



# BAIA MARE

TURISTICĂ | ACTIVĂ | ATRACTIVĂ

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană BAIA MARE

Pentru informații suplimentare  
[www.baiamare.ro](http://www.baiamare.ro)

1

## CARACTERIZAREA GENERALĂ A MUNICIPIULUI BAIA MARE

### I.1. Context

- I.1.1. Context național și european
- I.1.2. Context regional
- I.1.3. Context teritorial și metropolitan

### I.2. Analiza situației existente

- I.2.1. Funcționalitate. Mediu construit
- I.2.2. Caracteristici demografice
- I.2.3. Infrastructura de transporturi
- I.2.4. Infrastructura socială și serviciile sociale
- I.2.5. Infrastructura tehnico-edilitară
- I.2.6. Calitatea factorilor de mediu
- I.2.7. Caracteristici economice ale Municipiului Baia Mare
- I.2.8. Turismul

### I.3. Interpretarea analizelor

- I.3.1. Diagnostic
- I.3.2. Analiza SWOT
- I.3.3. Identificarea problemelor și a nevoilor de dezvoltare
- I.3.4. Potențialul de dezvoltare

171

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

### II.1. Cadrul strategic european

- II.1.1. Obiective locale într-un cadru național și european
- II.1.2. Atribute esențiale pentru un oraș de succes

### II.2. Viziunea

- II.2.1. Viziunea 2020, 2030
- II.2.2. Misiunea 2020, 2030

### II.3. Obiectivele strategiei

- II.3.1. Obiective principale
- II.3.2. Obiective sectoriale

201

## PLANUL DE ACȚIUNE

### III.1. Planul de acțiune

- III.1.1. Portofoliul de proiecte
- III.1.2. Managementul proiectelor

-

## CONSULTAREA PUBLICĂ

### IV.1. X

- IV.1.1. XX

## CLIENT

### Municipiul BAI A MARE

Sediul central

Strada Gheorghe Șincai, Nr. 37

430311

Baia Mare, România

## CONSULTANT

### Re-Act Now Architecture

Șef proiect: arh. Mario George Kuibuș

Coordonator de proiect: urb. Mihaela Pușnava

Echipa: urb. Teodor Manea

arh. Gabriele Ciuchete

## Listă abrevieri

- **AJOFMM** – Agenția Județeană pentru Ocuparea Forței de Muncă Maramureș
- **ANL** – Agenția Națională pentru Locuințe
- **BEUR** - Miliarde de Euro (eng. Billion Euros)
- **BNR** – Banca Națională a României
- **C&D, R&D** – Cercetare și Dezvoltare (eng. Research and Development)
- **CAEN** – Clasificarea Activităților din Economia Națională a României
- **CLLD** – Dezvoltarea prin responsabilizarea comunităților locale
- **CNADNR** – Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
- **DEEE** – Deșeuri de Echipamente Electrice și Electronice
- **DGASPC MM** - Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Maramureș
- **DRPCIV** – Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculări a Vehiculelor
- **Europa2020** – Strategia Uniunii Europene - orizont de timp 2020
- **FC** – Fondul de Coeziune
- **FEDR** – Fondul European pentru Dezvoltare Regională
- **FSE** – Fondul Social European
- **GES** – gaze cu efect de seră
- **HG** – Hotărâre de Guvern
- **INS** – Institutul Național de Statistică
- **ISPA** - Instrument pentru Politici Structurale de Pre-Aderare
- **IT&C** – Tehnologia Informației și Comunicații
- **IMM** – Întreprinderi Mici și Mijlocii
- **LEN** – Legea Educației Naționale
- **MEUR** - Milioane de euro
- **MIL** - Milioane
- **MLEI** - Milioane Lei
- **MPGT** – Masterplanul General de Transport al României
- **NUTS** – Nomenclatorul Unităților Teritoriale Statistice
- **ONG** – Organizație Non-Guvernamentală
- **OT** – Obiectiv Tematic
- **PAED** - Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă
- **PATN** – Planul de Amenajare al Teritoriului Național
- **PIB** – Produsul Intern Brut
- **PIDU** – Planul Integrat de Dezvoltare Urbană
- **PIGCA** – Planul Integrat de Gestiune a Calității Aerului
- **POR** – Programul Operațional Regional
- **PUG** – Planul Urbanistic General
- **SC – 2005** – Studiul de Circulație pentru Municipiul Baia Mare, anul 2005
- **SPAS** - Serviciul Public de Asistență Socială, Municipiul Baia Mare
- **SGA** – Sistemul de Gospodărire al Apelor
- **SIDU** - Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană
- **SPAU** - Serviciul Public de Ambient Urban, Municipiul Baia Mare
- **SUBM** – Sistemul Urban Baia Mare
- **SWOT** – Analiza Punctelor Tari, Punctelor Slabe, Oportunităților și Amenințărilor (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)
- **TEN-T** – Rețeaua de Transport Transeuropeană (eng. Trans-European Transport Network)
- **UAT** – Unitate administrativ teritorială
- **UATB** – Unitate administrativ teritorială de bază
- **UNESCO** – Organizația Națiunilor Unite pentru Educație, Știință și Cultură
- **ZMBM** - Zona Metropolitană Baia Mare

## Documentații, Legi și alte surse bibliografice

- Agenda 21 for Urban Mobility Stuttgart, Stuttgart, Cities for mobility, 2009
- Agenda Teritorială Strategică Zona Metropolitană Baia Mare
- Atlasul României
- Carta Albă a Transporturilor
- Carta de la Leipzig
- Carta Verde a Mobilității Urbane
- Declarația de la Toledo
- Demografia întreprinderilor din România în perioada 2007-2011, Institutul Național de Statistică
- Directiva 2012/27/UE privind eficiența energetică
- Fișa Localității Baia Mare
- Fișa Străzilor Municipiului Baia Mare, anul 2014
- Gehl, Jan, Orașe pentru oameni, București, editura Igloo, 2012
- Harta Strategică de Zgomot a Municipiului Baia Mare, anul 2014
- Hotărârea Consiliului Local nr. 39/2008 privind modificarea nomenclatorului stradal al Municipiului Baia Mare
- Hotărârea Consiliului Local nr. 124/2013 din 31 martie
- Hotărârea de Guvern nr. 98/2008
- Hotărârea de Guvern nr. 635/2008 – privind structurile instituțiilor de învățământ superior și specializările / programele de studii superioare de licență acreditate sau autorizate să funcționeze provizoriu organizate de acestea
- Hotărârea de Guvern nr. 1037/2010 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice
- Legea 1/2011 – a educației naționale
- Legea 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată în 2014
- Legea 292/2011 – privind asistența socială
- Legea 350/2001 a urbanismului și amenajării teritoriului
- Legea 458/2002 privind calitatea apei potabile
- Lista Monumentelor Istorice a Județului Maramureș, anul 2010
- Masterplanul General de Transport al României, anul 2015
- Monografia județului Maramureș, Banca Națională a României, anul 2012
- Ordonanța de Minister nr. 152/13.02.2008 a Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005
- "Place Making: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages" Cusumano, Gary, the Urban Land Institute, Washington SUA, 2002;
- Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Baia Mare, 2011
- Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a IV - a - Rețeaua de Localități
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a III - a - Aree Protejate
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a VIII - a - Zone cu Resurse Turistice
- Planul de Dezvoltare Regională Transilvania Nord 2014-2020
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Baia Mare, anul 2009
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București, anul 2012
- Planul Urbanistic General al Municipiului Oradea – etapa avizare, anul 2014
- Planul Urbanistic General, anul 2014 – etapa avizare
- Programul Integrat de Gestionare a Calității Aerului pentru Baia Mare, anul 2011
- Programul Operațional Regional 2014 – 2020
- Raportul de Activitate 2013 al Companiei de Transport Public Arad
- Raportul de Activitate al Companiei Drusal, anul 2013
- Raportul de Activitate al Direcției Tehnice din Municipiul Oradea din anul 2012
- Raportul Național privind Starea Mediului pentru anul 2013
- Raportul Planului Integrat de Gestionare a Calității Aerului, 2014
- Rapoartele privind activitatea Municipiului Baia Mare anii 2010, 2011, 2012, 2013
- Raportul Privind Calitatea Aerului, anul 2011 – Agenția pentru Protecția Mediului Maramureș
- Recensământul populației și al locuințelor, anul 2011
- Repere economice și sociale regionale: Statistică Teritorială, Institutul Național de Statistică, 2013
- "România în Cifre 2013" - Institutul Național de Statistică al României, anul 2013
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Baia Mare
- Strategia Europa 2020
- Studiul de Circulație în Municipiul Baia Mare, anul 2006
- Studiul de Oportunitate pentru Delegarea de Gestionare a Serviciului de Transport Public Local aferent Zonei Metropolitane a Municipiului Baia Mare , anul 2013
- Studiul Pentru Optimizarea Transportului în Comun pentru Municipiul Baia Mare, anul 2007

## Instituții și companii - surse date

- Aeroportul Internațional Baia Mare
- Agenția Județeană pentru Plăți și Inspecție Socială
- CFR Călători, Stația Baia Mare
- Direcția Generală de Dezvoltare Publică a Municipiului Baia Mare
- Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare
- Direcția de Venituri Baia Mare, anul 2014
- Institutul Național de Statistică
- Inspectoratul Școlar Județean Maramureș
- Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș
- RCS&RDS SA
- Serviciul Public de Ambient Urban, Municipiul Baia Mare
- SC Drusal SA
- SC Indeco Soft SRL
- SC Luxten Lightning Co SA
- SC URBIS SA
- Serviciul Public de Asistență Socială, Municipiul Baia Mare
- Telekom România Mobile Communications SA

## Portaluri web

- <http://apmmm.anpm.ro/>
- [www.baiamare.ro](http://www.baiamare.ro)
- <http://bm.uvvg.ro/>
- [www.cnas.ro](http://www.cnas.ro)
- <http://ec.europa.eu/eurostat>
- [www.cimec.ro](http://www.cimec.ro) – Institutul Național al Patrimoniului, baza de date "Muzeu și Colecții din România"
- [www.cjmaramures.ro](http://www.cjmaramures.ro)
- [www.cjmaramures.ro/proiecte/strategie](http://www.cjmaramures.ro/proiecte/strategie)
- [www.dgaspcmm.ro](http://www.dgaspcmm.ro)
- [www.dpfl.mdrap.ro](http://www.dpfl.mdrap.ro)
- [www.drpciv.ro](http://www.drpciv.ro)
- [www.fonduri-ue.ro](http://www.fonduri-ue.ro)
- [www.lyon.fr](http://www.lyon.fr)
- [www.mdrl.ro](http://www.mdrl.ro)
- [www.old.igpr.ro](http://www.old.igpr.ro) - "Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română" între anii 2010 – 2013
- [www.pordata.pt](http://www.pordata.pt) – baza de date statistice a Portugaliei
- [www.rorec.ro](http://www.rorec.ro)
- [www.spasbm.ro](http://www.spasbm.ro)
- [www.statista.com](http://www.statista.com)
- <http://statistici.insse.ro/shop/?lang=ro>
- [www.urbisbaiamare.ro](http://www.urbisbaiamare.ro)
- [www.utcluj.ro](http://www.utcluj.ro)
- [www.vitalmm.ro](http://www.vitalmm.ro)
- [www.zmbm.ro](http://www.zmbm.ro)

I. CARACTERIZAREA  
GENERALĂ A MUNICIPIULUI  
BAIA MARE ȘI COMPARAȚIA  
CU ALȚI POLI DE DEZVOLTARE

CONTEXT



## I.1.1.Context național și european

**Municipiul Baia Mare** se află situat în **N-V României** și are o **populație de 135855 de locuitori** (la sfârșitul anului 2013). Este **al 16-lea oraș al României**, ca ordin de mărime al populației, conform statisticilor prezentate de Eurostat. Face parte din **Regiunea Nord-Vest**, unde este al treilea cel mai mare oraș, după Cluj și Oradea, având în vedere aceleași considerente de mărime demografică. Prin poziția sa geografică, Baia Mare se află mai aproape de Budapesta, capitala Ungariei (cca. 385 km-distanță rutieră) decât de **București (595 km-distanță rutieră)**.

Conform PATN-Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități, este o **localitate de rang II, de importanță interjudețeană și având rol de echilibru în sistemul urban**. Conform HG nr. 98/2008, Baia Mare are statutul de **pol de dezvoltare urbană**, un statut care arată că municipiul acționează ca pol regional și local de creștere, iradiind dezvoltare în zonele adiacente.

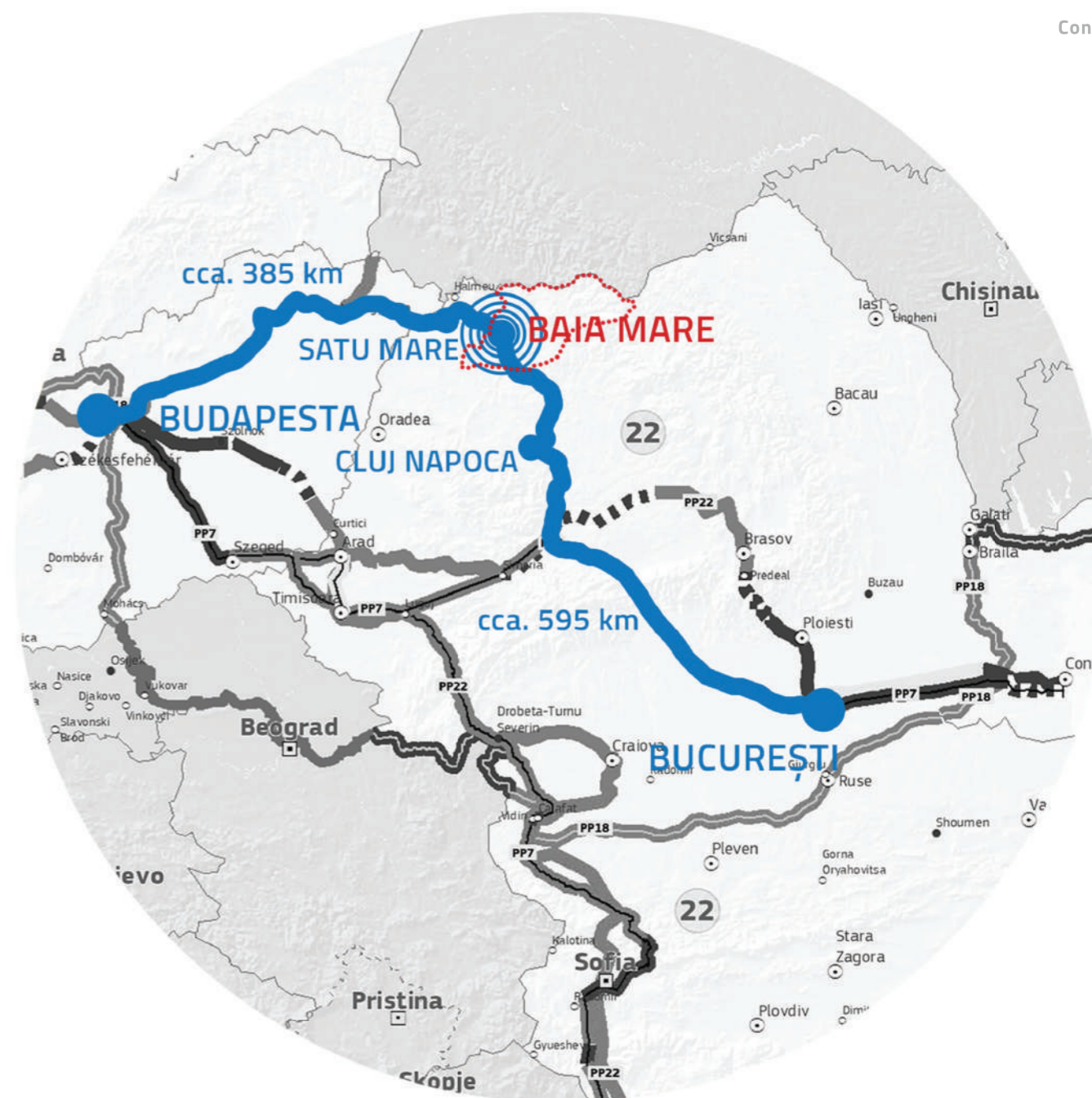
Baia Mare este **reședința județului Maramureș, județ de graniță** (frontieră cu Ucraina) cu puncte de trecere (Cîmpulung la Tisa-Teresva, Valea Vișului-Dilovoe, Sighetul Marmăției-Solotvino) în medie la fiecare 31 km. Județele ucrainiene limitrofe sunt Zakarpatska, Ivano-Frankivska și Chernivetska. De menționat ar fi proximitatea localității Bukovel în Ivano-Frankivska, cu 50 km de piste schiabile, cu o prognoză de creștere până la 278 km până în 2018, în virtutea intenției de găzduire a Jocurilor Olimpice de Iarnă (intenție care nu s-a materializat).

**Statutul de reședință de județ de frontieră către Ucraina**, alături de contextul geografic de proximitate față de Ungaria, oferă

municipiului o posibilitate de dezvoltare ca hub de tranzit, insuficient exploatat, parte datorită infrastructurii și accesibilității reduse, parte datorită întâzierii aderării României la spațiul Schengen.

**Baia Mare este conectată de capitala țării** la nivel rutier, aerian, dar și cu ajutorul căii ferate. **Accesibilitatea rutieră ca distanță-timp este una slabă**, în absența realizării Autostrăzii Transilvania. Durata unei călătorii către București este de aproximativ 8-10 ore, în vreme ce Budapesta este accesibilă în jumătate din timp (4-5 ore). Cât despre conectarea feroviară cu **București, cea mai scurtă călătorie cu trenul durează aproximativ 12 ore** (pe ruta Baia Mare-Cluj Napoca-București Nord). **Cursele aeriene către București au frecvență zilnică** și reprezintă cea mai rapidă alternativă de a ajunge în capitală, însă prea puțin utilizată la scară largă, datorită costului ridicat.

Municipiul Baia Mare se remarcă între celalalte municipii ale României prin **specificul industrial**, dar și prin **valoarea turistică tradițional-culturală și peisageră a Maramureșului**, județ pe care îl polarizează. Valoarea economică relevată de **Produsul Intern Brut** plasează Maramureșul pe **poziția 22 la nivel național**, cu 8,7 miliarde lei (2011), reprezentând 14,3% din PIB-ul regiunii Nord-Vest și **1,5% din cel național**. Cât despre sectoarele reprezentative de activitate pentru Baia Mare de astăzi, se remarcă **industria de prelucrare** (producție mobilier, producție echipamente electrice ș.a.) care reprezintă **aproximativ 35%**<sup>1</sup> din volumul de activitate economică a municipiului, în funcție de cifra de afaceri.




 **POPULAȚIE MUNICIPIU**  
135.855 LOC.

 **POL DEZVOLTARE URBANĂ**

 **REȘEDINȚĂ JUDEȚ GRANIȚĂ**

 **ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE**  
-139500 HA  
-215.000 LOC.

 **CENTRU UNIVERSITAR REGIONAL**

 **100 BISERICI MONUMENT**

Localizarea Municipiului Baia Mare în cadrul teritoriului național și european

1. vezi Analiza economică - Volumul activității economice;

## I.1.2.Context regional

Maramureșul face parte din **Regiunea Nord-Vest** (Nuts II cu cca. 2,7 milioane locuitori), unde **Baia Mare este al treilea oraș ca mărime demografică și importanță, după Cluj și Oradea**. Regiunea are un specific rural pronunțat, județul Maramureș fiind, la rândul său, un județ preponderent rural (Nuts III), cu toate că are cel mai mare număr de orașe în regiune (13).

**Întreaga regiune se confruntă cu scăderi demografice în centrele urbane**, una dintre provocările următoarei perioade de planificare (orizont 2020) fiind *stoparea fenomenului migrator* (spre alte state membre UE), dar și *întărirea legăturii urban-rural și crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă*.

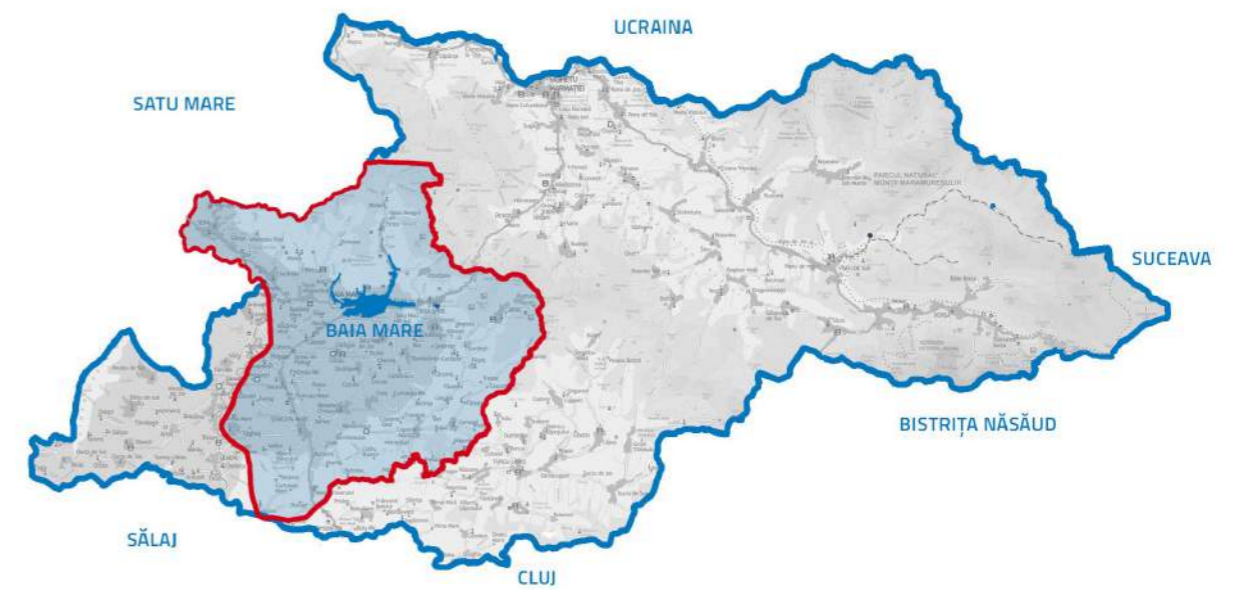
În ceea ce privește accesibilitatea, atât datorită stării infrastructurii, cât și reliefului preponderent montan, **județul Maramureș este cel mai slab conectat la rețelele majore de transport**. Prezența aeroportului Baia Mare are relevanță doar pentru zborurile domestice, care leagă municipiul de capitală.

**Baia Mare joacă rolul unui oraș cu servicii mixte, de importanță sub-regională**, alături de Satu Mare. Conform Planului de Dezvoltare Regională Transilvania Nord 2014-2020, **Baia Mare polarizează prin sinapse locale întreaga suprafață a județului Maramureș, partea de est**

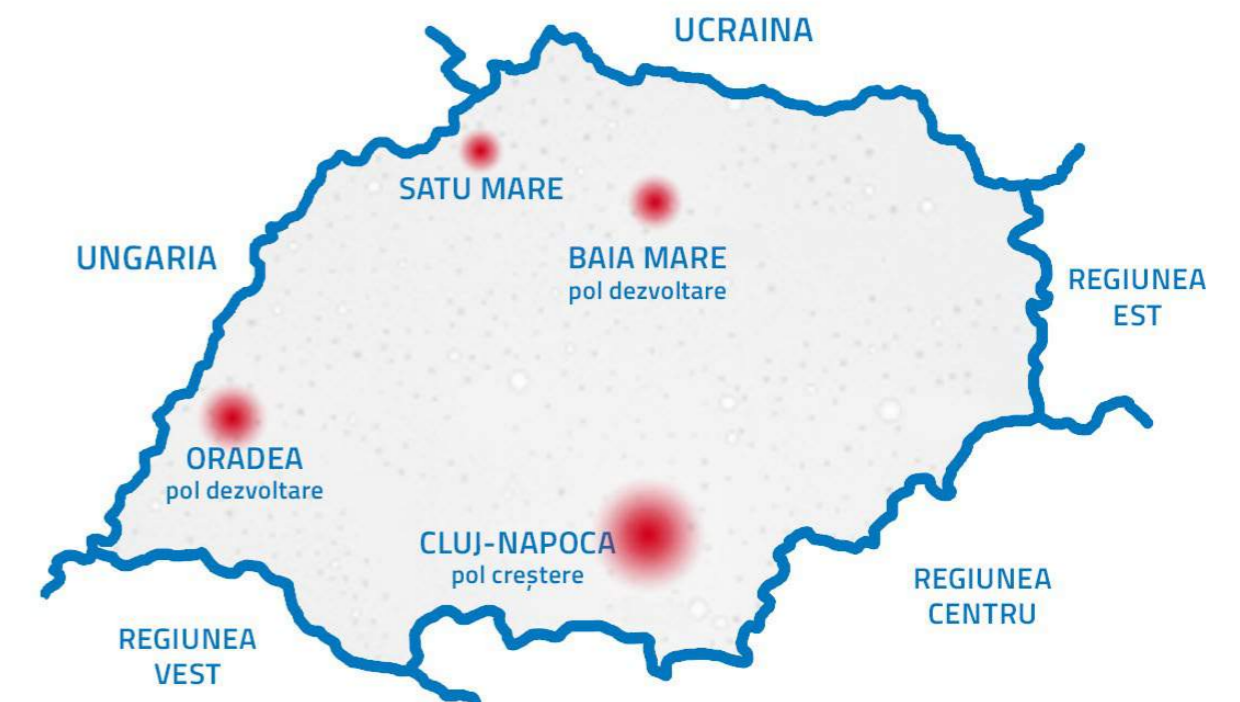
**a județului Satu Mare și nordul județului Sălaj, fiind legat printr-un flux dominant de Cluj-Napoca**. Baia Mare se află într-o *relație de subordonare* față de municipiul Cluj-Napoca, care polarizează întreaga regiune.

**Avantajele competitive ale municipiului Baia Mare** în raport cu celelalte 2 centre urbane majore din regiune sunt reprezentate de **fondul forestier bogat, de resursele bogate ale subsolului și de prezența unei multitudini de obiective turistice în Maramureș**, inclusiv a ariilor naturale protejate, ce constituie **o premiză ofertantă pentru turism, cultural, montan și peisager**. Nici forța de muncă specializată (exemplu- industria lemnului) nu este un atribut de neglijat.

La polul opus, **dezavantajele competitive** sunt date de **infrastructura insuficient dezvoltată, de finalizarea incompletă a tranziției economice din profil primar și secundar (minier) în profil terțiar și de problemele de mediu rămase încă nerezolvate**. Conform Planului Regional de Dezvoltare Transilvania Nord 2014-2020, în Baia Mare se găsesc *32,3 ha de terenuri poluate cu metale grele*, din foste activități de metalurgie neferoasă, iazuri de decantare ale uzinelor de preparare, halde de steril de mină și ape de mină evacuate.



Localizarea Zonei Metropolitane Baia Mare în cadrul Județului Maramureș



Localizarea Municipiului Baia Mare în cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest

## I.1.3. Context teritorial și metropolitan

Unitatea administrativ-teritorială Baia Mare include localitățile Blidari, Firiza, Valea Neagra și Valea Borcutului. Situat în depresiunea Baia Mare, pe cursul mijlociu al Râului Săsar, la o altitudine de 228m față de nivelul mării, municipiul se învecinează cu orașul Baia Sprie și comuna Desești la E, orașul Tăuții Măgherauș la V, comunele Recea și Groși la S și comuna Săpânța la N (Munții Igniș).

**Preponderența reliefului montan**, cu Munții Igniș și Gutâi, care fac parte din teritoriul extravilan al municipiului, contribuie la **fondul silvic însemnat al acestuia**, de aproximativ **18599 ha de teren silvic**. Suprafața unității administrativ teritoriale este de **23368,81 ha<sup>2</sup>**, **din care intravilanul ocupă 3568,66 ha** (INDECO SOFT, 2015).

În aprilie 2012, s-a constituit Zona Metropolitană Baia Mare, modificând și actualizând statutul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Sistemul Urban Baia Mare (acronim SUBM, înființată în 2006). **Arealul zonei metropolitane ocupă cca. 22% din teritoriul județului Maramureș, având cca. 139500 ha și adună o populație de cca. 215.000 locuitori.**

**Zona Metropolitană Baia Mare** cuprinde următoarele UAT:

- Municipiul Baia Mare;
- Orașul Baia Sprie;
- Orașul Cavnic;
- Orașul Seini;
- Orașul Șomcuta Mare;
- Orașul Tăuții Măgherauș;
- Comuna Cernești;
- Comuna Cicârlău;
- Comuna Coaș;
- Comuna Coltău;

- Comuna Copalnic Mănăștur;
- Comuna Dumbrăvița;
- Comuna Groși;
- Comuna Mireșu Mare;
- Comuna Recea;
- Comuna Remetea Chioarului;
- Comuna Satulung;
- Comuna Săcălășeni;
- Comuna Valea Chioarului.

**Baia Mare reprezintă un centru universitar în context regional** (al treilea pol universitar regional conform Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Baia Mare 2009), cu cca. 6000 de studenți anual<sup>3</sup>. Universitatea Tehnică Cluj-Napoca - Centrul Universitar Nord are un profil multidisciplinar, cu o gamă largă de specializări, completat de ofertele filialei Universității de Vest Vasile Goldiș și a Universității Bogdan Vodă. **Statutul de centru universitar constituie un avantaj competitiv insuficient exploatat, datorită programelor de studii adaptate numai parțial la cerințele pieței de muncă, în sensul formării de forță de muncă specializată și are capacitatea de a polariza un teritoriu important din județ și regiune.**

Datorită diversității activităților economice și culturale, **municipiul Baia Mare are o influență importantă asupra sistemului de așezări din proximitate**. Localitățile limitrofe au capacitatea de a oferi teren și forță de muncă pentru investiții. În acest context, **Zona Metropolitană Baia Mare își asumă drept obiective înlăturarea disparităților sociale și economice dintre membri, îmbunătățirea calității vieții tuturor locuitorilor și crearea unui pol metropolitan coerent<sup>4</sup>.**

Conform Monografiei județului Maramureș, realizată de Banca Națională a României<sup>5</sup>,

**volumul investițiilor brute și nete în județul Maramureș a crescut până în 2008, după care a scăzut datorită crizei** (valoare 2008: 1504 milioane lei), investițiile fiind **concentrate în domeniile industriei prelucrătoare și al construcțiilor**. Investițiile străine se întâlnesc în **industria lemnului, transporturi, producerea de echipamente de distribuție și control al electricității, fabricarea de componente electrice și electronice, fabricarea încălțăminte, creșterea păsărilor și fabricarea de produse din mase plastice**.

Din punct de vedere turistic, **Baia Mare și județul Maramureș au un potențial deosebit și diversificat, însă insuficient exploatat**. Pe teritoriul maramureșean se regăsesc **38 de arii naturale protejate și cca. 100 biserici monument**, dintre care opt aparțin patrimoniului UNESCO. Prezența **Rezervației Arboretul de Castan Comestibil Baia Mare** constituie un avantaj competitiv în sensul dezvoltării turistice, prin unicitate, conturând un specific ce poate deveni fundamentul unui brand vandabil în acest sector de activitate economică.



Hartă administrativă Zona Metropolitană Baia Mare, sursă: [www.zmbm.ro](http://www.zmbm.ro)

2. sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, actualizare, etapa de avizare, situația existentă în anul 2013;  
 3. sursă: Fișa Localității Baia Mare, 2010 - 2013;  
 4. sursă: Agenda Teritorială Strategică Zona Metropolitană Baia Mare;  
 5. sursă: studiul „Monografia județului Maramureș”, Banca Națională a României, 2012;



## I.2.1. Funcționalitate, mediu construit

### I.2.1.a. Zonele funcționale - relații

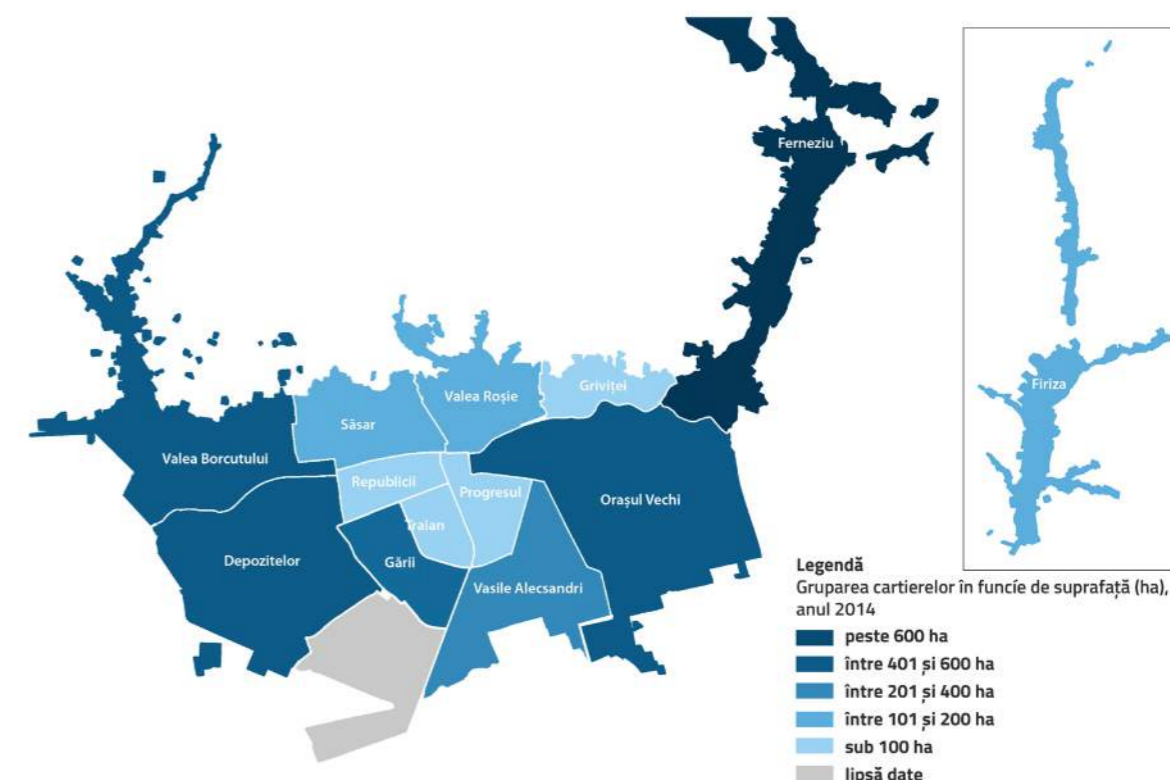
Zona administrativă a municipiului Baia Mare ocupă 23363,81 ha, dintre care 3568,66 ha reprezintă suprafața intravilanului (aproximativ 15,27%). Fondul forestier (extravilan) se întinde pe aproximativ 18599 hectare, reprezentând 79,6% din suprafața teritorial-administrativă a polului de dezvoltare maramureșean. Acest procent plasează municipiul Baia Mare pe primul loc între polii de dezvoltare după suprafața fondului forestier înregistrat în zona administrativă.

Țesutul urban al municipiului se constituie dintr-un „corp” masiv, dezvoltat perimetral cursului de apă est-vest al Săsarului, cu o extindere sudică mai generoasă datorită absenței unei bariere naturale, cum este teritoriul la N de râul Săsar. Acesta este completat de zonele Ferneziu, Firiza și Blidari, constituite de-a lungul axului nord-sud al râului Firiza, zone predominant ocupate de locuințe individuale.

Hotărârea Consiliului Local nr. 39/2008 privind modificarea nomenclatorului stradal al Municipiului Baia Mare și repartizarea străzilor pe cartiere **structurează orașul în 13 cartiere**, după cum urmează: Valea Borcutului, Săsar, Valea Roșie, Grivița, Ferneziu, Firiza, Orașul Vechi, Vasile Alecsandri, Progresul, Republicii, Traian, Gării și Depozitelor (vezi hartă mai jos). Cele mai mari cartiere ca suprafață sunt: Ferneziu (16,97%), Orașul Vechi (16,24% din teritoriu), Depozitelor (12,62%) și Valea Borcutului (11,37%), iar cele mai mici Gării (3,62%), Progresului (2,66%), Republicii (2,21%) și Traian (1,82%)<sup>6</sup>. A nu se confunda ierarhia în funcție de suprafețe cu cea în funcție de densitatea locuirii, care este relevantă vis-a-vis de stabilirea necesităților de intervenție (numărul de locuitori afectați).

În intravilan, locuirea este funcțiunea cu **cea mai mare suprafață utilizată** (aproximativ 34%), **circulațiile carosabile și feroviare se**

Ierarhia cartierelor băimărene, în funcție de suprafață, anul 2014



sursă: prelucrare date, Planul Urbanistic General Municipiul Baia Mare, actualizare, etapa de avizare

6. sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, actualizare, etapa de avizare, situația existentă în anul 2013;

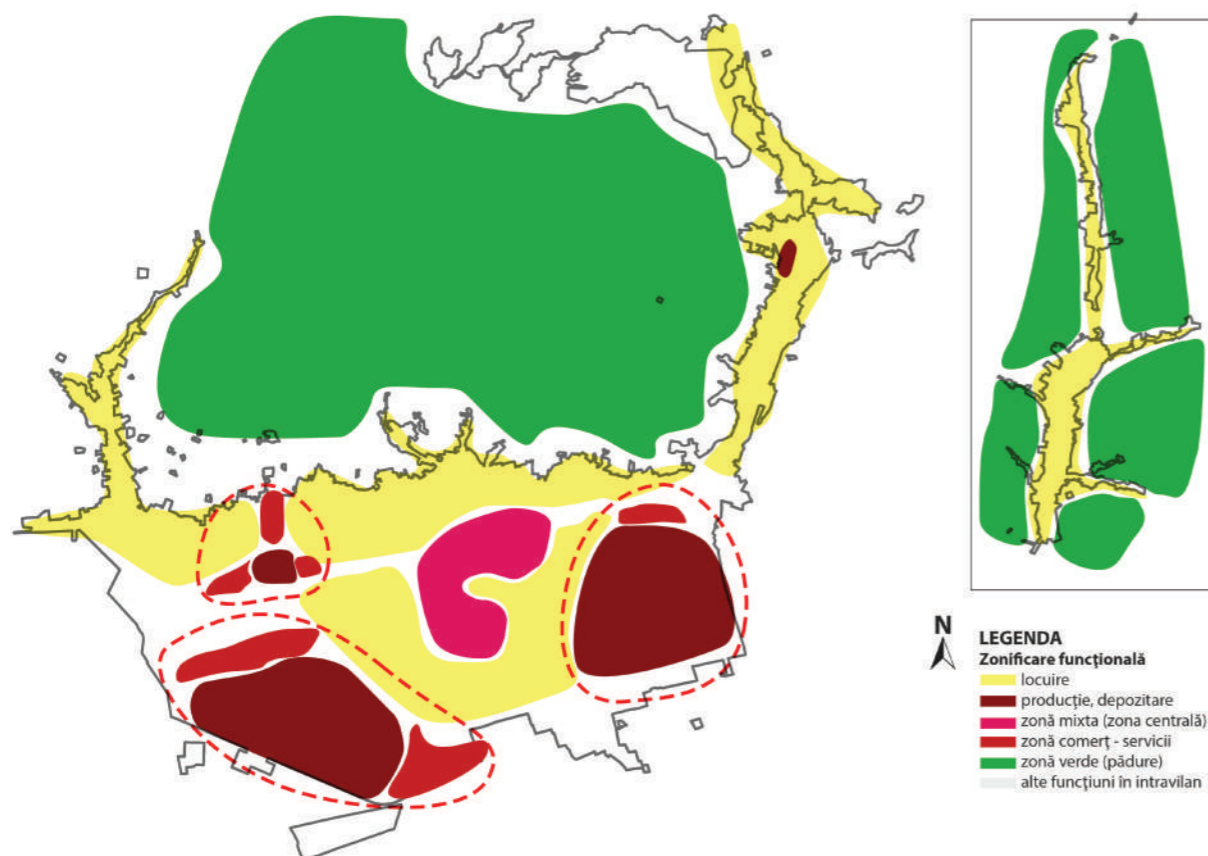
# ANALIZĂ

desfășoară pe aproximativ 10% din teritoriu, iar spațiile verzi cumulează o pondere de 3,96%. Activitățile din sfera comerțului și a serviciilor ocupă aprox. 396 ha (11,12%), în timp ce 296 hectare sunt destinate activităților de producție și depozitare, reprezentând 8,3% din intravilanul existent. Un procent semnificativ de aproximativ 21,4% din totalul intravilanului este neutilizat. Acestor suprafețe libere li se adaugă alte zone neutilizate, după cum urmează: aproximativ 54 hectare care au aparținut fostei întreprinderi Cuprom și astăzi nu susțin activități, incinta fiind dezafectată și încă 3,5 hectare aparținând societății RomPlumb, unde a fost stopată activitatea industrială. Astfel, fondul funciar potențial utilizabil în vederea dezvoltării este de 814,4 hectare, echivalentul a 22,78% din intravilan.

În pofida existenței unor suprafețe neutilizate de mari dimensiuni, dar în virtutea poziției lor excentrice, zona de nord a municipiului a cunoscut o dezvoltare neplanificată a zonelor de locuințe cu o expansiune tentaculară a mediului urban înspre zona forestieră. În

acest context, este necesară acordarea unei atenții deosebite dezvoltării acestor zone, pentru a proteja zona forestieră ca element natural valoros, cu potențial turistic. Mai mult, documentațiile de urbanism ce vor fi elaborate trebuie să aibă în vedere vocația specială a zonei, coroborată cu un consum rațional și adecvat de resurse investite în infrastructură tehnico-edilitară și de transporturi.

Zona centrală care include nucleul istoric, are un caracter funcțional mixt, polarizând activități de interes public. În S și E Centrului Istoric (latura nordică a cartierului Alecsandri și cea vestică a cartierului Orașul Vechi) și la N de râul Săsar, se constituie o zonă funcțională majoră de locuire individuală (cartierele Valea Borcutului, Valea Roșie și Grivița). În mod similar, de-a lungul râului Firiza, locuirea individuală este dominantă (cartierele Ferneziu, Firiza, Blidari). Cartierele Săsar, Republicii, Traian, Gării și latura vestică a cartierului Progresului dezvoltă la V de Centrul Istoric o zonă funcțională majoră de locuire colectivă.



Schema de zonificare funcțională a Municipiului Baia Mare

În S-V (cartierul Depozitelor) și S-E orașului (zona Cuprom- Orașul Vechi), limitrof zonelor de locuire, există două zone funcționale majore de producție (industriale). Alte două astfel de zone funcționale, de dimensiuni mai reduse, sunt constituite și în V (zona Romaltyn) și în N (zona Ferneziu- Romplumb). Se observă o concentrare a zonelor principale de activități de servicii și comerciale în jurul marilor arii industriale, astfel, zonificarea între zonele de locuire și marile areale de comerț-servicii și producție fiind destul de clară.

Deși activitățile industriale asociate cu minierul au fost sistate, siturile inactive continuă să reprezinte o importantă sursă de disconfort. Acestea nu au fost decontaminate, iar imaginea lor este una degradată și se află în proximitatea unor zone de locuit, sugerând existența unor

incompatibilități de ordin funcțional și estetic. De exemplu, situl care aparținea fostului combinat Cuprom ocupă o resursă importantă de teren (54 ha) într-o zonă pericentrală, la o distanță relativ mică de centru. În același timp, fosta platformă a Romplumb-ului este situată în vecinătatea râului Firiza, într-un areal cu potențial peisager. În acest sens, este utilă regândirea vocației diferitelor resurse funciare într-un context de dezvoltare urbană de altă sorginte.

Tronsonul de cale ferată localizat între gară și zona industrială Cuprom măsoară o distanță de aproximativ 5 kilometri, fiind în trecut, utilizat pentru transportul de materie și mărfuri. O dată cu închiderea combinatului Cuprom, calea ferată a devenit inactivă și nu deservește niciunei activități în prezent. Existența

Nr. crt.	Utilizare teren	Existent	
		Suprafață (ha)	Suprafață (%)
1	Centru istoric nucleu protejat	33,02	0,93%
2	Centru istoric (zona centrală/ zonă protejată în afara nucleului istoric	97,63	2,74%
3	Centru cartier	0	0%
4	locuințe individuale	951,19	26,69%
5	Locuințe colective	257,78	7,23%
6	Echipamente publice	97,82	2,74%
7	Comerț/servicii	396,22	11,12%
8	Producție/ depozitare/ parc tehnologic	296,09	8,31%
9	Gospodărire comunală	18,25	0,51%
10	Cimitire	21,7	0,61%
	Spații verzi		
11	- sport/agrement	92,42	2,59%
12	- specializate	11,06	0,31%
13	- parcuri + grădini	23,16	0,65%
14	- alte spații verzi	14,35	0,4%
15	Total spații verzi	140,99	3,96%
16	Pădure	49,81	1,4%
17	Terenuri destinație specială	20,94	0,59%
18	Circulații rutiere	298,11	8,37%
19	Parcări	2,16	0,06%
20	Căi ferate	64,2	1,8%
21	Ape	54,7	1,53%
22	Teren liber	762,9	21,41%
23	Total teritoriu intravilan	3563,58	100%

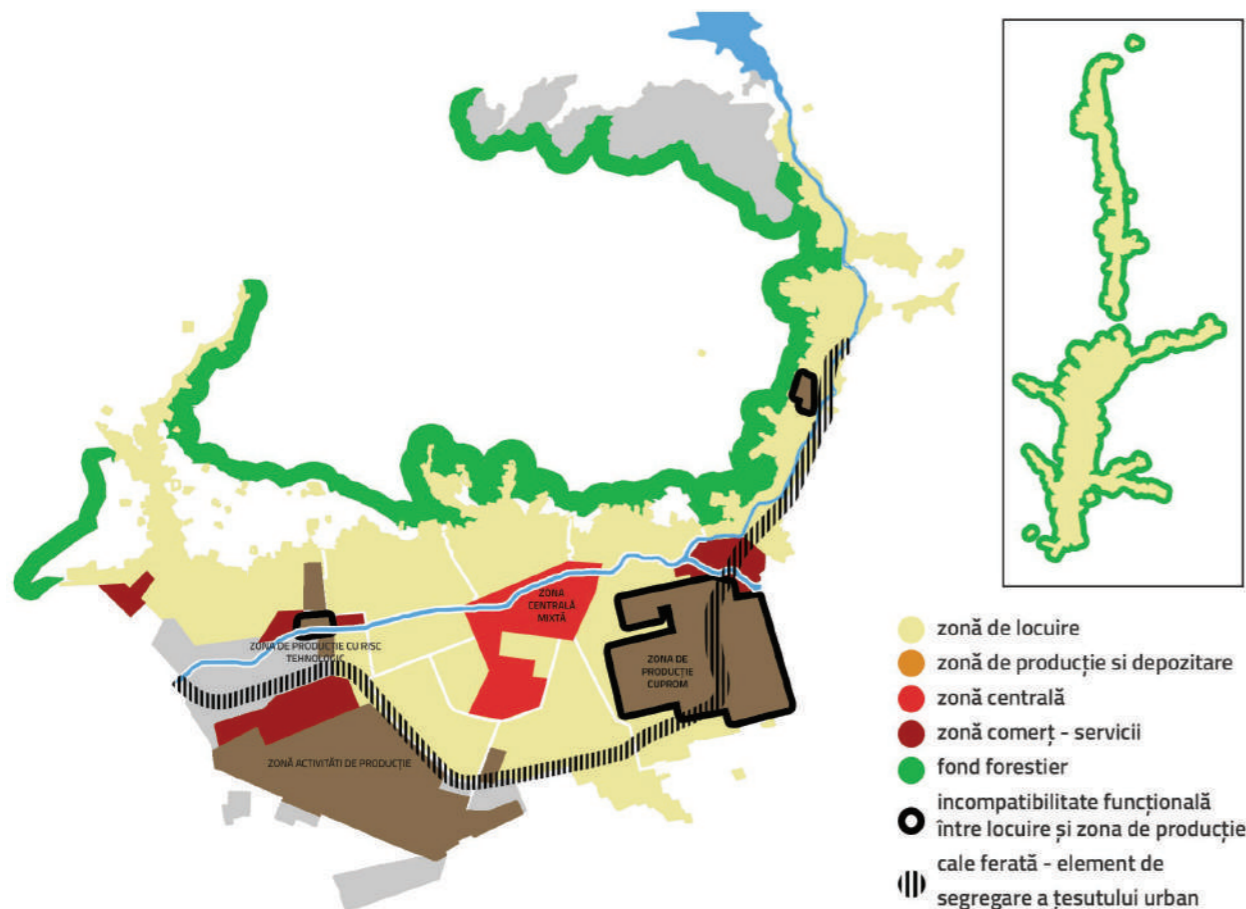
Bilanț teritorial al Municipiului Baia Mare. sursă: Planul Urbanistic General Municipiul Baia Mare, actualizare, etapa de avizare

acesteia reprezintă în prezent **o barieră fizică în calea expansiunii urbane și un element care fragmentează țesutul urban din sud**, devenind un posibil **element de segregare socială**. Există o **conectivitate redusă între zonele de-o parte și de alta acestui tronson de cale ferată**, trama stradală dispunând doar 4 puncte de traversare a infrastructurii feroviare: pe bulevardul București (calea ferată supratraversează artera de circulație), bulevardul Unirii (trecere nesemnălată la nivel cu calea ferată), strada Mihai Eminescu (calea ferată supratraversează artera de circulație) și strada Oborului (artera de circulație supratraversează calea ferată).

În continuare, **către N-E municipiului**, între combinatul Cuprom și combinatul Romplumb, un alt tronson de cale ferată, măsurând aproximativ **4 kilometri**, facilita în trecut schimbul de materii prime și mărfuri al celor două zone industriale importante din oraș. Și acest tronson este **inactiv și constituie un element de fragmentare al țesutului urban**, traversarea sa fiind posibilă în 4 puncte, prin artere de

circulație de rang inferior care se descarcă în Strada 8 Martie și Strada Barajului. **Utilitatea actuală a acestor infrastructuri feroviare este nulă**, în contextul în care, în urma degradării, parte din ele nu mai sunt conforme. Cât despre **utilitatea lor într-o prognoză viitoare**, conversia într-un sistem de transport urban electrificat de suprafață este **puțin probabilă**, atât în virtutea necesității unor fonduri foarte mari de modernizare, cât și datorită stării de degradare în care infrastructurile se găsesc astăzi. Cu toate acestea, existența culoarului rezervat ca destinație căilor de comunicație ar putea reprezenta, în viitor, baza unui traseu de utilizat în vederea realizării unei infrastructuri pentru transport urban electrificat (de exemplu, tren urban).

