariați) și Bihor (50 de salariați).

Companiile prezente la nivelul municipiului Zalău atrag aproximativ 5.250 salariați din județul Sălaj și aproximativ 3.700 salariați din zona metropolitană, iar datele asupra navetismului indică faptul că Zalău reprezintă principala destinație zilnică a forței de muncă din localitățile aflate în zona metropolitană. Se observă că cel mai mare procent de navetiști provine din comunele Crișeni (47,2 % din salariații care locuiesc în comună desfășoară o activitate economică în Zalău), Hereclean (33,7%), Meseșenii de Jos (35%) și Mirșid (31,9%).

Localitățile cu cel mai mare număr de salariați, peste 300 de locuitori, care lucrează în municipiul Zalău sunt Crișeni (502 salariați), Hereclean (430 salariați), Meseșenii de Jos, Șarmășag, orașul Jibou și Bocșa (fiecare cu peste 300 de salariați ce lucrează în municipiul Zalău. Iar localitățile cu cel mai scăzut număr de salariați ce fac navetă către municipiul Zalău sunt cele situate la periferia zonei metropolitane. Acestea sunt: Hida, Măeriște (31 de salariați), Pericei, Șamșud, Agrij, Horoatu Crasnei și Dobrin (între 65 și 100 de salariați navetiști).

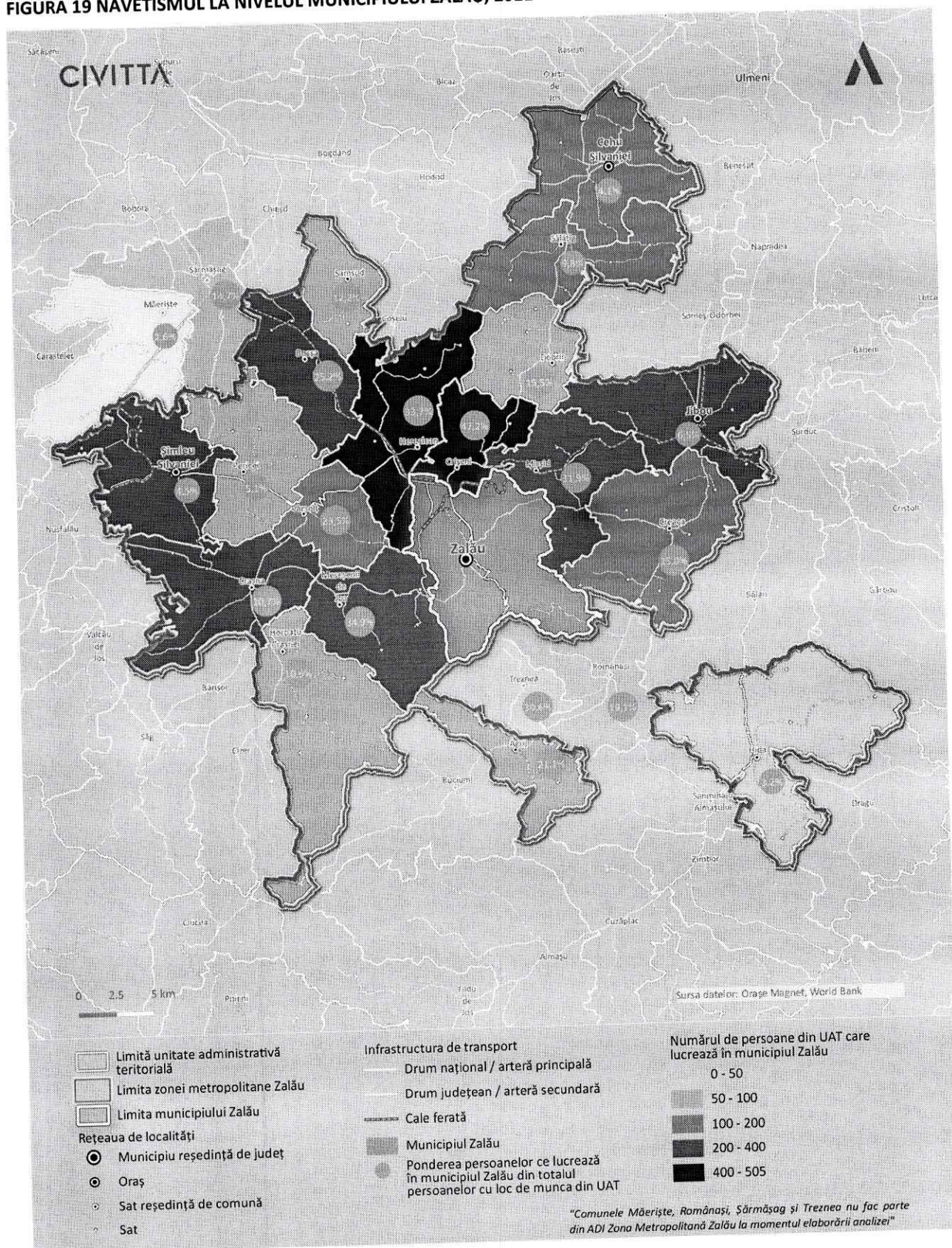
Profilul economic și localizarea companiilor generează fluxuri diferite de navetism, astfel că în zona de nord a orașului intră cea mai mare parte a salariaților din domeniul industriei prelucrătoare (în special din comunele Hereclean, Crișeni, Mirșid). Iar salariații din activități referitoare la comerț sunt concentrați în zona centrală a municipiului Zalău

FIGURA 18 PRINCIPALELE AGLOMERĂRI DE LOCURI DE MUNCĂ, 2020



Sursa datelor: Prelucrarea consultantului după baza de date ITM, 2020

FIGURA 19 NAVETISMUL LA NIVELUL MUNICIPIULUI ZALĂU, 2011



Sursa datelor: Orașe Magnet, World Bank