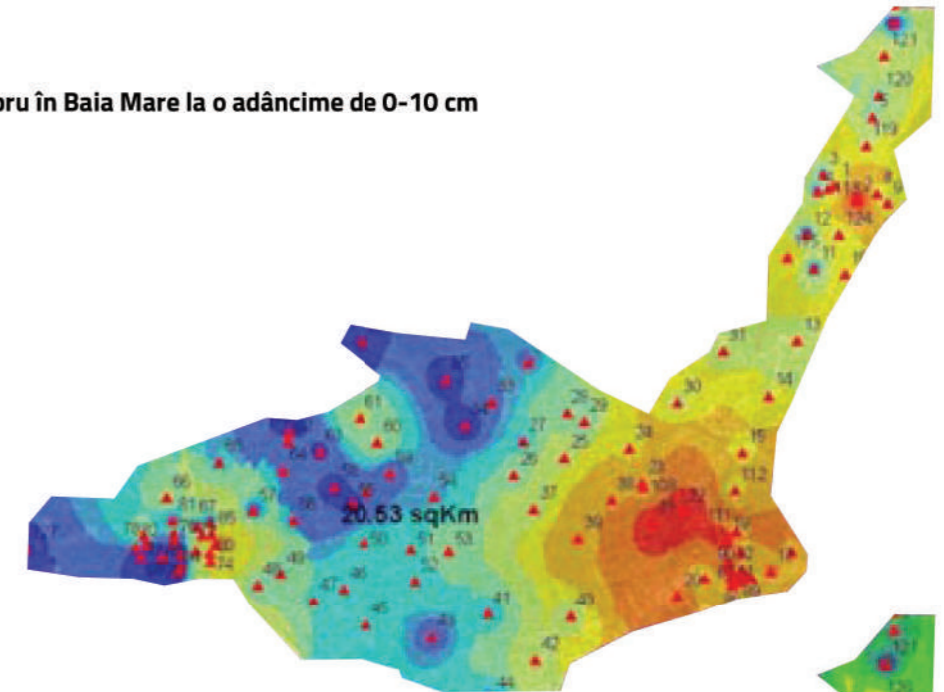
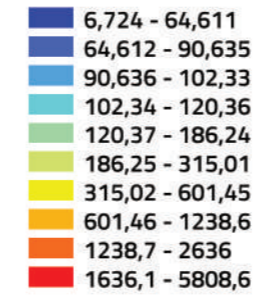
Situat în partea de est a municipiului și ocupând o suprafață importantă din resursa de teren a orașului (aprox. 55 ha.), **zona industrială** care a aparținut societății **Cuprom S.A. constituie, în forma ei actuală, o enclavă neproductivă și o barieră pentru dezvoltarea urbană**, cu consecințe



Relații zone funcționale ale Municipiului Baia Mare

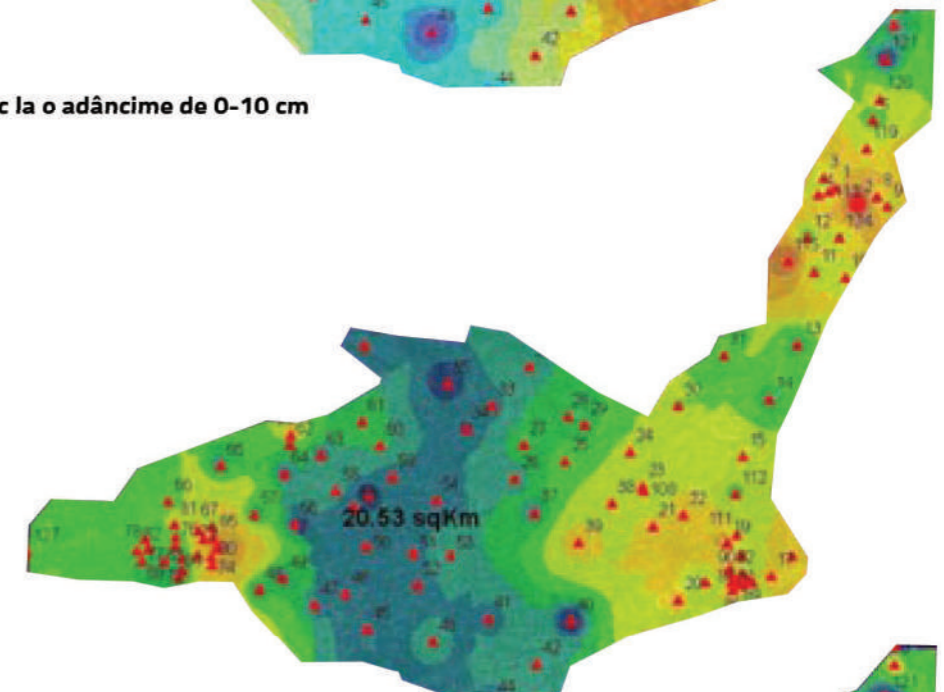
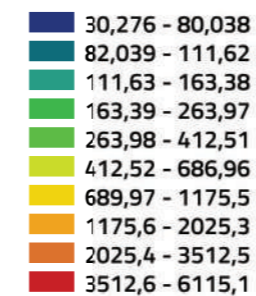
Harta distribuție Cupru în Baia Mare la o adâncime de 0-10 cm

LEGENDĂ



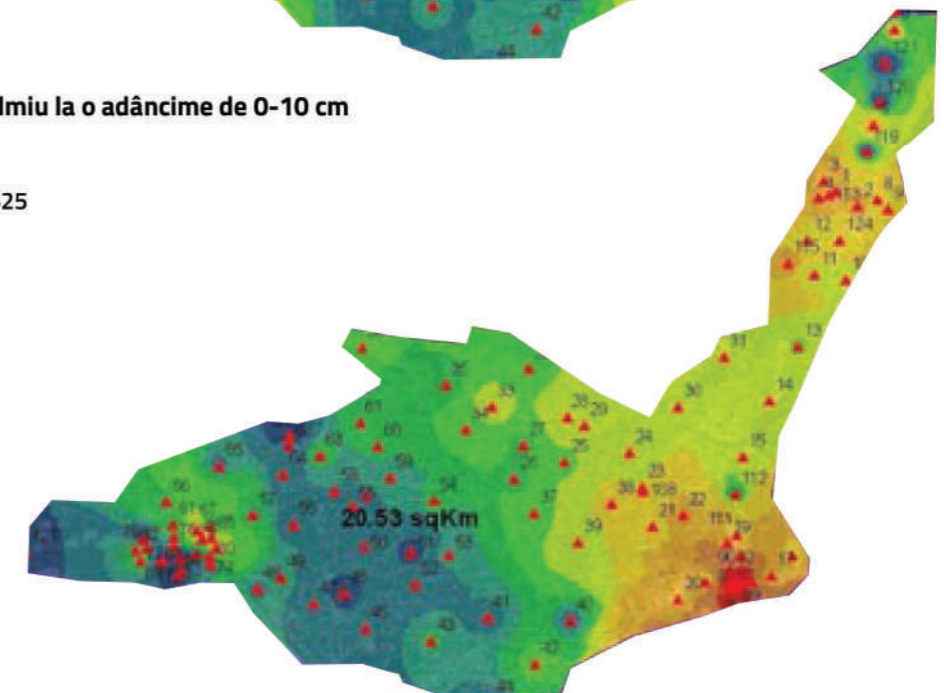
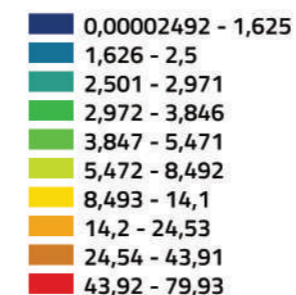
Harta distribuție Zinc la o adâncime de 0-10 cm

LEGENDĂ



Harta distribuție Cadmiu la o adâncime de 0-10 cm

LEGENDĂ



sursă:Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Baia Mare

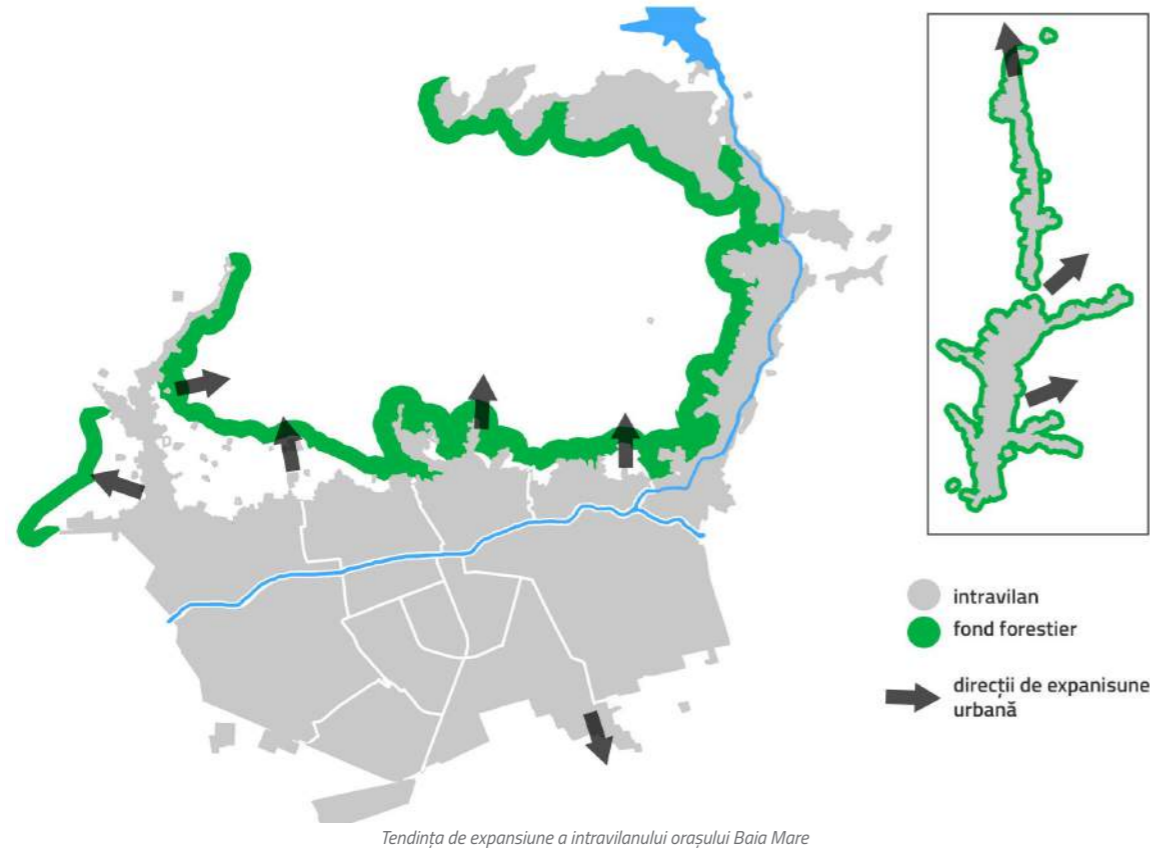
negative importante și asupra calității factorilor de mediu. Din cauza activității industriale din trecut, solul din jurul unității industriale prezintă concentrații de substanțe poluante (Cu, Cd), care pot fi preluate de vânt și apele meteorice și răspândite pe raza municipiului Baia Mare și în cursurile de apă din jur.

**O zonă cu risc tehnologic** se localizează în **partea vestică a orașului, în vecinătatea centrului comercial Gold Plaza.** Aici se află un **centru de prelucrare al sterilului de flotație obținut în urma prelucrării minereurilor aurifere și complexe (Romaltyn),** care utilizează în procesul de exploatare compuși chimici pe bază de cianuri. Având în vedere că prelucrarea s-ar desfășura în mediu deschis în interiorul orașului, în apropierea zonei de locuințe din partea de nord-vest și pe malul râului Săsar și faptul că ar presupune utilizarea de cianuri, cu riscuri de mediu semnificative, activitatea acestui centru este **în prezent, sistată, neavând autorizație de funcționare.**

**Trei agenți economici din Baia Mare intră sub incidența Directivei Seveso II** (prevenirea

**riscurilor de accident majore** care implică substanțe periculoase și limitarea consecințelor acestora): SC Aramis Invest SRL (activitățile fabricii de burete- situată în S orașului), SC Romaltyn Mining SRL (depozitul de cianură de sodiu-nefuncțional-situat în V orașului) și SC REMIN SA Baia Mare (Depozitul de explozibil-situat în V orașului).<sup>7</sup>

În acest context în care posibilitatea de expansiune a orașului este limitată la nord de relief și zona protejată, este importantă **utilizarea eficientă și durabilă a resurselor de teren din cadrul orașului,** dar și integrarea sitului Cuprom în contextul urban existent prin decontaminare și reintroducere în circuitul urban, printr-o dotare adecvată poziției sale (mixtă). Cu toate acestea, se observă **principalele direcții de expansiune a fondului construit, cu predilecție către zona de nord a orașului,** datorită proximității pădurii și a morfologiei terenului care permite perspective panoramice asupra orașului. Deși limita intravilanului se află departe de limita inferioară a fondului forestier și a zonei protejate, există o presiune de apropiere a acestora prin extinderea spațiului



7. sursă: Planul Urbanistic General- municipiul Baia Mare, Memoriu - etapa avizare; 13

urban. În acest proces, sunt expuse atât fondul forestier a cărui limită este împinsă spre nord, cât și municipalitatea, în sensul presiunii de a suporta costurile de extindere a utilităților spre

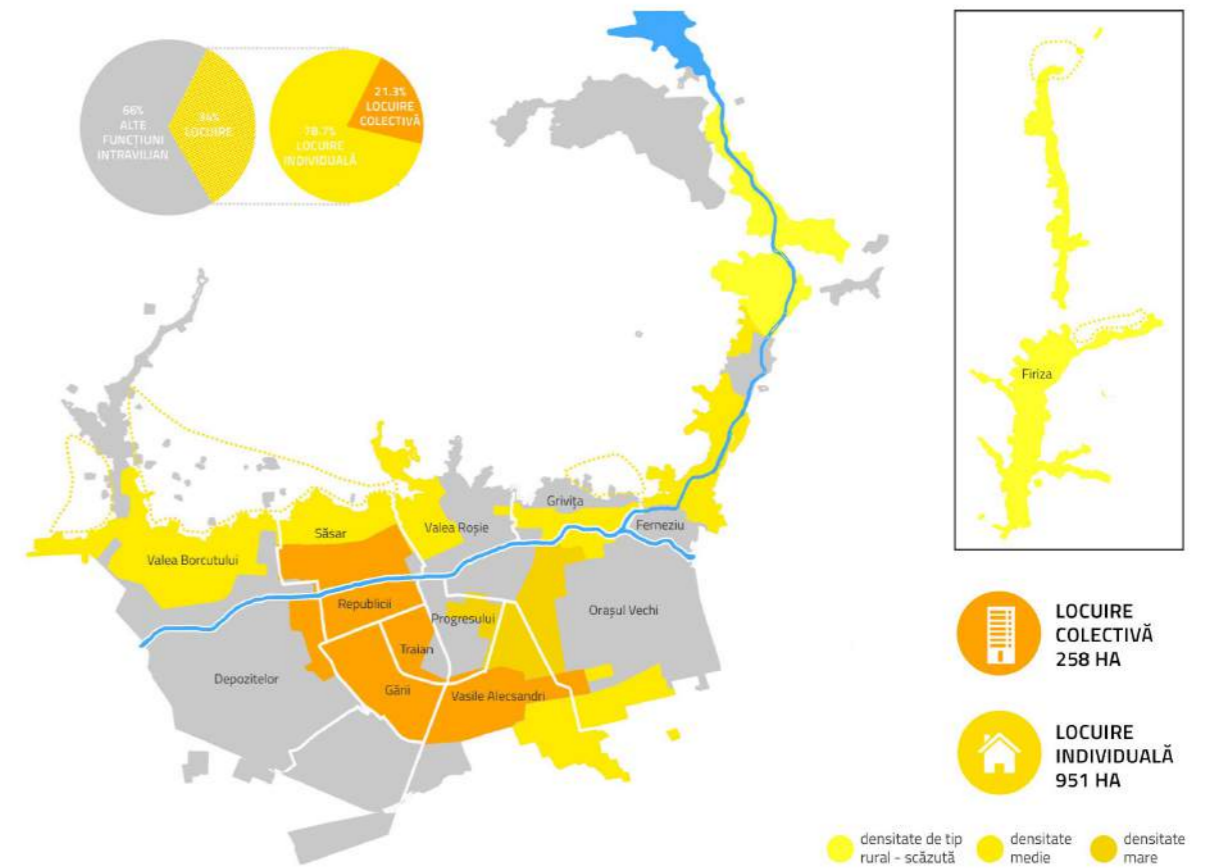
### I.2.1.b. Locuire - Fond locuințe

**Ocupând aproximativ 34% din suprafața intravilanului, locuirea în Baia Mare** ocupă un procent mai mare decât cea din municipiul Oradea (22,78%) și unul mai mic decât cel în Satu Mare (39,7%). **Cele două forme de locuire, colectivă și individuală, se află într-un raport de 1 la 4 din punct de vedere al suprafeței ocupate,** cu 258 ha destinate locuirii colective și 951 celei individuale. Ca localizare, **cartierele cu locuințe colective sunt concentrate într-un areal sub forma literei "L" în jumătatea sud-vestică a orașului.** Acestea concentrează populația în cartierele Traian, Republicii, Gării, Progresului, și parțial în Vasile Alecsandri, Săsar și Depozitelor, în construcții cu un regim mediu de înălțime P+4. În partea de vest a zonei de

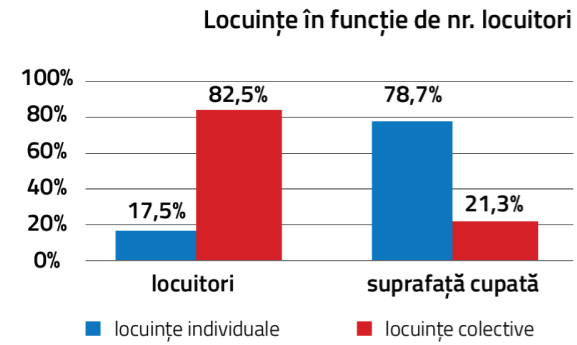
aceste zone. Mai mult, **arealul în discuție este încadrat într-o hartă de risc natural<sup>8</sup>,** întrucât versanții prezintă și o destabilizare a solului (risc alunecări de teren).

locuințe colective, se află și găsesc și blocuri cu un regim de înălțime mai mare (P+10).

Cu toate că ocupă o suprafață considerabilă, **ponderea majoritară a locuințelor individuale nu sugerează în mod automat un confort ridicat al locuirii în municipiul Baia Mare.** O parte considerabilă a acestor locuințe este de **tipologie rurală,** uneori cu grădini de zarzavaturi și având în jurul lor anexe pentru păsări și animale pentru exploatare familială. Cartierul Firiza concentrează exclusiv acest tip de locuințe, asemeni jumătăților nordice ale cartierelor Ferneziu și Valea Borcutului. Acestea sunt, de altfel, și cartierele care concentrează printre cele mai mici ponderi de locuitori dintre



8. sursă: Hărți zone risc, Planul Urbanistic General- municipiul Baia Mare, Memoriu - etapa avizare;



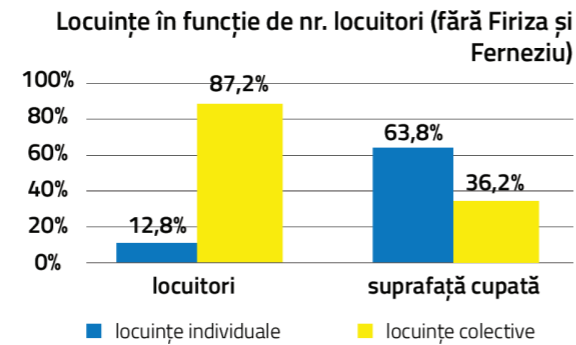
Gruparea tipurilor de locuințe în funcție de numărul locuitorilor și suprafața ocupată, calculată pe toate cele 13 cartiere  
prelucrare date, sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare și structura populației pe cartiere, Indeco Soft SRL, anul 2014

cele 13 baimărene.

**Tipologia locuințelor individuale surprinde două alte categorii: una cu densitate ridicată,** localizată în proximitatea zonei centrale a orașului (cartierele Progresului și Vasile Alecsandri), cu locuințe P+1 – P+2 și **o categorie cu densitate medie,** localizată în părțile nordică și sudică ale municipiului. Cea din urmă grupează locuințele care beneficiază de parcele mai generoase decât cele din proximitatea zonei centrale și au un regim de înălțime mediu P–P+1.

Dacă în ceea ce privește suprafața ocupată de locuințe, **cele individuale ocupă un procent de 78,66% din totalul zonei de locuit, procentul populației care rezidă în acestea reprezintă doar 17,46% din totalul populației.** Acest fapt denotă o utilizare dezechilibrată a resurselor funciare ale orașului și a resurselor de alt tip (de exemplu, edilitare).

**Acest raport dezechilibrat se datorează expansiunii orașului și includerii de mici amplasamente locative de tip rural situate în vecinătatea sa.** Cartierele Firiza și Ferneziu sunt cel mai elocvent exemplu în acest sens. Calculând același raport exceptând cartierele Firiza și Ferneziu, valorile se schimbă: aproximativ 13% din populație locuiește în locuințe individuale și 87% în locuințe colective, iar aceste categorii de locuințe s-ar afla într-un raport aproximativ de 1/2 în favoarea celor individuale cu 452 hectare ocupate de zonele de case și 257



Gruparea tipurilor de locuințe în funcție de numărul locuitorilor și suprafața ocupată, exceptând cartierele Firiza și Ferneziu  
prelucrare date, sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare și structura populației pe cartiere, Indeco Soft SRL, anul 2014

hectare ocupate de locuințele colective.

Având în vedere raportul disproporționat între suprafețele ocupate de cele două tipuri de locuire (individuale, colective), este de dorit ca **dezvoltările ulterioare de locuințe să utilizeze resursele funciare existente în interiorul orașului, pentru a evita fenomenul de „urban sprawl” (expansiune urbană).** De asemenea, este recomandabil ca **noile dezvoltări să permită un regim de înălțime mai mare și să fie de tip colectiv sau semi-colectiv.** Mai mult, costurile necesare extinderii rețelelor și a infrastructurilor trebuie raționalizate, luând în considerare **principiul eficienței.**

La sfârșitul anului 2013, numărul total de locuințe din oraș se ridică la 57573 de unități, rezultând într-o **medie de 420 locuințe la mia de locuitori, cel mai mic raport dintre cei 4 poli de dezvoltare comparați,** dar peste media națională de 413,04 locuințe la 1000 de locuitori.

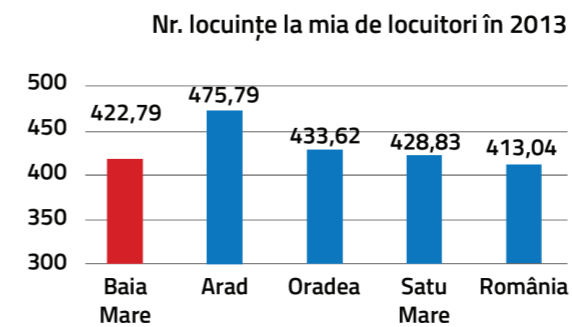
**Evoluția pozitivă a fondului de locuințe arată un salt impresionant cu 3848 locuințe în perioada 2011-2012, dar demolită în anul următor cand au fost finalizate doar 128 unități.** Este necesară o controlare strictă a extinderii cartierelor de locuințe, astfel încât investiția publică în rețele tehnico-edilitare să fie una rațională.

O dată cu realizarea noilor locuințe, a crescut și suprafața locuibilă de la 2043227 mp în 2010 la 2586989 mp în 2013. În acest fel, **media**

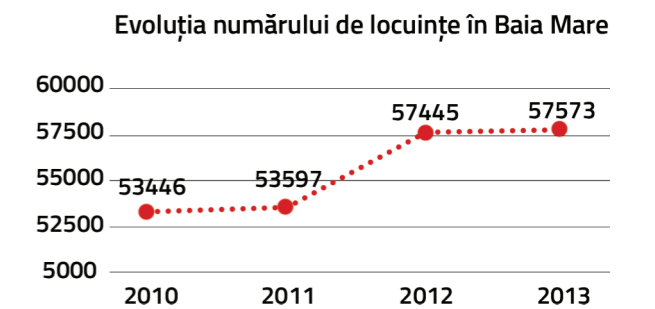
**suprafeței locuibile per capita a crescut considerabil de la 14,75 mp/locuitor la 19 mp/locuitor, însă a rămas sub mediile națională și a celorlalți poli de dezvoltare analizați.**

Media de peste 131,75 mp pentru fiecare locuință realizată în acest interval, sugerează **o dezvoltare pe orizontală a fondului construit locativ, prin unități de locuire individuale.** Acest tip de dezvoltare contribuie la creșterea costului utilităților, al nevoilor de deplasare în oraș și, în final, la creșterea costului vieții urbane baimărene.

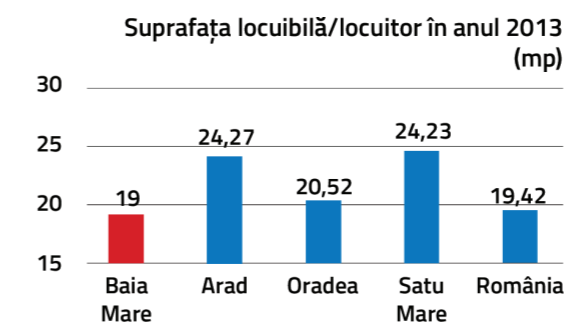
Întrucât numărul locuințelor a continuat să crească, iar cel al locuitorilor să scadă, se observă **o scădere și a indicatorului număr de locuitori / locuință pe intervalul 2010-2013.** Cu toate acestea, el **rămâne peste valoarea înregistrată în celălți 3 poli de dezvoltare,** dar sub valoarea înregistrată la nivel național.



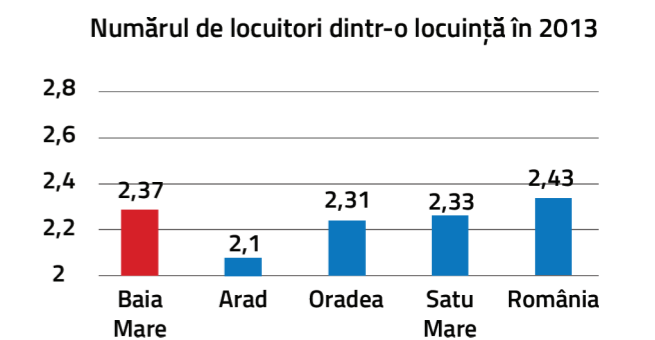
prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

9. sursă: baza de date statistice contemporane a Portugaliei, <http://www.pordata.pt>;

### I.2.1.c. Spații publice și repere la nivel urban

**Piețele urbane, scuarurile, străzile pietonale** constituie **atractori de fluxuri**, în măsura în care sunt atractive și accesibile. Pentru o mai bună înțelegere a atributelor de atractivitate și accesibilitate, în sensul specialității de urbanism și în contextul orașelor competitive, acestea sunt contextualizate mai jos.

**Atractivitatea** este acel atribut asociat orașului sau unei zone ale sale, care determină și trezește interesul „consumatorilor”. O zonă atractivă este acel teritoriu urban care răspunde cât mai corect necesităților de utilizare cerute de factorul social- fie că vorbim aici despre calitatea locuirii, despre design-ul și dotările urbane pentru activități culturale și de loisir sau despre succesul economic.

În ceea ce privește atractivitatea unui spațiu urban la *nivelul imaginii și a proiectării urbane*, specialiștii arată faptul că ea este tangibilă prin realizarea unor spații gândite la **scară umană**, cu o ofertă diversă de activități (servicii, cultură, educație, transporturi, sănătate ș.a.). Jan Gehl remarcă câteva din atributele necesare pentru succesul unui spațiu urban: *„Un alt factor foarte important este calitatea fizică a spațiului. Planificarea și designul pot influența durata și natura activităților. Pentru a încuraja oamenii să facă și altceva în aer liber ar trebui să li se asigure protecție, siguranță, suficient spațiu, mobilier adecvat și calitate vizuală”*<sup>10</sup>.

**Accesibilitatea** este, la rândul ei, un atribut esențial pentru un spațiu urban calitativ. Ea poate fi definită ca tangibilitatea unui areal de către întreaga gamă de utilizatori prin intermediul mobilității de diferite tipologii (transport public urban, mergând pe jos, cu bicicleta, cu autovehiculul personal etc.). Un spațiu public cu accesibilitate sporită devine, implicit, mai

atractiv. Dezvoltarea locală dinamică de durată pentru zonele centrale este condiționată de îmbunătățirea accesibilității, prin realizarea unor infrastructuri complexe, unde circulația ușoară și cea nepoluantă au prioritate.<sup>11</sup>

Componenta sociologică prin diversele tipologii de actori urbani definește atractivitatea urbană în raport cu **facilitățile oferite de spațiu și calitatea lor**. Oamenii găsesc atractive orașele și spațiile care le asigură bune condiții de trai, unde *accesibilitatea* este facilă și adecvată unei vaste categorii de utilizatori: *„Sustenabilitatea socială, siguranța, încrederea, democrația și libertatea de exprimare sunt concepte-cheie care descriu perspectivele societății asupra orașului ca loc de întâlnire”*<sup>12</sup>. O zonă urbană coerentă se constituie dintr-o multitudine de elemente- arhitectură, instituții culturale, topografie, istorie, economie și imagine vizuală, însă factorul cheie ce confirmă statutul unui spațiu urban atractiv este prezența interacțiunii sociale.<sup>13</sup>

Cât despre *atractivitatea economică*, ea face referire la condițiile de piață care favorizează vandabilitatea produselor urbane și în deosebi, la climatul competitiv, unde necesitățile și comportamentul de consum au o relevanță ridicată în structura societală. Parte a elementului economic, componenta turistică are o importanță deosebită în definirea conceptului de atractivitate urbană. Un spațiu urban devine obiectiv turistic atât în sensul comun al termenului, pentru vizitatori externi, cât și pentru utilizatorii locali, iar aici intervine validitatea conceptului de *identitate urbană*.

În ceea ce privește funcționarea spațiilor publice, se validează un principiu al psihologiei comportamentale a maselor: **oamenii atrag oameni** – un spațiu dinamic și populat

dobândește un sentiment de siguranță și incluziune, întrucât indivizii se vor identifica cu un grup de oameni. Cu alte cuvinte, spațiile publice de succes trebuie să susțină puncte de interes diverse și să aglutineze activități sociale.

**Spațiile publice reprezentative ale municipiului Baia Mare sunt: Piața Libertății, Piața Păcii, Piața Cetății, Piața Revoluției, Piața Izvoarele, scuarul Universității (Bucla) și Piața Gării.** Cu excepția scuarului de la Universitate, celalalte piețe sunt definite de fronturi continue cu regim de înălțime P+2 – P+3.

**Piața Libertății constituie spațiul public de referință al orașului și a cunoscut intervenții recente de reorganizare și amenajare.** Aceasta este **preponderent pietonală**, fiind traversată de următoarele circulații carosabile: central, de strada Crișan (în prezent, închisă circulației carosabile) și perimetral de strada Gheorghe Șincai. Atractivitatea Pieței Libertății este apreciabilă, însă inconstantă, aceasta polarizând activități de alimentație publică și găzduind sezonier o serie de evenimente culturale (concerte, festivități). **Rămâne încă de soluționat problema variabilității atractivității**, care este cauzată de lipsa unei mixități funcționale coerente și a unor atractori (comerț, servicii, funcțiuni de interes public) cu flux constant. Atractivitatea și accesibilitatea funcționează binomic în cazul spațiilor publice. Având în vedere caracterul central și reprezentativ al pieței, se concluzionează faptul că pietonizarea

sa completă, eliminând circulațiile carosabile și parcajele subpraterane parazitare poate contribui la consolidarea celor două atribute, dar mai ales, susține mobilitatea durabilă la nivelul orașului. În acest sens, se poate opta pentru a accesibiliza zona printr-un garaj subteran de minim 300 de locuri, care să nu disturbe spațiul public suprateran și să permită reducerea emisiilor de CO2 în zona centrală, dar și la nivel global.

**Piața Păcii** este localizată adiacent Pieței Libertății și este în prezent **utilizată pentru parcare, în contradicție cu vocația de spațiu public. Atractorii lipsesc, activitățile economice localizate la parterul imobilelor care constituie frontul construit, nu sunt compatibile cu statutul de piață publică, nici la nivel de estetică a vitrinelor, nici la nivel de funcționalitate** (vezi comerț instalații). Imaginea generală este una de spațiu secundar, fără rol relevant la nivelul orașului. Astfel, se remarcă necesitatea reconfigurării acestui spațiu, astfel încât să contribuie atât la creșterea atractivității în raport cu vocația zonei, cât și la obiectivele de mobilitate urbană durabilă, vizând reducerea emisiilor din transporturi prin reducerea suprafeței dedicate carosabilului și parcajelor și prin creșterea suprafețelor destinate pietonilor și modurilor alternative de transport nepoluant (biciclete).

La momentul elaborării acestei documentații, **Piața Cetății** a fost recent inaugurată, în vederea



Piața Libertății

10. Gehl, Jan, Orașe pentru oameni, București, Igloo, 2012, pagina 21;  
11. Agenda 21 for Urban Mobility Stuttgart, Stuttgart, Cities for mobility, 2009, pagina 11;  
12. Gehl, Jan, Orașe pentru oameni, București, Igloo, 2012, pagina 29;  
13. Cusumano, Gary, pagina x, Cuvânt înainte, în Bohl, Charles C., Place Making: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages, Washington DC, ULI:the Urban Land Institute, 2002;

mobilității în acord cu vocația de spațiu public reprezentativ. Ea găzduiește Turnul Sfântul Ștefan, reper turistic și istoric al orașului, iar proiectul care se află în implementare/ execuție are drept obiectiv general punerea în valoare caracterului cultural istoric al pieței, prin marcarea vestigiilor fostei Biserici Sf. Ștefan, în dialog cu edificiile istorice ce bordează Piața, care vor fi reabilitate. Proiectul a inclus și construirea unui punct de informare turistică. Este necesară conectarea acestui spațiu de celelalte două piețe centrale și la sistemul de spații publice urbane prin facilitarea tranzitului pietonal și velo dinspre și către aceste obiective, conform principiilor de mobilitate urbană durabilă.

**Cele trei piețe, Libertății, Păcii și Cetății** se află în imediată proximitate unele de altele și comunică prin artere pietonale și carosabile. Ele **pot constitui un sub-sistem de spații publice la nivel central, iar corelarea lor prin accesibilizare într-un context similar (preponderent pietonal)** va permite crearea unor relații de inter-



Piața Păcii



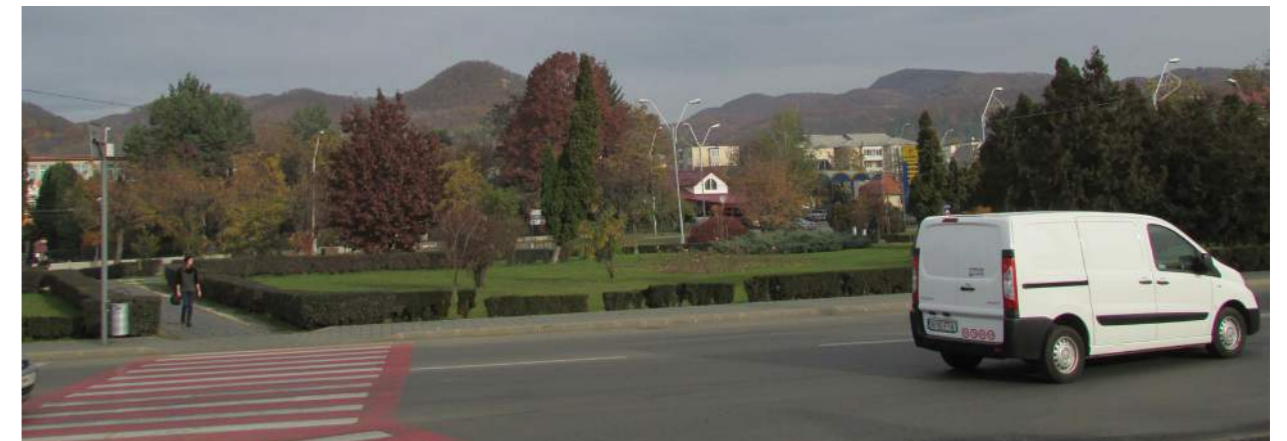
Piața Cetății

dependență, sporind atractivitatea turistică a întregului ansamblu. Una dintre problemele actuale este **ocuparea parazitară a spațiului cu valoare publică cu parcaje la sol, în condițiile satisfacerii lacunare a necesităților de garare pe care le generează astfel de polarizatori (mari)**. În acest sens, sistemul de spații publice mai-sus menționat va funcționa în mod coerent, numai dacă este soluționată problema parcajelor și a mixității funcționale asigurată de atractori urbani cu fluxuri constante.

**Piața Gării este amenajată ca un spațiu verde cu destinație publică, include un loc de joacă pentru copii** și, în prezent, polarizează o utilizare de loisir a rezidenților din proximitate. **Imaginea urbană de astăzi nu este în acord cu vocația de spațiu public reprezentativ, ca poartă de intrare în oraș**, determinată de proximitatea Gării (imobilul care găzduiește Gara se află în stare de degradare și necesită reabilitare). Utilizarea unui astfel de spațiu ar trebui să fie de interes municipal, nu numai una de interes rezidențial.



Piața Gării



Scuarul de la Universitate

**Atractivitatea sa turistică este redusă**, iar capacitatea sa de a potența activități economice și culturale este subdimensionată datorită rolului și imaginii sale actuale. Mai mult, Piața Gării are potențialul de a se transforma într-o scenă urbană a celui mai intermodal punct al orașului (unde se întâlnesc 4 tipuri de transport-transport public municipal, transport public metropolitan, transport feroviar, transport auto general). Astfel, tranzitul pietonal trebuie să fie unul prioritarizat între diversele obiective, vizând asigurarea unei mobilități urbane durabile.

**Scuarul de la Universitate** sau „Bucla” cum este cunoscut spațiul public de la intersecția Bulevardului Independenței cu Bulevardul Unirii (Podul Unirii) funcționează, în prezent, ca un **giratoriu verde de mari dimensiuni, fiind izolat de** Universitate de o circulație carosabilă (strada Victoriei). Astfel, **atractivitatea este una redusă**, cu atât mai mult cu cât nu susține nicio activitate funcțională. În virtutea poziției sale centrale, a proximității sale de o zonă de interes public major

(Universitatea) și întrucât constituie un capăt de perspectivă (Bd. Unirii), **vocația spațiului public este una de reprezentativitate, cu activități culturale și comerciale, polarizatoare de fluxuri constante**. Este necesară reconfigurarea întregii zone pentru a permite promovarea principiilor mobilității urbane durabile anume prioritizarea modurilor alternative nepoluante de transport (pietonal și velo) și redimensionarea circulațiilor carosabile în vederea redării suprafețelor relevante pietonilor.

**Piața Revoluției** este amplasată de-a lungul unui important ax al orașului, în zona de confluență dintre orașul nou și orașul vechi, cu deschidere la două străzi: la N, strada Gheorghe Șincai și la S, strada 22 decembrie. În prezent, **atractivitatea și dinamismul de utilizare ale pieței sunt reduse**, întrucât aceasta **nu susține funcțiuni de tip atractor, cu destinație publică**, iar imaginea generală este una de degradare, neconformă cu statutul și vocația sa. Fântâna nu este funcțională, iar pavimentul este deteriorat



Piața Revoluției



Piața Izvoarele

parțial. În 2012, municipalitatea a organizat un concurs de arhitectură de reamenajare și modernizare a Pieței Revoluției, iar proiectul câștigător urmează a fi executat. Acesta propune amplificarea și valorizarea specificului identitar al municipiului, într-o amenajare actuală, cu polarizarea de activități economice care să garanteze succesul spațiului urban (cultură, alimentație publică, loisir). Proiectul respectă principiile mobilității urbane durabile, prioritizând circulațiile ușoare și eliminând parcajele parazitare.

**Piața Izvoarele** este amplasată în imediata vecinătate a Centrului Istoric, funcționând în prezent ca sens giratoriu, punctul de intersecție a 5 străzi și artere (22 decembrie, Vasile Alecsandri, Cloșca, Andrei Mureșanu, Piața Izvoarelor), cu o piață agro-alimentară conexă, ce poartă același nume. Bastionul Măcelarilor (construcție de patrimoniu, secol 16) constituie unul dintre fronturile Pieței. **Spațiul public este foarte solicitat**, fiind amplasat pe unul dintre

cele mai tranzitate tronsoane din oraș, întrucât deservește relația macro și micro de circulații Est-Vest. Atractivitatea turistică rămâne, totuși scăzută, circulațiile carosabile cu flux mare fiind dominante și nu cele pietonale, care să permită o utilizare la scară și ritm uman a spațiului. Piața agro-alimentară atrage fluxuri importante, însă imaginea ei nu corespunde atributului de reprezentativitate pentru oraș. Astfel este necesară o intervenție care să permită eliminarea traficului de tranzit în zonă și activarea în circuitul de spații publice redede pietonilor, în spiritul mobilității durabile.

În municipiul Baia Mare, sunt active **7 instituții culturale de tip muzeal**: *Muzeul Județean de Istorie și Arheologie Maramureș*, *Muzeul Județean de Artă „Centrul Artistic Baia Mare”*, *Muzeul Județean de Mineralogie „Victor Gorduza”*, *Muzeul de Etnografie și Artă Populară*, *Muzeul Florean (muzeu privat) și Planetariul*<sup>14</sup>. Acestora li se adaugă alte instituții culturale și săli de spectacole, după cum urmează: **2 teatre** (Teatrul

<sup>14</sup> sursă: Institutul Național al Patrimoniului, baza de date „Muzee și Colecții din România”, www.cimec.ro;

Municipal Baia Mare și Teatrul de Păpuși Baia Mare), **3 cinematografe (2 funcționale, 1 nefuncțional: Cinema City din incinta Gold Plaza și Cinema Dacia - funcționale, Cinema Minerul-nefuncțional)** și **o Casă de Cultură și o bibliotecă publică (Biblioteca Petre Dulfu)**. **Oferta** acestor instituții culturale cu funcționare permanentă este **completată de evenimentele temporare** organizate de mediul privat sau de administrația publică, cum ar fi *concerte, spectacole de teatru și circ sau expoziții temporare de diferite tipuri*.

Baia Mare deține un număr important de **repere cultural-istorice** cu rol de reprezentativitate pentru Baia Mare. **Potențialul turistic al acestor repere**, vestigii istorice sau case memoriale, este **puțin valorificat** în absența unei strategii coerente pentru turism cultural. Ele pot deveni parte a unui brand turistic local, cele mai cunoscute sau importante fiind: **Turnul lui Ștefan, Bastionul Măcelarilor, Monetăria, Planetariul, Casa Iancu de Hunedoara, Castelul Pocol, Catedrala Sfânta Treime (în construcție), Catedrala Adormirii Maicii Domnului, Hanul**

**Vulturul Negru** (fosta Judecătorie, astăzi Centrul Millenium III) ș.a.

Un element cu rol de **reper identitar** este reprezentat de **turnul fostului combinat Cuprom** (cunoscut și ca turnul Phoenix), care este, astăzi, **cea mai înaltă structură din România**, la o înălțime de 352m și a doua cea mai înaltă structură industrială de emisie din Europa (după turnul din Trbovlje, Slovenia). Cu toate că este asociat poluării mediului cauzată de activitatea industrială a combinatului, **turnul constituie un element unic de identitate și are cel mai mare potențial de reprezentativitate în sensul excentricității și irepetabilității sale ca simbol**. Datorită înălțimii considerabile, el este în același timp și **reper fizic**, fiind vizibil din orice punct al orașului, dar și din afara lui.

**Obiectivele religioase** au caracter de reper de interes local, dar și de interes turistic. Acestea constituie locurile de desfășurare a obiceiurilor religioase, **identitare pentru tradiția baimăreană și maramureșană**, generând fluxuri

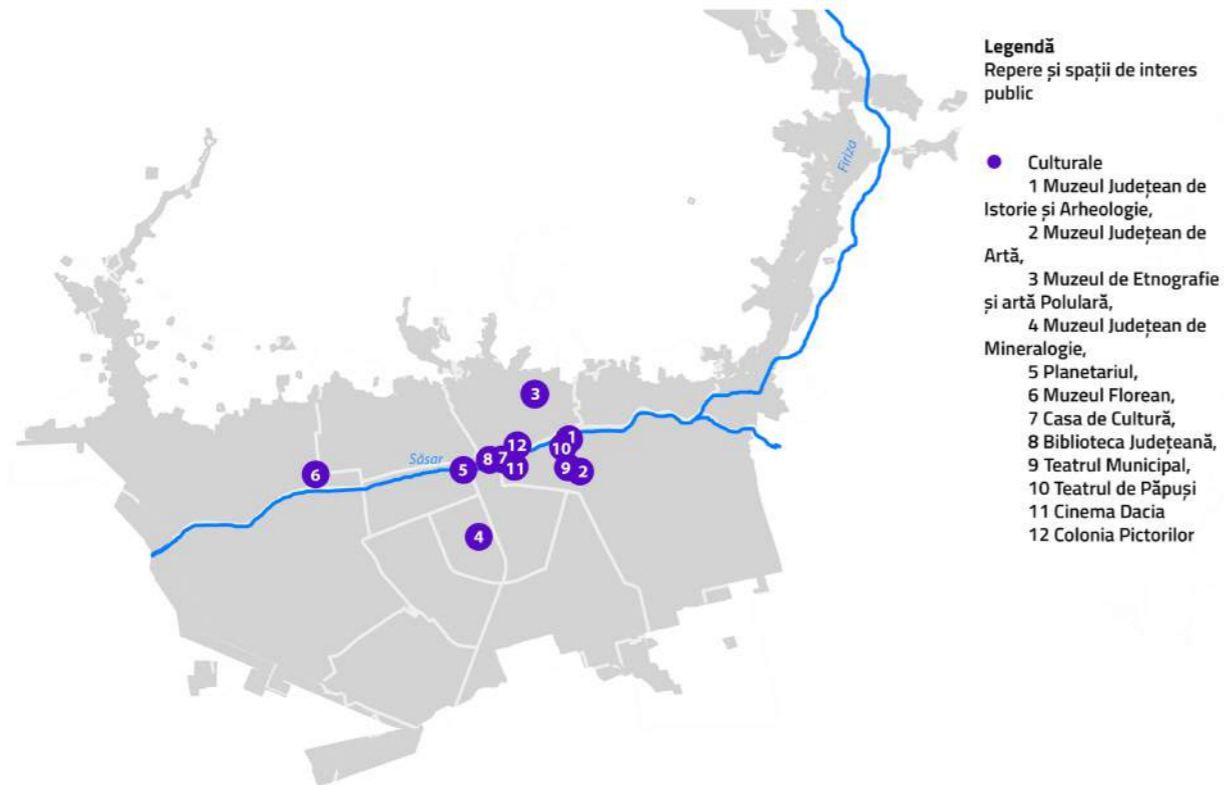
Localizarea piețelor publice majore din Municipiul Baia Mare



Localizarea piețelor publice majore la nivelul orașului Baia Mare



Localizarea obiectivelor culturale din Municipiul Baia Mare



Localizarea repelor culturale la nivelul orașului Baia Mare

Localizarea parcurilor publice majore din Municipiul Baia Mare



Localizarea spațiilor verzi mari și a obiectivelor de interes sportiv la nivelul orașului Baia Mare

Localizarea principalelor spitale și policlinici din Municipiul Baia Mare



Localizarea unităților de sănătate la nivelul orașului Baia Mare -de modificat

regulate de oameni atât la sfârșit de săptămână, cât și în timpul sărbătorilor. Conform Institutului Național al Patrimoniului, în Baia Mare se regăsesc 38 de lăcașe de cult, aparținând diferitelor rituri religioase. Dintre acestea, 13 sunt ortodoxe, 9 romano-catolice, 8 greco-catolice, 3 aparțin cultului Martorii lui Iehova, 2 reformate, 2 baptiste și 1 mozaică.

**Zonele verzi** constituie elemente principale de interes la nivelul orașului, atunci când vine vorba de petrecerea timpului liber pentru toate categoriile de cetățeni. Principalele zone verzi de dimensiuni mari care găzduiesc zone de activități cotidiene și loisir sunt: **Parcul Municipal Regina Maria (6,5 ha), Parcul Dacia (2 ha), Parc Complex Mara (4 ha) și Parcul Tineretului.** În zona central-sudică a orașului, lucrările de amenajare a **Parculului Public Central (cu o suprafață de 3,9 ha)** se află în stadiu de execuție. La finalizare, acesta va deveni un atractor major, alături de Catedrala Episcopală Sfânta Treime (și aceasta, tot în stadiu de execuție), care este situată la intrarea acestui nou parc. Este necesară extinderea Parcului Municipal Regina

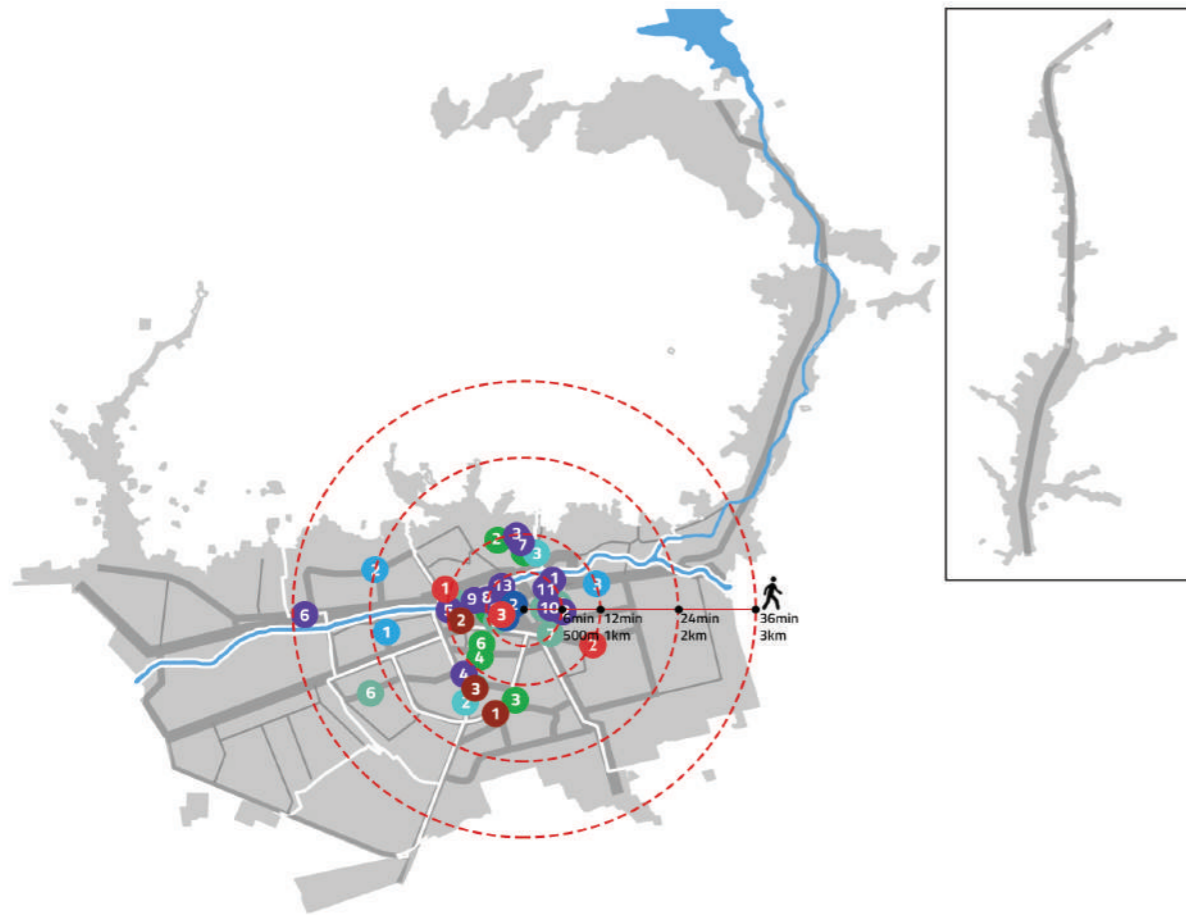
Maria, integrând parte din pădurea de castani la N de amplasament, pentru a satisface nevoile crescânde de loisir și pentru a asigura cererea de dotări sportive în aer liber, în vederea promovării unui stil de viață sănătos și asigurarea unui grad sporit de calitate a vieții în oraș.

Parcul Dacia necesită o reamenajare urbană, care să permită o imagine corespunzătoare statutului său, dar și conectarea sa la o rețea velo, în raport cu axa structurantă E-V reprezentată de malurile râului Săsar. Nu este de neglijat prezența Cinematografului Dacia ca dotare culturală, alături de acest parc. Astfel, se constată nevoia unei amenajări care să consolideze polarizarea activităților de cultură și conexe culturii urbane.

**Arenele sportive constituie repere la nivel municipal și polarizează, în mod periodic, fluxuri de spectatori.** De altfel, performanța echipelor locale în competițiile sportive reprezintă un mijloc tradițional de promovare a comunității. În acest context, obiectivele sportive – **Stadionul de rugby „Lascăr Ghineț”, Sala Sporturilor**

„Lascăr Pană” și Stadionul Viorel Mateianu, unde își desfășoară activitatea competițională echipele de rugby („zimbrii”), de handbal și volei (feminin și masculin) sau de fotbal, au statutul de **repere urbane**.

În categoria obiectivelor ce fac parte din infrastructura socială, polarizează fluxuri constante și reprezintă **elemente de reper**, sunt incluse și relevante **instituțiile de sănătate de interes public**: Spitalul Județean Baia



REPERE ȘI SPAȚII DE INTERES PUBLIC

- **PIEȚE PUBLICE**
  - 1 Libertății,
  - 2 Cetății,
  - 3 Păcii,
  - 4 Universității,
  - 5 Revoluției,
  - 6 Gării + Gara Baia Mare,
  - 7 Izvoare
- **PARCURI PUBLICE DE MARI DIMENSIUNI**
  - 1 Tineretului,
  - 2 Regina Maria,
  - 3 Public Central,
  - 4 Mara,
  - 5 Dacia,
  - 6 Select
- **SĂNĂTATE**
  - 1 Spitalul Județean
  - 2 Spitalul de Pneumofiziologie
  - 3 Spitalul de Boli Infecțioase
- **CLĂDIRI ADMINISTRATIVE**
  - 1 Primăria Baia Mare
  - 2 Prefectura Consiliului Județean
- **CULTURALE**
  - 1 Muzeul Județean de Istorie și Arheologie
  - 2 Muzeul Județean de Artă
  - 3 Muzeul de Etnografie și artă Populară
  - 4 Muzeul Județean de Mineralogie
  - 5 Planetariul
  - 6 Muzeul Florean
  - 7 Grădina Zoologică
  - 8 Casa de Cultură
  - 9 Biblioteca Județeană
  - 10 Teatrul Municipal
  - 11 Teatrul de Păpuși
  - 12 Cinema Dacia
  - 13 Colonia Pictorilor
- **EDUCAȚIE**
  - 1 Universitatea de Nord
  - 2 Universitatea Bogdan Vodă
  - 3 Universitatea de Vest Vasile Goldiș
- **COMPLEXURI SPORTIVE**
  - 1 Sala Sporturilor
  - 2 Stadionul de rugby Lascăr Ghineț
  - 3 Stadionul Tineretului

Localizarea reperelor la nivelul orașului Baia Mare

Mare, Spitalul de Boli Infecțioase și Spitalul de Pneumofiziologie.

**Râul Săsar** este un **element natural cu influență pozitivă asupra microclimatului local, fiind în același timp și un element cu potențial ambiental ridicat**. În ultimii ani, s-au făcut demersuri în sensul sistematizării sau refacerii unor tronsoane de mal și s-a acționat constant pentru ecologizarea albiei sale. Cu toate acestea, **malurile râului Săsar nu sunt tratate corespunzător vocației lor (spații publice cu reprezentativitate turistică), iar amenajarea acestora nu reflectă faptul că acest element natural constituie axa structurantă a municipiului**.

**Malurile Săsarului sunt tratate în mod unitar**, cu toate că râul parcurge întregul oraș de la E la V. **Structura morfologică și amenajarea malurilor trebuie să anunțe și să marcheze diferitele**

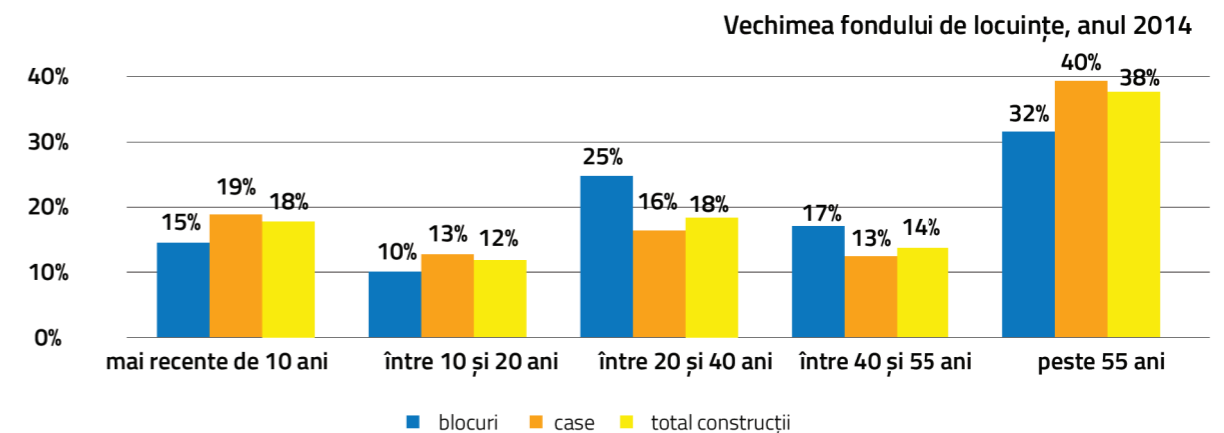
**tipuri de țesut** pe care acesta le parcurge (intrarea în oraș, zone de activități comerciale, zone rezidențiale, centrul istoric ș.a.). Mai mult, **reflexul rural de a se întoarce cu spatele la râu, în sensul organizării construcțiilor cu latura posterioară către Săsar** (vezi tronsonul Podul Unirii- Podul Viilor) **este unul care neagă rolul peisager și public al râului**. Există o pondere semnificativă de areale unde **malurile nu sunt accesibile**, iar proprietățile sunt întinse până la luciul apei, disfuncționalitate care afectează în mod negativ conectivitatea la nivelul țesutului urban. **Atractivitatea redusă ca utilizare publică pentru promenadă și loisir este explicabilă și în virtutea lipsei atractorilor urbani** (cu activități de tip alimentație publică, comerț, cultură). Accesibilitatea și atractivitatea pietonală și velo la cote reduse au un impact negativ atât asupra activării socio-economice a zonei, cât și asupra mobilității durabile la nivel de oraș

I.2.1.d. Calitatea și starea fondului construit

**Imaginea urbană a unei localități este influențată în mod direct de calitatea fondului constructiv**, iar valoarea sa ca patrimoniu imobiliar este relevantă pentru economia și atractivitatea orașului. În mod similar, **existența unor spații publice de calitate, amenajate, curate și sigure ajută la conturarea unei imagini pozitive a orașului**. Dacă amenajarea și întreținerea spațiului public intră, în mare parte,

în responsabilitatea și gestiunea autorităților locale, starea fondului construit este, datorită dominanței proprietății private în totalul numărului de construcții, de responsabilitatea cetățenilor.

Starea constructivă a locuințelor reprezintă unul dintre aspectele de cercetat în acest sens, contribuind în mod major la gradul de consum



prelucrare date, sursă: Indeco Soft SRL, anul 2014

energetic, eficient sau nu, la nivel de municipiu. **Analiza fondului constructiv este relevantă**, întrucât ea constituie un factor de influență complex la nivelul funcționării unui sistem urban. **Starea constructivă a locuințelor** reprezintă unul dintre aspectele de cercetat în acest sens. Conform datelor furnizate de Indeco Soft SRL, **la sfârșitul anului 2014 în Baia Mare erau înregistrate cca. 70000 de locuințe în 8797 construcții**. Dintre aceste clădiri, **un sfert erau blocuri de locuințe colective și trei sferturi locuințe individuale**. Se constată o pondere mai mare a construcției cu o vechime de peste 20 de ani în cazul locuințelor colective decât în cazul celor individuale.

Taxonomia locuințelor din Baia Mare, în funcție de vechime și tipul locuinței se prezintă astfel:

**Locuințe colective, după vechime:**

**NOI**

- mai mică de 10 ani: 336 construcții, 15.11%;
- între 10 și 20 ani: 232 construcții, 10.44%;

**VECHIME MEDIE**

- **între 20 și 40 ani: 561 construcții, 25,24%**

**VECHI**

- **între 40 și 55 ani: 386 construcții, 17,36%;**
- **mai vechi de 55 ani: 708 construcții, 31,85%;**

**Locuințe individuale, după vechime:**

**NOI**

- mai mică de 10 ani: 1248 unități, 18,98%;
- între 10 și 20 ani: 836 unități, 12,72%;

**VECHIME MEDIE**

- **între 20 și 40 ani: 1048 unități, 15,49%;**

**VECHI**

- **între 40 și 55 ani: 827 unități, 12,58%;**
- **mai vechi de 55 ani: 2615 unități, 39,78%;**

**Total locuințe, după vechime:**

**NOI**

- mai mică de 10 ani: 1584 unități, 18,01%;
- între 10 și 20 ani: 1068 unități, 12,14%;

**VECHIME MEDIE**

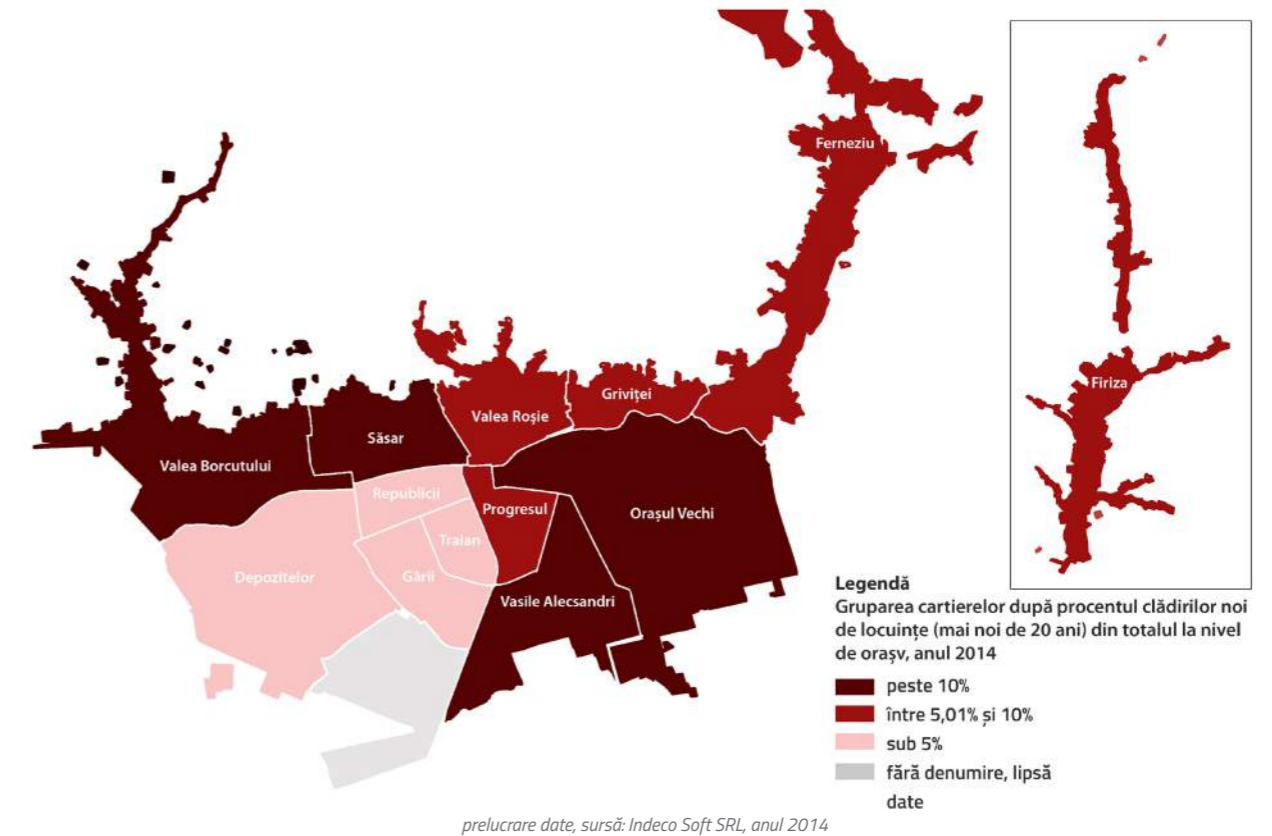
- **între 20 și 40 ani: 1609 unități, 18,29%;**
  - **între 40 și 55 ani: 1213 unități, 13,79%;**
- VECHI**
- **mai vechi de 55 ani: 3323 unități, 37,77%;**

Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Baia Mare (2011), **mare parte a clădirilor cu o vechime mai mare de 55 ani necesită reparații capitale, iar blocurile de locuințe cu vechime mai mare de 20 de ani necesită lucrări privind rețelele de utilități și reabilitarea fațadelor.**

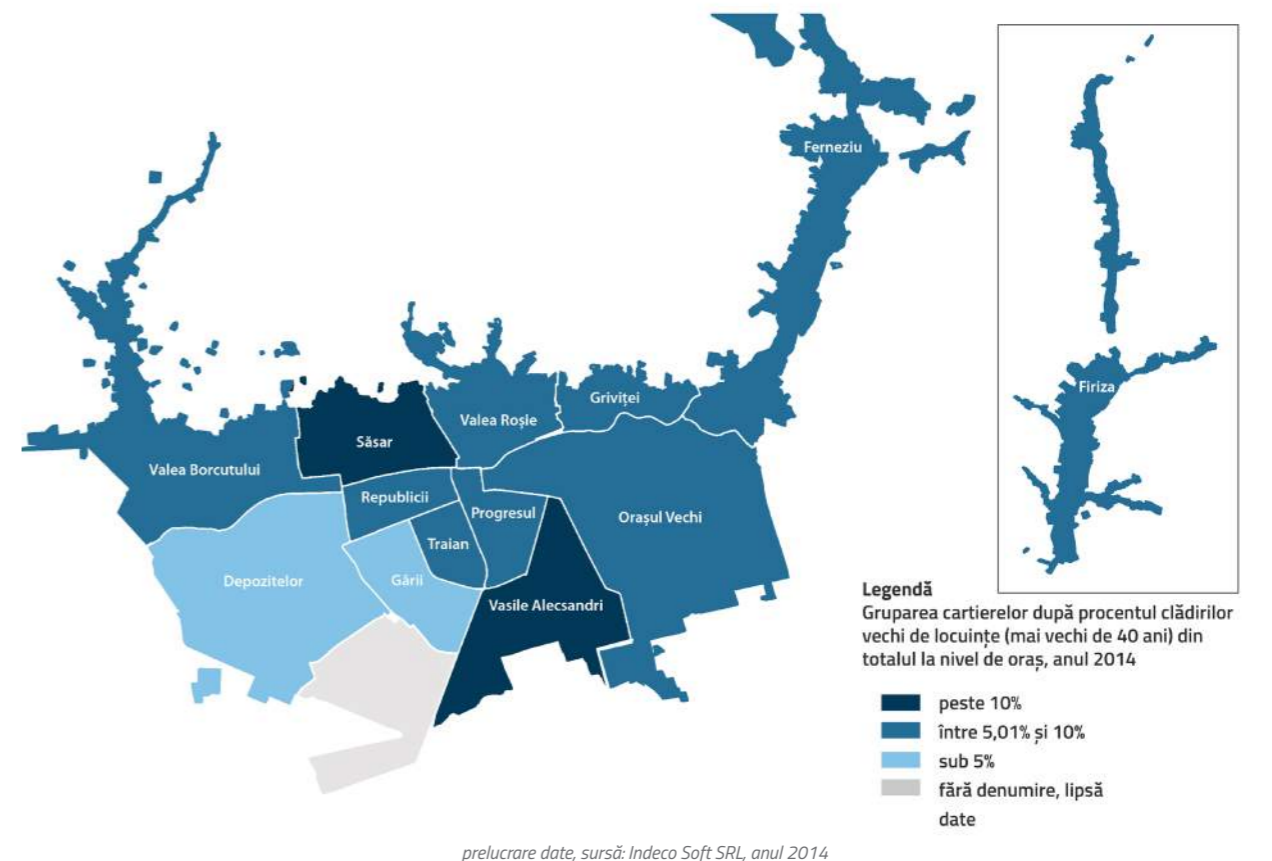
Aceste aspecte, pe lângă influența exercitată asupra imaginii urbane și asupra siguranței utilizatorilor, **influențează și consumul de energie necesar** pentru desfășurarea activității de locuire: încălzire, utilizarea aparatelor electrice și a sistemului de iluminat. **Eficiența energetică scăzută dată de vechimea construcțiilor și a sistemelor de izolare termică depășite tehnologic conduce la un necesar aproximativ de 55% din totalul de energie consumat în locuințe doar pentru asigurarea confortului termic.** Directivele Uniunii Europene impun o *limită maximă de 75 kw/mp/an pentru construcții, dar în România acest consum înregistrează o medie de 200 kw/mp/an.* Având în vedere obiectivele europene de reducere a consumului de energie cu 20% până în 2020, **este necesară acordarea unei atenții sporite implementării programelor de eficientizare a consumului de energie, în special în sensul clădirilor mai vechi de 40 de ani, 4536 construcții reprezentând peste jumătate din total.** În cazul acestora din urmă, se pune problema costului de energie necesar utilizării și chiar siguranța pe care o oferă structura clădirilor.

Reprezentarea în plan (într-o cartogramă) a unor zonificări în funcție de vechimea clădirilor de locuire, pe cartiere, oferă o imagine de ansamblu care se poate concretiza într-o justificare de prioritizare a implementării unor acțiuni într-un cartier în detrimentul altuia.

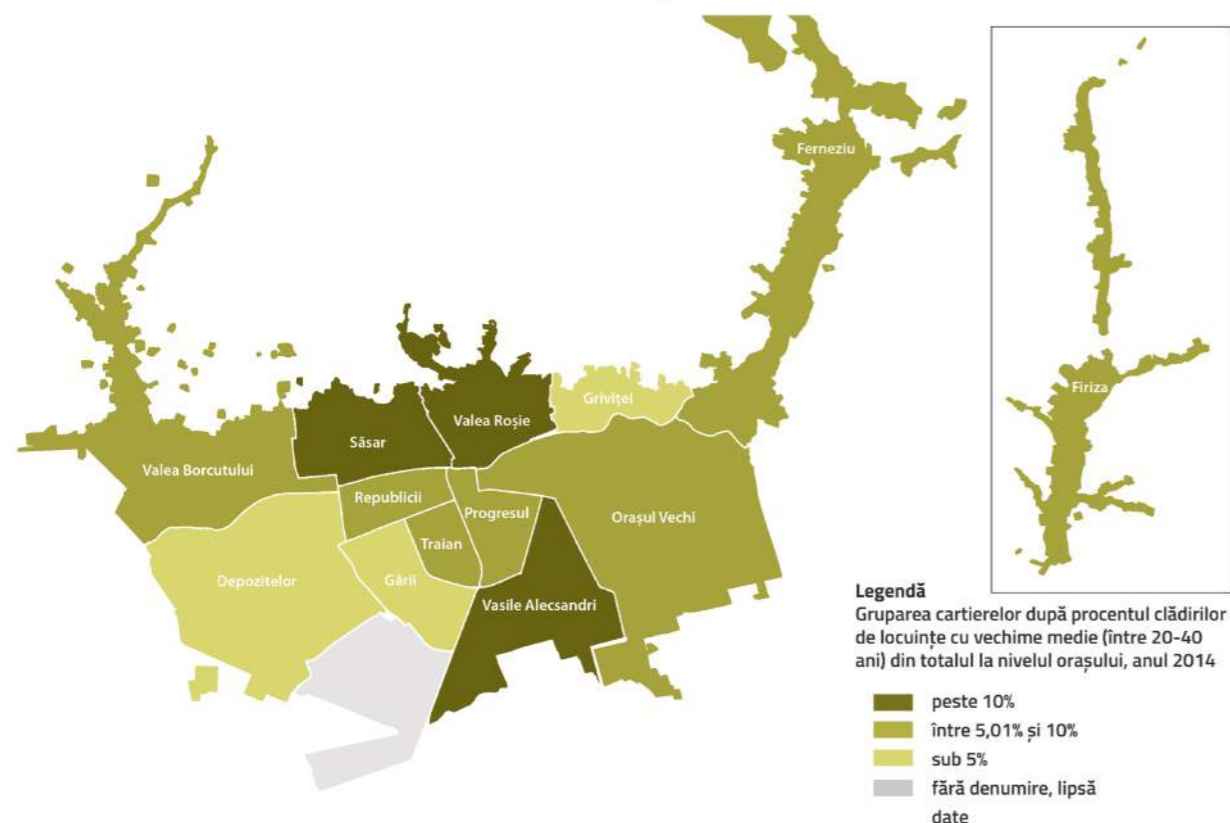
Ponderea clădirilor de locuințe noi, anul 2014



Ponderea clădirilor de locuințe vechi, anul 2014



Ponderea clădirilor de locuințe cu vechime medii, anul 2014



prelucrare date, sursă: Indeco Soft SRL, anul 2014

Cartograma ponderilor de locuințe noi oferă o imagine asupra zonelor care s-au dovedit cele mai atractive pentru investiții în ultimii 20 de ani. Totuși, ele sunt conturate și de disponibilul de teren pentru realizarea noilor investiții. Așa cum este situația în majoritatea orașelor, zona centrală a acestora dispune de o ofertă limitată de spațiu pentru noi intervenții asupra fondului construit – cartierele Republicii, Traian, Gării sunt areale cu densitate mare (locuințe colective). Numărul mare de clădiri noi din zona de nord (cartierele Valea Borcutului, Săsar și Valea Roșie) este rezultatul extinderii municipiului spre zona de nord, spre terenuri aflate în apropierea zonelor de interes din oraș, dar suficient de departe de aglomerația urbei și aproape de zona forestiară, a cărei limită inferioară a fost rectificată constant în ultimii 20 de ani. **Aceste noi construcții, conform amplasamentului lor, denotă o tendință de extindere a orașului înspre zona dealurilor**, în ciuda disponibilului de teren din cartierul Depozitelor. Așa cum a fost ilustrat, și **cartierele Vasile Alecsandri și Orașul Vechi prezintă o pondere mare de construcții**

15. sursă: Indeco Soft SRL, februarie 2015;

**noi.** Acest lucru este justificat prin *disponibilul de spațiu existent în aceste cartiere.*

**Statistica tipului de locuințe realizate în ultimii 20 de ani dovedește un interes pentru locuințele individuale pe lot, aproximativ 80% dintre noile construcții rezidențiale fiind de acest tip<sup>15</sup>.**

Cartograma cu ponderea clădirilor vechi pe cartiere permite o fundamentare mai pragmatică în vederea realizării investițiilor de reabilitare termică și eficientizare energetică în anumite cartiere. Se observă **concentrarea de construcții rezidențiale vechi în cartierele Săsar și Vasile Alecsandri, unde sunt localizate peste 1100 astfel de unități locative. O treime dintre acestea (368) sunt blocuri de locuințe colective.** Aceste două cartiere sunt și cele care grupează cel mai mare număr de unități de locuit, individuale și colective (aproximativ 2300 reprezentând 26% din numărul construcțiilor de locuințe din Baia Mare).

**Cartierele Vasile Alecsandri, Săsar și Valea Roșie sunt ierarhic primele și în ceea ce privește ponderea construcțiilor de locuințe cu vechime medie.** Împreună, cele trei cartiere **grupează 586 astfel de imobile** (reprezentând 36% din totalul băimărean), dintre care aproximativ o treime sunt locuințe colective. Intensificarea activităților de producție din anii '60 - '70 a generat implicit și necesitatea realizării unor noi spații de locuit, care au fost dezvoltate în arealele menționate mai sus. Cartierele Gării și Traian (775 unități de locuit) au fost constituite în aceeași perioadă, iar multe dintre blocurile de locuințe existente și încadrate în categoria de vechime medie se află aproape de pragul de 40 de ani vechime.

Pentru a crește eficiența energetică în scopul reducerii consumului energetic și creșterii confortului locatarilor, Guvernul României a demarat din anul 2009 *Programul de Reabilitare Termică a Blocurilor de Locuințe*, destinat tuturor asociațiilor de proprietari ai locuințelor colective realizate în perioada 1950-1990. Aceste intervenții implică și reabilitarea fațadelor astfel că imaginea de ansamblu a spațiului public să poate fi ameliorată. Deși programul este cofinanțat de la bugetul de stat și cel local în proporție de 80%, **numărul de imobile care au beneficiat de pe urma acestui program în intervalul 2010-2013 este insignifiant (22 unități) pentru a avea un impact major în oraș.**<sup>16</sup>

Suplimentar față de reabilitările locuințelor colective realizate cu sprijinul administrației băimărene, **eficientizarea energetică a locuințelor a fost înțeleasă ca o investiție utilă și a fost implementată, din păcate, în mod individual (de obicei, la nivel de anvelopare exterioară strict a apartamentelor deținute- fapt care a generat un aspect haotic al fațadelor).** Observația în teren a permis constatarea faptului că există și **o serie de locuințe individuale ale căror fațade au fost**

16. sursă: Rapoartele privind activitatea Municipiului Baia Mare 2010-2013;

**reabilitate** în vederea eficientizării energetice, însă un recensământ oficial al acestora nu este disponibil pentru a evalua ponderea lor reală.

În vederea evitării aspectului haotic generat de reabilitările parțiale, care nu respectă un regulament cu cod de culori permis adecvat fiecărei zone, **este necesară o politică coerentă de reabilitare** a locuințelor. De asemenea, este imperioasă stoparea intervențiilor care diminuează valoarea arhitecturală și urbanistică a clădirilor și realizarea unui regulament urbanistic, însoțit de un set de măsuri coercitive ferme, care să permită o aplicare corectă și fidelă a acestuia.

**Administrația locală gestionează un număr important de clădiri** care cumulate, adună o **suprafață utilă totală de 215.186 mp.** Imobilele în care sunt găzduite instituțiile, serviciile și activitățile de interes public (educație, sănătate, cultură, servicii sociale) **au beneficiat, în mod constant, de investiții de modernizare și reabilitare în intervalul 2010-2013.** Aceste demersuri au contribuit la ameliorarea imaginii și a eficienței energetice; o parte din ele sunt, după cum urmează: reabilitarea Colegiului Economic Nicolae Titulescu, mansardarea și reabilitarea Liceului de Arte, reabilitarea, modernizarea, extinderea corpului multifuncțional Colegiul Național Gheorghe Șincai, reabilitarea a numeroase grădinițe, reabilitarea și modernizarea Spitalului de Pneumoftiziologie și a Spitalului Județean, reabilitarea Centrului Cultural Firiza, modernizarea și reabilitarea Stadionului Municipal Viorel Mateianu ș.a. Cu toate acestea, fondul constructiv public necesită, în continuare, investiții privind eficientizarea energetică, cele menționate anterior având o pondere redusă din total. Mai mult, reabilitările realizate înaintea anului 2010 nu mai corespund normelor tehnice actuale și sunt nesatisfăcătoare în raport cu așteptările de eficientizare energetică specifice noilor obiective

de protecția mediului la nivel european.

În ceea ce privește arhitectura, **majoritatea locuințelor colective au fost realizate în perioada socialistă, după principiile stilului funcționalist.** Tipologia sistemului constructiv, cu pereți portanți din cărămidă sau pereți portanți prefabricați tip fagure din beton armat, respectă cutuma de construire a acelei epoci, datorită necesității de a ridica imobile numeroase în cel mai scurt timp, în vederea găzduirii populației muncitorești în urma migrației din zonele rurale.

**Fondul de locuințele individuale descrie o arhitectură neunitară, ponderea majoră a acestora fiind și ea constituită tot în epoca socialistă. Despre stil și valoare arhitecturală,** se poate discuta în cazul **imobilelor înregistrate în Lista Monumentelor Istorice**, cum este cazul **caselor de secol XVI-XVIII și a celor de secol XIX-XX, reduse ca pondere** în cuantumul global al fondului construit. Dintre acestea, se remarcă o serie de obiective de patrimoniu care necesită reabilitare și restaurare urgentă (Casa Pokol, Casa Iancu de Hunedoara, Claustrul Minorităților, Complex Minerul, Rezervorul de Apă al vechiului apeduct ș.a.).

**Extras lista monumentelor istorice și a imobilelor de patrimoniu din Municipiul Baia Mare,** conform studiului de fundamentare pentru spații publice, parte a Planului Urbanistic General (reactualizare, etapa avizare):

- 130 MM-II-a-A-04431 Cetatea Baia Mare municipiul BAIA MARE sec. XV;
- 131 MM-II-a-A-04432 Centrul istoric al municipiului Baia Mare, municipiul BAIA MARE, Zona delimitată de străzile Industriei, Olarilor, Horea, Pinte, Viteazul, Izvoarelor, Andrei Mureșanu, Tineretului, Pietrosul, Rodnei, râul Săsar, sec. XV - XIX;
- 132 MM-II-a-A-04433 Ansamblul de arhitectură și tehnică populară "Dealul Florilor", municipiul BAIA MARE "Dealul Florilor", sec. XVIII - XX;

- 133 MM-II-m-A-04434 Oficiul Salinelor, azi Muzeul de Artă, municipiul BAIA MARE, Str. 1 Mai 8, 1748;
- 134 MM-II-m-B-04435 Abatorul vechi, municipiul BAIA MARE, Str. Băii 5, sf. sec. XIX;
- 135 MM-II-a-A-04436 Ansamblul "Turnul Ștefan", municipiul BAIA MARE, Piața Cetății, sec. XIV;
- 136 MM-II-m-A-04436.01 Turnul Ștefan, municipiul BAIA MARE, Piața Cetății, 1347;
- 137 MM-II-m-A-04436.02 Fundațiile bisericii gotice, municipiul BAIA MARE, Piața Cetății, 1347;
- 138 MM-II-m-A-04437.01 Biserica romano-catolică "Sfânta Treime" a fostei manastiri iezuite, municipiul BAIA MARE, Piața Cetății 1, 1717 - 1719;
- 139 MM-II-m-B-04438 Casa Schönherr, municipiul BAIA MARE, Str. Cloșca 11, sec. XIX;
- 140 MM-II-m-B-04439 Judecătoria de plasă, azi locuință, municipiul BAIA MARE, Str. Crișan 3, sf. sec. XIX;
- 141 MM-II-m-B-04440 Casă, municipiul BAIA MARE, Str. Crișan 9, sf. sec. XIX;
- 142 MM-II-m-B-04441 Casă, municipiul BAIA MARE, Str. Crișan 13, sf. sec. XIX;
- 143 MM-II-m-B-04442 Restaurant-Casino, municipiul BAIA MARE, Str. Crișan 18, 1834;
- 144 MM-II-m-B-04443 Rezervorul de apă al vechiului apeduct, municipiul BAIA MARE, Str. Firiza, 1910;
- 145 MM-II-m-B-04444 Școala nr. 3, municipiul BAIA MARE, Str. Garibaldi 2, 1908;
- 146 MM-II-m-B-04445 Capela cimiterială Rozalia, municipiul BAIA MARE, Str. Horea 6, 1771;
- 147 MM-II-m-A-04476.02 Bastionul Măcelarilor (Turnul de Muniții), municipiul BAIA MARE, Str. Izvoarelor 2, sec. XIV - XV;
- 148 MM-II-m-B-20248 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății, sec. XVI - XVIII;
- 149 MM-II-m-B-04447 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 2, sec. XVI - XVIII;
- 150 MM-II-m-B-04448 Casă, municipiul

- BAIA MARE, Piața Libertății 3, sec. XVI - XVIII;
- 151 MM-II-m-B-04449 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 4, sec. XVI - XVIII;
- 152 MM-II-m-B-04450 Casa Degenfeld, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 5, sec. XVI - XVIII
- 153 MM-II-a-A-04451 Claustrul mănăstirii Minorităților, azi internat școlar, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 6, 1734;
- 154 MM-II-a-A-04452 Complex hotel - restaurant "Minerul", municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 7, 1911;
- 155 MM-II-m-B-04453 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 8, sec. XVI - XVIII;
- 156 MM-II-m-B-04454 Casa Teleky, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 9, sec. XV - XVIII;
- 157 MM-II-m-B-04455 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 10, sec. XVI - XVIII;
- 158 MM-II-m-B-04456 Casa "Agricola", municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 11, sec. XVI - XVIII;
- 159 MM-II-m-B-04457 Casa Bay, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 12, sec. XVI - XVIII;
- 160 MM-II-m-B-04458 Casa Harácssek, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 13, sec. XVI - XVIII;
- 161 MM-II-m-B-04459 Casă, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 14, sec. XVI - XVIII;
- 162 MM-II-m-B-04460 Casa Lendvay, municipiul BAIA MARE, Piața Libertății 15, sec. XVI - XVIII;
- 163 MM-II-m-B-04461 Casa Husovski, municipiul BAIA MARE Piața Libertății, 16 sec. XVI - XVIII;
- 164 MM-II-m-B-04462 Casă, municipiul BAIA MARE Piața Libertății 17, sec. XVI - XVIII;
- 165 MM-II-m-A-04463 Casa Iancu de Hunedoara, municipiul BAIA MARE Piața Libertății 18, sf. sec. XV - sec. XVIII;
- 166 MM-II-m-A-04464 Casa Schreiber, municipiul BAIA MARE Piața Libertății 19, sec. XVI - XVIII;
- 167 MM-II-m-A-04465 Casa Bay,

- municipiul BAIA MARE Piața Libertății 20, sec. XVI - XVIII;
- 168 MM-II-m-B-04466 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 1, sec. XVI - XVIII;
- 169 MM-II-m-B-04467 Hanul "Vulturul Negru", municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 2, sec. XVIII;
- 170 MM-II-m-B-04468 Biserica luterană, municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 18, 1912;
- 171 MM-II-m-B-04469 Palatul Episcopiei greco - catolice, municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 50, 1905 - 1911;
- 172 MM-II-m-B-04470 Școala generală nr.2, municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 56, 1907 - 1910;
- 173 MM-II-m-B-04471 Biserica "Adormirea Maicii Domnului", municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 59, 1905 - 1911;
- 174 MM-II-m-B-04472 Fostul palat episcopal, azi Întreprinderea de tricotaje, municipiul BAIA MARE Str. Lucaci Vasile 61, 1891 - 1892;
- 175 MM-II-m-B-04473 Casa Teleky Sandor, municipiul BAIA MARE Str. Minerilor 5, 1883 - 1885;
- 176 MM-II-m-B-04474 Casa Revesz, municipiul BAIA MARE Str. Minerilor 7, înc. sec. XX;
- 177 MM-II-m-B-04475 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Minerilor 11, sec. XX;
- 178 MM-II-m-A-04476.01 Zidul de apărare al cetății Baia Mare, municipiul BAIA MARE Str. Monetăriei, sec. XV;
- 179 MM-II-m-A-04477 Monetăria, azi Muzeul Județean de Istorie, municipiul BAIA MARE Str. Monetăriei 1-3, 1734 - 1739;
- 180 MM-II-m-B-04478 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Paris 11, 1926;
- 181 MM-II-m-A-04479 Biserica "Sf. Anton", municipiul BAIA MARE Piața Păcii 16, 1402 cu transf. ulterioare;
- 182 MM-II-m-B-04480 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Petöfi Sándor 6, 1920;
- 183 MM-II-m-B-04481 Casă, azi Palatul

copiilor, municipiul BAIA MARE Str. Petöfi Sándor 8, 1938;

- 184 MM-II-m-B-04482 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Petöfi Sándor 10, 1930;

- 185 MM-II-m-B-04483 Casa Pașca, municipiul BAIA MARE Str. Plaiului 38, 1938 - 1939;

- 186 MM-II-m-A-04484 Biserica reformată, municipiul BAIA MARE Str. Podul Viilor 10, 1792;

- 187 MM-II-m-A-04476.03 Zidul de apărare al cetății Baia Mare municipiul BAIA MARE Str. Podul Viilor 19 sec. XV;

- 188 MM-II-m-B-04485 Școala confesională, azi Școala ajutătoare nr. 1, municipiul BAIA MARE Str. Podul Viilor 19, 1860;

- 189 MM-II-m-B-04486 Sinagogă, municipiul BAIA MARE Str. Someșului 3, 1885;

- 190 MM-II-m-A-04487 Magazinul "Central", municipiul BAIA MARE Str. Șincai Gheorghe 2, înc. sec. XX;

- 191 MM-II-m-B-04488 Colegiul Național "Gh.Șincai", municipiul BAIA MARE Str. Șincai Gheorghe 25, 1903 - 1906;

- 192 MM-II-m-B-04489 Casa Gall, municipiul BAIA MARE Str. Teatrului 2, 1920 - 1930;

- 193 MM-II-m-B-04490 Casă, municipiul BAIA MARE Str. Turnului 2, sec. XIX;

- 194 MM-II-m-B-04491 Casa Pocol, municipiul BAIA MARE Str. Valea Borcutului 19, 1903;

- 195 MM-II-m-B-04492 Biserica "Sf. Dumitru", municipiul BAIA MARE Str. Valea Borcutului 156, 1907;

- 196 MM-II-m-B-04493 Baia comunală, municipiul BAIA MARE Str. Victoriei 15, sf. sec. XIX - înc. sec. XX;

- 197 MM-II-a-A-04494 Colonia pictorilor, municipiul BAIA MARE Str. Victoriei 21, 1910 - 1912.

## 1.2.2. Caracteristici demografice

### 1.2.2.a. Populația - mărime, evoluție și structură

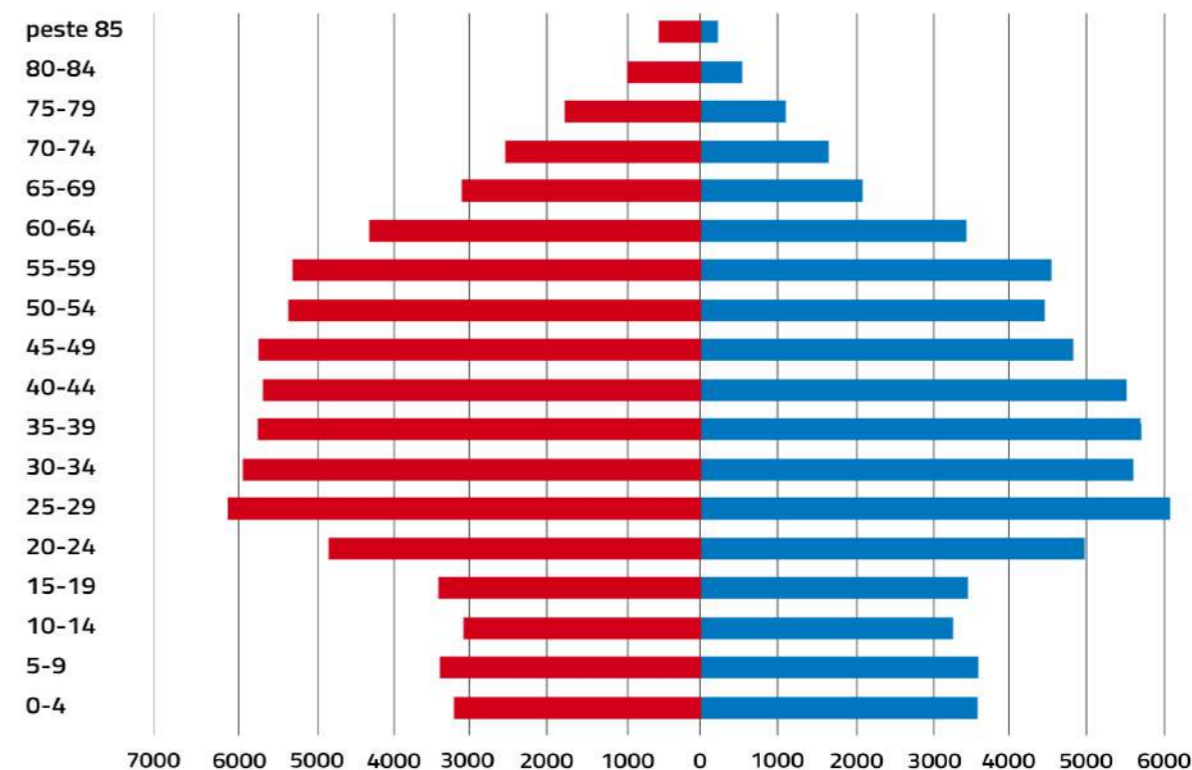
*Datele utilizate în analiza demografică au fost culese în decembrie 2014 - ianuarie 2015, conform raportărilor Institutului Național de Statistică de atunci. Ulterior, INS a recalculat datele statistice demografice pentru a se alinia la sistemul european de colectare a datelor. Astfel, la sfârșitul anului 2013, prima raportare înregistra un număr de 135955 locuitori în Baia Mare, pe când, a doua raportare înregistrează 149031 de persoane (populație după domiciliu). Opțiunea de păstrarea a datelor din prima raportare rezidă din gradul mai mare de acuratețe, întrucât acestea luau în considerare numai populația stabilă.*

În Municipiul Baia Mare, locuiau la sfârșitul anului 2013 (31 decembrie 2013) **135855 persoane**, reprezentând **26,86%** din totalul județului Maramureș (505788). Asemenea tendinței naționale, Baia Mare se confruntă cu o scădere constantă a populației, **înregistrând între anii 2010 și 2013 (1 ianuarie 2010 - 31 decembrie 2013) o depopulare cu 2674 persoane. Sporul natural** (nou născuți vs. persoane decedate) în intervalul **2010-2013** are o valoare mică, însă este **pozitiv** (467- valoare cumulată 2010-2013). Cu toate acestea, **bilanțul locuitorilor înregistrează o scădere procentuală de cca. 2 unități pe parcursul a celor 4 ani** (2010-2013). Depopularea este

explicabilă în sensul soldului negativ dintre valoarea numerică a sporului natural și cea a soldului migrator (467-3141= -2647). Astfel, **cauza principală a scăderii numărului locuitorilor este constituită de fenomenul de migrație.**

Ca pondere (1,93%), **scăderea populației în municipiul Baia Mare între 2010 și 2013, înregistrează o valoare mai mare decât cea consemnată în polii de dezvoltare Arad și Oradea și în același timp, dublul ponderii înregistrate la nivel național.** Satu Mare, în schimb, înregistrează o scădere procentuală ceva mai mare (2,87%).

**Analiza structurii populației** pe grupe de vârstă și sexe **arată o pondere relativ egală a persoanelor de sex feminin și masculin** (1,105 femei la 1 bărbat). Dacă până la vârsta de 24 de ani, persoanele de sex feminin sunt mai puține

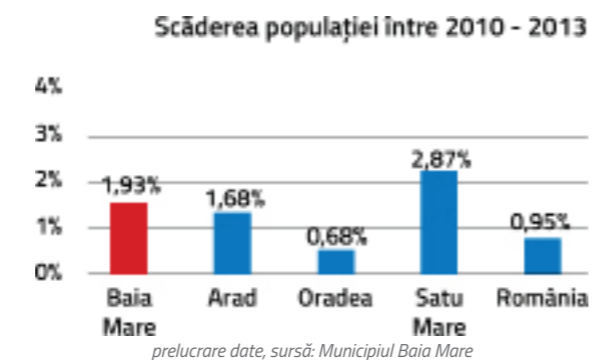
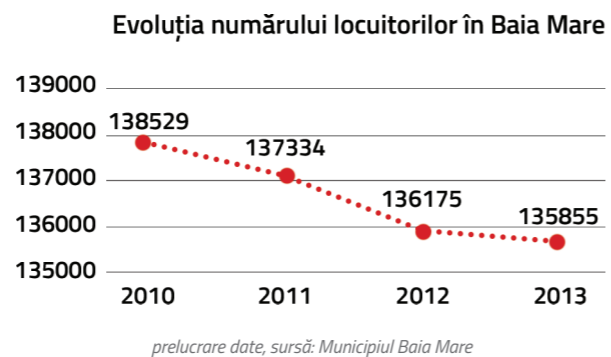


Piramida vârștelor, anul 2014. prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare

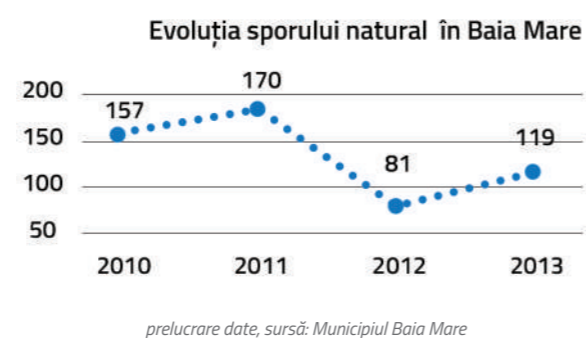
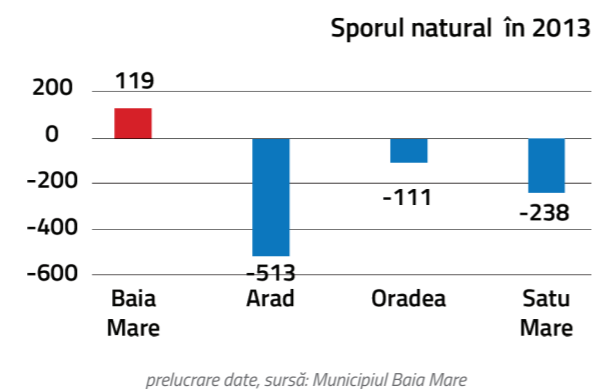
decât cele de sex masculin, raportul tinde să se inverseze accentuat spre vârful piramidei, indicând o speranță de viață mai mare în rândul femeilor. **Forma piramidei vârstelor de tip „urnă” denotă îmbătrânirea populației** și, în același timp, marchează o scădere accentuată a populației municipiului începând cu anul 1990. **Fenomenul de îmbătrânire al populației** (vezi imaginea răsturnată a piramidei vârstelor), **coroborat cu cel al mișcării migratorie**, dacă vor continua în ritmul actual, **pot conduce la o scădere dramatică a numărului de locuitori** (pe termen lung), având **efecte negative asupra economiei și nivelului de trai din Baia Mare**, odată cu **creșterea raportului de dependență demografică**. Cu alte cuvinte, un număr mai mic de persoane active va sprijini un număr superior de persoane inactive (*copii și vârstnici*). În acest context, **se va crea o presiune mai mare pe bugetul local din cauza nevoii de a asista** (servicii de asistență socială, ajutoare ș.a.) **un număr considerabil de persoane**, în timp ce alocările din taxele pe venituri vor fi mai mici, proporțional cu încasările și numărul persoanelor cu venituri impozabile (active).

**Analiza comparativă a sporului natural** în cei 4 poli de dezvoltare din vestul țării pentru **anul 2013**, denotă un **avantaj al municipiului Baia Mare, acesta fiind singurul care înregistrează o valoare pozitivă** și superioară celor înregistrate în celelalte orașe. Evoluția sporului natural în municipiul Baia Mare a fost fluctuantă pe perioada ultimilor patru ani (2010-2013), însă valoarea a fost mereu una pozitivă.

În ultimii 4 ani (2010-2013), soldul migrator (diferența dintre persoanele care au venit și cele care au părăsit municipiul) **a înregistrat valori negative, cu o medie anuală de aproximativ -785 persoane** (-3141 pentru perioada 2010-2013). **Depopularea** cauzată de valoarea soldului migrator mai mare decât cea a sporului natural pe acest interval este un fenomen complex, cu **factori de influență atât de context**



Oraș / stat	Populație		Scădere %
	31 dec. 2013	1 ian. 2010	
Baia Mare	135855	138529	-1,93%
Arad	162248	165014	-1,68%
Oradea	203494	204880	-0,68%
Satu Mare	108929	112143	-2,87%
România	21258833	21462186	-0,95%



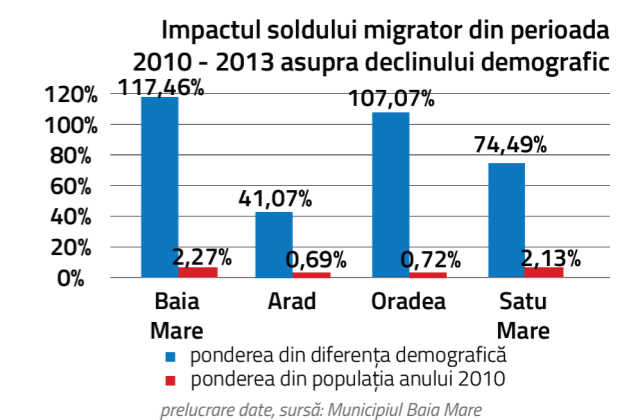
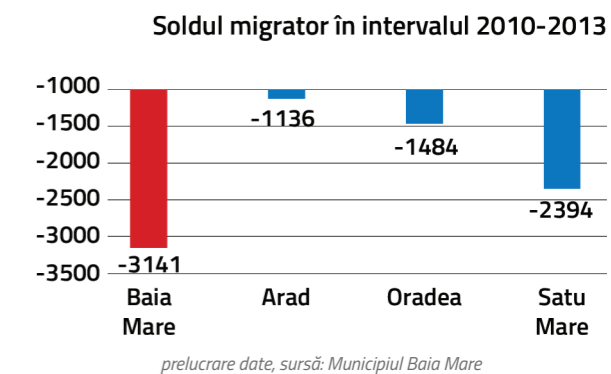
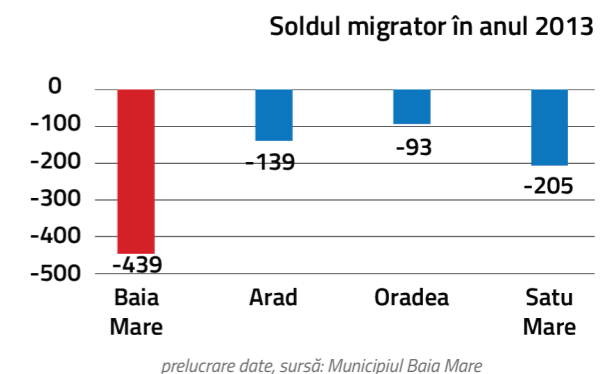
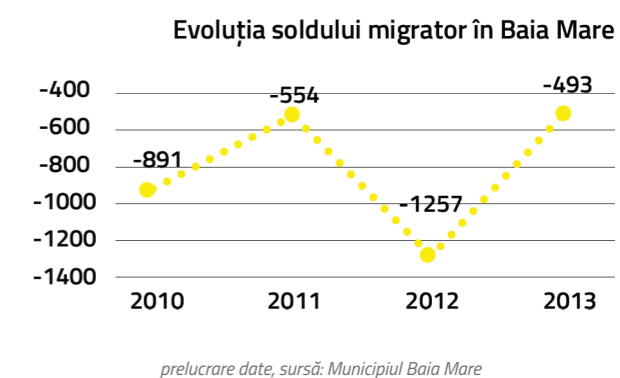
**local** (vezi sistarea activităților din domeniul industriei miniere), **cât și de context național și global** (vezi nivelul salarial mediu în România vs. statele dezvoltate ale Uniunii Europene sau criza financiară a ultimilor ani care a generat valori de șomaj mai mari). Există, de asemenea, și **manifestări punctuale ale unui fenomen de dezurbanizare**, în care cetățenii părăsesc orașul și se îndreaptă către mediul rural, unde costul de locuire este mai scăzut. Având în vedere faptul că **scăderea populației este cauzată în mod direct de migrația populației**, este necesară **elaborarea unui studio socio-economic pentru determinarea cauzelor acestui proces și conceperea unor politici locale** care să atragă fluxurile de populație activă către oraș, asigurându-i **dinamismul economic și atractivitatea**.

Se înregistrează **valori negative ale soldului migrator** și pentru alți poli de dezvoltare din V și N-V țării. În 2013, valoarea contabilizată de municipiul Baia Mare (-439) a fost de 2 ori mai mare decât cea a următoarei clasate (Satu Mare, -205), de 3 ori mai mare decât cea înregistrată la Arad (-139) și de 4 ori mai mare decât cea de la Oradea (-93).

**Analizând soldul migrator în perioada 2010 - 2013** (4 ani), se poate observa că **polii de dezvoltare cu o populație mai mică** (Baia Mare și Satu Mare) **înregistrează cele mai mari valori** (-3141 Baia Mare, -2394 Satu Mare), reprezentând **2,27%, respectiv 2,13% din populația din 2010**, în timp ce Arad (-1136) și Oradea (-1484) înregistrează valori de 0,69%, respectiv 0,72%. Acest fenomen poate

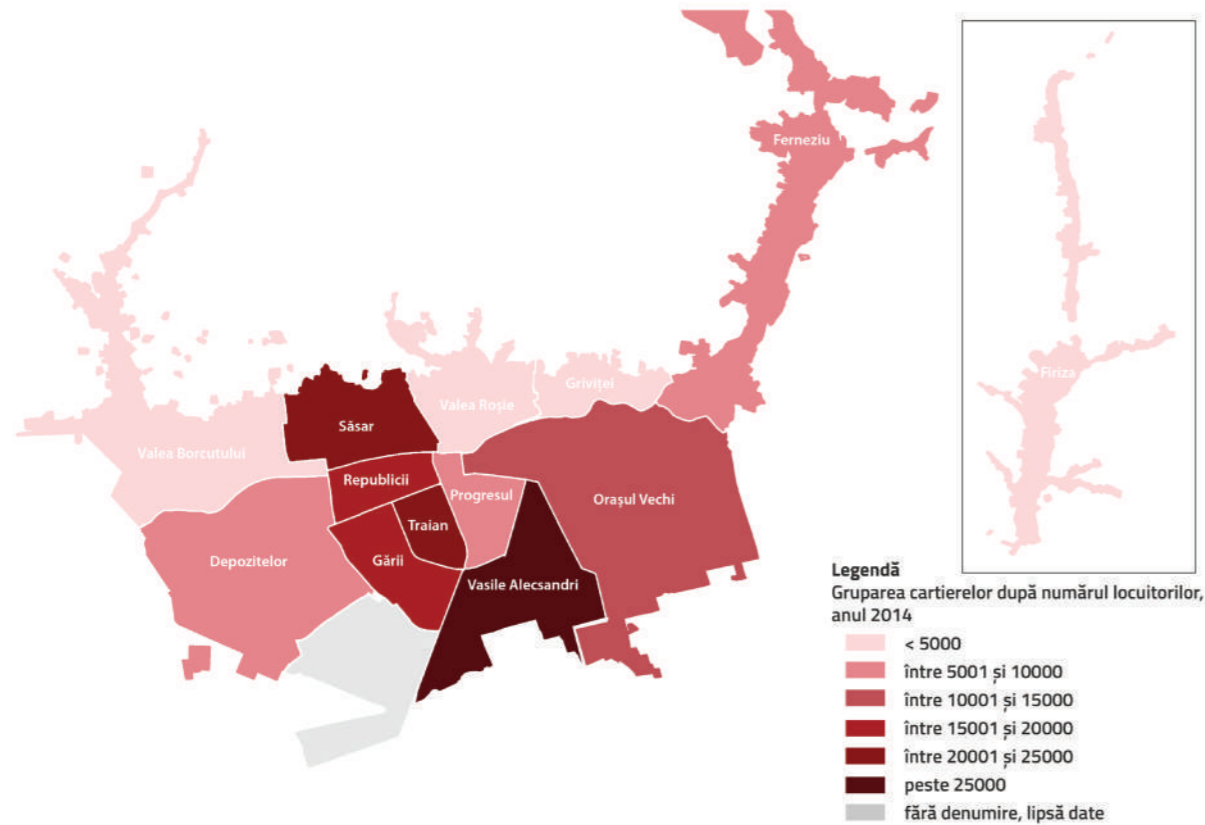
Oraș	Populație 31 dec. 2013	Populație 1 ian. 2010	Spor natural 2010-2013	Sold migrator 2010-2013	% sold migrator din populație	% sold migrator din sold demografic
Baia Mare	135855	138529	467	-3141	-2,27%	117,45%
Arad	162248	165014	-1630	-1136	-0,69%	41,07%
Oradea	203494	204880	98	-1484	-0,72%	107,07%
Satu Mare	108929	112143	-820	-2394	-2,13%	74,49%

Impactul soldului migrator asupra numărului locuitorilor. Prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare

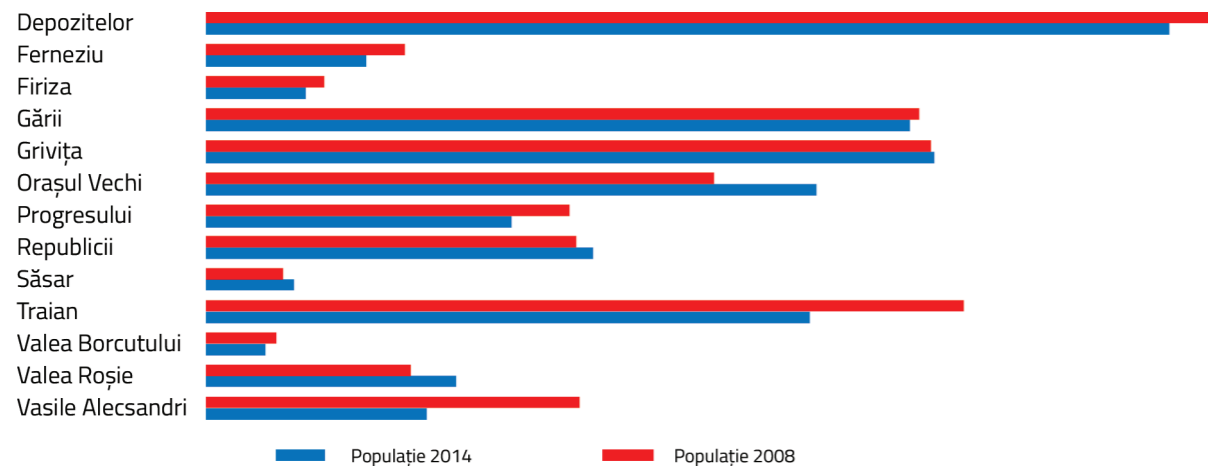
Numărul locuitorilor pe cartiere, anul 2014



Numărul locuitorilor pe cartiere, anul 2014. Prelucrare date, sursă: Indeco Soft SRL, anul 2014

Cartier	Populație		Evoluție	
	2008	2014	număr	%
Depozitelor	10596	6226	-4370	-41,24%
Ferneziu	5797	7067	1270	21,91%
Firiza	1914	1646	-268	-14%
Gării	21532	17177	-4355	-20,23%
Grivița	2112	2525	413	19,55%
Orașul Vechi	10529	11010	481	4,57%
Progresului	10325	8676	-1649	-15,97%
Republicii	14545	17472	2927	20,12%
Săsar	20700	20899	199	0,96%
Traian	20360	20146	-214	-1,05%
Valea Borcutului	3289	2765	-524	-15,93%
Valea Roșie	5725	4414	-1311	-22,90%
Vasile Alecsandri	28659	27557	-1108	-3,85%

Numărul locuitorilor pe cartiere, anul 2014. Prelucrare date, sursă: Indeco Soft SRL, anul 2014



Evoluția populației pe cartiere în perioada 2008 - 2014. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014) și PIDU Baia Mare (2009)

din scăderea demografică a municipiului Satu Mare și la ceva mai puțin de jumătate din cea a municipiului Arad.

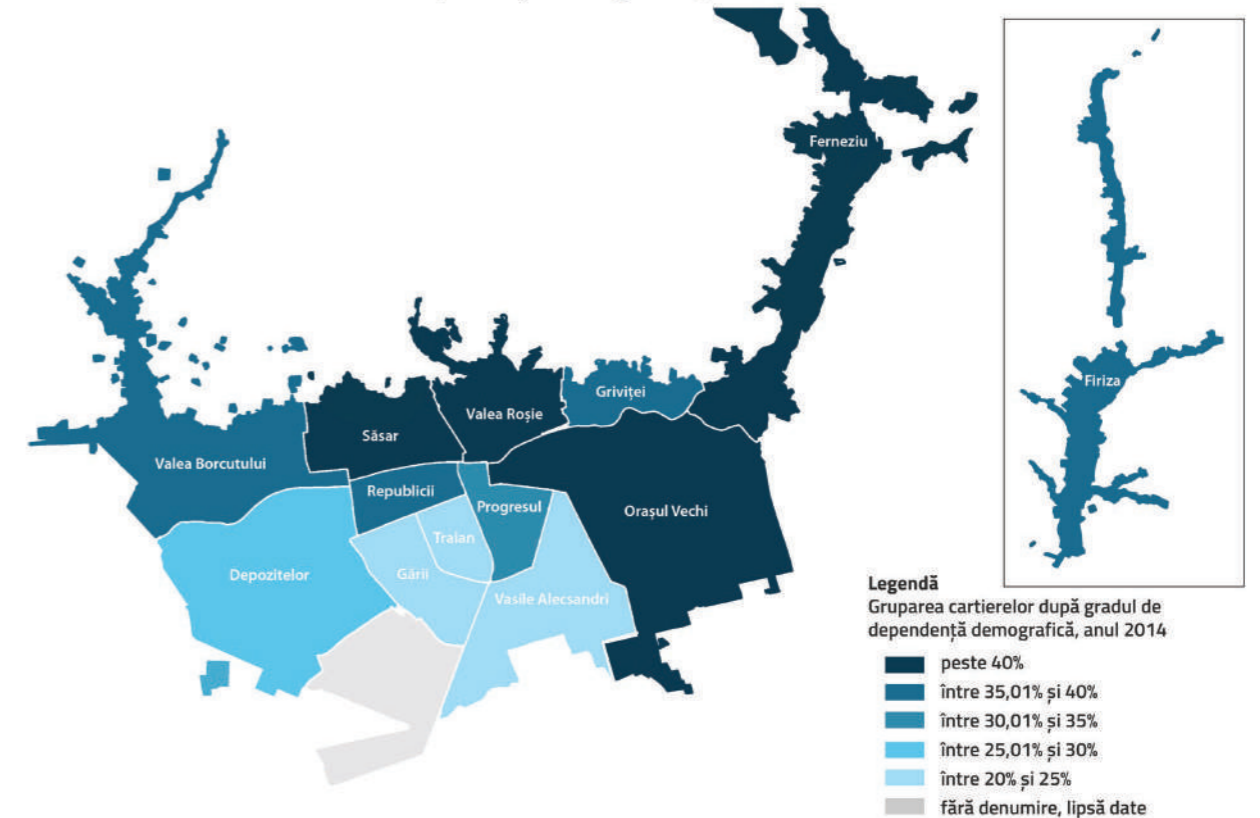
Analizând mai în detaliu structura populației, se observă faptul că **evoluția demografică este diferită de la un cartier la altul**. Luând în considerare datele prezentate de primul Plan Integrat de Dezvoltare Urbană al municipiului, pentru anul de referință 2008 și comparându-le cu cele din 2014, se observă faptul că **populația a scăzut la nivelul întregului municipiu**. Cu toate acestea, **5 cartiere au sporit demografic în această perioadă: Ferneziu, Grivița, Orașul Vechi, Republicii și Săsar**. Deși a cunoscut o scădere a numărului de locuitori, cartierul **Vasile Alecsandri rămâne cel mai populat cartier**, fiind urmat la peste 5000 locuitori distanță de Săsar și Traian.

**Populația cea mai numeroasă este grupată în treimea mediană a orașului, acolo unde sunt localizate și locuințele cu densitate mare**. Trei sferturi din populația orașului (aproximativ

fi explicat în virtutea capacității mai mari de polarizare a centrelor urbane cu o populația mai mare. Climatul economic al acestora este unul mai atractiv, piața forței de muncă este mai dinamică, iar oferta de produse urbane este mai diversificată (educație, recreere, cultură), calitatea vieții fiind în mod direct influențată de aceasta din urmă. Astfel, sporul migrator în cazul acestor orașe tinde să fie unul mai mic, ca valoare procentuală din totalul populației.

**Ponderea soldului migrator în soldul demografic al municipiului din 2010 până în 2013 (diferența dintre numărul populației la 1 ianuarie 2010 și cel la 31 decembrie 2013) depășește 100%**. Acest lucru arată faptul că valoarea numerică a soldului migrator depășește valoarea diferenței demografice, realizându-se o compensare până la ponderea unitară de 100% din sporul natural. Cu alte cuvinte, **migrația reprezintă singura cauză a depopulării din ultimii 4 ani atât în municipiul Baia Mare, cât și în municipiul Oradea**. De cealaltă parte, **sporul natural negativ contribuie la cca. trei sferturi**

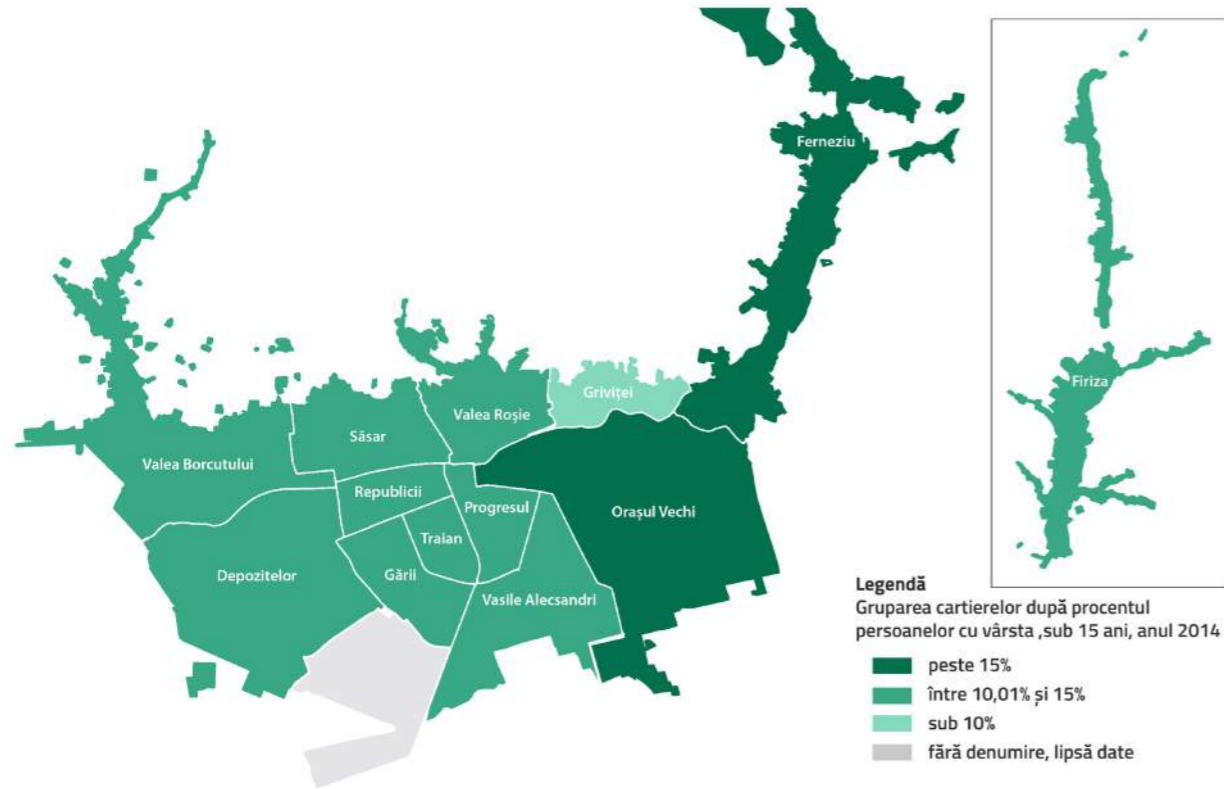
Gradul de dependență demografică pe cartiere, anul 2014



Gradul de dependență demografică, anul 2014. Prelucrare date, sursă: Indeco Soft SRL, anul 2014

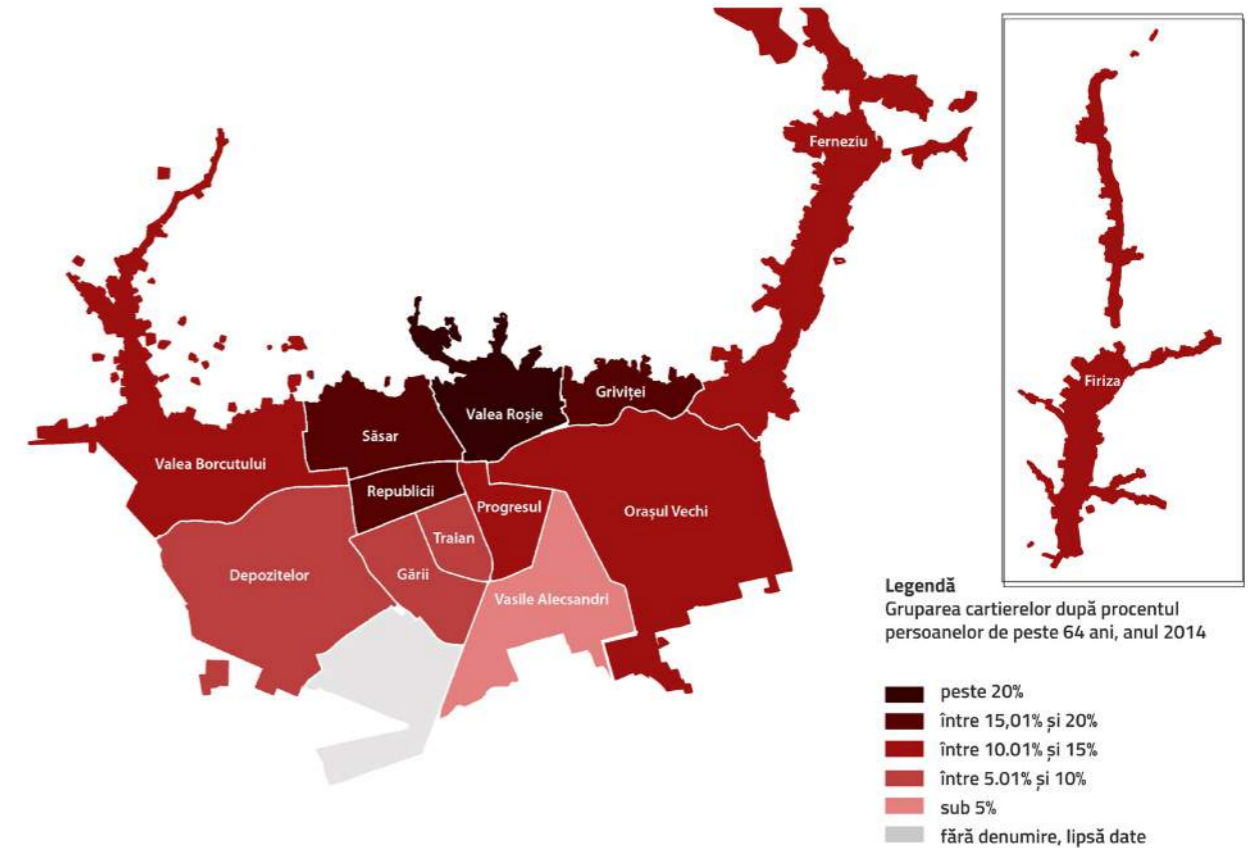


Ponderea persoanelor tinere pe cartiere, anul 2014



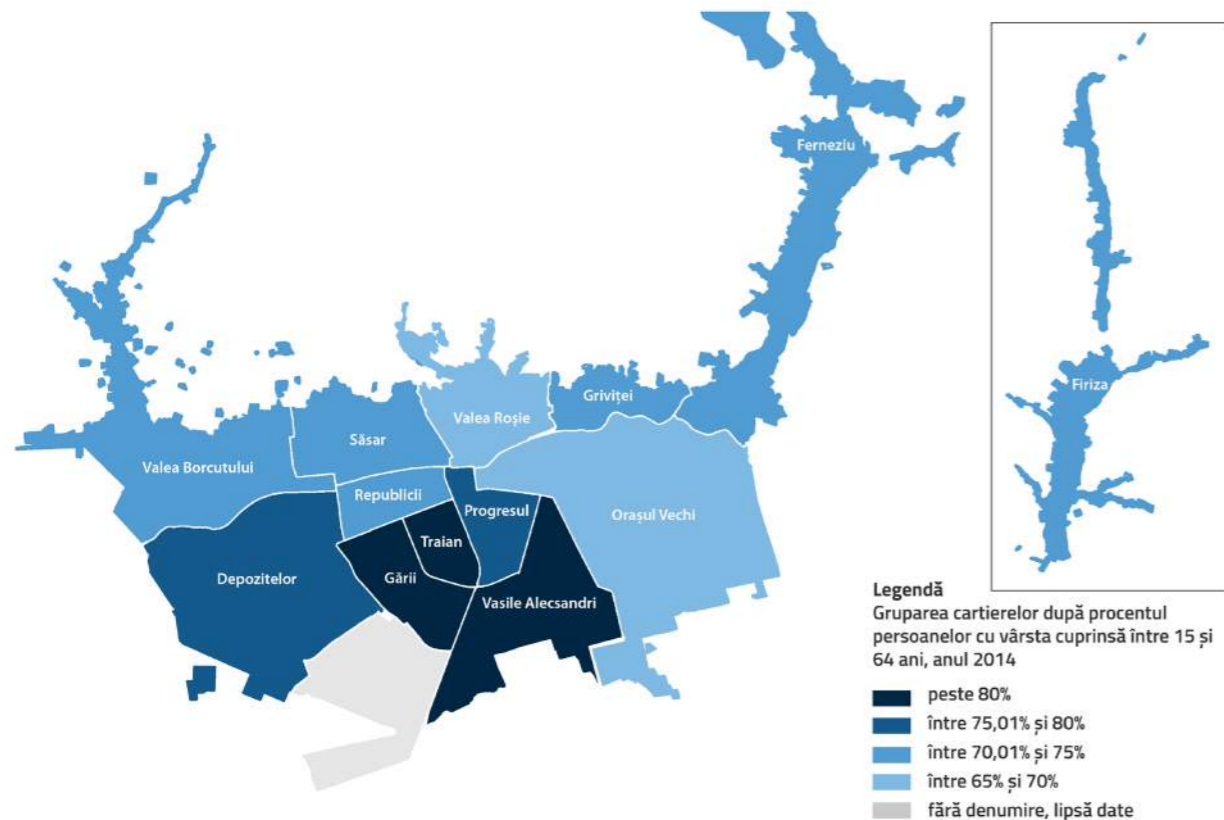
Ponderea persoanelor tinere. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)

Ponderea persoanelor vârstnice pe cartiere, anul 2014



Ponderea persoanelor vârstnice. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)

Ponderea persoanelor apte de muncă pe cartiere, anul 2014



Ponderea persoanelor apte de muncă. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)

112000 locuitori) locuiește în cartierele Săsar, Republicii, Traian, Gării, Progresul și Vasile Alecsandri, ocupând mai puțin de un sfert din teritoriul intravilan (835 ha).

Evoluția populației pe cartiere este relevantă, asemeni situației la nivelul întregului oraș, pentru determinarea ponderii populației susținute și concentrațiile de forță de muncă disponibile în fiecare zonă din oraș. Statistica referitoare la structura populației pe grupe de vârstă subliniază o **rată de dependență demografică foarte ridicată în cartierul Valea Roșie, unde populația susținută din punct de vedere demografic reprezintă jumătate din totalul la nivel de cartier**<sup>17</sup>. De asemenea, o **rată ridicată a dependenței demografice, de peste 40%, se regăsește și în cartierele Orașul Vechi, Ferneziu și Săsar (43%, 42% respectiv, 41%)**. Dacă în Valea Roșie și Săsar situația este determinată de numărul mare al persoanelor în vârstă (de 1,5 ori mai multe decât tineri în Săsar și de două ori mai multe în Valea Roșie),

situația este pozitivă în Ferneziu și Orașul Vechi unde numărul tinerilor este mai mare decât cel al persoanelor în vârstă (cu 65% mai mare în Ferneziu și cu 15% mai mare în Orașul Vechi).

De altfel, **cartierele cu cel mai mare procent al tinerilor sunt cartierele Ferneziu (18,2%), Orașul Vechi (16,18%) și Firiza și Valea Borcutului (aprox. 13%), însă din punct de vedere al numărului de indivizi ierarhia sugerează cartierele Vasile Alecsandri (4106), Săsar și Gării (aprox 2300) și Traian și Republicii (2200 respectiv 2000), ca fiind cele mai numeroase.**

Privind reprezentarea cartierelor în funcție de raportul de dependență demografică, se constată o valoare mai mare în cartierele nordice și estice, în timp ce cartierele localizate în zona centrală și vestică a municipiului consemnează o distribuție a populației pe grupe de vârstă cu ponderi mai mici pentru vârstnici și tineri (peste 64 ani și sub 15 ani).

17. sursă: structura populație pe cartiere (anul 2014) furnizată de Indeco Soft SRL, februarie 2015;

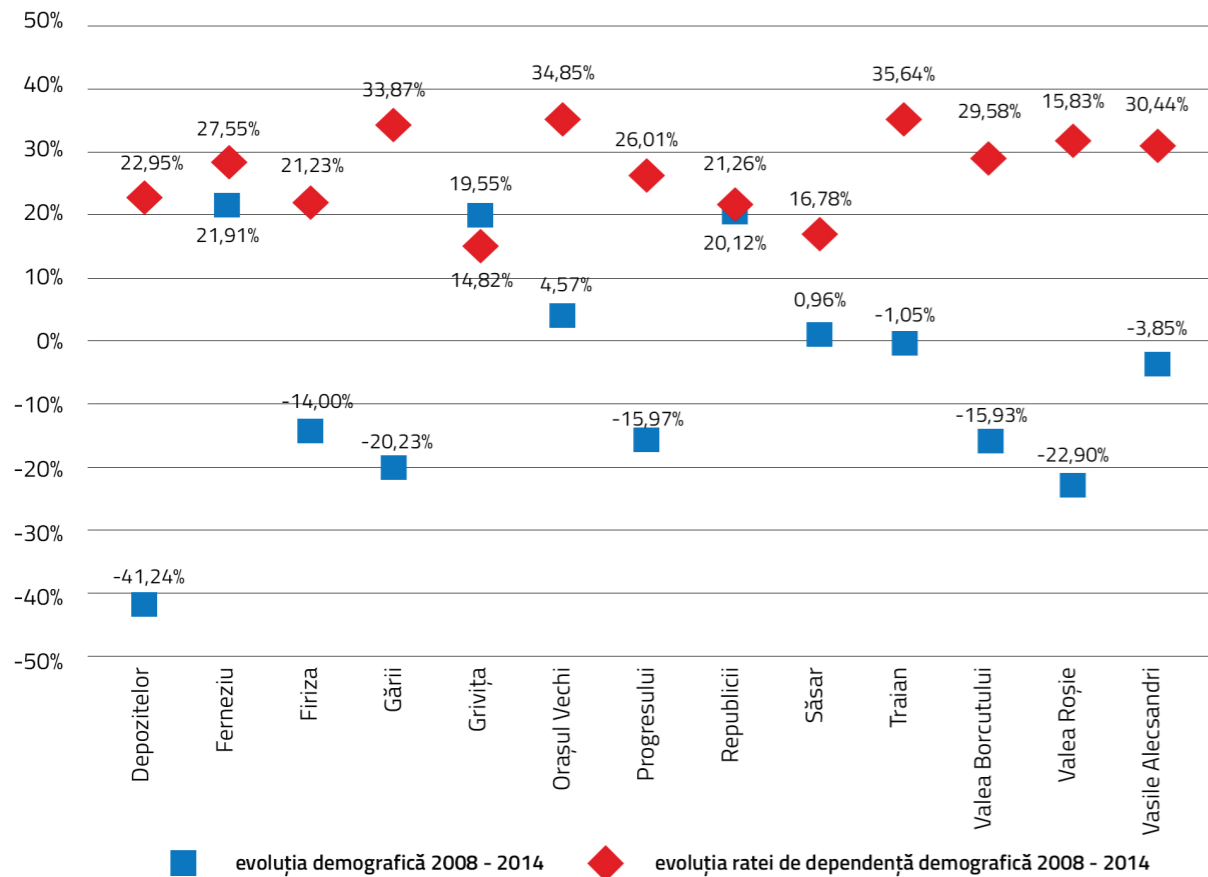
Compararea celor două evoluții reprezentate pentru intervalul 2008-2014 (cea demografică și cea a dependenței demografice), demonstrează o **creștere a raportului de dependență la nivelul întregului oraș cu aproximativ 28%** (31,46% în 2014 și 24,54% în 2008), **pe fondul unei scăderi a populației totale de cca. 5,5 procente** (conform datelor furnizate de INDECO Soft). Motivul îl constituie creșterea ponderii persoanelor tinere de la 8,42% în 2008 la cca. 12,93% în 2014.

Cifrele raportate de INS indică, pentru intervalul 2010-2014, o creștere a ponderii persoanelor vârstnice și o scădere a celor tinere în totalul populației, astfel, **raportul de dependență demografică înregistrând o ușoară creștere de la 31,87 în anul 2010 la 33,52% în 2014**<sup>18</sup>. Comparată cu situația celorlalți poli de dezvoltare, se constată o tendință similară pe același interval de timp, exceptând polul Satu Mare în intervalul 2013-2014, unde s-a înregistrat o ușoară reducere a acestui raport. Spre deosebire de intervalul 2008 - 2014, când

diferența între ani a numărului de locuitori pe categorii de vârstă arată o tendință optimistă, de creștere a populației tinere (datele INDECO), o restrângere a intervalului de analiză (datele INS) denotă contrariul, asemeni evoluției indicate de piramida vârstelor. Se observă și o creștere, atât a numărului, cât și a ponderii persoanelor vârstnice. În același timp, numărul persoanelor tinere este în scădere, asemeni persoanelor active din punct de vedere demografic.

O altă analiză relevantă este cea a structurii populației pe sexe. Această grupare a locuitorilor surprinde prin faptul că **în toate cartierele baimărene numărul persoanelor de sex feminin este mai mare decât cel al persoanelor de sex masculin**, indiferent dacă diferența este de doar 1-2 persoane (Valea Borcutului și Firiza) sau de 1500 (Săsar și Republicii). **La nivelul orașului, ponderea pe sexe surprinde 47,93% persoane de sex masculin și 52,07% persoane de sex feminin.**

Evoluția ratei de dependență demografică în raport cu evoluția populației pe cartiere între 2008 - 2014



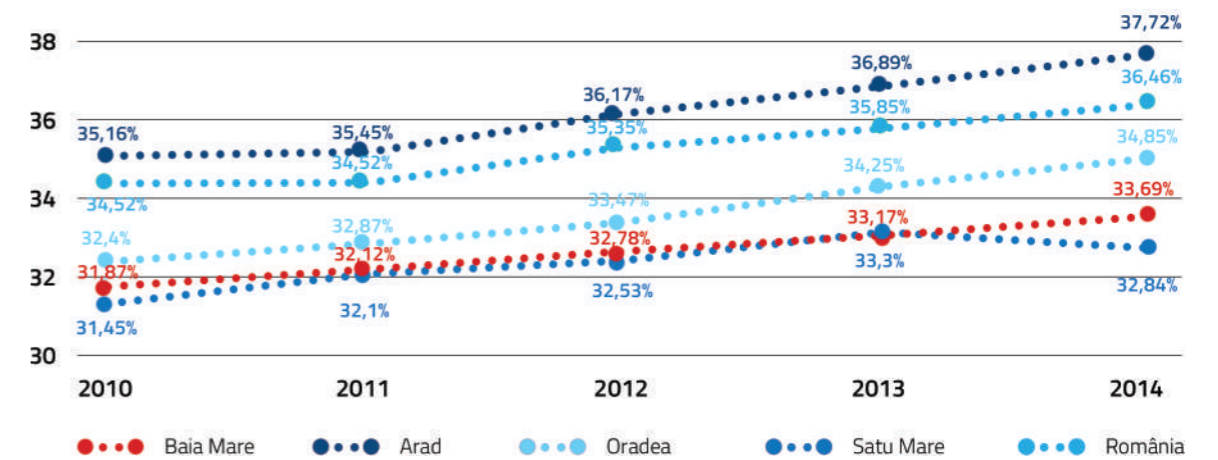
Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014) și PIDU Baia Mare (2009)

18. Calculul a fost realizat conform structurii populației pe grupe de vârstă raportate de Institutul Național de Statistică, pentru populația cu domiciliul în Baia Mare, anul 2014;

Categoría de vârstă	2010		2011		2012		2013		2014	
	nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%
Tineri (0-15ani)	22023	14,49%	21745	14,4%	21660	14,39%	21286	14,23%	20895	13,96%
Populația activă (15-64 ani)	115267	75,83%	114277	75,69%	113401	75,31%	112348	75,09%	112061	74,90%
Vârstnici (peste 64 ani)	14710	9,68%	14961	9,91%	15514	10,30%	15985	10,68%	16664	11,14%
Total	152000	100%	150983	100%	150575	100%	149619	100%	149620	100%

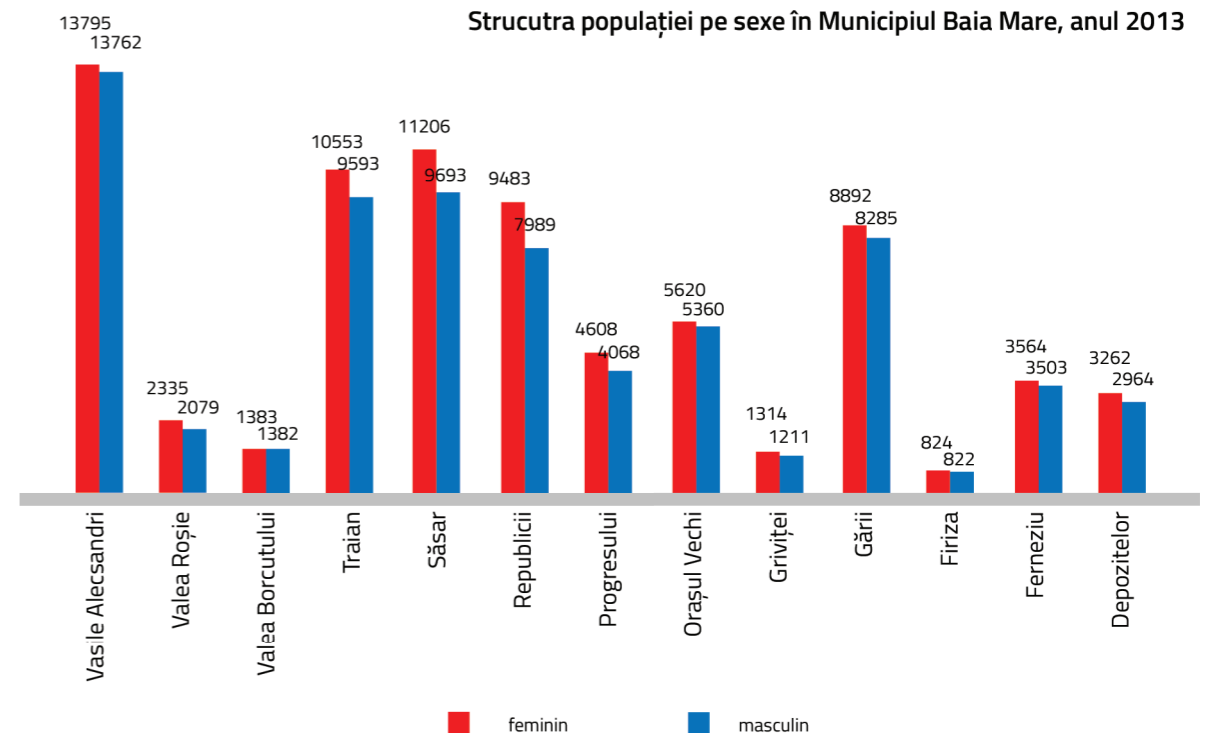
Structura populației pe categorii de vârstă. prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică, 2015

Evoluția raportului de dependență demografică în intervalul 2010 - 2014



Prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică, 2015

Structura populației pe sexe în Municipiul Baia Mare, anul 2013



Structura populației pe sexe. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)

### 1.2.2.b.Densitatea populației

Zona administrativă a orașului Baia Mare este a treia ca suprafață dintre cei 13 poli de dezvoltare (Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureș), după cele ale Aradului și Galațiului. Totuși, al nouălea oraș conform mărimii demografice, polul de dezvoltare maramureșean este ultimul dintre cei 13 în funcție de densitatea populației (calculată ca raport al numărului de locuitori la suprafața în kmp a întregului UAT-582 locuitori/kmp<sup>19</sup>).

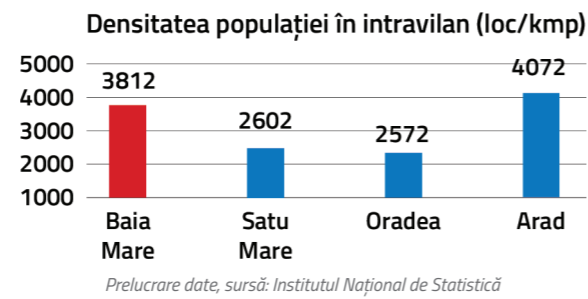
În sensul stabilirii unei densități medii relevante a populației în municipiu, se va studia raportul dintre numărul de locuitori și suprafața în kmp a intravilanului. Astfel, Baia Mare are o densitate a populației (3816 locuitori/kmp intravilan) mai mare decât cea a municipiului Satu Mare (2602 locuitori/kmp intravilan) și decât cea a municipiului Oradea (2572 locuitori/kmp intravilan). Aradul are cea mai mare densitate a populației dintre cei 4 poli de dezvoltare menționați, cu 4072 locuitori/kmp intravilan <sup>20</sup>.

Se poate observa faptul că valorile statistice ale celor doi indicatori (densitatea populației raportată la suprafața integrală a UAT, densitatea populației raportată la intravilan) ilustrează o ierarhie diferită, dacă nu chiar inversă.

Pol de dezvoltare	Suprafața intravilan (kmp)	Suprafața UAT (kmp)	Ponderi intravilan din suprafața UAT	Populație în 31 dec. 2013	Densitatea populației în intravilan	Densitatea populației în UAT
Baia Mare	35,63	233,47	15,26	135855	3812,94	581,89
Satu Mare	41,86	150,42	27,83	108929	2602,22	724,17
Arad	39,84	261,48	15,24	162248	4072,49	620,50
Oradea	79,09	111,22	71,11	203494	2572,94	1829,65

Densitatea populației. Prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

19. suprafețe UAT Baia Mare, Arad, Oradea, Satu Mare- sursă: Planul Urbanistic General municipiului Oradea, 2014, în curs de elaborare- etapa avizare, pagina 68;  
 20. suprafețe intravilan UAT Arad și Oradea- sursă: Institutul Național de Statistică; suprafața intravilan Baia Mare- sursă: Bilanț teritorial Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare, pagina 54; suprafața intravilan UAT Satu Mare- sursă: Planul Urbanistic General municipiului Oradea 2014, în curs de elaborare- etapa avizare, pagina 81 (referință bilanț teritorial existent, nu propus);  
 21. Pentru determinarea densității s-a utilizat suprafața cartierelor conform situației din anul 2013 și reprezentată în PUG Baia Mare, aflat în actualizare – etapa avizare. Suprafețele cartierelor mai mici în 2013 față de anul 2008 sunt determinate de utilizarea în anul 2008 a unor suprafețe previzionate pentru totalul intravilan.  
 22. Primul Plan Integrat de Dezvoltare Urbană furnizează statistici similare aferente anului 2008



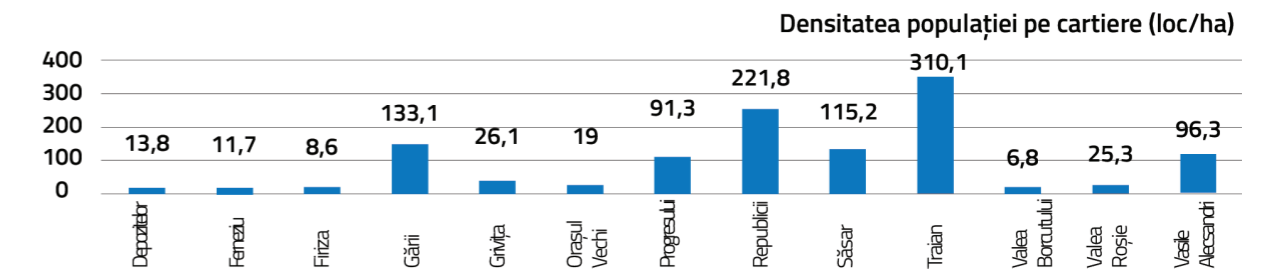
Prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

Acest fenomen statistic poate fi explicat și în virtutea diferenței de pondere a intravilanului din întreaga suprafața a unității administrativ-teritoriale. Astfel, întrucât municipiul Baia Mare înregistrează o pondere mică a intravilanului din întreaga suprafață a UAT(15,26%), la fel ca și municipiul Arad (15,24%) iar în ceilalți 2 poli de dezvoltare, intravilanul ocupă între 27, respectiv 71% din totalul zonei administrative, densitatea populației în intravilan prezintă, în cazul primelor două orașe, valori superioare, întrucât raportarea se realizează la o suprafață mai mică. Totuși, **Aradul (4072 locuitori/kmp) este mai dens locuit decât Baia Mare(3812 locuitori/kmp).**

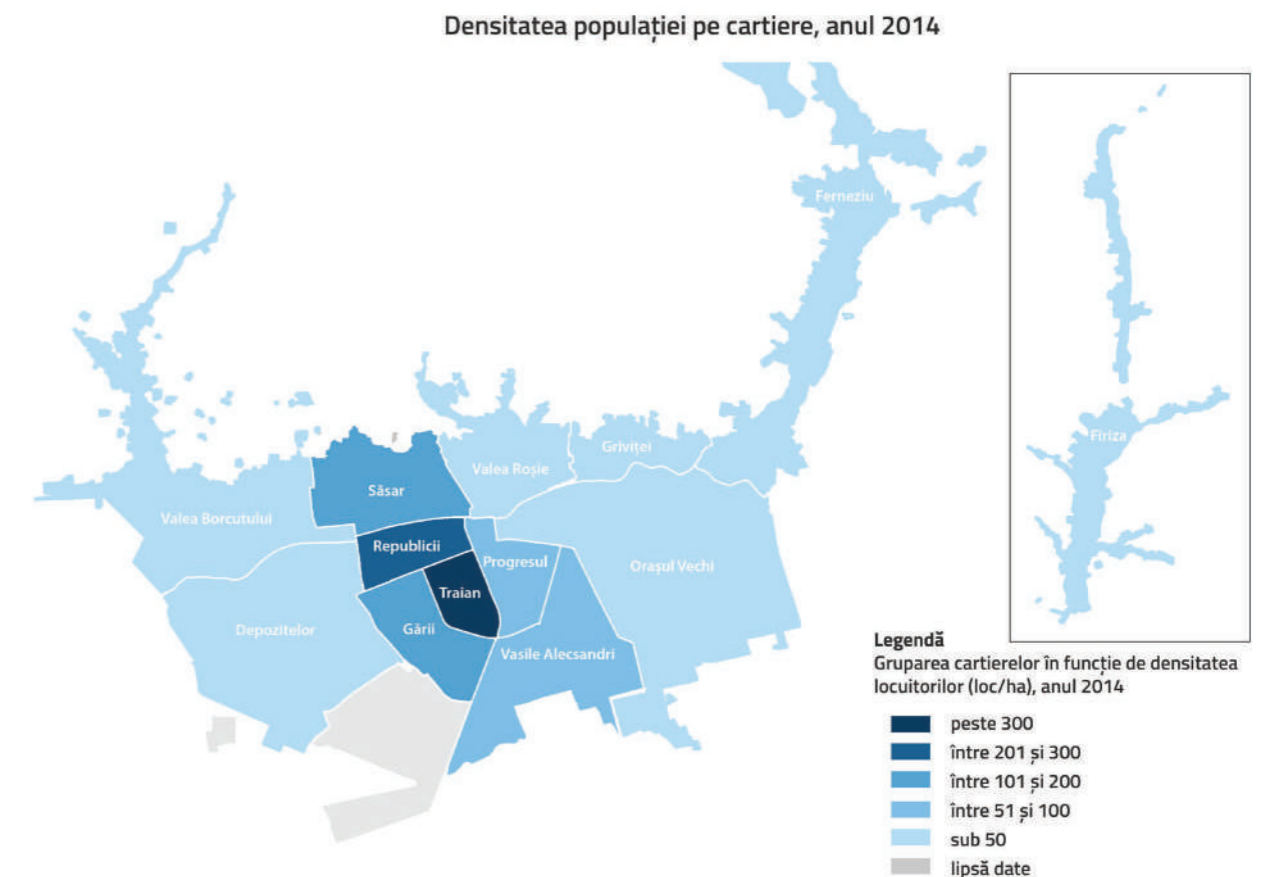
În ceea ce privește repartitia populației pe cartiere și raportarea acesteia la suprafață<sup>21</sup>, se constată o concentrare a populației în zona centrală, iar **cartierul Traian deține cea mai mare densitate dintre cartierele orașului: 310 loc/ha**, chiar dacă numărul total al locuitorilor este în scădere față de anul 2008<sup>22</sup>.

Denumire cartier	Suprafața 2008 (ha)	Populație 2008	Densitate 2008 (loc/ha)	Suprafață 2014 (ha)	Populație 2014	Densitate 2014 (loc/ha)	Evoluție densitate
Depozitelor	446,14	10596	23,75	450,43	6226	13,82	-41,80%
Ferneziu	434,33	5797	13,35	605,71	7067	11,67	-12,58%
Firiza	301,39	1914	6,35	191,94	1646	8,58	35,04%
Gării	112,02	21532	192,22	129,07	17177	133,08	-30,76%
Grivița	124,02	2112	17,03	96,74	2525	26,1	53,27%
Orașul Vechi	544,17	10529	19,35	579,49	11010	19	-1,81%
Progresului	97,32	10325	106,09	95,02	8676	91,31	-13,94%
Republicii	75,2	14545	193,42	78,77	17472	221,81	14,68%
Săsar	239,29	20700	86,51	181,45	20899	115,18	33,14%
Traian	64,15	20360	317,38	64,97	20146	310,08	-2,30%
Valea Borcutului	543,3	3289	6,05	405,65	2765	6,82	12,61%
Valea Roșie	215,02	5725	26,63	174,22	4414	25,34	-4,84%
Vasile Alecsandri	231,47	28659	123,81	286,1	27557	96,32	-22,21%

Densitatea populației pe cartiere, Baia Mare, anul 2014. Prelucrare date, sursă: PUG Municipiul Baia Mare (reactualizare, etapa avizare), recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014) și PIDU Baia Mare (2009)



Densitatea populației pe cartiere. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)



Ponderea persoanelor apte de muncă. Prelucrare date, sursă: recensământul populației pe cartiere INDECO Soft SRL (2014)

**Diferențele mari de densitate între diferitele zone ale orașului sunt date de tipologia locuințelor.** Dacă în cartierele centrale sunt amplasate blocuri de locuințe colective și densitatea este mare (Traian, Republicii), aceasta este redusă în zonele cu specific rural, cu locuințe individuale, dar și în cartierele care includ suprafețe însemnate cu destinație industrială (Fernezii, Valea Roșie, Valea Borcutului, Orașul Vechi, Depozitelor).

**Cartierele care prezintă o scădere a densității** (determinată de o scădere însemnată a populației) sunt: **Depozitelor (cel mai afectat), Gării și Vasile Alecsandri**, trei dintre cele mai

populate cartiere. Cele care au cunoscut o creștere în densitate determinată de creșterea numărului de locuitori sunt Republicii, Săsar și Griviței, cele două din urmă cunoscând, însă, creșteri mici, de 300-400 de locuitori. Se poate concluziona că există, totuși, o tendință de densificare a zonelor situate în treimea de mijloc a orașului și una de scădere a densității în cele periferice. Această mișcare ilustrează interesele populației de amplasare și implicit generează evoluții similare ale pieței imobiliare pe principiul pieței libere, al cererii și ofertei. În cartierul Fernezii, densitatea a scăzut, datorită extinderii intravilanului, însă numărul locuitorilor a crescut cu cca. 22%.

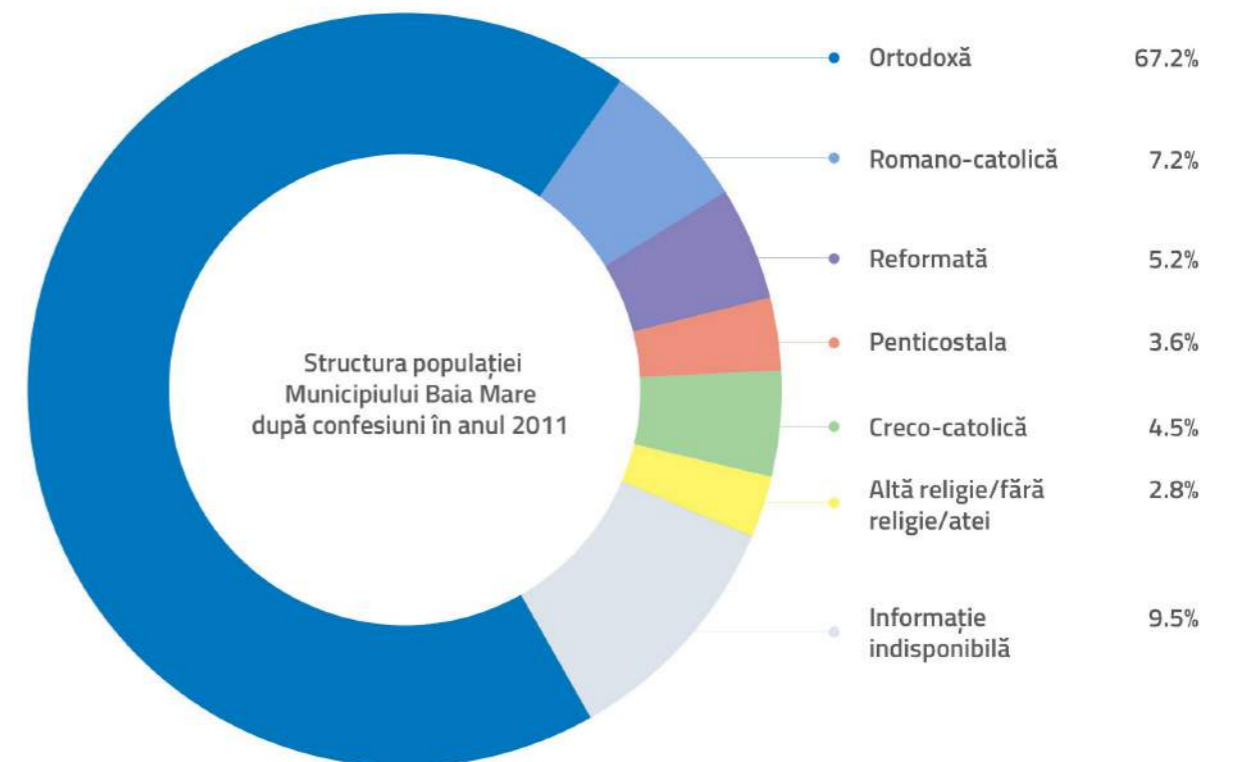
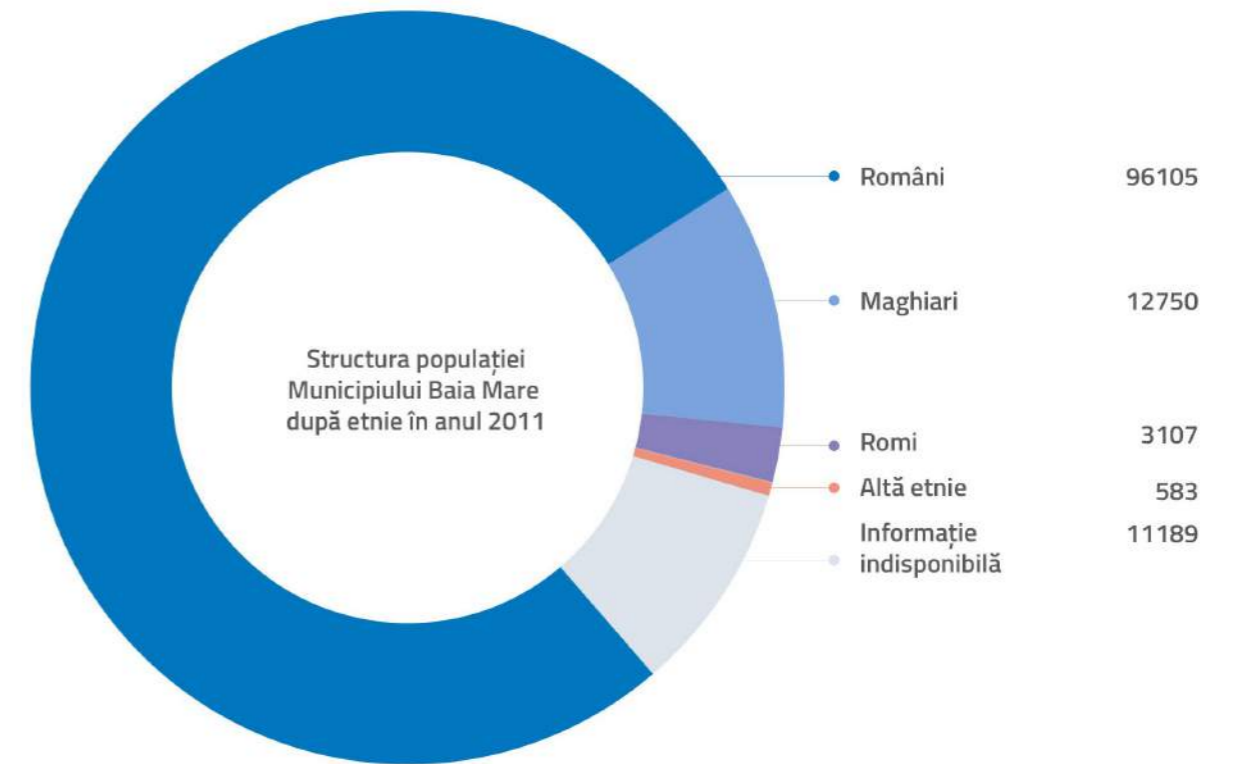
### 1.2.2.c. Structura etnică și confesională a populației

Conform datelor disponibile de la recensământul populației și al locuințelor din 2011, în municipiul Baia Mare au fost recenzați 123738 locuitori, o valoare mai mică decât totalul populației raportat de Institutul Național de Statistică (137735 locuitori la 1 ianuarie 2011). Ponderea pe etnie calculată la această valoare recențată este, totuși, relevantă. Astfel, repartizarea populației pe etnie ilustrează o mixitate etnică mare, explicabilă în virtutea istoriei orașului și a zonei, dar și a poziționării sale aproape de granițele cu Ungaria și Ucraina. Majoritatea populației este de etnie română (77,67%) și este completată de minoritatea maghiară (10,3%) și minoritatea romă (2,51%)<sup>23</sup>. Printre populațiile minoritare în Baia Mare, se regăsesc și germani, ucrainieni, turci, ruși lipoveni, sârbi, slovaci, bulgari, greci, italieni, evrei, acestea însumând 0,61% din totalul populației recențate. Un număr de 11189 (9,54%) persoane nu au participat la chestionar, datele referitoare la etniile acestora fiind astfel, indisponibile.

**Față de anul 2008, când erau înregistrați**

**139731 locuitori în Baia Mare<sup>24</sup>, populația română a cunoscut o scădere a ponderii de la 82,85% la 77,67%, asemeni populației maghiare care a cunoscut o scădere a ponderii de la 14,79 la 10,3%. O creștere importantă a cunoscut-o ponderea populației rome, care în anul 2008 reprezenta doar 1,5% din total (2,5% în 2011- în doar 3 ani).**

**Structura confesională prezintă și această un grad însemnat de varietate**, dublat de diversitatea lăcașelor de cult de pe teritoriul municipiului. Majoritară este populația ortodoxă (67,19%), dar procente însemnate adună și romano-catolicii (7,19%), populația de rit reformat (5,18%), penticostalii (3,59%) și greco-catolicii (4,52%). Celelalte religii și culte minoritare cu adepți în Baia Mare sunt: Martorii lui Iehova, Baptism, Islamism, Unitarianism, Creștinism după Evanghelie, Creștinism de rit vechi, Evanghelism Lutheran, Ortodoxism Sârb, Evanghelism, Evanghelism de confesiune augustină, Mozaism.



prelucrare date, sursă: Recensământul populației și al locuințelor 2011

23. sursă: Recensământul populației și al locuințelor, 2011;  
24. sursă: Institutul Național de Statistică;

### I.2.2.e. Infraționalitate

Nivelul infraționalității reprezintă un indicator al nivelului de siguranță, dar în același timp surprinde și nivelul de integrare civică al comunității băimărene. **Analiza comparativă a numărului de infracțiuni înregistrate de Poliția Municipiului Baia Mare în intervalul 2010-2013 nu surprinde o tendință generală de reducere sau sporire a infracțiunilor**, cifrele denotând o evoluție fluctuantă. Defalcarea categoriilor de infracțiuni ilustrează **preponderența infracțiunilor asupra patrimoniului**, urmată la mare distanță de faptele comise împotriva persoanei.

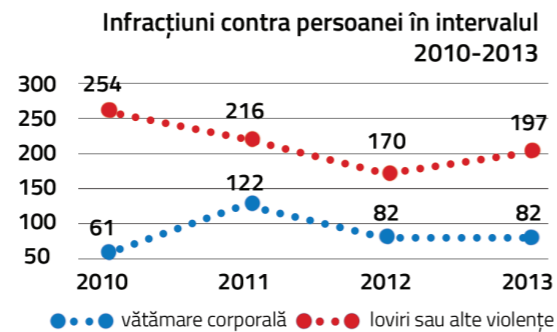
Numărul infracțiunilor contra persoanei scade, per total, în intervalul studiat, însă în cadrul acestei categorii, se constată o creștere a actelor de vătămare corporală.

Raportările arată o reducere a numărului de fapte infracționale contra familiei pe intervalul 2010 - 2012, însă marchează o creștere puternică în anul 2013, la nivelul Municipiului Baia Mare.

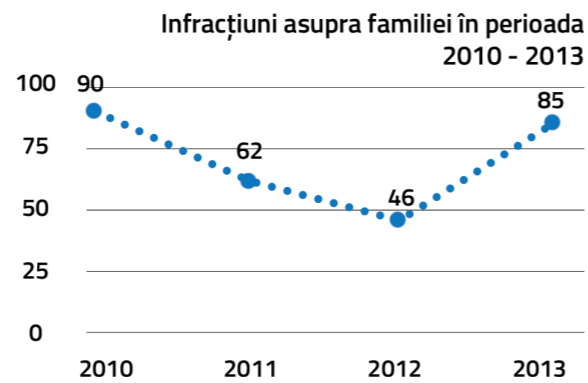
Cea mai mare pondere din totalul infracțiunilor din Baia Mare o înregistrează infracțiunile asupra patrimoniului (între 67% și 73% în intervalul 2010 - 2013). Comparativ cu situația la nivel național, **indicatorul infracțiunilor raportate la mia de locuitori demonstrează o situație îngrijorătoare**

Infracțiuni	2010	2011	2012	2013
Vătămare corporală	61	122	82	82
Loviri sau alte violențe	254	216	170	197
Alte infracțiuni	172	78	83	100
<b>Total</b>	<b>487</b>	<b>416</b>	<b>335</b>	<b>379</b>

Infracțiuni contra persoanei. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

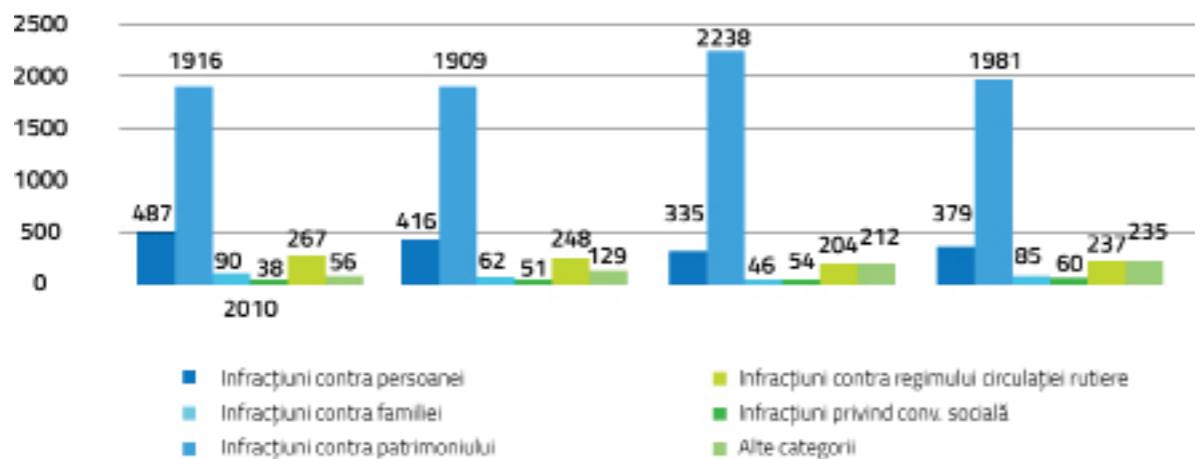


prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare



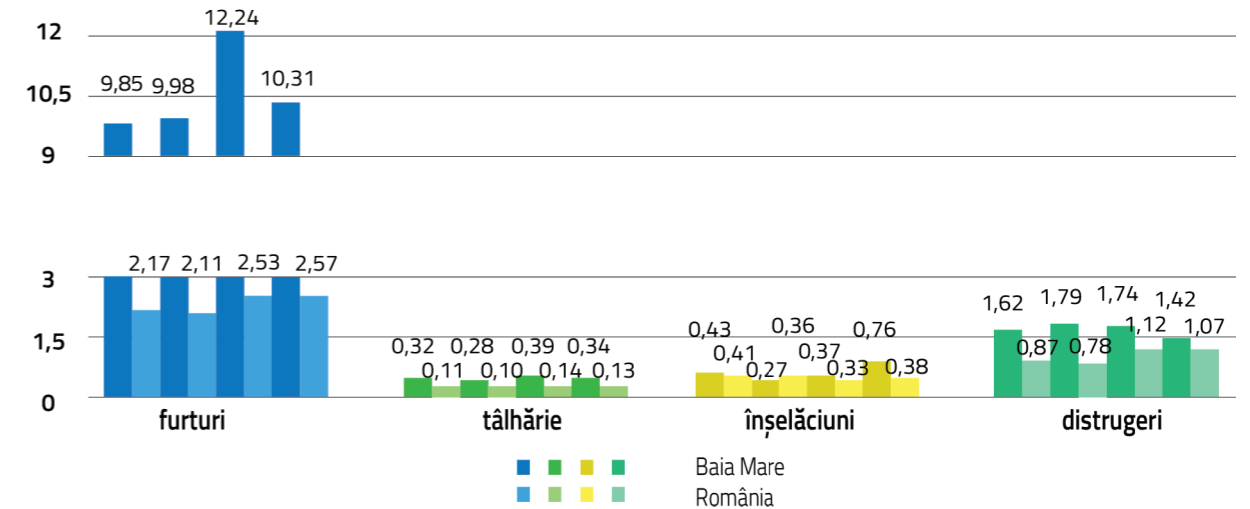
Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

Infracțiuni pe categorii, în intervalul 2010-2013



Infracțiuni înregistrate în perioada 2010 - 2013. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

### Infracțiuni contra patrimoniului (la mia de locuitori) 2010-2013



Numărul de infracțiuni asupra patrimoniului în perioada 2010 - 2013, pe categorii. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013

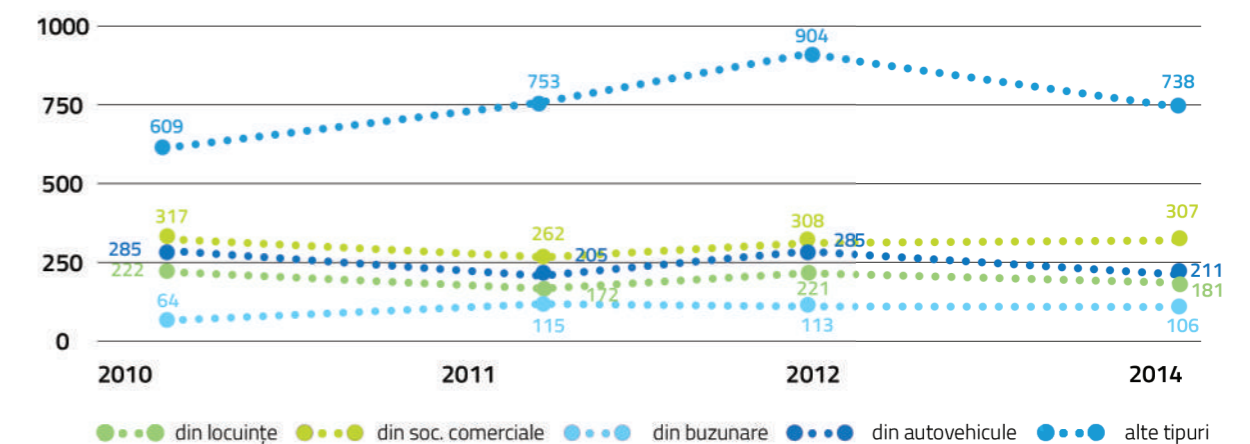
Tipuri infracțiuni	2010		2011		2012		2013	
	Baia Mare	România	Baia Mare	România	Baia Mare	România	Baia Mare	România
Furturi	1497	48828	1507	47322	1831	59732	1543	57557
Tâlhărie	48	2484	43	2251	59	3193	51	2933
Înșelăciune	66	9250	41	8006	55	7430	114	8526
Distrugereri	246	19578	270	17605	260	25214	213	24048
Altele	59	9852	48	9001	33	1328	60	1641
<b>Total</b>	<b>1916</b>	<b>89992</b>	<b>1909</b>	<b>84185</b>	<b>2238</b>	<b>93897</b>	<b>1981</b>	<b>94705</b>

Numărul de infracțiuni contra patrimoniului în perioada 2010 - 2013, pe categorii. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013

Tipuri furturi	2010	2011	2012	2013
Din locuințe	222	172	221	181
Din societățile comerciale	317	262	308	307
Din buzunare	64	115	113	106
Din autovehicule	285	205	285	211
Alte tipuri	609	753	904	738
<b>Total furturi</b>	<b>1497</b>	<b>1507</b>	<b>1831</b>	<b>1543</b>

Numărul infracțiunilor de tip furt din perioada 2010 - 2013, în Municipiul Baia Mare. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

Evoluția infracțiunilor de tip furt în perioada 2010 - 2013



Categoriile de furturi săvârșite în intervalul 2010 - 2013. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

în cazul Municipiului Baia Mare, cu aproximativ **13 infracțiuni la 1000 locuitori față de cca. 4 la mie de locuitori în cazul mediei naționale. Cea mai mare valoare o are subcategoria de furturi**, care generează o medie de **11 infracțiuni/1000 locuitori pe an** în cadrul orașului. Următoarea categorie în ierarhia numerică este reprezentată de actele de distrugere cu cu 1,6 fapte/1000 locuitori pe an.

În această categorie, la nivelul orașului Baia Mare, defalcarea furturilor pe categorii relevă **subcategoria celor săvârșite în unitățile comerciale, ca deținând cele mai multe înregistrări**. Nici furturile din autovehicule sau cele din locuințe nu au o pondere de neglijat, demonstrând necesitatea unui nivel de atenție ridicat pentru proprietari.

**Infracțiunile contra bunelor moravuri și ordinii publice sunt într-un număr relativ mic**, atât la nivel național, cât și în Municipiul Baia Mare, unde, totuși, se constată un număr și o pondere crescânde.

În ceea ce privește **actele de prostituție, în Baia Mare, numărul acestora este chiar mai mare decât cel al actelor împotriva bunelor moravuri și ordinii publice, cu o pondere mult superioară celei naționale.**

**Numărul infracțiunilor rutiere scade în**

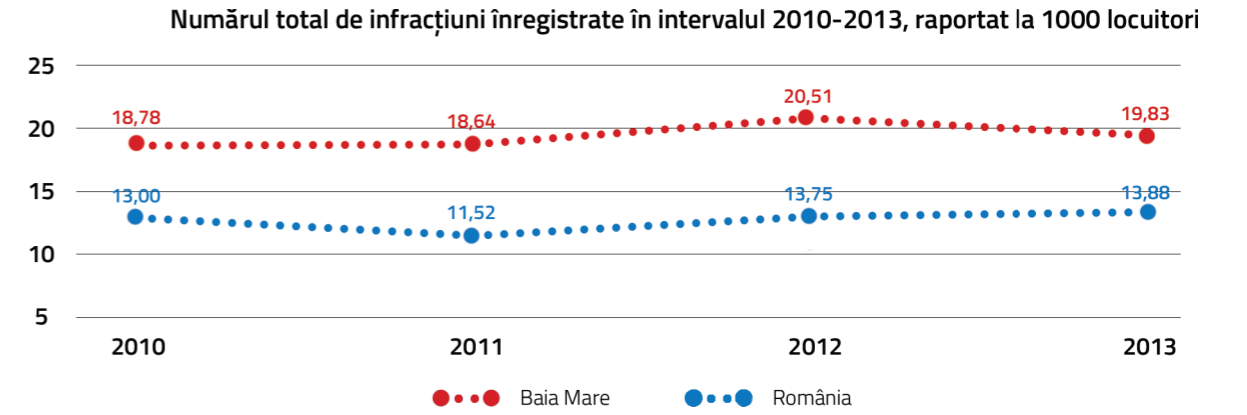
**intervalul 2010 - 2013**, însă raportat la numărul locuitorilor, se constată o tendință crescătoare a ponderii. În aceste condiții, media băimăreană este superioară celei naționale, cu aproximativ 0,25 infracțiuni la 1000 locuitori.

Situația generală a faptelor comise în afara legii în municipiul Baia Mare denotă **un nivel de infracționalitate ridicat în comparație cu media pe țară** (cca. 20 infracțiuni la mie față de 15 infracțiuni la mie la nivel național în 2013). Cu toate acestea, cifrele arată de fapt situația înregistrată de organele abilitate și nu situația infracționalității reale, din oraș. Astfel, cifrele pot fi privite și ca o creștere în eficiență a activității Poliției. **Valorile arată un moment de maxim al nivelului infracționalităților înregistrate pentru perioada 2010 -2013 în anul 2012.**

Lipsa unor informații mai detaliate referitoare la făptași sau la locul de săvârșire al infracțiunii face ca această analiză să furnizeze doar un raport referitor la nivelul infracționalității, fără să poată concluziona profilul persoanei care acționează împotriva legii (grupe de vârstă, etnie, sex, nivel social) sau să furnizeze o mapare a nivelului infracționalității în oraș. De altfel, pentru a putea răspunde acestor cerințe, sunt necesare studii mult mai aprofundate care nu fac obiectul acestei analize, dar care sunt necesare pentru a putea interveni în scopul reducerii infracționalității în cadrul orașului.

Anul	Baia Mare		România	
	Nr. infracțiuni	Populație	Nr. infracțiuni	Populație
2010	267	137735	29456	20246789
2011	248	137334	25735	20147657
2012	204	136175	26333	20060182
2013	227	135855	28253	20020074

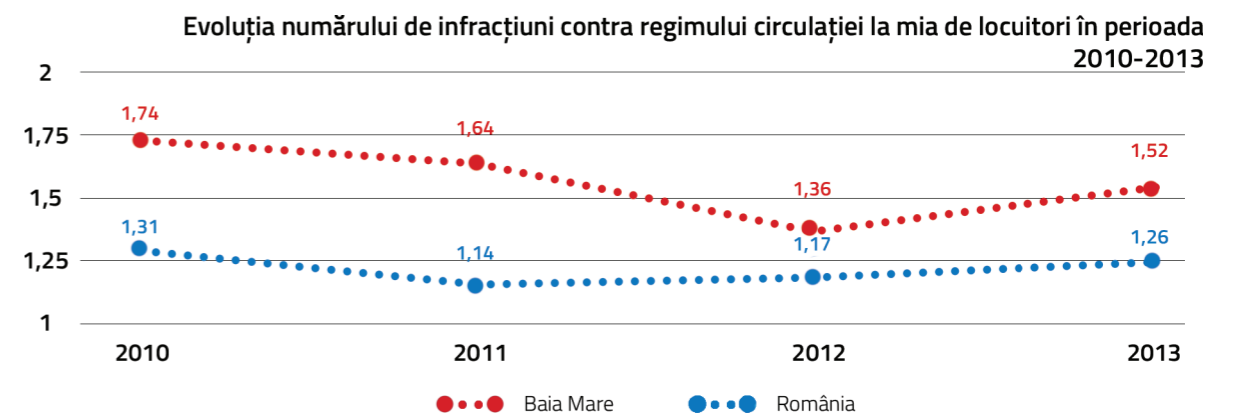
Numărul infracțiunilor comise contra regimului circulației rutiere, între 2010 - 2013. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013



prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013

Tipuri infracțiuni	2010		2011		2012		2013	
	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.
Baia Mare	10	-	15	0,1	20	0,13	22	0,15
România	1200	-	1112	0,05	1287	0,06	1298	0,06

Numărul și ponderea la 1000 locuitori a faptelor infracționale contra bunelor moravuri și ordinii publice. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013



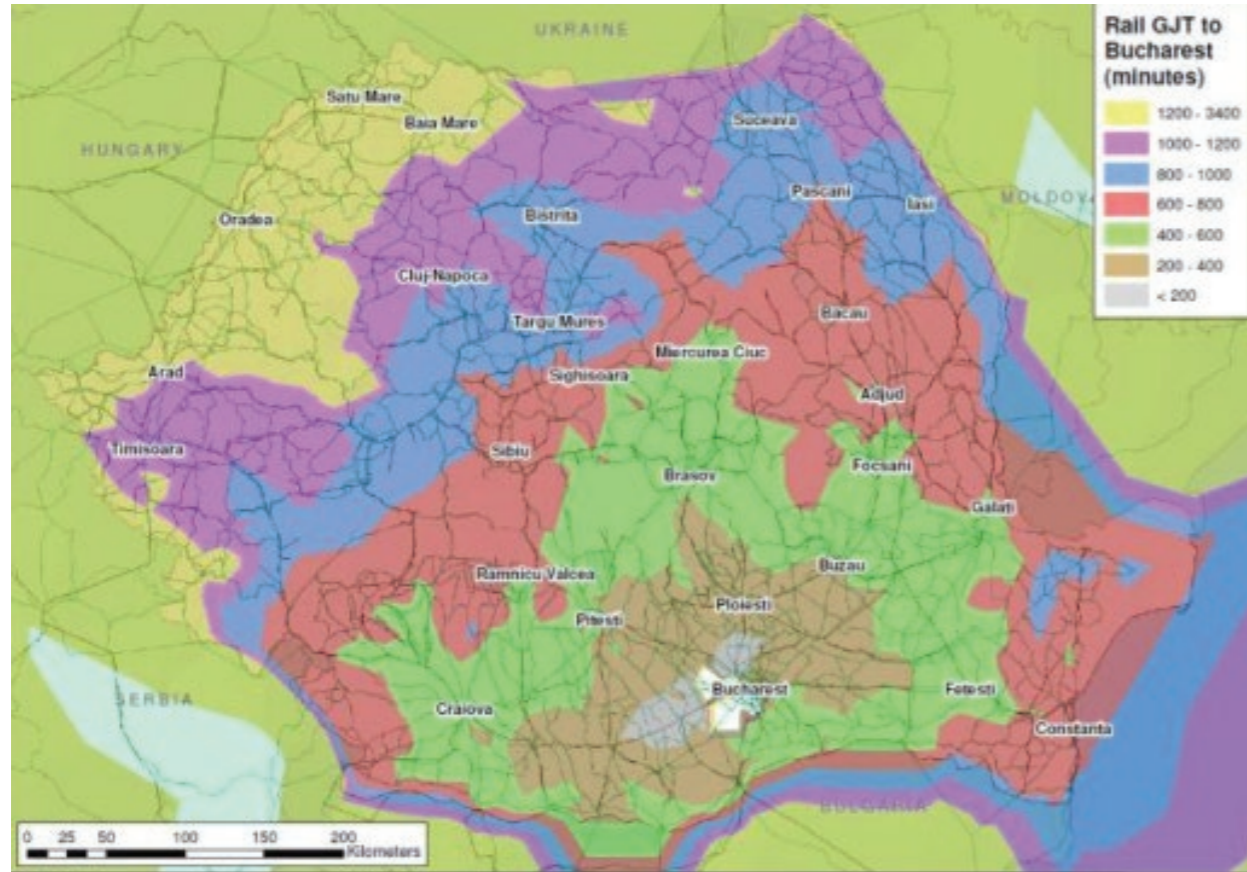
Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare

Tipuri infracțiuni	2010		2011		2012		2013	
	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.	Număr	Pondere la 1000 loc.
Baia Mare	25	0,16	29	0,19	31	0,21	38	0,25
România	261	0,01	236	0,01	266	0,01	267	0,01

Numărul și ponderea actelor de prostituție înregistrate la 1000 locuitori. Prelucrare date, sursă: Direcția Poliția Locală a Municipiului Baia Mare și Statistica principalelor activități desfășurate de Poliția Română 2010-2013

## I.2.3. Infrastructura de transporturi

### I.2.3.a. Accesibilitate



sursă: Hartă accesibilitate feroviară către capitală, Master Plan General de Transport, România, octombrie 2014

**Accesibilitatea la nivel național și regional (vezi I.1.1.Context național și european; I.1.2. Context regional) a municipiul Baia Mare este una moderată, având în vedere relativa izolare față de coridoarele de transport rutier TEN-T (88 km până la punctul de conexiune Zalău, 60 km până la punctul de conexiune Satu Mare). Distanța-timp ca indicator al accesibilității rutiere față de capitală (via Cluj, E58) este de aproximativ 8-10 ore (pentru a parcurge 595km), sugerând o accesibilitate slabă, și din cauza nerealizării Autostrăzii Transilvania până în prezent.**

În ceea ce privește transportul organizat, relația București- Baia Mare este deservită prin 3 curse rutiere(operator privat- 3 curse tur, 3 curse retur) pe zi și 9 curse feroviare (operator- CFR România - 9 curse tur, 9 curse retur), toate cu valori ale indicatorului distanță-timp depășind 12 ore. Astfel, **accesibilitatea față de capitală și**

**de marile centre urbane din S țării via transport organizat (prin nodul de transport București) este redusă.**

Cât despre accesibilitatea în context european, **apropierea geografică de capitala Ungariei, Budapesta, face ca timpii de călătorie spre această destinație să fie de 2 ori mai mici decât cei către București** (rutier via Satu Mare pe DN1C, DN19 și autostrada M3-Ungaria). Cei 385 km pot fi parcurși în aproximativ 4 ore și 30 minute.

**Accesibilitatea aeriană față de capitală este una redusă, fiind asigurată printr-o singură cursă zilnică, cu o capacitate mică de transport (55 persoane- operator TAROM), iar cea europeană, inexistentă.** Aeroportul Baia Mare (Tăuții Măgherauș) este sub-dimensionat (nu permite decât utilizarea de către aeronave de

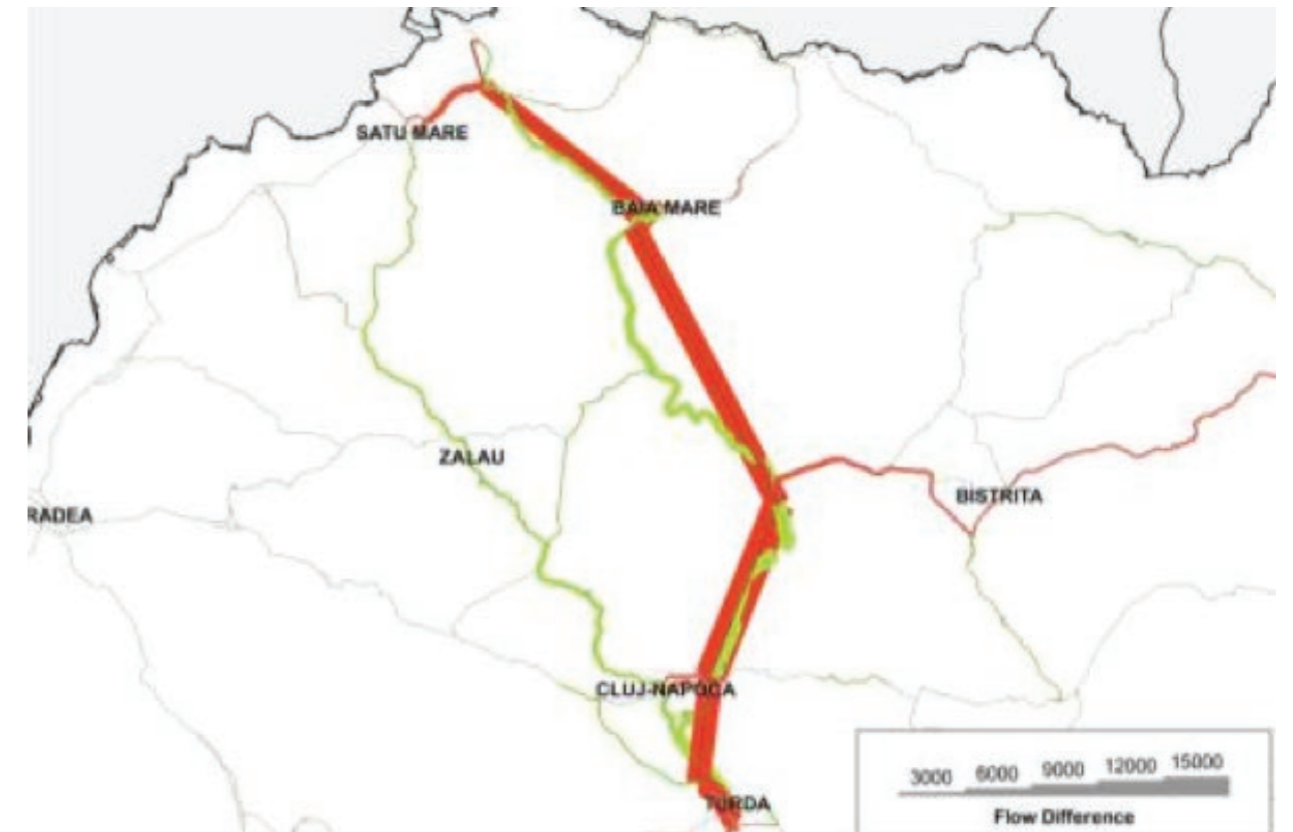
mici dimensiuni) și inactiv în ceea ce privește zborurile externe, **municipiul fiind conectat de marile capitale europene prin nodul aerian Cluj** (la o distanță rutieră de 150 km).

**Conectivitatea rutieră cu municipiile reședință de județ ale regiunii Nord-Vest (Satu Mare, Zalău, Bistrița, Cluj-Napoca, Oradea) demonstrează, de asemenea, un nivel moderat al accesibilității, cu distanțe-timp medii, care atenuază relațiile de polarizare și inter-schimb.** Clujul și Bistrița sunt accesibile în cca. 2 ore și 10 minute, necesari pentru a parcurge 150 km, respectiv 152 km, Zalăul în 1 oră și 30 de minute (85km), Oradea în 3 ore (192 km) și Satu Mare într-o oră (59 km).<sup>25</sup>

Existența unui grad ridicat de accesibilitate a municipiului în context național și regional, cu distanțe-timp cu valori mici, are o pondere relevantă în atractivitatea economică a acestuia, influențând într-un mod pregnant performanța și competitivitatea orașului. **Având în vedere izolarea relativă a municipiului Baia Mare, în**

**contradicție cu vocația turistică a acestuia, este cu atât mai evidentă necesitatea investițiilor în infrastructuri de transport de mare viteză.** Nu numai turismul însă este afectat de o accesibilitate moderată, ci întreaga activitate economică a orașului, contribuind la diminuarea sau stagnarea investițiilor și la lipsa dinamismului pieței de muncă, cu atât mai mult cu cât Baia Mare se află într-un proces încă nefinalizat de tranziție către o economie care se bazează pe sectorul terțiar.

**Noul Master Plan General de Transport al României propune transformarea Aeroportului dintr-unul regional mic, într-unul regional, prognozând un trafic estimat de 224770 pasageri în 2025 (49402 din trafic intern și 175368 din trafic internațional)<sup>26</sup> față de 17595<sup>27</sup> în 2014 (trafic intern). De asemenea, se propune modernizarea tronsonului de cale ferată Cluj Napoca- Satu Mare via Baia Mare, cu intervenții asupra căii de rulare, pentru a permite viteze mai mari, alături de creșterea frecvenței curselor: „este de așteptat ca proiectul**



sursă: Hartă fluxuri estimate Drum Expres Turda- Hamleu, Master Plan General de Transport, România, octombrie 2014

25. sursă: estimări conform vitezei medii permise de infrastructura rutieră (D) și DN), în baza restricțiilor legale;  
26. sursă: Master Plan General Transport România, octombrie 2014;  
27. sursă: date fluxuri Aeroportul Internațional Baia Mare;

## Analiză

să determine o creștere semnificativă a traficului de pasageri pentru secțiunea modernizată Baia Mare-Satu Mare, cererea fiind mai mult decât triplă după implementare<sup>28</sup>. În ceea ce privește accesibilitatea rutieră, documentul de planificare menționat propune realizarea drumului expres Turda- Halmeu între 2021 și 2030, via Cluj-Napoca, Gherla, Deja, Baia Mare și Livada (cu o ramificație și către Satu Mare). Accesibilitatea între aceste puncte va fi sporită, prin creșterea vitezei de utilizare la 109 km/h, diminuând distanțele timp la orele de vârf cu 45%<sup>29</sup>.

Alături de proiectele incluse în Master Planul General de Transport al României, Consiliul Județean Maramureș și-a manifestat dorința de a sprijini realizarea drumului expres Baia Mare- Vaja via Satu Mare, spre o accesibilizare mai bună la capitalele și orașele europene prin

### 1.2.3.b. Rețeaua stradală

Municipiul Baia Mare este localizat într-o zonă depresionară, la baza munților Gutâi, de-a lungul râului Săsar. De altfel, cca. 75% din cele 23347 ha ale teritoriului administrativ sunt reprezentate de relieful cu declivități pronunțate acoperit de un fond forestier bogat. **Constrângerile topografice au determinat dezvoltarea așezării pe direcția est-vest, încorporând cursul de apă și dezvoltând în timp una dintre arterele rutiere principale de-a lungul său.** Teritoriul intravilan ocupă 3563 ha desfășurate într-o formă tentaculară spre nord, dovadă a expansiunii spontane continue a orașului. Cele 13 cartiere ale orașului au dimensiuni diferite, cele mai mici Traian și Republicii ocupând 65 respectiv 79 ha, în timp cartierele Orașul Vechi și Ferneziu se desfășoară pe aproximativ 600 ha fiecare<sup>31</sup>. Cartierele Firiza și Ferneziu se desfășoară pe direcția nord-sud determină o formă generală a orașului care înconjoară fondul

rețelele de autostrăzi (vezi Priorități de Dezvoltare Durabilă- Strategia județului Maramureș)<sup>30</sup>. Pentru conectarea municipiului de capitală printr-o rețea de mare viteză, este necesară și realizarea „Drumului Nordului”, **drumul expres Baia Mare - Zalău, care va asigura racordul cu viitoarea Autostradă Transilvania.**

**Realizarea proiectelor descrise mai sus și cuprinse în diferitele documentele programatice ale autorităților locale sau centrale, este de o importanță deosebit de mare pentru creșterea accesibilității către și dinspre municipiul Baia Mare.** O accesibilitate sporită potențează dinamizarea mediului economic și încurajează dezvoltarea turistică, nu numai în cazul reședinței de județ, cât și în cazul întregului județ, polarizat de acesta.

forestier pe direcțiile nord-sud și est-vest.

**Trama stradală are o structura cvasineregulată cu două orientări majore: nord-sud și est-vest. Principalele sale artere se desfășoară de-a lungul acestor direcții și ele sunt: Bulevardul Independenței de-a lungul râului Săsar și Bulevardul București paralel cu Bulevardul Independenței.** Pe cealaltă direcție majoră se desfășoară Bulevardul Unirii, strada Mihai Eminescu și Bulevardul Vasile Alecsandri.

**Racodarea tramei stradale la rețeaua de drumuri a teritoriului înconjurător se face prin 5 artere majore:** Bulevardul Independenței în nord vest se continuă cu drumul național 1C, Bulevardul București prin vest se continuă cu altă ramificație a drumului național 1C, Bulevardul Unirii se continuă cu drumul județean 182B, iar strada Mihai Eminescu se prelungeste

în exteriorul intravilanului cu drumul național 18B, ambele către sudul orașului, iar în partea de est, strada Vasile Lucaci se continuă cu drumul național 18. Cu ajutorul acestor rute, municipiul Baia Mare este bine relaționat cu localitățile din județ.

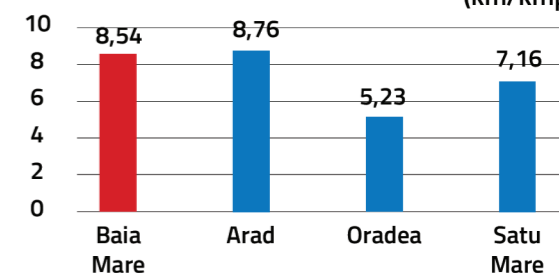
**Totalul arterelor urbane însumează 304 kilometri<sup>32</sup> rezultând astfel 22,32km/10000 de locuitori, o medie ușor superioară polilor de dezvoltare Oradea (20,98 km/10000 loc), Arad (21,51 km/10000 loc) și Satu Mare (20,56 km/10000 loc). Densitatea străzilor de 8,54km/kmp în intravilan, este mult superioară decât cele înregistrate în celalalt poli de dezvoltare analizați: Oradea (5,23km/kmp), Satu Mare (5,36 km/kmp) și Arad (3,85 km/kmp)<sup>33</sup>.** La sfârșitul anului 2013, **gradul de modernizare al străzilor respecta indicatorul stabilit de Legea 351/2001, având o valoare de 85,2% străzi modernizate<sup>34</sup>.**

Investițiile constante în lucrări de modernizare și reabilitare a infrastructurii rutiere se concretizează într-un cost de timp mai mic necesar deplasărilor din oraș. Chiar și așa, reabilitarea și modernizarea infrastructurii sunt acțiuni necesare a fi întreprinse, însă trebuie implementate și o serie de alte măsuri pentru a soluționa problemele întâlnite în trafic – reglementări de circulație, promovarea transportului în comun etc.

Informațiile din Fișa Străzilor din Municipiul Baia Mare surprind un număr de **390 artere de circulație** cu diferite gabarite și tipuri de îmbrăcăminte, însumând 221,05 kilometri. Informațiile complete referitoare la tipologia căii de rulare aferente anului 2014 se clasifică astfel: **aproximativ 77% sunt străzi cu îmbrăcăminte asfaltică, aproximativ 11% sunt drumuri cu macadam, cca. 5% sunt străzi din beton, restul procentelor împărțindu-se între căi de rulare din piatră spartă, pământ, pietriș, pavaj și**

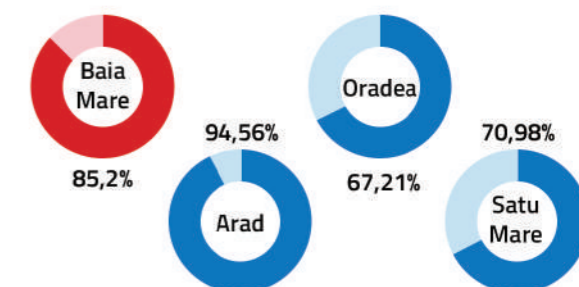
## Analiză

Densitatea drumurilor în intravilan, anul 2013 (km/kmp)



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

## Procentul străzilor modernizate anul 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

Categorie de îmbrăcăminte	Lungime (kilometri)	Procent
Asfalt	169,58	76,71%
Macadam	25,6	11,58%
Beton	11,52	5,21%
Pavaj	3,1	1,40%
Pământ	3,51	1,59%
Pietriș	0,39	0,18%
Piatră spartă	5,3	2,40%
Balast	0,33	0,15%
Alt tip	1,67	0,76%
Neamenajate	0,12	0,05%
Străzi private	0,07	0,03%
<b>Total</b>	<b>221,05</b>	<b>100%</b>

Tipuri de îmbrăcăminte al străzilor din Baia Mare, 2014. Prelucrare date, sursă: Fișa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

Categorie de îmbrăcăminte	Lungime (kilometri)	Procent
Asfalt	165,37	74,81%
Macadam	26,7	12,08%
Beton	14,04	6,35%
Pavaj	3,69	1,67%
Pământ	3,51	1,59%
Pietriș	0,39	0,18%
Piatră spartă	5,3	2,40%
Balast	0,33	0,15%
Alt tip	1,67	0,76%
Neamenajate	0,12	0,05%
Străzi private	0,07	0,03%
<b>Total</b>	<b>221,05</b>	<b>100%</b>

Tipuri de îmbrăcăminte al străzilor din Baia Mare, 2009. Prelucrare date, sursă: Fișa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

28. sursă: Master Plan General Transport România, octombrie 2014, partea a II-a, pagina 494;  
29. sursă: Master Plan General Transport România, octombrie 2014, partea I, pagina 149;  
30. sursă: <http://www.cjmmaramures.ro/proiecte/strategie>, accesat ianuarie 2015;  
31. sursă: SC INDECO SOFT SRL, anul 2015

32. sursă: Institutul Național de Statistică, anul 2013  
33. sursă: Valori obținute prin raportarea lungimii însumate a străzilor raportată de INS și cea a intravilanului regăsită în documentațiile de tip PUG și PIDU ale polilor de dezvoltare analizați;  
34. sursă: Institutul Național de Statistică;



**balast.**

Procentul mare al străzilor nemodernizate (aproximativ 23% - 51,6 kilometri) este explicabil în virtutea expansiunii oraşului din ultimii ani, artere de circulaţie care prezintă o astfel de stare constructivă întâlnindu-se în special în zonele rezidenţiale noi ale oraşului, unde predomină locuinţele individuale. Astfel de străzi se regăsesc şi în zonele limitrofe ale municipiului (Corbului, Poianei, Agraşelor, Chioarului, Baladei, ş.a.). Există, totuşi, şi artere aflate în zonele mai vechi ale oraşului care nu dispun de mixtură asfaltică în stratul de rulare, cum este cazul străzii Alba Iulia.

O analiză comparativă a situaţiei din anul 2014 cu cea din 2009, conform datelor furnizate de Fişa Străzilor surprinde, pentru cei 221 kilometri de străzi inventariaţi, o ameliorare mică, de doar 2 procente (cca. 4 kilometri) în ceea ce priveşte calitatea suprafeţei de rulare. Modernizarea s-a înregistrat la drumurile cu macadam (1,1 kilometri), la cele cu beton (2,5 kilometri) şi la cele cu pavaj (600m), calea de rulare a acestora fiind realizate în acest interval de timp din asfalt.

În funcţie de gabaritele prezente pe fiecare stradă, arterele de circulaţie bătătoare se încadrează în 4 categorii. **În prima categorie sunt încadrate arterele principale, cu două sau mai multe benzi pe sens şi un gabarit de minim 12 metri de parte carosabilă** (conform situaţiei prezente a străzilor) care preiau fluxurile majore de circulaţie din oraş pe direcţiile principale de traversare ale acestuia. Ele se află în prelungirea drumurilor naţionale care se racordează la trama stradală a municipiului (**Bucureşti, Decebal, Europa, Independenţei, Republicii, Unirii, Vasile Lucaciu**). Aceste artere **însuşesc aproximativ 23 kilometri** în Baia Mare.

**Arterele de categoria a II-a** sunt artere de legătură principale în oraş care asigură circulaţia între zonele funcţionale şi cele de locuit.

Gabaritul acestor străzi, în Baia Mare, are valori cuprinse între 3 metri de carosabil (porţiuni din str. Topitorilor) şi 14 metri (bdul Culturii), iar totalul lor **însuşesc aproximativ 53 kilometri**.

**Străzile de categoria a III-a** sunt străzi colectoare ale fluxurilor din zonele funcţionale care le direcţionează spre magistralele oraşului. Arterele bătătoare din această categorie **însuşesc cca. 68 kilometri**, iar gabaritele carosabile se încadrează între 3 metri (str. Tineretului) şi 7 metri (str. Păltinişului, str. Oltului), având şi tronsoane care ating 10 metri (str. Petre Dulfu).

**Arterele de categoria a IV-a** sunt acele artere locale, cu trafic redus, care asigură accesul la locuinţe şi tranzitul pentru folosinţă ocazională. Aceste artere au o lăţime medie de 4-6 metri şi o bandă de circulaţie. Trotuarele sunt ocazional prezente. **Lungimea totală a acestor străzi în Baia Mare este de aproximativ 76 kilometri**.

Urmărind datele referitoare la calea de rulare şi categoria străzilor se observă faptul că străzile cu macadam, pietriş, pământ, piatră spartă şi alte tipuri decât asfalt sau beton sunt străzi de categoriile a III-a şi a IV-a. Tot aceste categorii sunt şi cele care au cel mai mic procent de străzi asfaltate (79,57% pentru categoria a III-a şi doar 58,04% pentru categoria a IV-a).

Procentul mare al străzilor cu macadam, pietriş, pământ şi piatră spartă (aproximativ 15% din totalul reţelei) poate reprezenta un indicator al dezvoltării continue a oraşului, într-un sistem de planificare necoroborat, cu investiţiile realizându-se anterior finalizării unei infrastructuri de circulaţie de confort. **Totuşi, comparând situaţia din anul 2014 cu cea din 2009, creşterea cu doar 2% a străzilor cu îmbrăcăminte asfaltică relevă disproporţionalitatea între capacitatea financiară a administraţiei locale şi presiunea de expansiune.** De asemenea, reglementările

Străzi Categoria I			
Tipul de îmbrăcăminte	Kilometri	% din totalul străzilor	% din Cat. I
Asfalt	19,96	9,03%	84,38%
Beton	3,58	1,62%	15,14%
Macadam	0	0,00%	0,00%
Pietriş	0	0,00%	0,00%
Pavaj	0,11	0,00%	0,48%
Pământ	0	0,00%	0,00%
Balast	0	0,00%	0,00%
Piatră spartă	0	0,00%	0,00%
Neamenajate	0	0,00%	0,00%
Străzi private	0	0,00%	0,00%
Alt tip	0	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>23,65</b>	<b>10,70%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursă: Fişa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

Străzi Categoria III			
Tipul de îmbrăcăminte	Kilometri	% din totalul străzilor	% din Cat. I
Asfalt	53,28	24,10%	79,57%
Beton	3,17	1,43%	4,74%
Macadam	6,78	3,07%	10,13%
Pietriş	0,3	0,14%	0,45%
Pavaj	1,05	0,48%	1,57%
Pământ	0	0,00%	0,00%
Balast	0	0,00%	0,00%
Piatră spartă	2,31	1,05%	3,45%
Neamenajate	0	0,00%	0,00%
Străzi private	0,07	0,03%	0,10%
Alt tip	0	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>66,96</b>	<b>30,29%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursă: Fişa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

urbanistice permise sau neaplicate corespunzător au contribuit la extinderea neplanificată a aşezărilor.

**Străzile Dumbravei şi Europa care fac parte din centura ocolitoare a municipiului au intrat în proces de modernizare<sup>35</sup>**, fiind trecute în administrarea Departamentului pentru Proiecte de Infrastructură, Investiţii Străine, Parteneriat Public – Privat şi Promovarea Exporturilor al CNADNR, conform Hotărârii de Consiliu Local nr. 124/2013 din 31 martie.

Strada Electrolizei între Grănicerilor şi Vasile Lucaciu este un alt tronson la care s-au demarat

35. sursă: <http://www.baia-mare.ro/ro/Administratie/Au-inceput-lucrurile-de-reabilitare-si-modernizare-a-drumului-de-centura-al-Municipiului-Baia-Mare/>, accesat ianuarie 2015;  
36. sursă: Rapoartele privind activitatea municipiului Baia Mare 2010, 2011, 2012, 2013

Străzi Categoria II			
Tipul de îmbrăcăminte	Kilometri	% din totalul străzilor	% din Cat. I
Asfalt	51,44	23,27%	96,86%
Beton	0,61	0,27%	1,14%
Macadam	0,6	0,27%	0,13%
Pietriş	0	0,00%	0,00%
Pavaj	0,46	0,21%	0,87%
Pământ	0	0,00%	0,00%
Balast	0	0,00%	0,00%
Piatră spartă	0	0,00%	0,00%
Neamenajate	0	0,00%	0,00%
Străzi private	0	0,00%	0,00%
Alt tip	0	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>53,11</b>	<b>24,03%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursă: Fişa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

Străzi Categoria IV			
Tipul de îmbrăcăminte	Kilometri	% din totalul străzilor	% din Cat. I
Asfalt	44,9	20,31%	58,04%
Beton	4,17	1,88%	5,38%
Macadam	18,36	8,30%	23,73%
Pietriş	0,09	0,04%	0,12%
Pavaj	2,03	0,92%	2,62%
Pământ	3,51	1,59%	4,53%
Balast	0,33	0,15%	0,43%
Piatră spartă	2,99	1,35%	3,86%
Neamenajate	0,12	0,05%	0,16%
Străzi private	0	0,00%	0,00%
Alt tip	0,88	0,40%	1,14%
<b>Total</b>	<b>77,37</b>	<b>35,00%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursă: Fişa Străzilor din Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015

lucrările de modernizare a părţii carosabile şi de amenajare a unor parcări noi în anul 2014. În aceste condiţii, procentul străzilor modernizate din Baia Mare va creşte ulterior finalizării acestor lucrări, contribuind benefic la îmbunătăţirea mobilităţii în interiorul oraşului.

Principalele investiţii realizate în perioada 2010-2013 privind modernizarea infrastructurii rutiere au vizat<sup>36</sup>:

**în 2010:**

- reparaţii capitale şi modernizări: str. V. Lucaciu, bd. Unirii, bd. Independenţei;

**în 2011:**

- finalizarea lucrărilor la Podurile Viilor, Culturii și Republicii, turnări de covoare asfaltice și reparații capitale pe străzile: Str. Firiza – de-a lungul barajului, Str. Colonia Topitorilor, Str. Nucului, Bd. Independenței, Str. Miron Costin, Str. Avram Iancu, Str. Ștefan Luchian, Str. N. Bălcescu (Victoriei – Luptei), Alei acces spate TR 6, Str. Simion Bărnuțiu, Bd. București, Bd. Decebal – între blocuri, Str. Gării – între blocuri, Str. Brândușelor, Bd. Republicii, Str. Vasile Lucaciu, Str. Minerilor;

- finalizarea lucrărilor capitale la Podurile Viilor, Culturii și Republicii;

#### în 2012:

- reparații capitale și modernizări la străzile: Arieșului, Carpați, Cuza Vodă, Ferenczi Carol, Fructelor, George Coșbuc, Giuseppe Garibaldi, Hera, Hollosi Simon, Lămâiței, Liliacului, Luminișului, Luptei, Lupului, Macului, Melodiei, Mihai Viteazu, Mihail Sadoveanu, Minerilor, Monetăriei, Neptun, Nicolae Bălcescu, Nisiparilor, Olarilor, Păltinișului, Pășunii, Păunului, Petöfi Șandor, Pictorilor, Podul Viilor, Salciei, Someșului, Sudului, Universității, Vasile Lucaciu, Zambilei;

- reparații capitale Pod Herja cartier Ferneziu;
- reabilitarea străzilor Europa și Dumbravei pe traseul drumului de centură;

#### în 2013:

- finalizarea reparațiilor capitale la podul peste Săsar;
- reparații capitale pe străzile: Busuiocului, Monetăriei, Nufărului, Olarilor, P -ța Viitorului, Podul Viilor, Rodnei, Sudului, Țibleșului, Luceafărului, Păltinișului, Castanilor, G. Garibaldi, Petofi Șandor;

În municipiul Baia Mare sunt înregistrate **55664 autovehicule (dintre care autoturisme 46037)**<sup>37</sup> care utilizează zilnic cei 304 kilometri

de artere de circulație<sup>38</sup>. Raportate la mărimea populației aceasta se traduce în aproximativ **410 autovehicule la 1000 locuitori** sau aproximativ **338 autoturisme / 1000 locuitori, valoare mult peste media națională** care era în 2012 de aproximativ **250 autovehicule la 1000 locuitori și 210 autoturisme/1000 locuitori**<sup>39</sup> și mult sub cea a statelor membre UE care măsura în **2012 487 autoturisme/1000 locuitori**<sup>40</sup>.

La nivelul anului 2006, conform Studiului de Circulație în Municipiul Baia Mare realizat de Institutul de Cercetare în Transporturi (2006), în Baia Mare erau înregistrate peste 45000 de autovehicule ceea ce se traducea într-un raport de 326 autovehicule/1000 locuitori sau 249 autoturisme/1000 locuitori. **Cei 8 ani (2006-2014) au surprins o creștere cu aproximativ 40% a raportului de autoturisme la mia de locuitori și cu 7 procente a raportului de autovehicule la mia de locuitori, sugerând un grad ridicat de automobilitate ca tipologie de comportament de deplasare în municipiul Baia Mare.**

**Transportul rutier la nivelul municipiului Baia Mare deține cea mai mare pondere în totalul deplasărilor modale. Astfel, două treimi dintre deplasări erau realizate cu autovehicule și transportul public și o treime pe jos**<sup>41</sup>.

Conform Studiului de Circulație în Municipiul Baia Mare realizat de Institutul de Cercetare în Transporturi (2006), **cele mai aglomerate artere de circulație erau Bd. București** între strada Motorului și strada Gării (**33274 Vt/24h**), **strada Motorului** între Bd. București și strada Mărgeanului (**23510 Vt/24h**), **Bd. Unirii** între Bd. Traian și strada Hortensiei (**22330 Vt/24h**), **strada Vasile Alecsandri** între strada Progresului și strada Hortensiei (**22168 Vt/24h**), **strada Minerilor** între strada Ferăstrăului și Piața Minerilor (**21168 Vt/24h**), **strada Minerilor** între Podul Viilor și strada Ferăstrăului (**19780**

37. Direcția de Venituri Baia Mare 2014;  
38. Institutul Național de Statistică, valoare înregistrată în anul 2013;  
39. Institutul Național de Statistică - „România în cifre 2013”;  
40. <http://www.statista.com>;

41. Studiu de Optimizare a Transportului în Comun pentru Municipiul Baia Mare 2007

**modificările majore în structura deplasărilor sunt date de încetarea activităților zonelor industriale Cuprom și Romplumb și dezvoltarea marilor centre comerciale și hypermarket-uri, care generează fluxuri mai ales la sfârșit de săptămână.**

în sensul neuniformității materialelor și a învelitorilor (în diverse stadii de degradare). Mai mult, bateriile de tip garaj sunt utilizate în mod frecvent de către proprietari sau concensionari în scopuri de depozitare.

Un fenomen comun în majoritatea arealelor urbane cu densitate mare a locuirii îl constituie **lipsa locurilor de parcare aferente blocurilor de locuințe**. Acolo unde spațiul verde nu este împrejmuț și neîngrijit, elementul vegetal este degradat sau lipsește, iar locatarii parchează pe aceste spații. Această practică compromite capacitatea de regenerare a elementului vegetal și conduce la diminuarea spațiului verde real. În acest scop reabilitarea spațiilor verzi aferente zonelor rezidențiale trebuie completată de proiecte de asigurare a necesarului de locuri de parcare, atât pentru rezidenți, cât și pentru vizitatori.

**Vt/24h), strada Hortensiei** între Bd. Unirii și strada Vasile Alecsandri (**19446 Vt/24h**), **strada Vasile Alecsandri** între strada 22 Decembrie și strada Reconstrucției (**19302 Vt/24h**) și **strada Victoriei** între Podul Viilor și strada Valea Roșie (**19224Vt/24h**). **Spre deosebire de încărcările măsurate în perioada de studiu (2006),**

### I.2.3.c. Parcățile

**Suprafața totală a locurilor de parcare publice cu plată** din municipiul Baia Mare se ridică în anul 2013 la aproximativ **4,7 ha însumând 3765 de locuri**<sup>42</sup>. Conform Rapoartelor privind activitatea Municipiului Baia Mare, din anii 2012 și 2013, în acest interval **au fost amenajate și reabilitate 1239 locuri de parcare**, odată cu modernizările efectuate pe diferite străzi.

Suplimentar față de locurile de parcare amenajate la sol în zonele rezidențiale, în anul 2014, în municipiul Baia Mare se regăseau **6297 de construcții de tip garaj, ocupând cca. 7 ha**, concensionate sau proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice. **Această tipologie de anexe, întâlnită frecvent în zonele rezidențiale în cartierele de locuințe colective ale Băii Mari, consumă resurse de spațiu în mod inechitabil, parazitând spațiul public și contribuind la scăderea atractivității acestuia și la crearea unei imagini urbane dezorganizate,**

### I.2.3.d. Transportul în comun

**Transportul în comun pe raza municipiului Baia Mare este asigurat de SC URBIS SA**, având capital majoritar de stat și principal acționar Consiliul Municipiului Baia Mare. De asemenea, **URBIS deservește și ZMBM (Zona Metropolitană Baia Mare)**, conectând orașele Baia Sprie (Chiuzbaia, Satu Nou de Sus, Tăuții de Sus), Tăuții Măgherauș (Băița, Bușag, Bozânta Mare, Nistru, Merișor, Ulmoasa) și comunele

Recea (Bozânta Mică, Lăpușel, Mocira, Săsar), Groși (Ocoliș, Satu Nou de Jos), Săcălășeni (Coruia, Culcea), Dumbrăvița (Chechiș, Rus, Șindrești, Unguraș)<sup>43</sup>. Transportul public în municipiul Baia Mare asigurat de URBIS SA este compus din **25 linii operate de autobuze și troleibuze** (1, 3/11, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 16/26, 17/23, 18, 22, 24, 27, 28, 29, 31, 32, 40-Metro, 51, 54), dintre care 13 asigură rute periurbane (6- Bușag,

42. sursă: Direcția Generală Dezvoltare Publică a Municipiului Baia Mare;  
43. sursă: Urbis Baia Mare

## Analiză

Merișor, 7- Băița, 12-Recea, Lăpușel, 13-Nistru, 14 – Satu Nou de Sus, 16/26 - Groși, Chechiș, 17/23-Săcălășeni, Culcea, Coruia, Ocoliş, 21-Baia Sprie – Chiuzbaia, 22 - Ungurași, Șingrești, Rus, Dumbrăvița, 24 - Mocira, 27-Bozânta Mică, 28 - Săsar, 29 - Bozânta Mare) și **două linii de troleibuz (51,54). Linia 9 turistică a fost inaugurată în septembrie 2014**, asigurând un parcurs care conectează reperatele și monumentele turistice din Baia Mare.

**În anul 2013, compania a transportat un număr de 17899000 de călători**, în interiorul municipiului și pe ruta Baia Mare -Baia Sprie, o valoare cu **13% mai mare față de anul 2012**<sup>44</sup>. Comparativ, Compania de Transport Public Arad, care dispune de o autobază formată din 159 autobuze și 148 tramvaie, a înregistrat cca. 19 milioane de călătorii în anul 2013<sup>45</sup>. Numărul total de kilometri parcurși și totalul orelor de funcționare al autovehiculelor a fost cu 0,8% mai mic în 2013 față de 2012, în condițiile în care numărul de autovehicule a fost de 64 în 2013 și 74 în 2012. În aceste condiții se poate concluziona că **regimul de funcționare a fost mai intens și mai eficient**.

**Parcul auto al companiei Urbis însuma în anul 2014 54 de autobuze (dintre care 20 au fost achiziționate în același an), 18 troleibuze și 4 microbuze**, aceste valori urmând să fie completate în 2015 cu încă 10 troleibuze, 5 autobuze și încă 5-6 autobuze pentru transportul metropolitan<sup>46</sup>. Suplimentarea menționată are rolul de a asigura deservirea unor noi trasee, dar și înlocuirea unor autovehicule care au durată de funcționare depășită. Activitatea transportului public este coordonată de un dispecerat localizat în zona Gării (strada Depozitelor) și de un dispecerat pe strada 8 Martie.

**În interiorul municipiului, rețeaua este**

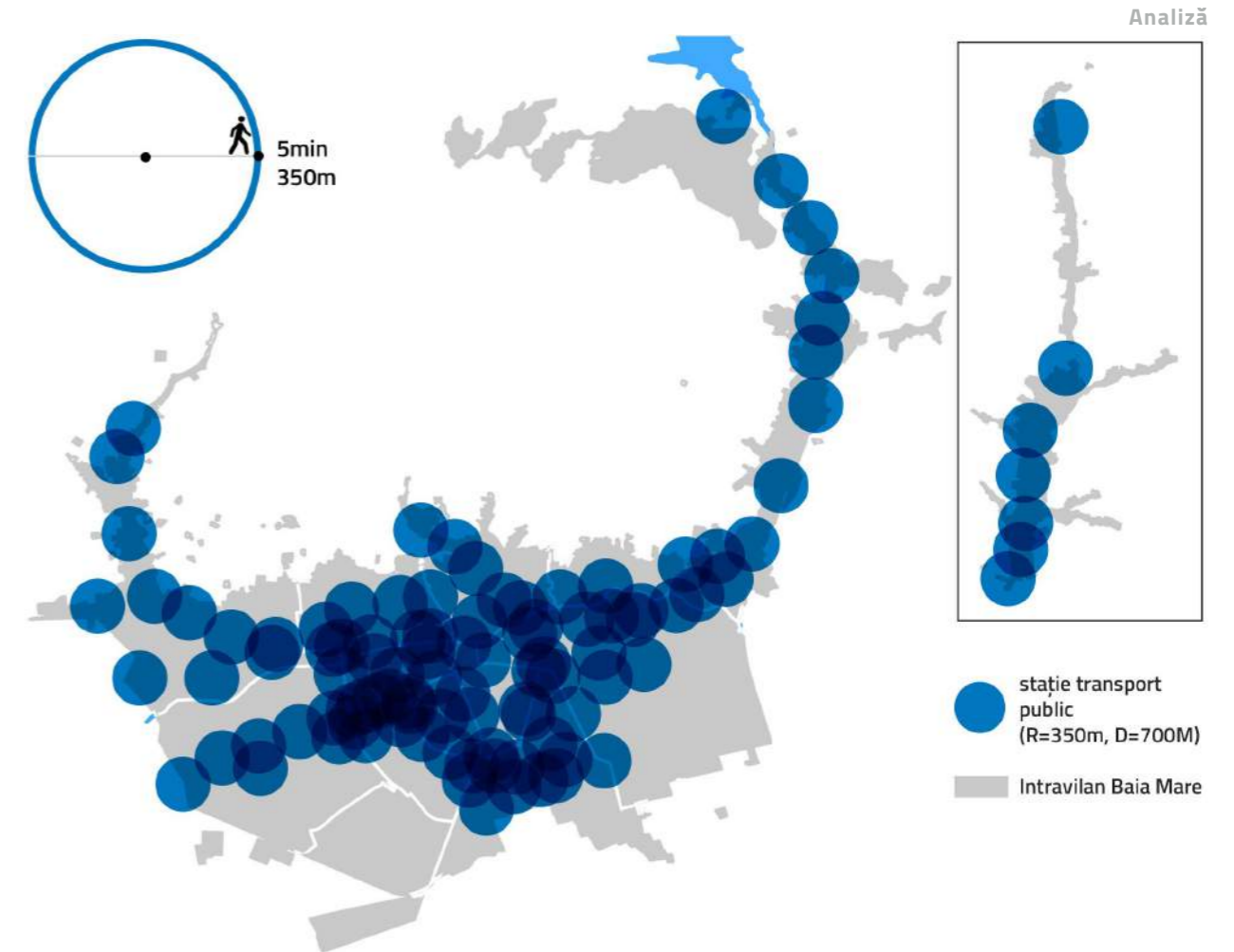
**deservită de un număr de 175 de stații care asigură o acoperire bună a teritoriului, cu o concentrare mai mare în zona centrală a orașului și ajungând până în zona de nord a cartierului Firiza (au fost reprezentate izocrone de 5 minute, care acoperă 350 m parcurși pietonal, pentru fiecare dintre stațiile de transport în comun). Ferneziu și Firiza sunt singurele cartiere care nu dispun de același grad mare de accesibilitate intra-municipală.**

**Lungimea totală a traseelor tuturor liniilor de transport public (12 trasee) în municipiul Baia Mare este de aproximativ 208,8 kilometri.** Dintre aceștia, aproximativ **31,8 kilometri dispun de infrastructură de cabluri electrice pentru alimentarea troleibuzelor** (liniile 51 și 54).

Indicatorii specifici pentru **determinarea gradului de conformare a infrastructurii transportului public sunt densitatea rețelei, stufozitatea rețelei, gradul de acoperire și coeficientul de deservire directă.** Pentru calculul indicatorilor mai sus numiți au fost luate în considerare suprafața intravilanului de 35,6 kmp<sup>47</sup> și populația de 135855 locuitori<sup>48</sup>.

**Densitatea rețelei** este definită ca raportul între lungimea traseelor de transport public însumate (km) și suprafața intravilanului (kmp). Valorile recomandate ale acestui indicator sunt de 3-5 în Zona Centrală și 1,5-2,5 în restul orașului<sup>49</sup>. În ianuarie 2015, valoarea acestui indicator la nivelul orașului era de **5,96** ceea ce indică o bună deservire a transportului în comun.

**Stufozitatea rețelei** calculată ca raportul între lungimea tuturor traseelor însumate (km) și lungimea tuturor străzilor pe care există trasee (km), se recomandă a avea valori între 1,5 și 4. Pentru Baia Mare, acest coeficient are valoare de **3,49**. Lungimea străzilor cu trasee este de



Schema de localizare a stațiilor de transport în comun în Baia Mare, anul 2014. sursa: prelucrare date, S.C. Urbis S.A.

aproximativ 59,5 km.

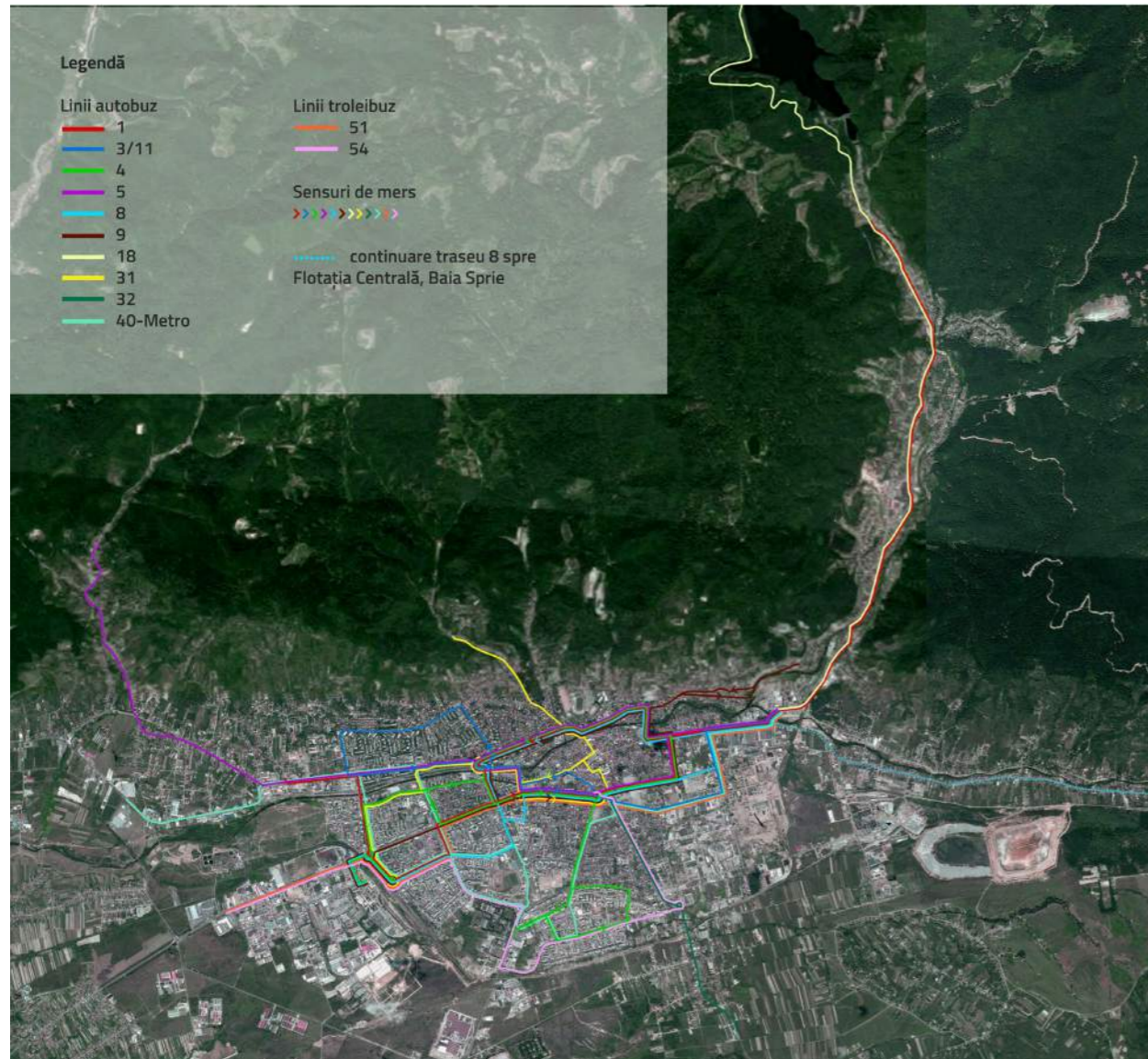
Gradul de acoperire este un raport care ilustrează deservirea cu transport public a diverselor zone din oraș, alături de identificarea încadrării în interiorul unor izocrone de 5 minute de mers pe jos în zona centrală și de 10 minute de mers pe jos în restul orașului. Valoarea acestuia se poate determina înmulțind lungimea cumulată a traseelor de transport public cu un coeficient standard de 0,475 (kmp) și raportând rezultatul la suprafața intravilanului (kmp). Rezultatul recomandabil trebuie să aibă o valoare între 1,75 și 3. **În Baia Mare, gradul de acoperire al rețelei de transport public are o valoare de 0,79. Valoarea rezultată este mult sub minimul recomandat.** Fenomenul este explicabil în virtutea faptului că intravilanul include suprafețe mari industriale. De asemenea, cartierele Ferneziu și Firiza, din N orașului, sunt configurate din locuințe individuale cu procent de ocupare redus și regim de înălțime mic, utilizând moderat teritoriului.

**Localizarea traseelor pe hartă indică o deservire foarte bună a zonei centrale, 10 linii având traseul configurat pe străzi din zona centrală baimăreană**, în vreme ce linia 40-Metro traversează zona Izvoarele. Zona centrală este conectată direct la toate celelalte zone din oraș, exceptând Firiza, fiind bine deservită de transportul public. Totuși, restul orașului este deservit în mod inegal.

Bulevardul București, cea mai importantă arteră a orașului, între Bulevardul Decebal și Bulevardul Republicii, este străbătut doar de linia 9, care face legătura cu zona centrală și strada Colonia Topitorilor. Distanța între cele mai apropiate două stații de pe Bulevardul București, deservite de liniile 1 și 51, care fac legătura cu zona Auchan și cu zona centrală (via strada Traian) este de aproximativ 1,3 kilometri. Având în vedere frecvența autobuzelor liniei 9 (linia turistică- unul pe oră), se poate constata o **subdeservire a bulevardului București**. Chiar

44. sursă: Informații furnizate de SC URBIS SA;  
45. sursă: Raportul de activitate 2013, Compania de Transport Public Arad;  
46. sursă: Informații furnizate de SC URBIS SA;  
47. Planul Urbanistic General Baia Mare  
48. Institutul Național de Statistică, raportare în decembrie 2014  
49. Studiu de Optimizare transport în Comun pentru Municipiul Baia Mare, 2007

Localizarea traseelor Urbis în Municipiul Baia Mare, în anul 2014



Sursă: Prelucrare date www.urbisbaia mare.ro

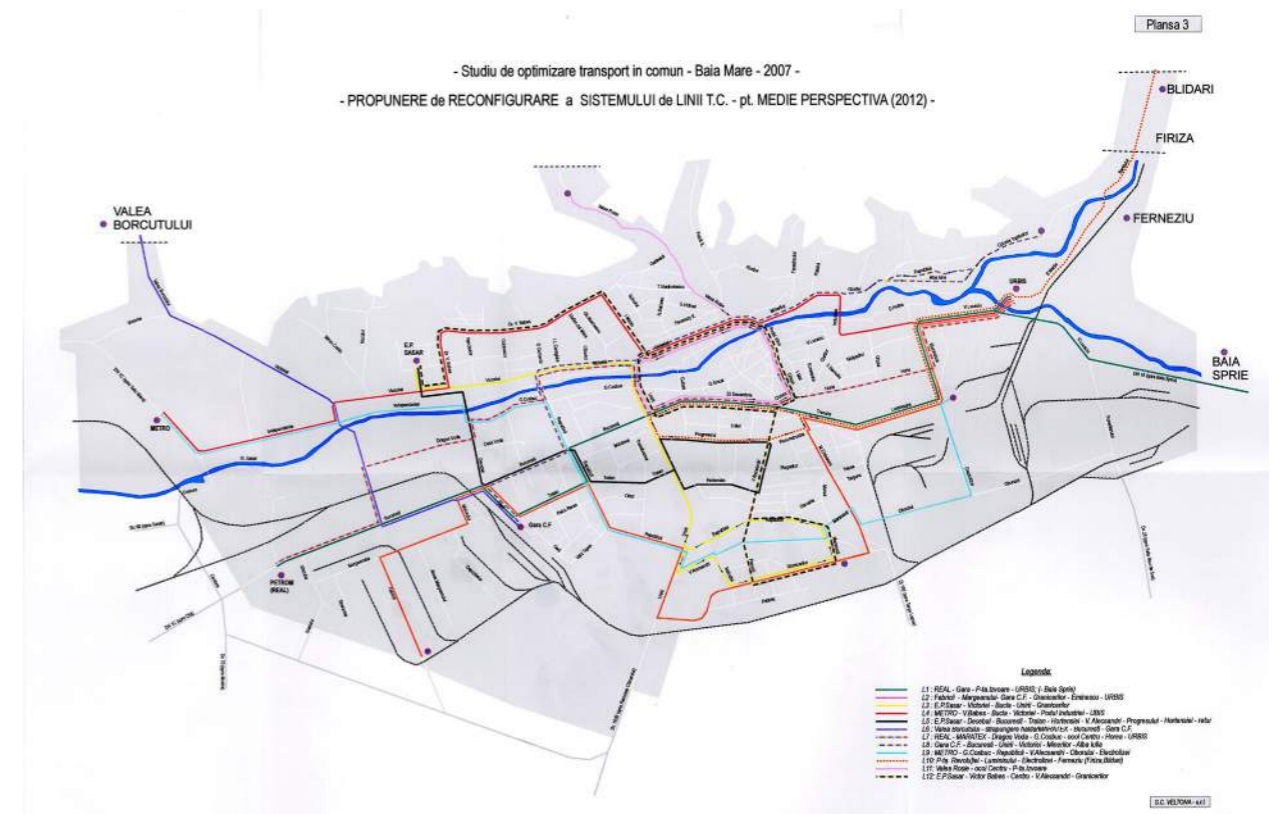
și așa, **schema de localizare a stațiilor de transport public indică o acoperire acceptabilă a zonei bulevardului prin amplasamentele de pe Bulevardele Decebal, Gării și Republicii.**

**Strada Progresului**, în sensul activităților de educație amplasate de-a lungul său, generează fluxuri considerabile de deplasări pentru mobilitate școlară, însă **nu beneficiază de nicio stație de transport public.**

Strada 22 Decembrie (cu o lungime de aproximativ 800 de metri) este tranzitată de 8 linii de transport public, însă stațiile sunt localizate în capetele acesteia, în Piața

Izvoarele și Piața Revoluției. În acest context și conform schemei de reprezentare a traseelor transportului public, **arealul cuprins între străzile Gheorghe Șincai (nord), bulevardul Unirii (vest), strada Vasile Alecsandri (sud și est) este deservit doar perimetral.** În acest areal, sunt localizate licee, clădiri ale administrației publice, spații de birouri, locuințe și alte activități economice care atrag zilnic fluxuri importante de oameni.

**În zona Pieței Izvoarele, au stație 11 dintre cele 12 linii de transport public.** Acestea li se adaugă și liniile de transport public periurban, contribuind astfel la **crearea unui context**



sursă: Studiu de Optimizare Transport în Comun pentru Municipiul Baia Mare, 2007

**în care zona Pieței Izvoarele devine un pol de transbordare al transportului în comun, similar zonei intermodale a Gării.** În aceste condiții, **o serie de elemente nu conlucrează pentru a asigura un transfer rapid și eficient al călătorilor între mijloacele de transport.** Stațiile de pe liniile care traversează zona Pieței nu sunt concentrate, distanța pentru transbordare fiind de aproximativ 100-150 metri, cu obstacole de tipul intersecțiilor aglomerate. Stația de pe strada Piața Izvoarele (breteaua nordică) nu este prevăzută cu alveolă și nici cu mobilier urban pentru așteptare (scaune, bănci).

**O analiză comparativă a situației actuale cu cea propusă în Studiul de Optimizare Transport în Comun pentru Municipiul Baia Mare în anul 2007 (denumit în continuare "studiul") relevă o modelare diferită a traseelor din prezent față de cele propuse în anul 2007.** Studiul propune evitarea totală a zonei centrale, deservirea acesteia realizându-se perimetral (str. Victoriei, bdul Unirii, str. 22 Decembrie, str. Cloșca, str. Crișan, podul Viilor). În prezent, liniile 3/11 și

31 au traseu comun pe str. Gheorghe Șincai. Mai mult, studiul propune două trasee care se desfășoară pe străzile Hortensiei și Progresului, deservind partea centrală a municipiului, care, însă, în prezent nu este străbătută de nicio linie de transport public.

Zona cartierului Săsar (cu o populație între 20000 și 25000 locuitori<sup>50</sup>) este relativ slab deservită astăzi, autobuzele liniei 3/11 având o frecvență la 30 de minute în zilele lucrătoare și la 60 de minute, în zilele de sâmbătă și duminică. Studiul din 2007 propunea realizarea a două linii, una cu o frecvență la 6-12 minute și alta cu o frecvență la 8-18 minute. Orarul de funcționare propus în studiu arăta necesitatea unei frecvențe medii (media frecvențelor de pe toate traseele între orele 6:00 – 9:00) la aproximativ 7 minute, în timp ce situația din prezent măsoară o frecvență medie la cca. 50 de minute.

**Principala concluzie care reiese în urma acestei analize este aceea că serviciul de transport public în cadrul municipiului s-a dezvoltat**

50. Sursa: Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Baia Mare, 2009

diferit față de recomandările studiului de specialitate, iar structura actuală a traseelor formează o densitate nepotrivită conform indicatorilor de performanță.

Întrucât Baia Mare polarizează puternic localitățile învecinate datorită dotărilor administrative, de educație, sănătate, comerț, la care se adaugă și piața forței de muncă, volumul de persoane care utilizează zilnic orașul este mult mai mare decât cel al rezidenților municipiului. Localitățile aflate în proximitatea orașului Baia Mare sunt deservite de transportul în comun municipal asigurat de compania S.C. Urbis S.A.. Linii de transport fac legătura între aceste localități și Baia Mare, până la intrarea în oraș, unde există legături de transfer către cele 12 linii municipale. **Compania Urbis este și operator regional de transport pentru Zona Metropolitană Baia Mare deservind orașele Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, comunele Recea, Groși, Săcălășeni și Dumbrăvița**<sup>51</sup>. În funcție de punctul terminus din Baia Mare aceste linii și localitățile deservite sunt<sup>52</sup>:

- Piața Izvoare în Baia Mare  
Linia 17/23 Baia Mare - Săcălășeni-Culcea - Coruia - Ocoliş;
- Piața Izvoare cu sosire în Autogară  
Linia 16/26 Baia Mare - Groși - Chechiș;
- Autogară/ stația Urbis  
Linia 6 Baia Mare - Bușag - Merișor;  
Linia 7 Baia Mare - Băița;  
Linia 12 Baia Mare - Recea - Lăpușel;  
Linia 13 Baia Mare - Nistru;  
Linia 22 Baia Mare - Unguraș - Șindrești - Rus - Dumbrăvița;  
Linia 24 Baia Mare - Mocira;  
Linia 27 Baia Mare - Bozânta Mică;  
Linia 28 Baia Mare - Săsar;  
Linia 29 Baia Mare - Bozânta Mare;
- IMMUM  
Linia 14 IMMUM - Satu Nou de Sus.

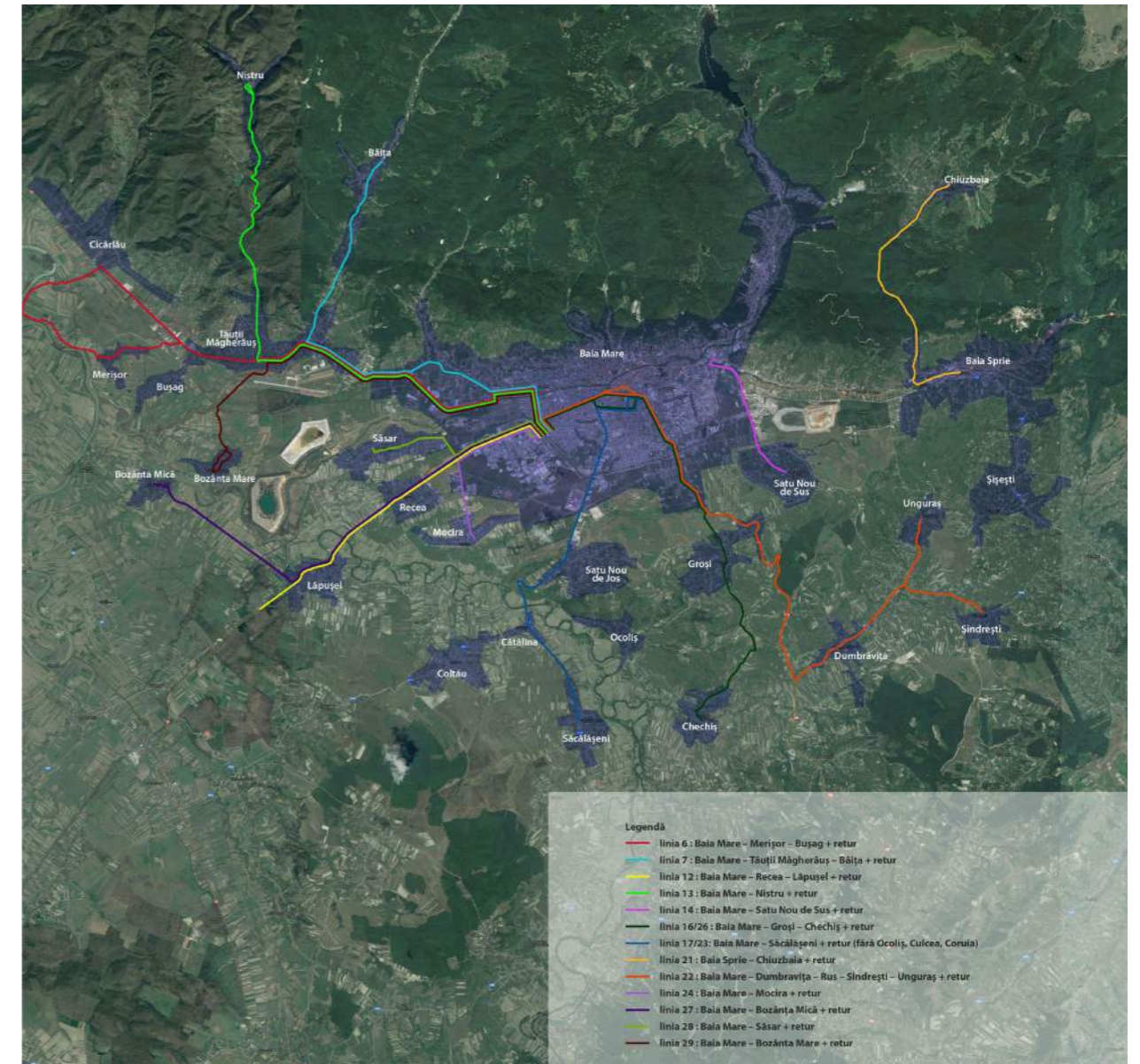
Arterele pe care mijloacele de transport în

comun de pe aceste rute intră în municipiu sunt: Bulevardul Independenței, strada Victoriei, Bulevardul București, strada Mihai Eminescu și Bulevardul Unirii. **Frecvența transportului public diferă în funcție de rută și de momentul zilei (cu frecvență mai mare la orele de vârf), însă programul de funcționare se desfășoară de la orele 5 dimineața până la orele 23, astfel că oferta de transport către și dinspre Baia Mare este suficient de generoasă în ceea ce privește timpul de serviciu.**

**Punctele de descărcare ale liniilor periurbane în oraș sunt bine relaționate cu transportul public municipal, astfel că transbordarea pasagerilor se poate realiza într-un timp convenabil,** permițându-le acestora să ajungă la destinația dorită din oraș. La stația Izvoare au stație liniile 3 și 51 care realizează legătura cu estul (dispecerat Urbis) și vestul (zona Gold Plaza și zona comercială Auchan).

**În zona autogării se intersectează și traseele 1, 8, 18, 40, 51, care permit deplasări** către cartierul Ferneziu în nord-est, zona Gold Plaza și zona comercială Metro și Praktiker în vestul orașului și Baia Sprie în est, toate liniile trecând tangent pe lângă zona centrală a orașului. Toate rutele municipale menționate mai sus **deservesc și zonele care generează fluxuri sporite de mobilitate în scopuri de muncă,** astfel încât liniile periurbane sunt bine relaționate (direct sau prin transbordare) la zonele purtătoare de activități economice ale orașului.

**Analizând traseul celor 13 linii periurbane ale companiei Urbis, se constată o deservire neeficientă a localităților din proximitate, luând în considerare rutele și numărul de autovehicule implicate.** Câteva dintre linii (12, 24, 27 și 28) parcurg trasee comune până în diverse puncte de ramificare, pentru a deservi fiecare câte o localitate în plus (ca diferență față de traseul celorlalte linii). Rutele celor 4 linii pot



Localizarea traseelor Urbis în zona periurbană a Municipiului Baia Mare. Prelucrare date, sursă: www.urbisbaiamare.ro

fi reconfigurate și comasate în două linii: una care să deservească un traseu de tip circuit Baia Mare - Săsar - Recea - Mocira - Baia Mare (aproximativ 14 kilometri) și a doua, Baia Mare - Recea - Lăpușel - Bozânta Mică (aproximativ 12,5 kilometri) și retur. În acest mod, traseul cumulativ s-ar reduce cu aproximativ 7,5 kilometri pe sens.

Datorită numărului mare și a relevanței întreprinderilor localizate în municipiul Baia Mare (firmele cu obiect de activitate prelucrarea lemnului/centrelor comerciale mari), dar și în virtutea dotărilor specifice unui oraș mare, cum sunt de exemplu unitățile de sănătate, administrativ-financiare, educaționale ș.a., **Baia Mare reprezintă un puternic polarizator**

**al localităților învecinate.** Astfel, zilnic sunt efectuate deplasări în diferite scopuri între localitățile din ZMBM și municipiu.

Serviciul de transport județean de persoane prin curse regulate s-a desfășurat pe cca. 75 de trasee județene în perioada 2008-2013 (conform Programului de transport județean de persoane prin curse regulate 2008-2011 aprobat prin HCJ Maramureș nr. 60/31.03.2008, actualizat și modificat de mai multe ori, a cărei valabilitate a fost prelungită până în anul 2013; a se vedea și Studiul de oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de persoane în ZMBM).

În februarie 2013, CJ Maramureș (prin Hotărârea nr. 37/27.02.2013) a aprobat Programul de

51. Sursă: www.urbisbaiamare.ro, ianuarie 2015

52. Sursă: S.C. Urbis S.A.

transport județean de persoane prin curse regulate 2014-2019, care prevede 65 de trasee, din competența acestuia fiind eliminate toate traseele aferente UAT-urilor care au intrat în sistemul de transport public metropolitan din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauși și comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni, și respectiv Municipiul Baia Mare). Astfel, traseele din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM (Zona Funcțională Urbană) au intrat în competența ZMBM.

În decembrie 2013, ADI ZMBM (prin Hotărârea nr. 3/23.12.2013), ca autoritate competentă, a aprobat Programul de transport metropolitan de persoane prin curse regulate 2014-2019 și a atribuit licențele de traseu aferente celor 7 UAT-uri din Zona de Dezvoltare 1 a ZMBM, către operatorul regional de transport public S.C. URBIS S.A.

Studiul de Oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public local aferent ZMBM elaborat în anul 2013 furnizează informații referitoare la distribuția deplasărilor, în funcție de modul și scopul deplasării, obținute prin sondaje realizate în toate UATB-urile aparținătoare ZMBM. Aceste informații sunt esențiale pentru stabilirea capacității de preluare a fluxurilor de oameni și autovehicule de către infrastructura existentă la intrările în municipiul Baia Mare, dar și pentru stabilirea necesarului de capacitate a sistemului de transport public exterior, în vederea eficientizării transportului metropolitan.

În urma studiului, s-a estimat faptul că, zilnic, o treime din populația din Zona Metropolitană (exceptând locuitorii băimăreni) se deplasează spre Baia Mare. Cele aproximativ 27 500 persoane se deplasează conform următorului split modal: 46,65% utilizează autoturismul personal, 49,55% frecventează transportul public și doar 3,8% obișnuiesc să meargă cu trenul.

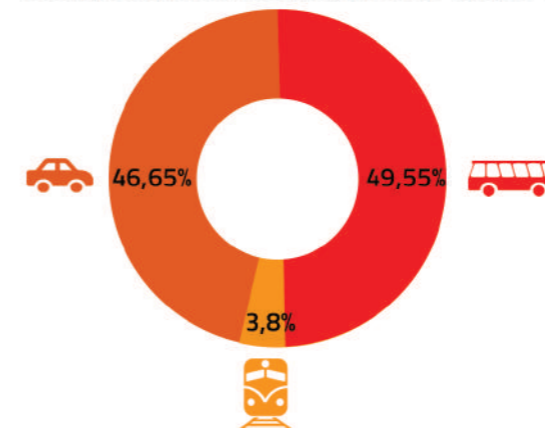
Structurarea deplasărilor în funcție de scop relevă o majoritate a deplasărilor, așa cum este de așteptat, în scop profesional. **Mobilitatea școlară și cea în scopuri lucrative reprezintă 62,61% din totalul deplasărilor, alte 14,59% sunt deplasări care se realizează pentru cumpărături, 7,35% sunt fluxuri în scopuri administrative sau de sănătate și 15,45% sunt deplasări care au alt mobil.**

Deplasările în scop comercial vizează în primul rând vizite în Baia Mare pentru aprovizionarea de la marile centre comerciale. Se constată astfel că **aproximativ 60% dintre deplasările în scop comercial au ca origine localitățile din imediata vecinătate** (la maxim 10 km distanță) a municipiului Baia Mare: Baia Sprie, Senini, Tăuții Magherăuși, Groși, Recea, Satulung, Dumbrăvița. De altfel, **peste 64% din totalul deplasărilor zilnice înregistrează ca localități de plecare aceleași localități.**

**Principalul bazin demografic care generează deplasările cu destinație Baia Mare îl reprezintă localitățile Baia Sprie, Seini, Tăuții Magherăuși, Groși, Recea și Satulung.** Dacă luăm în considerare și **Șomcuta Mare**, localizată la aproximativ 20 kilometri de Baia Mare, cu o populație de cca. 8000 de locuitori, **ponderea deplasărilor pornite din aceste 7 UAT-uri ajunge la 72%.** Populația înregistrată în aceste localități număra aproximativ **53000 locuitori reprezentând cca. 63% din totalul ZMBM**, fără a lua în considerare municipiul Baia Mare.

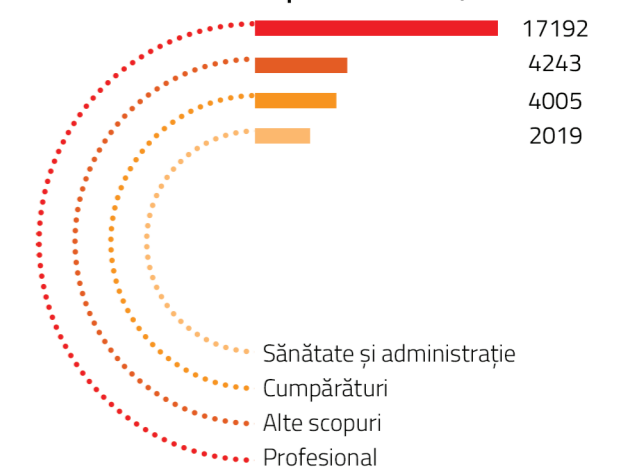
În ceea ce privește serviciul de transport public, structura traseelor între Baia Mare și celelalte localități din ZMBM utilizează toate cele 5 artere majore care penetrează municipiul. Astfel, tranzitul se defășoară în vest, pe DN 1C – Baia Mare – Livada, cu 60 de curse pe zi, în sud-vest pe DN1C Baia Mare – Cluj-Napoca cu 61 de curse pe zi, în sud pe DJ182B Baia Mare – Șomcuta Mare cu 19 curse pe zi și pe DN18B Baia Mare – Cășeu cu 31 de curse zilnice și

Repartiția modală a deplasărilor din Zona Metropolitană către Municipiul Baia Mare, 2013

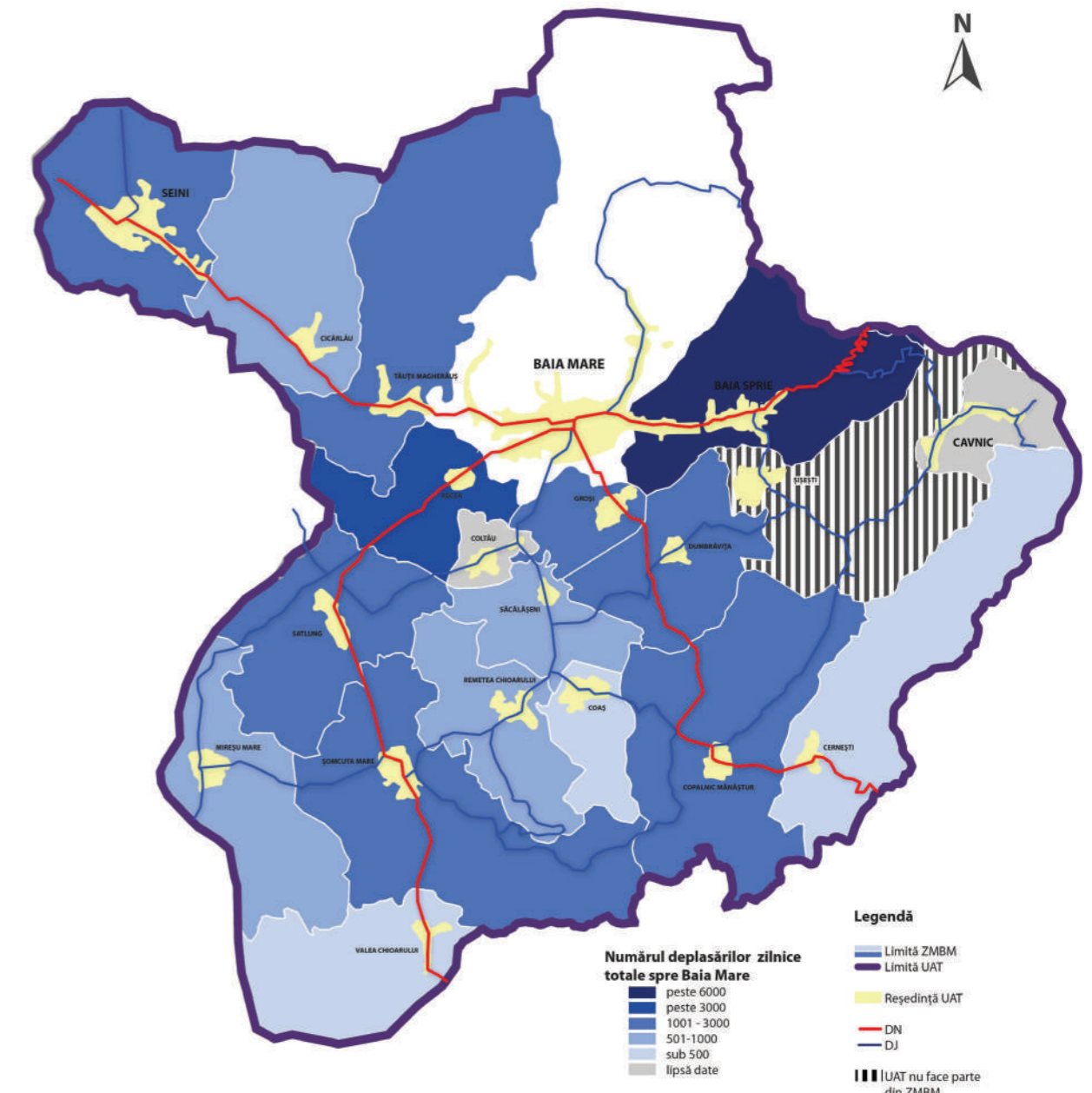


Repartiția modală a deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013

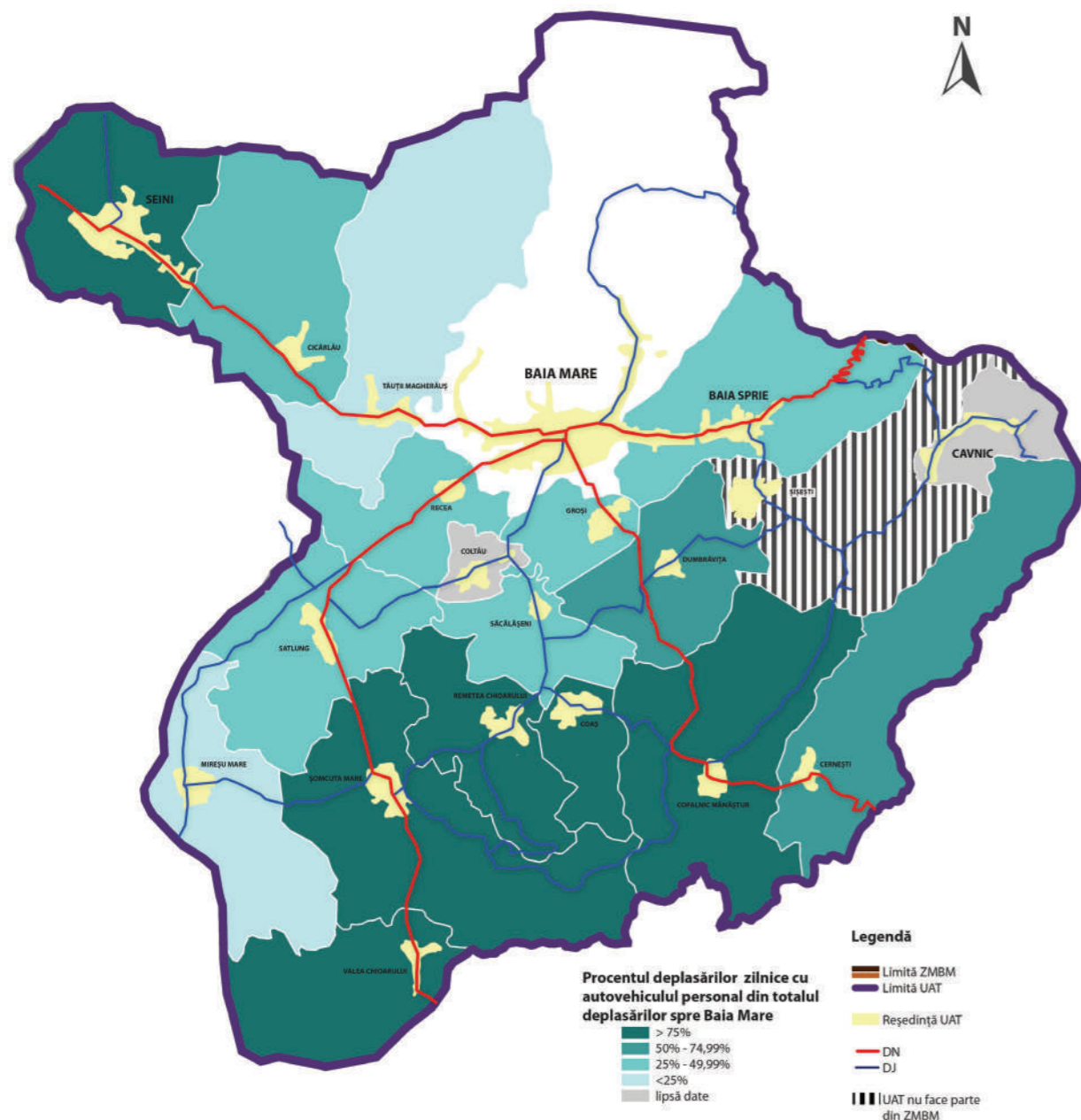
Scopul deplasărilor din localitățile ZMBM spre Baia Mare, anul 2013



Numărul deplasărilor din ZMBM spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013



Gruparea UAT-urilor după numărul deplasărilor totale zilnice spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013



Gruparea UAT-urilor după procentul călătoriilor cu autoturismul personal din totalul deplasărilor spre Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare 2013

DN18 Baia Mare - Sighetul Marmației. **Cea mai bine deservită direcție este cea estică cu 138 de curse în fiecare zi, cele mai multe curse (90) fiind realizate între Baia Mare și Baia Sprie.**

**Aceeași rută Baia Mare – Baia Sprie adună zilnic și cei mai mulți călători în transportul public – 2833 persoane, prin partea de est a orașului intrând zilnic un total de cca. 4000 de călători.** Pe rutele de acces din sud se înregistrează zilnic câte aprox. 1000 de intrări (călători) via DN și aproximativ 500 via DJ. Pe ruta de sud-vest sunt înregistrate alte 2000 de intrări, în timp ce prin vest intră zilnic în municipiul alte 1000 de

persoane.

Se constată că polarizarea municipiului asupra celorlalte UAT-uri este mai puternică de-a lungul drumurilor naționale, acestea asigurând o accesibilitate mai bună. Din repartitia modală a deplasărilor, după numărul persoanelor care sosesc din ZMBM în municipiu, **se observă o distribuție neuniformă a utilizatorilor autoturismelor personale față de cele 5 intrări din oraș. Cel mai mare volum de trafic (4600 călători) se descarcă în oraș din partea de vest, pe DN1C (dinspre Dej).** Tot din vest, însă dinspre Seini sosesc 2100 pasageri. Prin partea de sud

UAT	Numărul deplasărilor spre Baia Mare			Total	% deplasărilor cu autovehiculul personal
	Automobil personal	Autobuz	Tren		
Baia Sprie	1918	4525	6	6449	29,74%
Seini	1600	172	1	1773	90,24%
Șomcuta Mare	2076	112	0	2188	73,13%
Tăuții Magherăuș	287	2264	0	2551	11,25%
Cernești	367	205	0	572	64,16%
Cicârlău	281	612	15	908	30,95%
Coaș	388	19	0	407	95,33%
Copâlnic Mănăstur	1056	302	0	1358	77,76%
Dumbrăvița	726	676	2	1404	51,71%
Groși	592	1142	9	1743	33,96%
Mireșu Mare	219	412	256	887	24,69%
Recea	1238	1929	0	3167	39,09%
Remetea Chioarului	717	108	0	825	86,91%
Satulung	676	773	482	1931	35,01%
Săcălășeni	305	293	272	870	35,06%
Valea Chioarului	363	63	0	426	85,21%
Cavnic	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>12809</b>	<b>13607</b>	<b>1043</b>	<b>27459</b>	<b>46,64%</b>

Gruparea UAT-urilor după numărul persoanelor care utilizează autoturismul personal pentru deplasările spre Baia Mare. sursa: prelucrare date, Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare, 2013

UAT	Numărul deplasărilor spre Baia Mare			Total	% deplasări autovehicul personal	Deplasări în scop profesional		
	Automobil personal	Autobuz	Tren			Automobil personal	% din depl. % din total deplasări	
Baia Sprie	1918	4525	6	6449	29,74%	1027	53,55%	15,92%
Seini	1600	172	1	1773	90,24%	582	36,38%	32,83%
Șomcuta Mare	2076	112	0	2188	73,13%	1074	51,73%	49,09%
Tăuții Magherăuș	287	2264	0	2551	11,25%	145	50,52%	5,68%
Cernești	367	205	0	572	64,16%	158	43,05%	27,62%
Cicârlău	281	612	15	908	30,95%	117	41,64%	12,89%
Coaș	388	19	0	407	95,33%	310	79,90%	76,17%
Copâlnic Mănăstur	1056	302	0	1358	77,76%	758	71,78%	55,82%
Dumbrăvița	726	676	2	1404	51,71%	486	66,94%	34,62%
Groși	592	1142	9	1743	33,96%	377	63,68%	21,63%
Mireșu Mare	219	412	256	887	24,69%	97	44,29%	10,94%
Recea	1238	1929	0	3167	39,09%	793	64,05%	25,04%
Remetea Chioarului	717	108	0	825	86,91%	266	37,10%	32,24%
Satulung	676	773	482	1931	35,01%	442	65,38%	22,89%
Săcălășeni	305	293	272	870	35,06%	111	36,39%	12,76%
Valea Chioarului	363	63	0	426	85,21%	173	47,66%	40,61%
Cavnic	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>12809</b>	<b>13607</b>	<b>1043</b>	<b>27459</b>	<b>46,64%</b>	<b>6916</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Repartitia modală a deplasărilor spre Baia Mare. Sursa: prelucrare date, Studiul pentru Optimizarea Transportului în Comun în Zona Metropolitană Baia Mare, 2013

a orașului, de pe DJ182 și DN18B intră zilnic aproximativ 4200 călători, în timp ce dinspre Baia Sprie doar 2000 de călători sosesc cu autovehiculul personal.

**Având în vedere faptul că deplasările cu autoturismul personal în scop profesional dețin în medie o pondere de 54% din totalul deplasărilor cu autoturismul putem presupune că aproximativ 54% din valorile menționate mai sus sunt persoane care sosesc în Baia Mare în intervalul 7:00-9:00, la începerea programului de muncă și părăsesc orașul începând cu ora 16:00 (conform intervalelor orare determinate prin SC – 2005 ca fiind cele cu cea mai mare încărcătură de trafic pentru deplasările de muncă).**

Întrucât traficul din municipiul Baia Mare este deja îngreunat la orele de vârf, este imperioasă considerarea numărului mare de autovehicule care intră în oraș la orele de începere a programului de muncă. Astfel, celor aproximativ 13000 de persoane care călătoresc cu autoturismul propriu (cca. 7000 în scop profesional) li se adaugă alte persoane care vizitează municipiul sau vin din alte județe în scop profesional, cu diferite autovehicule: autocamioane, microbuze, autobuze, furgonete, dube etc.

Situația actuală, atât în ceea ce privește infrastructura fizică, cât și în sensul reglementărilor de circulație în interiorul orașului, nu protejează municipiul de aflusul de autovehicule și de impactul pe care acestea îl au asupra timpului de deplasare, zgomotului și cantității de noxe eliberate în atmosferă.

**În acest sens, este necesară degrevarea orașului de traficul venit din exterior prin finalizarea centurii ocolitoare și dublarea acestei măsuri prin localizarea unor puncte de transfer modal la intrarea în oraș.** De altfel, datele colectate referitoare la modalitatea

de deplasare spre Baia Mare indică unele subdeserviri ale transportului public (număr de curse zilnice) cu influență directă asupra utilizării autoturismului personal pentru satisfacerea nevoii de deplasare.

**S-a constatat faptul că localitățile care sunt situate mai departe de Baia Mare sunt și cele care dau cele mai mari valori pentru deplasările cu autoturismul personal.** Aceste localități surprind două categorii: una în care este imperioasă sporirea numărului de curse zilnice, și o a doua unde este doar recomandabilă introducerea de noi curse. **În cazul localităților-origine, de unde deplasările în scop profesional realizate cu autoturismul personal înregistrează valori mai mari decât 1000 (Baia Sprie, Seini, Șomcuta Mare, Copalnic Mănăștiur, Recea), este obligatorie sporirea numărului de curse cu transportului în comun.** În cazul localităților de origine, de unde numărul deplasărilor realizate cu autoturismul în scop profesional este mai mare decât 50% din totalul deplasărilor cu automobilul (Tăuții Magherăuș, Coaș, Dumbrăvița, Groși și Satulung) însă nu depășesc valoare de 1000 pasageri zilnici, introducerea de noi curse nu are un caracter imperios, ci doar recomandabil.

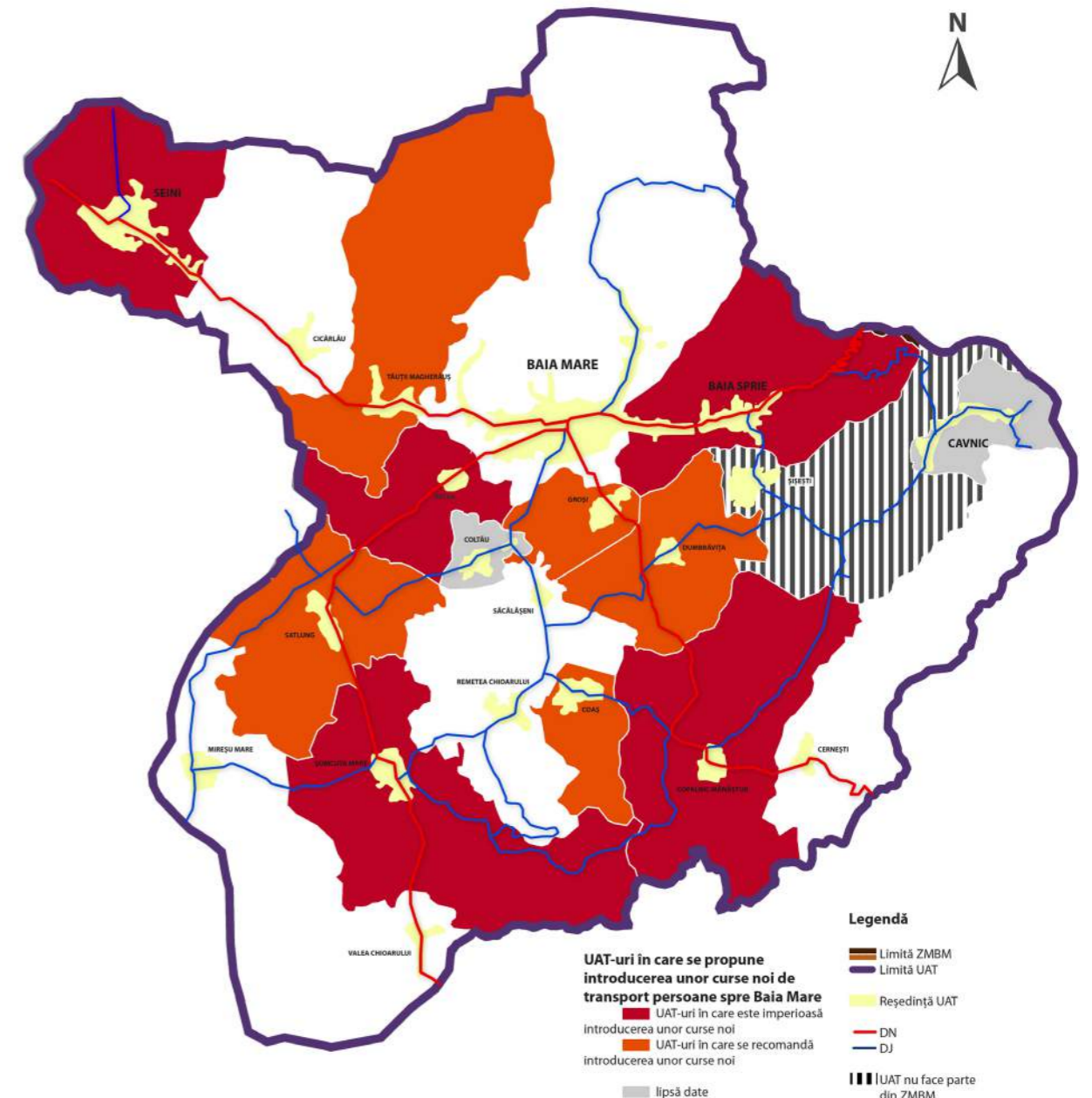
Jumătatea sudică a ZMBM beneficiază de un număr redus de curse zilnice către Baia Mare, astfel încât deplasarea cu autovehiculul personal este o necesitate. UAT-urile situate în zona de nord dispun de un număr mare de curse zilnice este mare, însă numărul călătoriilor cu automobilul personal este în continuare ridicat. În aceste cazuri, este nevoie de o intervenție pe mai multe paliere: curse suplimentare cu transportul public, promovarea transportului de persoane sau colaborări cu angajatorii în vederea implementării unor soluții avantajoase de transport în comun al angajaților.

Volumul ridicat al traficului, în special al celui de tranzit care, din cauza lipsei unor artere

ocolitoare, se desfășoară parțial prin oraș, aduce după sine și un timp de uzare a infrastructurii rutiere mult mai comprimat.

Modalitatea de plată a titlurilor de călătorie pentru rutele operate de Urbis cuprinde achiziționarea biletelor de la chioșcurile Urbis, de la partenerii Urbis (puncte comerciale amplasate

în teritoriu), de la automate amplasate în spații publice cu tranzit mare, dar și prin plata via telefon mobil. Astfel, compania de transport local oferă o gamă largă de posibilități pentru achiziționarea unui bilet de călătorie. În același timp, dă dovadă de orientare spre un sistem contemporan de transport adaptat contextului tehnologic la care aderă utilizatorii săi.



UAT-uri unde există necesitatea introducerii unor curse noi de transport persoane



### I.2.3.e. Transport cu bicicleta

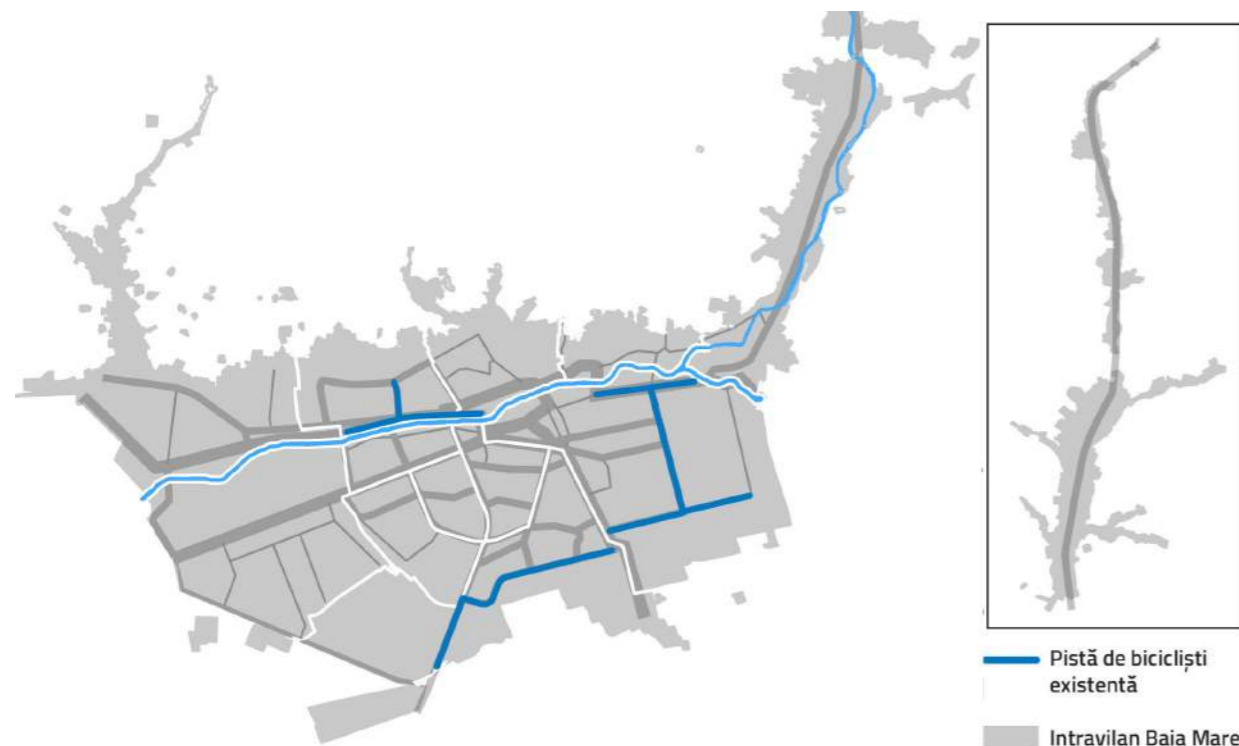
În contextul mobilității durabile ca obiectiv european, promovată de documente programatice cum sunt Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană, Carta Verde a Mobilității Urbane sau Carta Albă a Transporturilor, **discursul privind deplasările în centrele urbane a adus în atenție necesitatea prioritizării metodelor de transport alternative nepoluante. Astfel, crearea unor infrastructuri adecvate transportului cu bicicleta devine o cerință de bază pentru orașele care își propun să asigure o calitate ridicată a mediului și, în consecință, a vieții urbane.**

În Baia Mare, în anul 2014, bicicliștii putea circula pe o rețea de piste cu o lungime cumulată de 11300 metri<sup>53</sup>. Aceste piste sunt amplasate pe străzile Grănicerilor (2038 metri), Vasile Lucaciu (1114 metri bandă cu lățimea de 1 metru pe fiecare latură a străzii), Bulevardul Independenței (1958 metri pe malul drept al râului Săsar), strada Ion Luca Caragiale (474 metri pe sensul către str. Victor Babeș), strada Oborului (2216 metri), Bulevardul Unirii (856

metri, între calea ferată și str. Europa) și strada Electrolizei (1530 metri). Soluția tehnică aleasă pentru implementarea acestor piste, ținând cont de lățimea disponibilă a străzilor și trotuarelor, a presupus realizarea unor marcaje pe trotuar sau pe partea carosabilă.

Municipiul Oradea, dispunea la sfârșitul anului 2013, de cca. 9 kilometri de piste de bicicliști pe platformă proprie și încă aproximativ 4 kilometri de piste marcate pe asfalt. Comparativ, poliile de dezvoltare Arad și Satu Mare dispun de lungimi mai mari de piste de biciclete, în virtutea proiectelor contractate (Arad- cca. 122km, Satu Mare- 45km). Însă, aceste valori nu sunt raportate în mod oficial, la nivel statistic, astfel încât lungimile nu sunt certificate pentru cele trei orașe.

Lungimea redusă a pistelor dedicate cicliștilor contribuie la o atractivitate redusă a acestei tipologii de transport în municipiul Baia Mare. În prezent, bicicliștii se deplasează în oraș fie utilizând infrastructura rutieră, fie pe cea



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare, Fișa Străzilor 2014

în Municipiul Baia Mare realizat de Institutul de Cercetare în Transporturi (2006) arată o utilizare a bicicletelor care acoperă o pondere de 1,9% (2664 deplasări zilnice cu bicicleta) din totalul deplasărilor zilnice în oraș (135600).

pietonală. Acest comportament de deplasare favorizează apariția de accidente, influențând în mod negativ siguranța, accesibilitatea și atractivitatea transporturilor în oraș. **Splitul modal realizat în cadrul Studiului de Circulație**

### I.2.3.f. Noduri majore de transport la nivelul orașului și județului

**Complexul Gară-Autogară**, situat în partea sud-vestică a orașului constituie un punct intermodal de transport la nivelul municipiului, reprezentând totodată poarta de intrare în oraș, atât în context național și regional, cât și în context metropolitan. Conformarea din prezent a gării nu este specifică unui nod intermodal propriu-zis. Deși există o localizare în același areal a mai multor moduri de transport (tren, autocar, autobuz și taxi) lipsește integrarea acestora printr-o politică tarifară comună, harți cu trasee, orare de funcționare pentru toate modurile de transport și un punct de informare capabil să gestioneze clienții tuturor operatorilor.

În 2014, Gara a fost utilizată de un flux mediu zilnic de cca. 1536 călători, valoare în creștere față de cea din 2010 (1189 călători)<sup>54</sup>. Până în luna decembrie, **fluxul anual de călători care au tranzitat Gara Baia Mare a fost de 560385 persoane.** Aceste fluxuri sunt generate în vederea transportului către și dinspre centrele urbane din România (Cluj, Satu Mare, București ș.a.), dar și către Ungaria și Ucraina, asigurat prin 30 de curse zilnice.

**Autogara**, situată în imediata vecinătate a gării (V) **deservește transportul în comun rutier asigurat de o serie de operatori, atât către și dinspre localitățile din zona metropolitană, cât și relații cu centre urbane din 26 județe din țară sau cu București** (operator Fany Prestări Servicii SRL). De asemenea, doi operatori de transport (Saiy Tour și Janosi) deservesc relația

**Baia Mare – Spania** (opriri în peste 50 de orașe) și **Baia Mare – Budapesta. O medie zilnică de 4062 de călători utilizează autogara Baia Mare pentru transportul spre sau dinspre localitățile din Zona Metropolitană Baia Mare**<sup>55</sup>.

**Transferul către celelalte zone ale orașului este asigurat prin transport public** (liniile 1, 4, 8, 9, 18, 31, 34, 40, 51- stațiile Autogară, Gara CFR), însă există și **posibilitatea utilizării transportului via taxi.** De asemenea, parcajul din vecinătatea Gării permite gararea autovehiculelor în sensul unui comportament de deplasare de tip park&ride. **Astfel, ansamblul Gară-Autogară reprezintă nodul de transport cu cel mai ridicat grad de intermodalitate în oraș.**

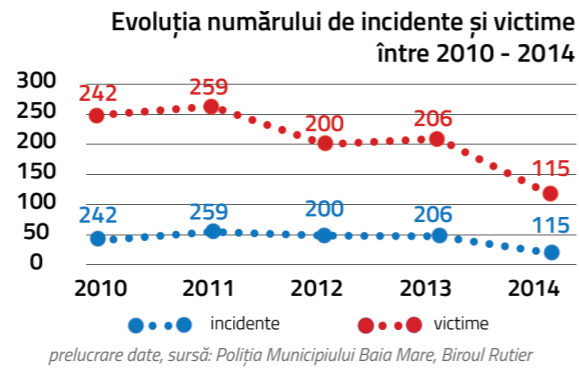
**Un alt spațiu important în desfășurarea activității transportului public îl reprezintă Piața Izvoarele. Zona este tranzitată de 11 dintre cele 12 trasee urbane care fac legătura între toate cartierele orașului exceptând Firiza.** Cu toate acestea, stațiile acestor rute sunt amplasate dispersat și despărțite de intersecții și artere de circulație. În acest mod, transbordarea pasagerilor este îngreunată. De menționat este și legătura care se realizează între oraș și localitățile periurbane prin traseele care au stație tot în zona Izvoarele. În acest fel, **zona Pieței Izvoarele dovedește o importanță semnificativă în transportul pasagerilor** și de aceea este necesară configurarea stațiilor astfel încât să faciliteze transbordarea pasagerilor.

54. sursă: Informații furnizate de CFR Călători, Stația Baia Mare;

55. sursă: Studiu de oportunitate pentru delegarea de gestiune a serviciului de transport public local aferent ZMBM, aprilie 2013;

### 1.2.3.g. Siguranța în trafic

Siguranța în trafic constituie un factor determinant pentru auditarea performanței sistemului de transporturi și a accesibilității în oraș. Informațiile furnizate de Poliția Municipiului Baia Mare denotă, în general, o scădere a incidentelor din trafic soldate cu victime pe intervalul 2010 – 2014, cu mici fluctuații de la an la an. Se constată o pondere relativ mare a morților și răniților grav din totalul victimelor (17% - 23%).

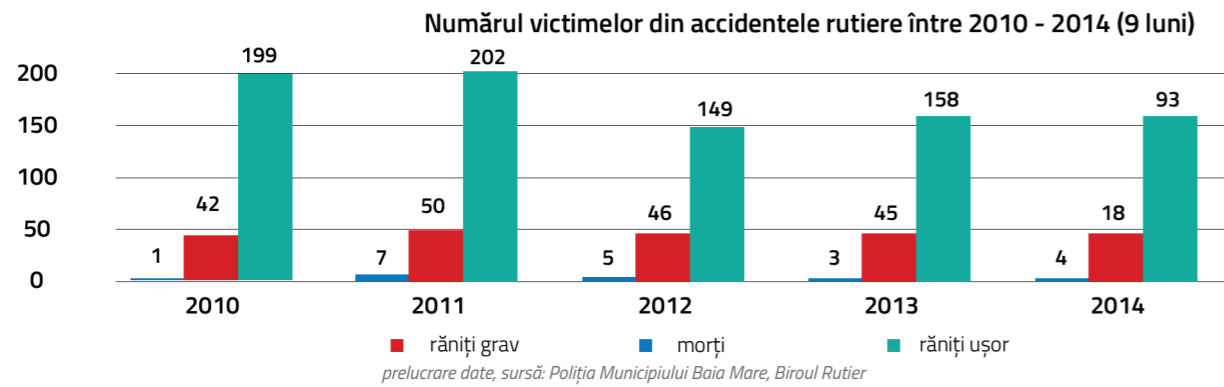


prelucrare date, sursă: Poliția Municipiului Baia Mare, Biroul Rutier

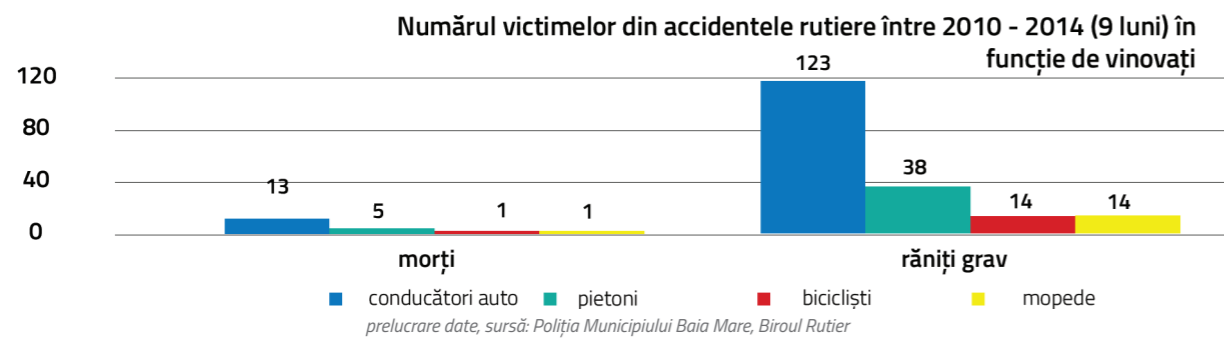
#### Minerilor și strada Grănicerilor.

Analiza datelor referitoare la cauzele incidentelor arată faptul că principalii vinovați pentru accidente înregistrate sunt conducătorii auto. A doua cea mai neglijentă categorie a participanților la trafic sunt pietonii, determinând aproximativ o cincime din totalul accidentelor petrecute între 2010 și primele 9 luni ale anului 2014. Acestea sunt, de altfel, și categoriile care conțin cei mai numeroși participanți la trafic.

Cele mai vulnerabile puncte de conflict rutier în Baia Mare, luând în considerare numărul și gravitatea accidentelor, sunt Bulevardele București, Traian și Republicii. După introducerea „undelor verzi” ca parte a sistemului de semaforizare în anul 2013, numărul accidentelor cu victime a scăzut. Rămân în continuare vulnerabile **Bulevardul Republicii între Bulevardul Unirii și strada Grănicerilor, Bulevardul Decebal, strada Victoriei (între Bulevardul Decebal și strada Minerilor), strada**



prelucrare date, sursă: Poliția Municipiului Baia Mare, Biroul Rutier



prelucrare date, sursă: Poliția Municipiului Baia Mare, Biroul Rutier

Victime	Conducători auto		Pietoni		Bicicliști		Mopedi	
Morți	13	65%	5	25%	1	5%	1	5%
Răniți grav	122	65,10%	38	20,10%	14	7,40%	14	7,40%

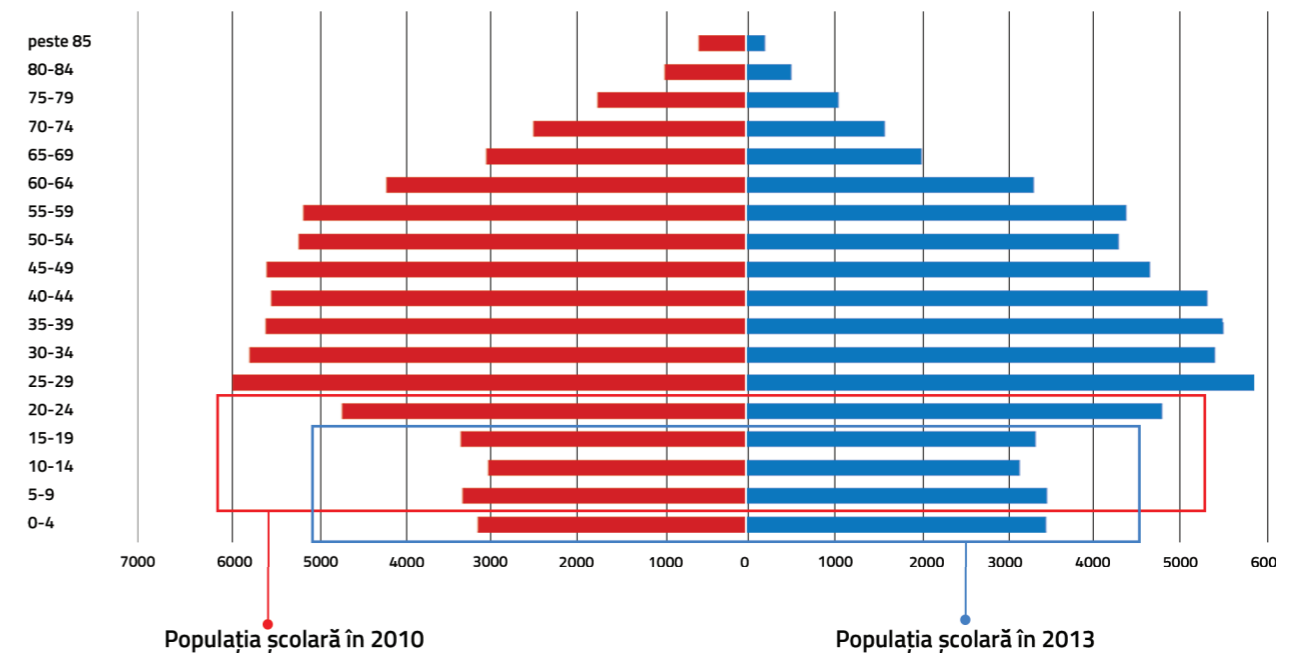
Numărul total al victimelor între 2010 și 2014 (9 luni) în funcție de categorie și vinovați. Sursa: prelucrare date, Poliția Municipiului Baia Mare, Biroul Rutier

## 1.2.4. Infrastructura socială și serviciile sociale

### 1.2.4.a. Educația

Infrastructura de educație a municipiului Baia Mare cuprinde unități de învățământ pentru toate nivelurile de educație, creșe, grădinițe, școli primare și gimnaziale, licee și universități, majoritatea în sistem public (excepție fac 5 grădinițe, 3 licee, 2 școli postliceale și 2 universități- sistem privat). Conform Inspectoratului Județean Baia Mare, în anul școlar 2013-2014, funcționau 76 de unități de învățământ preuniversitar, adică 44 grădinițe, 29 de școli primare și gimnaziale, 17 licee, 5 licee tehnice și școli profesionale. Acestea li se adaugă trei universități – **Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca (Centrul Universitar Nord) (sistem public de stat), Universitatea de Vest Vasile Goldiș și Universitatea Bogdan Vodă (sistem privat).**

Totalul populației școlare însuma la sfârșitul anului 2013 31129 copii, elevi și studenți<sup>56</sup> înregistrați în cele 76 de unități de învățământ, dintre care 60 cu personalitate juridică și 16 Piramidei vârștelor la 1.06.2013



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare

56. sursă: Institutul Național de Statistică;  
57. sursă: Institutul Național de Statistică;  
58. Sursa: Inspectoratul Școlar Maramureș,

## Analiză

1-8, 20,55 elevi/sală liceu), dar și față de cea înregistrată în polii de dezvoltare Arad, Oradea și Satu Mare. Aradul înregistrează un raport mediu de 28,43 elevi/sală la clasele 1-8 și 14,99 elevi/sală la liceu, Satu Mare 32,75 elevi/sală la clasele 1-8 și 18,82 elevi/sală la liceu, iar Oradea 36,26 elevi/sală la clasele 1-8, respectiv 16,20 elevi/sală la liceu. **Raportul elevilor per săli de clasă privind nivelul liceal sugerează o supradimensionare a structurii**, având în vedere diferența mare între media băimăreană și cea națională<sup>59</sup>.

Conform statisticii transmise de Inspectoratul Județean Maramureș, în anul 2014, situația numărului elevilor pe clasă pe diferitele niveluri de educație în sistem de stat, comparativ cu prevederile Legii Naționale a Educației, este următoarea:

- **preșcolar:** între 12 și 29,67 copii/clasă (față de minim 10 și maxim 20 de copii prevăzuți de LEN); 20 de unități demonstrează o media mai mare decât maximul prevăzut de lege, din totalul de 34 de unități cu învățământ preșcolar; **media de copii/clasă la nivelul învățământului preșcolar băimărean este de 22 de copii/clasă;**

- **primar:** între 11 și 28,3 elevi/clasă (față de minim 12 și maxim 25 de elevi prevăzuți de LEN), fiind identificate 8 cazuri în care media este depășită, din cele 27 unități cu învățământ primar, **media de elevi/clasă în cele 22 de unități la nivelul învățământului primar este de 23,9 elevi/clasă;**

- **gimnazial:** între 11,7 și 29 (față de minim 12 maxim 30 de elevi prevăzuți de LEN); există o singură unitate în care se înregistrează o medie mai mică decât cea prevăzută de lege, la o secție cu predare în limba germană, unde sunt arondate trei clase; **numărul unităților cu învățământ liceal este de 24;**

- **liceal:** între 14,5 și 34,8 elevi/clasă (față de minim 15 maxim 30 de elevi prevăzuți de LEN); **media de elevi/clasă pentru toate tipurile de învățământ liceal este de 26,4**, în toate cele

15 unități cu învățământ liceal; există 5 unități în care, la anumite specializări, se află o medie a elevilor/clasă mai mare decât valoarea maximă prevăzută de lege

- **postliceal:** între 24,4 și 30 (față de minim 15 maxim 30 de elevi prevăzuți de LEN), **cu o medie de 25,8** în cele 4 unități care oferă acest tip de învățământ; există 3 unități care oferă acest nivel de învățământ.

**Se constată o subdimensionare a infrastructurii la nivel preșcolar, mai mult de jumătate dintre grupele de copii fiind supraaglomerate.** Afirmatia este susținută și de media de copii/clasă, peste valoarea maximă stabilită de Legea Educației Naționale. La celelalte niveluri de învățământ, media de elevi/clasă este în limitele prevăzute de LEN.

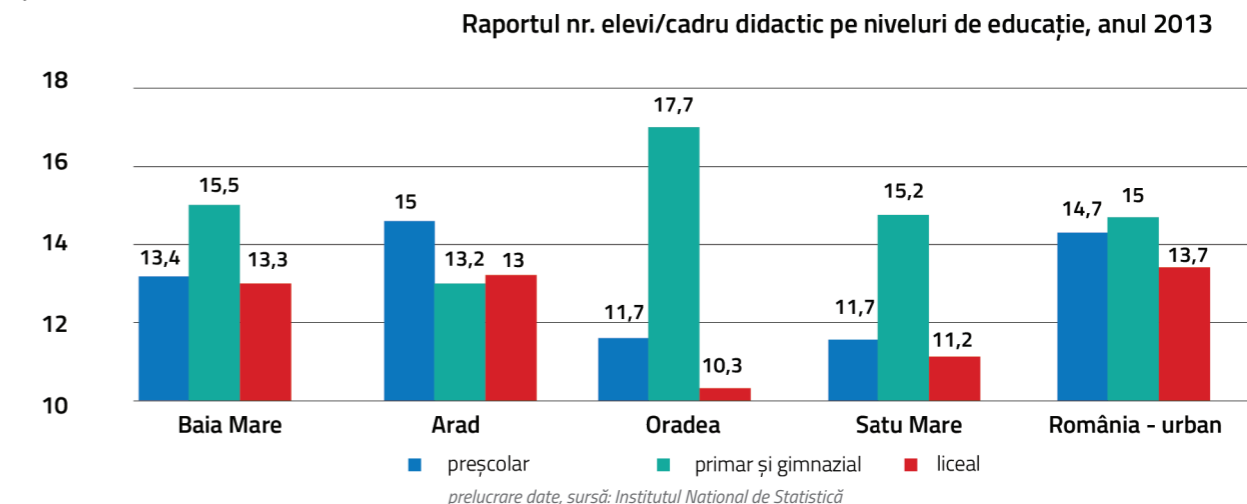
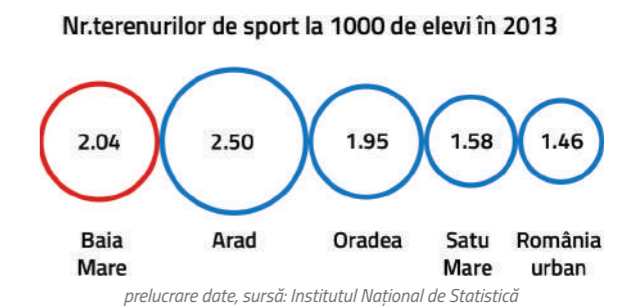
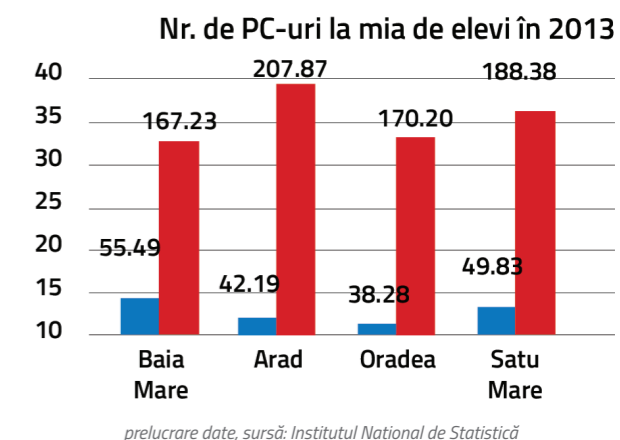
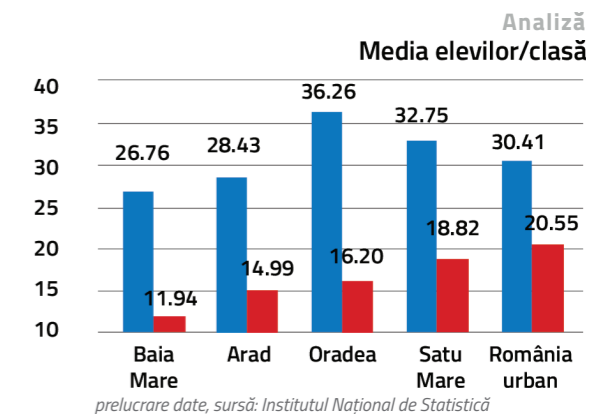
De menționat este faptul că nu trebuie comparată media pe nivelul primar + gimnazial în regim de stat (23,7) cu media de 26,7 de elevi/sală de clasă din regimul privat+public. Diferența este dată pe de o parte de raportarea datelor, de Inspectoratul Județean, în primul caz, pentru anul 2014 și de INS, în al doilea caz, pentru anul 2013. Pe de altă parte, prima valoare se referă la grupele de elevi care formează o clasă, iar cea de-a doua la numărul sălilor de clasă și a laboratoarelor și cabinetelor școlare, luate cumulat.

După cum numărul sălilor de clasă demonstrează o capacitate de găzduire suficientă, **raportul numărului de preșcolari la 1 cadru didactic al municipiului Baia Mare demonstrează și o capacitate sporită de școlarizare, cu mai puțini elevi la un cadru didactic decât raportul mediu național. Astfel, Baia Mare înregistrează un indicator de 13,40 elevi/ 1 cadru didactic, iar raportul mediu național este de 14,74 elevi/cadru didactic.** Aradul prezintă un indicator ceva mai mare (15,03 elevi/cadru didactic. Totuși, polii de

dezvoltare Oradea și Satu Mare demonstrează o capacitate mai mare a aparatului didactic, cu indicatori cu valori mai mici (11,69 elevi/cadru didactic- Oradea și 11,66 elevi/cadru didactic- Satu Mare) pentru învățământul preșcolar<sup>60</sup>.

În ceea ce privește **raportul mediu de elevi pe cadru didactic pentru nivelurile primar-gimnazial și liceal, statistica plasează Baia Mare (15,46 elevi/cadru didactic- clasele 1-8, 13,30 elevi/cadru didactic- liceu) într-o poziție similară cu situația înregistrată la nivel național.** Elevii de liceu dispun de un aparat didactic mai generos în municipiul Oradea (10,26 elevi/cadru didactic) și Satu Mare (10,26 elevi/cadru didactic), iar cei de școală primară și gimnaziu de unul mai restrâns în Oradea (17,69 elevi/cadru didactic). **Numărul cadrelor didactice din Baia Mare a cunoscut o scădere continuă din 2010 până în 2013 pe nivelurile primar-gimnazial (778 cadre în 2010, 732 cadre în 2013) și liceal (883 cadre în 2010, 761 cadre în 2013), însă a crescut pe nivelurile preșcolar (275 cadre în 2010, 293 cadre în 2013) și în cazul școlilor profesionale și tehnice (12 cadre în 2010, 53 cadre în 2013)<sup>61</sup>.**

Per total, **numărul elevilor raportat la numărul cadrelor didactice, pentru nivelurile primar, gimnazial și liceal, este similar celui la nivel național (13,9 în Baia Mare, respectiv 13,8 în România),** dar mai mare decât în cazul celorlalți polii de dezvoltare (12,8 în Arad, 13,4 în Oradea



59. Datele nu reprezintă structura medie a unei clase de elevi, ci disponibilul de săli de clasă raportat la numărul de elevi; sursă: Institutul Național de Statistică;

60. sursă: Institutul Național de Statistică;

61. sursă: Institutul Național de Statistică;

și 13 în Satu Mare).

**Calitatea procesului de învățământ este dată de rezultatele elevilor** la exemenle naționale, de procentul și media studenților admiși ulterior la instituțiile de învățământ superior și în final, de rata de angajare a persoanelor tinere în câmpul muncii. La examenul maturității, Bacalaureatul, s-au înregistrat între anii 2010 – 2012 valori în descreștere ale numărului de absolvenți (2916 în 2010, 2715 în 2011 și 2832 în 2012)<sup>62</sup>, însă diferențele sunt relativ mici și pot fi susținute de tendința de descreștere a populației școlare. **În ceea ce privește promovabilitatea la bacalaureat, se constată o evoluție descrescătoare a mediei pe județ, de la 70% în 2010 la 46,41% în 2011, 48,82% în 2012 și 60,52% în 2013.**

O altă statistică relevantă vis-a-vis de calitatea serviciilor de învățământ este cea a dotărilor unităților școlare cu PC-uri, relevată prin indicatorul raport al numărului de calculatoare personale la mia de elevi. În acest sens, **se remarcă o dotare superioară a școlilor primare și a gimnaziilor băimărene (55,49 PC-uri/1000 elevi) față de cele arădene, orădene și față de cele din Satu Mare.** Pe de altă parte, situația este inversă în cazul nivelului liceal, unde **nivelul de dotare a unităților de învățământ din Baia Mare (167,23 PC-uri/1000 elevi) este mai slab decât cel înregistrat în ceilalți poli de dezvoltare studiați (Arad, Oradea, Satu Mare).**

Cât despre **nivelul de dotare al unităților de învățământ cu terenuri de sport**, raportul numărului terenurilor de sport la 1000 de elevi arată faptul că în 2013, municipiul Baia Mare beneficiază de o infrastructură superioară mediei naționale la nivel urban (1,46 terenuri sport/1000 elevi), dar și orașelor Oradea (1,95 terenuri sport/1000 elevi) și Satu Mare (1,58 terenuri sport/1000 elevi), fiind devansat doar de Arad (2,5 terenuri sport/1000 elevi).

**Infrastructura educațională băimăreană este supusă în mod constant investițiilor în vederea creșterii calității serviciilor și a standardelor mediului de studiu**, fie în sensul intervențiilor asupra fondului construit, fie prin dotarea sălilor de clasă sau a laboratoarelor, prin programe finanțate din fonduri europene sau locale. Începând cu anul 2010, investițiile publice (intervenții fond construit) aferente unităților de învățământ sunt, după cum urmează (finalizate sau în execuție)<sup>63</sup>:

#### în 2010:

- mansardarea Liceului de Artă;
- extinderea și reabilitarea grădinițelor nr. 7 și 25;
- modernizarea și îmbunătățirea instalațiilor de încălzire și producere a apei calde în 23 de unități de învățământ prin programul „Casa Verde”;

#### în 2011:

- extinderea Colegiului Economic „Nicolae Titulescu”;
- reabilitarea, modernizarea, extinderea Corpului Multifuncțional- Colegiul Național “Gheorghe Șincai”;

#### în 2012:

- extinderea și modernizarea grădinițelor 9, 36, „Step by Step”;
- extinderea Colegiului Economic „Nicolae Titulescu”;
- reabilitarea, modernizarea, extinderea Corpului Multifuncțional- Colegiul Național “Gheorghe Șincai”;

#### în 2013:

- reabilitarea, modernizarea, extinderea Corpului Multifuncțional- Colegiul Național “Gheorghe Șincai”;
- extinderea Colegiului Economic „Nicolae Titulescu”
- modernizarea Colegiului Național „Vasile

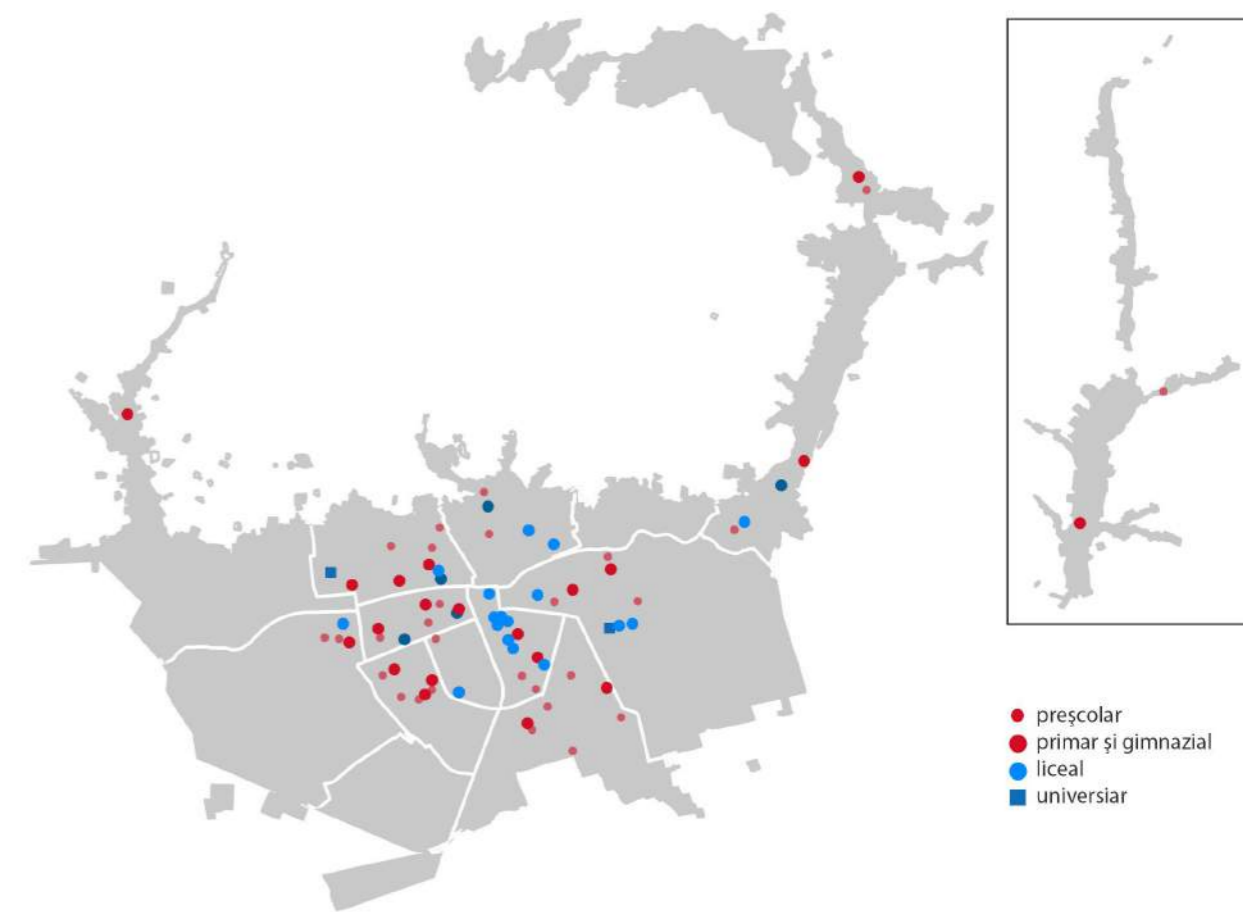
Lucaciu”;

- execuție centrală termică la Școala „Lucian Blaga”;
- modernizarea și reabilitarea grădinițelor 28 și 30.

*\*Începând cu anul 2014, sunt prevăzute continuarea lucrărilor de modernizare și reabilitare a Colegiului Național “Gheorghe Șincai” și a Colegiului Național “Vasile Lucaciu”.*

Distribuția unităților de învățământ în oraș trebuie să asigure accesul echitabil și facil al populației școlare din toate zonele de locuire de pe raza localității. În general, **accesibilitatea la infrastructura educațională este asigurată de amplasarea coerentă a unităților de învățământ în teritoriu.** O excepție ar fi zona nordică a cartierului Firiza, unde se remarcă absența unei unități de învățământ preșcolar.

**În vederea creșterii participării copiilor de etnie romă la procesul educațional** (peste 3000



Reprezentarea unităților de învățământ în municipiul Baia Mare în anul 2013. Pprelucrare date, sursă: Inspectoratul Școlar Județean Maramureș

64. Informații furnizate de Serviciul Public de Asistență Socială, Municipiul Baia Mare;

62. sursă: Institutul Național de Statistică;

63. sursă: Rapoartele privind activitatea Municipiului Baia Mare 2010, 2011, 2012, 2013;

de persoane), **a fost realizat Centrul Comunitar ROMANII**, care pune la dispoziție spații sanitare dotate cu dușuri, un centru de zi pentru copii preșcolari și un centru de zi pentru copii și tineri. De asemenea, Centrul Școlar Pentru Educație Incluzivă asigură accesul la educație pentru un număr de 180 de tineri cu cerințe educative speciale.<sup>64</sup>

Întrucât sistemul economic al municipiului Baia Mare se află într-o perioadă de tranziție, de la unul primar și secundar cu specific minier și metalurgic la altul secundar și terțiar, cerințele pieței muncii se schimbă constant. Procesul de educație al elevilor și studenților trebuie să se centreze pe acoperirea locurilor de muncă existente pe plan local, vizându-se în acest fel și dezvoltarea economiei băimărene prin asigurarea unui flux constant de forță de muncă, dar și creșterea oportunităților de angajare pe plan local, reducând astfel premisele migrației către alte centre universitare sau către alte orașe unde se află concentrări de oferte de muncă.

**În acest scop, trebuie încurajate parteneriate între școlile profesionale, universitățile locale și actorii din piața forței de muncă, în vederea creării unei oferte coroborate.**

Neconcordanța între produsul sistemului educațional și necesitatea de forță de muncă din piață, diferită de la localitate la localitate, se traduce printr-o integrare mai dificilă a tinerilor la locul de muncă și chiar în neputința angajării transformată în șomaj pe termen lung. Acest fenomen este prezent la nivelul întregului spațiu românesc. **În rândul tinerilor cu studii superioare, se constată o pondere mare a celor care reușesc să se angajeze, dar în alt domeniu față de cel în care s-au specializat. Acest fenomen este suficient pentru a determina revizuirea modelului de pregătire al tinerilor.** Chiar și așa, pe plan local se pot implementa proiecte locale, în cadrul unităților de învățământ, de stimulare a cunoașterii domeniilor pieței muncii prin vizite la actorii economici și prezentări în cadrul școlilor, astfel încât orientarea elevilor pentru viitoarele meserii să se facă într-o mai strânsă legătură cu realitatea pieței de muncă. Programele de voluntariat pe timpul perioadelor de vară sunt o activitate din ce în ce mai adoptată și în România, iar pentru facilitarea legăturii între actorii economici și mediul educațional se pot realiza și parteneriate pe plan local.

**Unitățile de școli profesionale din Baia Mare asigură formarea în domenii ca cel al industriei alimentare, mecanicii, turismului și alimentației, mecanicii și electromecanicii, al construcțiilor și lucrărilor publice, ș.a.** Tipul de învățământ profesional se axează pe formarea tinerilor prin activități practice, uneori realizate la unitățile economice locale, pregătirea teoretică având un aport important, dar secundar. La nivel național, a fost demarat programul "Alege-ți drumul", prin care se încearcă formarea forței de muncă calificată, cu competențe recunoscute atât la nivel național, cât și european. Accentul

este pus pe partea practică, aplicată a meseriilor, iar în urma acestui program elevii pot continua studiile în clasa a XI-a.

La nivelul orașului Baia Mare, între unitățile de învățământ și actorii economici din oraș există relații de parteneriat cu scopul realizării unor stagii de practică pentru elevii înscriși. **Această formă de învățământ este cea mai apropiată, prin modul de formare și tipul de meserii promovate, de realitățile pieței forței de muncă. Raportarea Institutului de statistică, pentru perioada 2010 – 2013 ilustrează o scădere simțitoare a participanților la acest tip de formare, de la 800 în 2010 la 356 în 2013.** Această evoluție este relaționată și cu evoluția locurilor de muncă și necesarul de astfel de meserii pe perioada crizei din 2008 – 2012.

Un alt nivel de educație important pentru formarea forței de muncă, în relație cu actorii economici locali îl reprezintă școala postliceală. Specializarea elevilor din unitățile baimărene cuprinde domeniile sănătate și asistență pedagogică, electronică și automatizări, construcții, instalații și lucrări publice, tehnică auto, comerț și servicii ș.a.. În perioada 2010 – 2014, numărul persoanelor care au urmat această categorie de studii a cunoscut o **creștere de aproximativ 16%, de la aproximativ 1500 de persoane în 2010 la cca. 1700 în 2013.**

Oferta de specializare a universităților baimărene cuprinde Facultatea de Litere, Facultatea de Științe, Facultatea de Construcții și Facultatea de Inginerie (Centrul Universitar Nord)<sup>65</sup>, Contabilitate și Informatică de Gestiune, Marketing și Geografia Turismului (Universitatea de Vest Vasile Goldiș)<sup>66</sup>. Facultatea de Educație Fizică și Sport și Facultatea de Drept ale Universității Bogdan Vodă din Cluj Napoca funcționau în anul 2014 în regim de lichidare, acestea urmând să se închidă definitiv odată cu finalizarea ciclurilor de licență prezente. Nu există

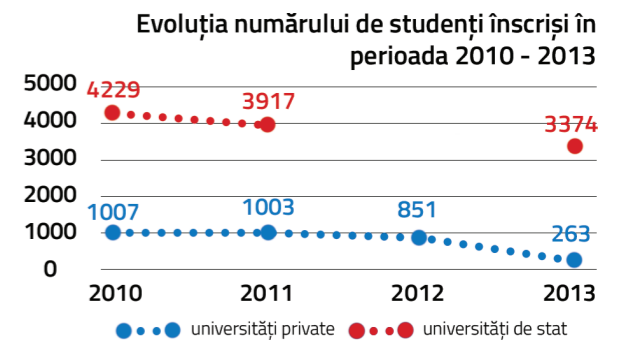
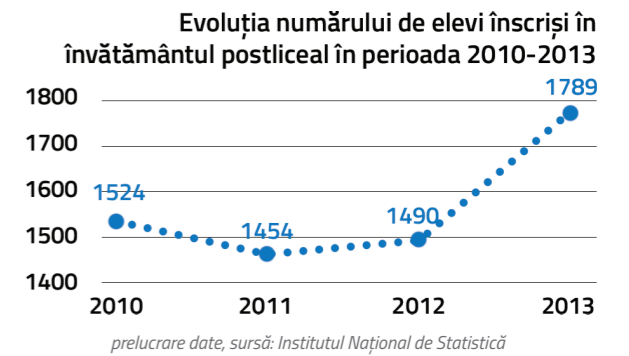
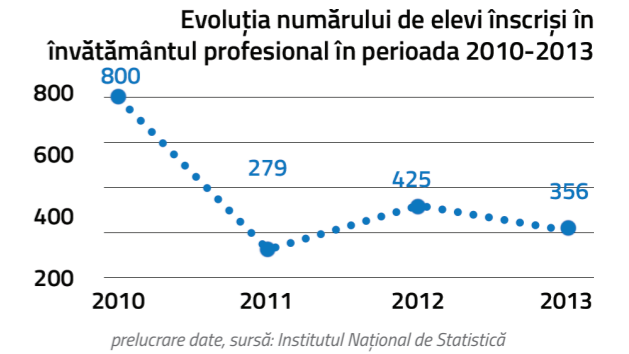
un studiu local care să reflecte oportunitatea programelor de studiu ale universităților respective, în contextul actual al economiei și al ofertei pieței muncii. Totuși, având în vedere faptul că aceste programe funcționează cel puțin din anul 2008<sup>67</sup> și **în sensul modificării climatului economic, se poate concluziona faptul că nivelul de coroborare între cererea și oferta de absolvenți pe specializări nu este unul optim.**

**Numărul studenților înscriși la universitățile din Baia Mare este în scădere, de la 5236 în 2010 la 3637 în 2013.** Deși atât universitățile private, cât și cele publice au înregistrat anual din ce în ce mai puțini studenți, numărul studenților din cele private a scăzut cu 74% în intervalul de timp menționat (de la 1007 la 263). Pentru anul de studii 2014 – 2015, Centrul Universitar Nord din Baia Mare, instituția de învățământ superior locală cu cea mai mare relevanță, alocase un număr de 1723 de locuri la cele 4 facultăți ale sale, dintre care 734 de locuri în regim bugetat.

### 1.2.4.b. Sănătatea

**Capacitatea de primire a spitalelor, în intervalul 2010-2013, demonstrează o creștere a ponderii sistemului medical privat** (de la 2,7% la 4,8%- 36 paturi în 2010, 66 paturi în 2013) în piața serviciilor de sănătate și o **diminuare ușoară a sistemului public** (de la 97,3% la 95,2% - 1310 paturi în 2010 și 1300 paturi în 2013)<sup>68</sup>. Aceste valori se traduc într-un **raport de 10,05 paturi/1000 de locuitori în 2013. Municipiul Baia Mare înregistrează un indicator inferior celor din polii de dezvoltare Satu Mare (10,91 paturi/1000 locuitori) și Oradea (11,99 paturi/1000 locuitori), dar superior celui din Arad (9,31 paturi/1000 locuitori).** Valoarea înregistrată în Baia Mare este mult peste media națională a mediului urban (6,14 paturi/1000 locuitori).<sup>69</sup>

67. Sursa: Hotărârea de Guvern nr. 635/2008 – privind structurile instituțiilor de învățământ superior și specializările / programele de studii superioare de licență acreditate sau autorizate să funcționeze provizoriu organizate de acestea  
68. Sursa: Institutul Național de Statistică;  
69. Sursa: Institutul Național de Statistică;



**Structura personalului sanitar ilustrează aceeași creștere a sectorului privat, întrucât numărul medicilor de familie din sistemul public de sănătate s-a diminuat cu 7,6 % în timp ce numărul celor implicați în cel privat a crescut cu peste 128 de procente. Totuși, numărul medicilor a înregistrat creșteri în ambele sectoare cu procente similare (7.80% la public și 7.26% la privat), cu un total de 318 medici în unitățile medicale publice și 133 în cele private la sfârșitul anului 2013.**

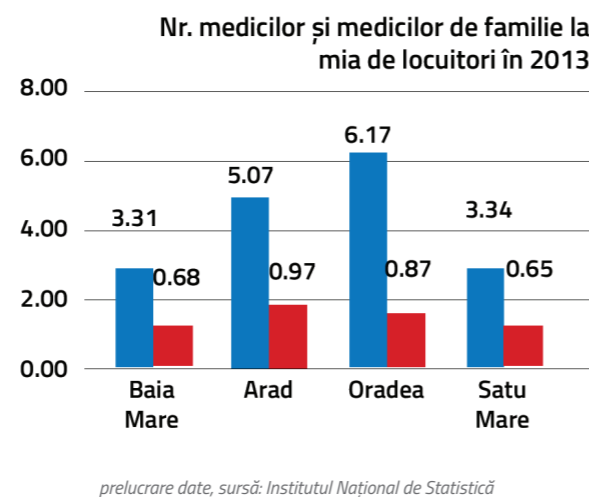
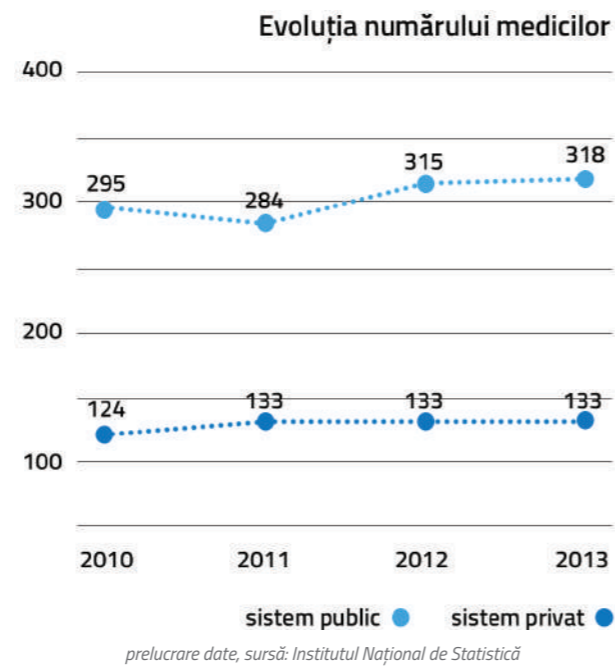
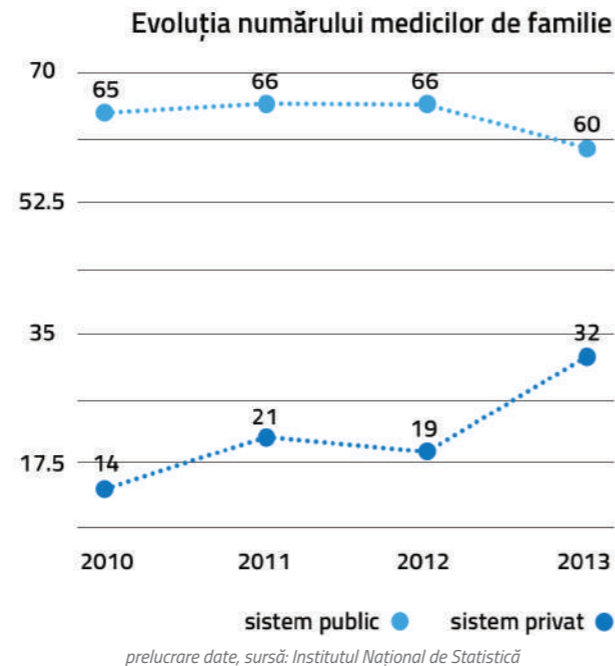
În aceste condiții, **raportul medicilor și al medicilor de familie la 1000 de locuitori era în anul 2013 de 3,31 respectiv 0,68, ambele valori**

**înregistrându-se sub mediile înregistrate în Arad** (5,07 medici/1000 locuitori, 0.97 medici familie/1000 locuitori) și Oradea (6,17 medici/1000 locuitori, 0.87 medici familie/1000 locuitori) și similar celei raportate la Satu Mare (3,34 medici/1000 locuitori, 0.65 medici familie/1000 locuitori). Situația se schimbă în ceea ce privește **raportul personalului sanitar la 1000 de locuitori, Baia Mare beneficiind la sfârșitul anului 2013 de o resursă umană cu un volum mai mare (14,35) decât ceilalți poli de dezvoltare studiați** (10,05 Arad, 11,36 Oradea, 10,89 Satu Mare).<sup>70</sup>

**La nivelul polului de dezvoltare Baia Mare funcționează, în regim public, 4 unități medicale și un serviciu de ambulanță:** Spitalul Județean de Urgență "Dr. Constantin Opreș", Spitalul de Pneumoftiziologie (TBC), Spitalul de Boli Infecțioase, Dermato-Venerice și Psihiatrie, Policlinica "Sfânta Maria" și Serviciul de Ambulanță Județean. **Alături de acestea au fost înființate, în regim privat, alte 5 spitale:** SC Oncopremium Team SRL, SC Clinica Someșan SRL, SC Fortis Diagnosis Center SRL, SC Euromedia Hospital SA și SC Che Cosmedica SRL<sup>71</sup>, completând opțiunile pentru serviciile medicale din municipiu.

**Spitalul Județean "Dr. Constantin Opreș",** în sensul calificării personalului medical și nivelului de dotare, **deservește și județele Satu Mare și Sălaj** în ceea ce privește asigurarea serviciilor de implant de stimuloare cardiace și defibrilatoare automate interne, serviciilor de neurochirurgie și chirurgie vasculară periferică. Începută la sfârșitul anului 2010 și în curs de finalizare în anul 2015, reabilitarea Spitalului Județean are drept scop reabilitarea structurii de rezistență, alinierea construcției la normativele actuale de siguranță la foc, implementarea măsurilor necesare de respectare a normelor pentru persoanele cu dizabilități, reabilitarea termică a clădirii. Ca urmare a finalizării acestui

70. sursă: Institutul Național de Statistică  
71. www.cnas.ro – accesat martie 2015



proiect, pacienții vor fi primiți într-un mediu mai sigur și mai modern.

**În 2013, pe teritoriul municipiului Baia Mare funcționau 81 farmacii<sup>72</sup>, 79 private și 3 în regim public.** Raportate la populația orașului, acestea relevau un indicator de 0,59 unități la 1000 de locuitori, în creștere față de media de

### 1.2.4.c. Serviciile sociale

În baza reglementărilor legale specificate în cadrul Legii Asistenței Sociale 292/2011, administrațiile locale prin diverse organisme asigură diverse servicii destinate promovării integrării în societate, prosperității, a egalității de șanse ș.a. Separat, dar în completarea acestora funcționează și organizații private, care în baza acelorași principii vin în ajutorul persoanelor defavorizate.

La nivelul județului Maramureș, activitățile de asistență socială sunt coordonate de Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului, din subordinea Consiliului Județean, de părți private, iar la nivelul local funcționează și Consiliile Administrațiilor Locale. **Conform raportării Agenției Județene pentru Plăți și Inspecție Socială, în anul 2013, existau 42 de furnizori de servicii sociale acreditați, dintre care 22 erau reprezentați de diferite instituții publice și 20 erau privați, fie că este vorba de asociații, fundații sau de culte religioase, oferind împreună 109 servicii dintre care 23 cu caracter primar și 86 servicii specializate. Pe raza municipiului Baia Mare serviciile sociale sunt definite și aplicate, conform reglementărilor naționale, prin intermediul Serviciului Public de Asistență Socială, instituție subordonată Consiliului Local Baia Mare.**

Conform Direcției Generale de Asistență Socială

72. sursă: Municipiul Baia Mare;  
73. sursă: www.cnas.ro , accesat februarie 2015;  
74. sursă: www.dgaspcomm.ro, accesat ianuarie 2015;  
75. sursă: Municipiul Baia Mare, Serviciul Public de Asistență Socială;

0,45 farmacii/1000 locuitori, de la sfârșitul anului 2010, demonstrând o creștere de 31,1%. Pe lângă aceste farmacii, infrastructura medicală băimăreană mai grupează 9 spitale, centre de sănătate și policlinici (menționate mai sus), 10 laboratoare medicale și 24 de ambulatorii de specialitate<sup>73</sup>.

și Protecția Copilului Maramureș (Consiliul Județean Maramureș), în municipiul Baia Mare, în subordinea sa, se aflau în anul 2013 următoarele: **12 case de tip familial pentru copii, 1 centru pentru primiri urgențe pentru copii, 1 centru maternal și 5 centre pentru recuperarea persoanelor adulte cu handicap<sup>74</sup>.** Alături de aceste 19 centre, infrastructura de asistență socială care funcționează pe teritoriul Municipiului Baia Mare, este completată de **9 centre aflate sub coordonarea Serviciului Public de Asistență Socială Baia Mare<sup>75</sup>:**

- Centrul Social Multifuncțional tip Azil de Noapte
- Cantina de Ajutor Social;
- Cantina 1;
- Centrul de Zi pentru Vârstnici CASPEV;
- Centrul Social Multifuncțional RIVULUS PUERIS;
- Centrul Social REGINA MARIA;
- 4 creșe;
- Centrul Comunitar ROMANII.

Acestora li se adaugă și unitățile private care furnizează servicii sociale. Conform „Raportului privind activitatea Municipiului Baia Mare pentru anul 2013”, în anul în cauză, Municipiul a subvenționat activitatea a 16 ONG-uri prestatoare de servicii sociale, cu suma totală de 567932 lei. Aceasta s-a repartizat pentru furnizarea de servicii primare în procent de 16%, în timp ce 84% din sumă a fost destinată ONG-

urilor care oferă servicii specializate.

Persoanele vulnerabile din punct de vedere social în Baia Mare aparțin următoarelor clasificări conform Agenției Naționale pentru Plăți și Inspecție Socială:

- copilul și/sau familia;
- persoanele cu dizabilități;
- persoanele vârstnice;
- victimele violenței în familie;
- persoanele fără adăpost;
- persoanele cu diferite adicții (consum de alcool, droguri, alte substanțe toxice, internet, jocuri de noroc etc.);
- victimele traficului de persoane;
- persoanele private de libertate;
- persoanele sancționate cu măsură educativă sau pedeapsă neprivativă de libertate aflate în supravegherea serviciilor de probațiune;
- persoanele cu afecțiuni psihice;
- persoanele din comunități izolate;
- șomerii de lungă durată.

**Raportul privind activitatea municipiului pe anul 2013 menționează un total de 56651 persoane asistate prin SPAS Baia Mare.**

Pe baza acestei clasificări situația persoanelor asistate social în Baia Mare încadrează beneficiarii în 4 categorii. Una dintre categoriile de încadrare a persoanelor vulnerabile din punct de vedere social este cea a **copilului și/sau familiei**. Dintre cei 20031 de copii existenți în anul 2013 (0-15 ani conform INS pentru populația la 1 iulie 2013), în municipiul Baia Mare **3259 beneficiau de măsuri de asistență socială din categoria alocațiilor de stat (1182 copii) sau a serviciilor sociale (2077 copii)**. În anul 2013, cu ocazia diferitelor sărbători destinate copilului (Ziua Internațională a Copilului, Sărbătorile de Crăciun etc) administrația locală a împărțit aproximativ 15000 pachete cu cadouri celor mici<sup>76</sup>. Principalele probleme care cauzează dificultăți sociale în rândul acestor copii sunt:

abandonul părinților, plecarea părinților la muncă în străinătate, discriminările de diferite tipuri, violența și abuzul atât în familie cât și în afara ei.

Tinerii se confruntă cu probleme cauzate de lipsa pregătirii corespunzătoare pentru accesul pe piața muncii, nivelul scăzut de educație și formare pentru tinerii care au părăsit sistemul de protecție al statului și discriminarea (vezi tineri de etnie romă). **La nivelul orașului Baia Mare existau în anul 2013 662 de tineri asistați social, 72% prin servicii furnizate de către privați și 28% de către SPAS.**

O altă categorie de beneficiari ai serviciilor sociale sunt **persoanele cu probleme socio-medicale**. În această categorie sunt cuprinse persoanele cu dizabilități, cele care suferă de boli cronice, vârstnicii și persoanele consumatoare de substanțe halucinogene. Pentru această categorie, principalele probleme sunt legate de lipsa infrastructurii de tratament și recuperare (în rândul ultimelor 3 grupuri menționate), probleme legate de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități și persoanele în vârstă.

Pentru sprijinirea acestei categorii, Primăria Municipiului Baia Mare a acordat în anul 2013 o serie de beneficii și facilități în valoare totală de 49954 lei, dintre care alocații și indemnizații pentru persoanele cu nevoi speciale, în valoare de 12302 lei, facilități de transport în valoare de 950 lei, tichete cadou și premii cu diverse ocazii în valoare de 36702 lei. **Din această categorie (a persoanelor cu probleme socio - medicale), în anul 2013, au beneficiat de serviciile SPAS Baia Mare un număr de 7962 persoane, în mare parte persoane vârstnice (54,5%) și persoane cu dizabilități (43,7%)<sup>77</sup>.**

**Persoanele cu nevoi socio-economice** cuprind **șomerii și persoanele fără venit**. La nivelul anului 2013, numărul șomerilor din Baia Mare era de 1749 persoane, în scădere cu aproximativ

50% față de anul 2010. **Totalul persoanelor care au beneficiat de serviciile publice de asistență socială în anul 2013 a fost de 7775<sup>78</sup>, toate persoane fără venit și niciun șomer, reprezentând 1% din totalul persoanelor asistate social prin serviciul public.** Cauzele care conduc la șomaj sau la lipsa unui venit constant sunt în general legate de nivelul de educație insuficient dezvoltat și de lipsa de competențe și calificări pentru majoritatea persoanelor menționate. Pe de altă parte, la această situație contribuie parțial și lipsa unei corelări între sistemul educațional public și cerințele pieței muncii, întrucât nivelul de angajare în rândul absolvenților de liceu și chiar de învățământ superior este relativ mic.

Ultima categorie de beneficiari ai sistemului de asistență socială din Baia Mare sunt **persoanele marginalizate, anume persoanele fără adăpost și persoanele de etnie romă**. Conform Atlasului zonelor urbane marginalizate din România, în Baia Mare și a recensământului din anul 2011, **4,55% (5581 persoane) dintre cetățeni locuiau în zone marginalizate ale orașului**. Din acest total, **numărul celor care au beneficiat de serviciile SPAS Baia Mare în anul 2013 a fost de 502 persoane, reprezentând 0,9% din totalul celor 56651 persoane asistate social prin Serviciu<sup>79</sup>.**

Persoanele din această categorie includ persoanele fără adăpost sunt chiar foști copii abuzați, din familii destrămate, care au părăsit timpuri sistemele de protecție socială ale statului, sau s-au confruntat cu alte probleme sociale, medicale ș.a. În mod similar, categoria include parte din romii din Baia Mare, discriminați din cauza stării materiale precare, condițiilor igienico-sanitare, medicale și chiar culturale în care trăiesc. Încercările autorităților băimărene de a integra social aceste persoane continuă în fiecare an prin programe educaționale, de formare, ajutoare sociale și diferite alte metode

76. Raportul de activitate al Viceprimarului Primăriei Baia Mare, Hofer Gabriela, pe anul 2013  
77. Raportul de activitate al Municipiului Baia Mare pe anul 2013  
80. <http://www.spasbm.ro/>

de ajutor, acordate prin structuri asemeni centrului ROMANII.

Programele de voluntariat disponibile pentru populație, pe lângă rolul de a întări legăturile între locuitori și între locuitori și furnizorii de servicii sociale, cresc și responsabilizarea socială în rândul participanților.

Analizele realizate în vederea elaborării Strategiei Sociale a Municipiului Baia Mare concluzionează faptul că **autoritățile locale au o capacitate limitată de a planifica, implementa și monitoriza politici sociale eficiente**. Acest lucru este cauzat în principal de existența unui număr mic de departamente specializate. Organismele implicate în elaborarea de astfel de politici sociale sunt Municipiul Baia Mare (prin Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Serviciul Public de Asistență Socială) și Consiliul Județean Maramureș (prin Direcția de Dezvoltare și Investiții). Dintre acestea, se remarcă **SPAS**, care a reușit, printr-o planificare corespunzătoare a proiectelor și acțiunilor sale să atragă și **investiții nerambursabile pentru dezvoltarea serviciului social băimărean în folosul grupurilor țintă**. Dintre proiectele sociale implementate de SPAS (din diverse tipuri de finanțări), putem aminti<sup>80</sup>:

- **„Rivulus Pueris- reabilitarea, modernizarea, dezvoltarea și echiparea infrastructurii serviciilor sociale din Baia Mare”** – realizarea unui Centru Social în cadrul cartierului Săsar cu destinație multifuncțională, acordarea serviciilor specializate pentru grupul țintă;
- **„Modernizarea și extinderea Centrului Social pentru Persoane cu Dizabilitati Phoenix”** – realizarea în cartierul Vasile Alecsandri a unui centru pentru persoane cu dizabilități, în vederea acordării unor servicii de consiliere și îndrumare, igienă, recuperare și terapie și altele;
- **„Împreună către bunăstare”** - proiect social realizat cu scopul creșterii incluziunii sociale prin crearea unor servicii de suport în

vederea facilitării accesului pe piața muncii a membrilor adulți ai familiilor monoparentale;

- **„Centrul Comunitar ROMANII-reabilitarea, modernizarea si echiparea clădirii în care va funcționa centrul rezidențial; dezvoltarea și modernizarea infrastructurii serviciilor sociale din Baia Mare”** - centru comunitar multifuncțional în cartierul Orașul Vechi ,destinat oferirii de servicii suport tuturor categoriilor de persoane defavorizate.

O problemă a sistemului de servicii sociale la nivelul orașului Baia Mare este determinată de cunoașterea dimensiunii grupurilor defavorizate și mai ales a nevoilor grupurilor sociale vulnerabile. Este necesară, în primul rând, stabilirea unui cadru comun de funcționare

### 1.2.4.d. Infrastructura culturală

Municipiul Baia Mare beneficiază de o rețea extinsă de instituții de cultură și susține o serie de evenimente cultural-artistice, reprezentând un polarizator al acestor activități la nivel județean. **Principalele obiective culturale** (coordonate de Consiliul Județean Maramureș) **sunt, după cum urmează: Muzeul de Istorie și Arheologie Maramureș, Muzeul Județean de Artă „Centrul Artistic Baia Mare”, Muzeul Județean de Mineralogie „Victor Gorduza”, Muzeul de Etnografie și Artă Populară, Muzeul Florean și începând cu anul 2014, Complexul Astronomic,** care s-a înființat prin Hotărârea Consiliului Județean Maramureș nr. 78/28.05.2014, prin preluarea acestei activități de la Muzeul de Mineralogie. Municipiul Baia Mare gestionează activitatea celor două teatre, **Teatrul Municipal și Teatrul de Păpuși.** Aceștia li se adaugă alte instituții culturale și săli de spectacole, după cum urmează: **3 cinematografe (2 funcționale, 2 nefuncționale: Cinema City din incinta Gold Plaza și Dacia- funcționale și Minerul- nefuncțional) și o Casă de Cultură și o bibliotecă publică (Biblioteca**

81. sursă: Listei Monumentele Istorice Maramureș 2010;  
82. sursă: Municipiul Baia Mare;

a tuturor actorilor implicați în furnizarea serviciilor sociale, formarea unei baze de date statistice comună și stabilirea unei metodologii de identificare cât mai precisă a persoanelor care necesită servicii sociale, având în vedere că furnizarea acestora se face în prezent cu precădere celor care le solicită și se încadrează în tiparele legale.

Aplicarea metodelor generale utilizate în majoritatea orașelor nu garantează eficiența sistemului. Analiza detaliată a grupurilor sociale ar oferi o radiografie exactă a nevoilor, permițând formularea și implementarea unor politici specifice, mai eficiente din punct de vedere al costurilor și cu un impact mai mare pe partea de rezultate.

*Petre Duflu*). În ceea ce privește patrimoniul cultural material imobil, acesta numără 69 de monumente istorice clasate<sup>81</sup>, care reprezintă 11,85% din totalul maramureșan.

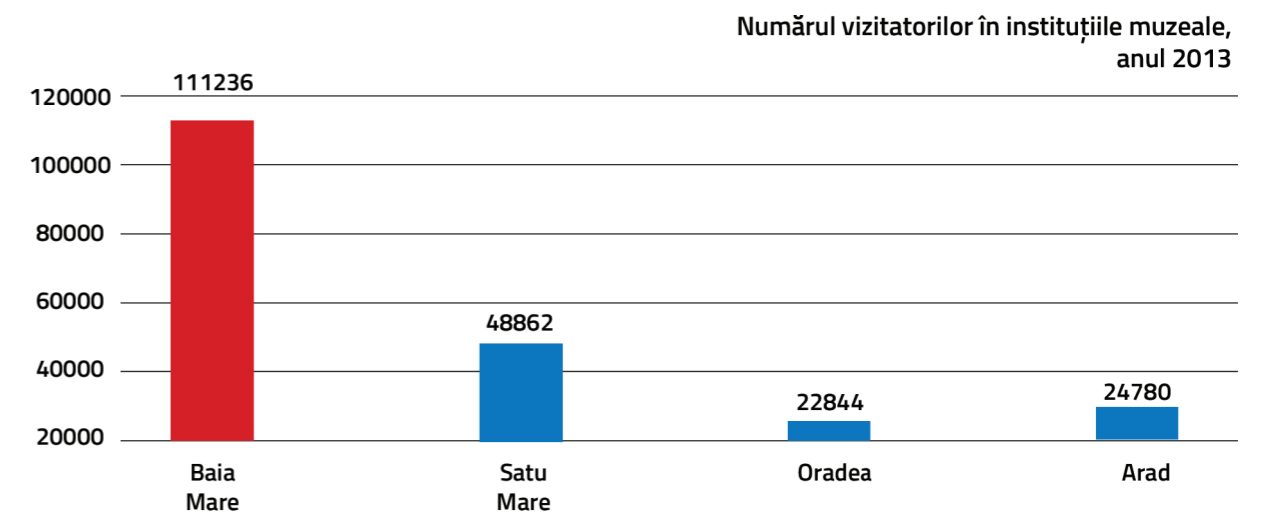
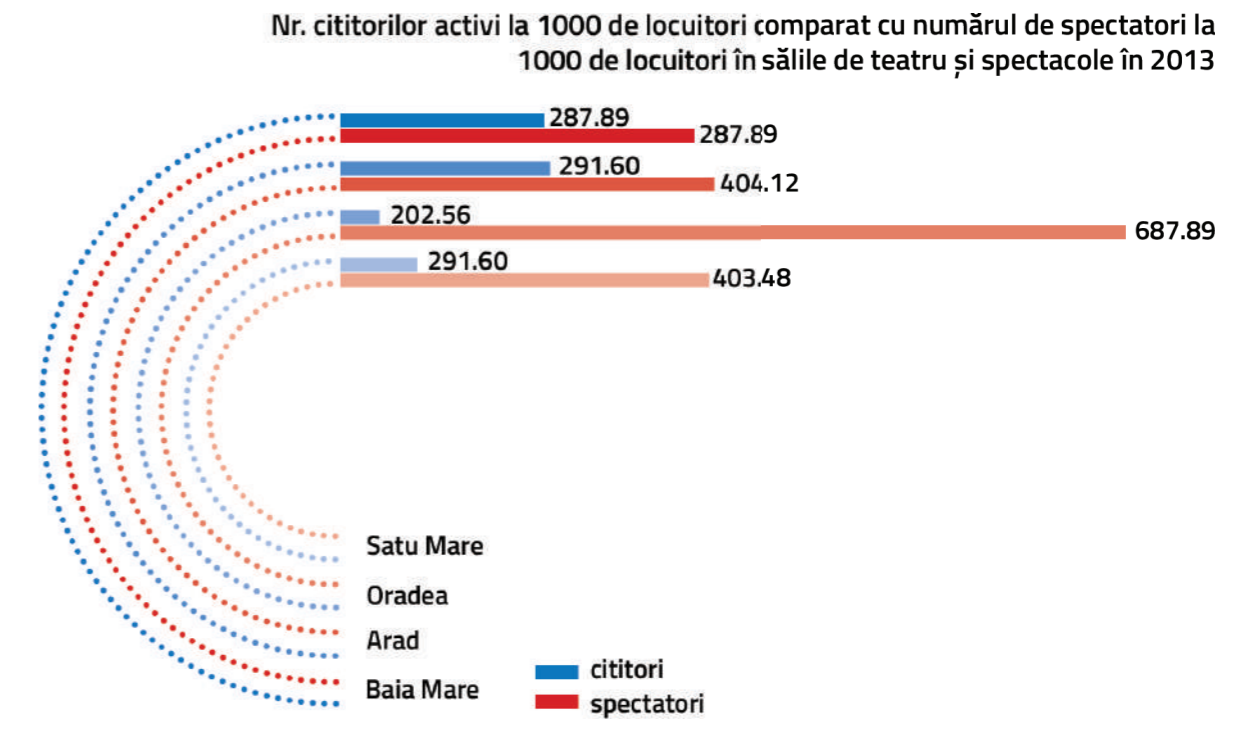
Începând cu anul 2012, **oferta cultural-artistică a municipiului include o serie de evenimente- flagship dedicate diferitelor sărbători locale și internaționale,** organizate cu sprijinul administrației băimăirene. Acestea sunt: *Primăvara Băimăreană, Ziua Artistului Plastic Băimărean – eveniment organizat de Municipiul Baia Mare și Asociația Filiala “Uniunii Artiștilor Plastici” Baia Mare, Ziua Internațională a Copilului, Ziua Scriitorului – eveniment organizat de Municipiul Baia Mare și Asociația Scriitorilor din Baia Mare, Vara Băimăreană, Toamna Băimăreană – Sărbătoarea Castanelor, Iarna Băimăreană*<sup>82</sup> ș.a.

**Municipiul Baia Mare a contabilizat în anul 2013 mai multe vizite în instituții muzeale decât Arad, Oradea, Satu Mare cumulat,** ceea ce demonstrează valoarea cultural-istorică a

colecțiilor maramureșene. **O situație pozitivă se înregistrează și în ceea ce privește numărul cititorilor activi din bibliotecile băimărene.** În acest caz, Aradul și Baia Mare înregistrează valori apropiate și mult superioare Oradei și municipiului Satu Mare.

**În ceea ce privește participarea la spectacole, indicatorul raport al numărului de spectatori la 1000 de locuitori demonstrează o participare slabă a publicului băimărean (392,61).** Valorile înregistrate în Arad (404,12 spectatori/1000 locuitori) și în Satu Mare (404,12 spectatori/1000 locuitori) sunt similare, **însă cea raportată de**

**Oradea (687,12 spectatori/1000 locuitori) este aproape dublă.** Suplimentar față de măsurarea gradului de participare la spectacole culturale prin indicatorul sus-menționat, **trebuie contextualizate numărul sălilor de spectacole, capacitatea lor, numărul și frecvența reprezentațiilor.** Informațiile statistice puse la dispoziție de Institutul Național de Statistică contorizează numărul **spectacolelor artistice doar la nivel de județ, însă diferența de raport este sesizată și la acest nivel pentru anul 2013 (Bihar - 764 spectacole, Maramureș- 340 spectacole).**



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



## I.2.5. Infrastructura tehnico-edilitară

### I.2.5.a. Alimentarea cu apă potabilă

**Alimentarea cu apă potabilă a municipiului Baia Mare este asigurată de către societatea VITAL SA . Rețeaua este realizată în sistem gravitațional pentru majoritatea zonelor, iar pentru arealele înalte și locuințele P+10, prin intermediul unor stații de pompare, măsurând la sfârșitul anului 2013 o lungime totală de 296,26 km<sup>83</sup>. Sursele de apă le constituie lacul de acumulare Strâmtori-Firiza și lacul Berdu, iar apa este tratată în stația de tratare a apei administrată de SGA (Sistemul de Gospodărire al Apelor) Maramureș. Capacitatea de prelucrare a fost crescută între anii 2007-2009 la 950 l/s, atunci când a fost modernizată stația. Producția zilnică a stației asigură necesarul atât pentru Baia Mare cât și pentru alte localități învecinate.**

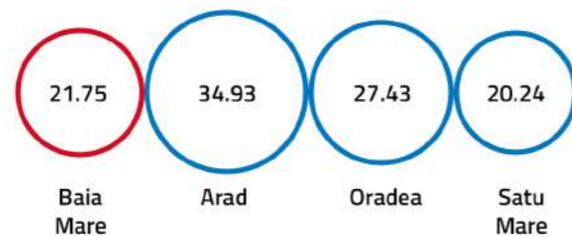
Rețeaua a fost reabilitată între anii 2007-2009 prin programul ISPA și deservește locuitorii băimăreni, dar și locuitorii localităților învecinate Dumbrăvița, Groși, Copalnic Mănăștiur, Recea, Coaș, Tăuții Măgherauș. **Rețeaua de alimentare cu apă a municipiului Baia Mare raportată la 10000 locuitori (21,75 km/10000 locuitori) se situează sub media județeană (39,3 km/10000 locuitori) și sub cea regională (51 km/10000 locuitori- Nord-Vest). Comparativ cu rețelele de distribuție a apei potabile din alți poli de dezvoltare, indicatorul raport (numărul de kilometri rețea care revin la 10000 de locuitori) ilustrează o rețea subdimensionată în Baia Mare față de cea din Arad (34,93km/10000 locuitori; totuși, intravilanul Aradului are o suprafață aproximativ triplă față de cea a municipiului Baia Mare, iar numărul de locuitori este mai mare doar cu 20%) și față de cea din Oradea (27,43 km/10000 locuitori). Pentru municipiul Satu Mare se raportează un indicator**

mai mic (20,24 km/10000 locuitori), însă nu cu o diferență considerabilă față de cel înregistrat în Baia Mare.

Conform hărții care prezintă distribuția rețelei de alimentare cu apă potabilă în teritoriu, se constată că există o serie de zone care nu sunt deservite de aceasta și anume părțile nordice ale cartierelor Valea Borcuțului, Săsar, Valea Roșie, Grivița, Ferneziu și lipsa totală a acesteia în cartierul Firiza.

Conform Contractului MM-CL-14 semnat în iulie 2014, în municipiul Baia Mare urmează să fie realizate lucrări de extindere și modernizare a rețelei de apă potabilă. Astfel, extinderile menționate includ intervenții pe străzile Plaiului, 16 Februarie, Castanilor, Independenței, Areei, Limpedeia și Europa. Reabilitarea rețelei de alimentare cu apă va fi executată pe următoarele străzi: Bucovinei, Petru Rareș, Bogdan Vodă, Matei Basarab, Amurgului, Lebedei, Bobâlna, 13 Decembrie, Lupului și Republicii<sup>84</sup>. Intervențiile se vor concretiza în extinderea cu 10.861 m a rețelelor de alimentare cu apă și reabilitarea a 3.855 m din rețelele existente.

Distribuția rețelei de apă potabilă la 1000 de locuitori în 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

83. sursă: [www.vitalmm.ro](http://www.vitalmm.ro), accesat ianuarie 2014;

84. sursă: website oficial Municipiul Baia Mare, [www.baia mare.ro](http://www.baia mare.ro);



Distribuția rețelei de apă în Municipiul Baia Mare- sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, în curs de elaborare

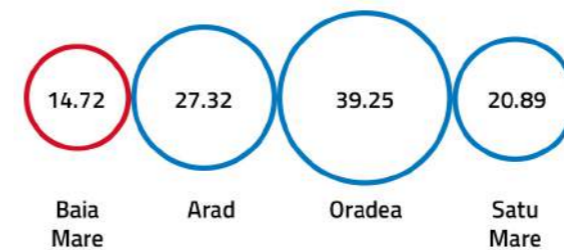
### I.2.5.b. Rețeaua de canalizare

**VITALSA administrează și rețeaua de canalizare a municipiului, care totaliza la sfârșitul anului 2012 o lungime 186,78 km, din care 7 km deserveau rețeaua pluvială și restul de 179,8 pe cea menajeră (la sfârșitul lui 2013, lungimea totală a rețelei de canalizare era de 200,5 km). Arealul acoperit de rețeaua de canalizare deservește aproximativ 81% din totalul populației băimărene<sup>85</sup>, iar apele colectate sunt direcționate către stația de epurare situată la vest de oraș, pe malul stâng al râului Săsar.**

Prin programul ISPA, stația de epurare a fost modernizată între 2008 și 2009 și are în prezent o capacitate de prelucrare a apei de 1450 l/s, în două trepte (mecanică și biologică).

În cadrul aceluiași program din rețeaua de canalizare au fost modernizați și extinși un număr de 25,5 kilometri repartizați în 11 kilometri extindere a rețelei de canalizare menajeră, 0,5 kilometri extindere a rețelei pluviale, 13,5 kilometri reabilitarea rețelei menajere și 0,6 kilometri reabilitare a rețelei pluviale.

Distribuția rețelei de canalizare la 1000 de locuitori în 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

85. sursă: [www.vitalmm.ro](http://www.vitalmm.ro), accesat ianuarie 2015;

86. sursă: Institutul Național de Statistică;

**Indicatorul - raport al lungimii rețelei de canalizare la 10000 de locuitori, înregistrat în municipiul Baia Mare (14,72 km/10000 locuitori)<sup>86</sup> este mult mai mic decât indicatorii relevați în ceilalți poli de dezvoltare studiați, dar superior mediei județene (10,18**

#### Analiză

km/10000 locuitori). Raportul este similar celui regional (15,7km/10000 locuitori).

Conform hărții care prezintă distribuția în teritoriu a rețelei de canalizare, **se constată că există o serie de zone care nu sunt deservite de aceasta și anume părțile nordice ale cartierelor Valea Borcuțului, Săsar, Valea Roșie, Grivița, Ferneziu și lipsa totală a acesteia în cartierul Firiza.**

Asemeni rețelei de alimentare cu apă potabilă, conform aceluiași contract MM-CL-14, semnat în iulie 2014, vor fi efectuate noi intervenții și asupra rețelei de canalizare. Extinderea rețelei se va face pe următoarele străzi: Plaiului, Colinei, Castanilor, Arenei, Forestierilor, Pârâului, Limpedeia (străzile Principală, Ecolui,

Tăul Roșu, Câmpul lui Traian, Valea Glodișor și Dorului), Iuliu Maniu, Dealu Crucii, Europa, Vasile Lucaciu, Vasile Lucaciu – Forestierilor, Sebeșului, Postfunduș, Independenței (de la Dura spre Tăuții Măgherăuș), Victoriei și Daliei. Reabilitarea rețelei de canalizare se va realiza pe străzile: Bucovinei, Petru Rareș, Bogdan Vodă, Matei Basarab și Amurgului. În total, **lucrările vor contoriza extinderea a 18.079 m rețele apă uzată și reabilitarea a 1.818 m rețele canalizare .**

În cadrul proiectului „**Extinderea și reabilitarea infrastructurii de apă și apă uzată din județul Maramureș**”, în octombrie 2014, a fost semnat contractul MM-CL-03, în baza căruia se va realiza treapta terțiară de tratare a apelor uzate la stația de epurare.

### I.2.5.c. Alimentarea cu gaze naturale

**Alimentarea cu gaze naturale a municipiului Baia Mare este asigurată de compania E.On Gaz Distribuție SA , utilizând o rețea cu o lungime de 253,8 km.** Între anii 2010 și 2013, volumul consumului de gaze în municipiul Baia Mare (78898 mii metri cubi în 2010, 69011 mii metri cubi în 2013) a înregistrat o diminuare cu 12,5%, în timp ce volumul destinat uzului casnic s-a redus cu 11% (50141 mii metri cubi în 2010, 44630 mii metri cubi în 2013)<sup>87</sup>. Reducerea consumului este explicabilă în virtutea încetării unor activități industriale în acest timp și a reducerii consumului casnic pe fondul unei crize economice, coroborată cu creșterea prețului gazelor naturale. Se constată o valoare mai mare a volumului de gaze consumat pentru uz casnic în cazul orașelor Satu Mare și Baia Mare decât

în cazul municipiilor Arad și Oradea<sup>88</sup>, parțial datorită faptului că în ultimele două orașe se furnizează agent termic în regim centralizat.

**Rețeaua de distribuție a gazelor naturale în municipiul Baia Mare nu acoperă o parte considerabilă a teritoriului urban de la nord de râul Săsar și nici cartierul Firiza.** Analizând aria deservită de rețelele de distribuție a apei, canalizării și gazelor naturale, se constată faptul că acestea nu acoperă arealele care au suferit dezvoltări spontane ale fondului de locuințe, cu precădere în partea de nord a municipiului Baia Mare. De asemenea, nici cartierul Firiza și nici nordul cartierului Ferneziu, care dispun de o tipologie a locuirii de tip rural, nu beneficiază de aceste utilități.

### I.2.5.d. Rețeaua de electricitate

Furnizarea electricității este asigurată de

Electrica Furnizare Transilvania Nord. **Rețelele de**



Distribuția rețelei de canalizare în Municipiul Baia Mare-sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, în curs de elaborare



Distribuția rețelei de gaze naturale în Municipiul Baia Mare-sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, în curs de elaborare

87. sursă: Institutul Național de Statistică;  
88. sursă: Institutul Național de Statistică;

**alimentarea cu energie electrică acoperă întreg orașul**, însă sunt necesare anumite intervenții de înlocuire a posturilor trafo în zonele care au cunoscut o creștere a fondului de locuințe. Sunt necesare și lucrări de înlocuire a conductorilor care au o uzură înaintată (zona cuprinsă între

### I.2.5.e. Energia termică

În municipiul Baia Mare, **alimentarea cu energie termică în sistem centralizat (de tip distribuție agent termic) a fost sistată** în sensul costurilor mari de furnizare a agentului termic, ca urmare a debranșării unui număr foarte mare de locuitori.

### I.2.5.f. Serviciile de salubritate

**Serviciile de salubritate la nivelul orașului Baia Mare sunt asigurate de SC DRUSAL SA. Deșeurile menajere de proveniență casnică și comercială sunt colectate, transportate și apoi depozitate la centrul amplasat în Satu Nou de Jos, comuna Groși.** Acest depozit a fost declarat neconform, în virtutea normelor europene și poate fi utilizat până cel târziu în anul 2017<sup>90</sup>. Pe 9 decembrie 2014, Consiliul Județean Maramureș a pus bazele execuției uneia dintre componentele importante de investiții din cadrul proiectului „Sistem de Management Integrat în județul Maramureș” prin semnarea contractului pentru realizarea următorului obiectiv: „Proiectare și execuție pentru închiderea in situ a depozitelor de deșeurile neconforme urbane la Vișeu de Sus, Teplîța-Sighetu Marmăției și Satu Nou de Jos – Baia Mare, respectiv proiectare și execuție pentru trei relocări la Seini, Rohia – Târgu Lăpuș, Arinieș- Borșa”.

Municipiul Baia Mare a întreprins o serie de inițiative în vederea colectării selective a deșeurilor, achiziționând recipienți dedicați (234 recipienți în anul 2013<sup>91</sup>). Cu toate acestea, este

Mihai Eminescu și Vasile Alecsandri)<sup>89</sup>. Având în vedere încetarea unor activități industriale mari consumatoare de energie electrică (Romplumb, Cuprom), nu se mai pune problema unui deficit de putere în rețea.

**În prezent, încălzirea locuințelor este asigurată în regim individual prin centrale termice individuale.**

necesară implementarea unui management mai eficient al colectării și procesării acestor tipuri de deșeurile, în vederea reducerii cantităților nerecuperate și valorificarea economică a celor recuperate.

Pe raza municipiului Baia Mare, se află amplasate un număr de **826 containere cu capacitatea de 1,1 mc pentru populație**, dintre care 764 sunt containere Europlast și 62 metalice<sup>92</sup>. Aceste containere sunt utilizate pentru colectarea deșeurilor de uz casnic. **În scopul reciclării, au fost instalați 89 recipienți pentru hârtie și carton, 149 pentru material plastic și 19 recipienți pentru colectarea sticlei și metalului.** Obligația colectării selective a deșeurilor pentru hârtie, plastic, sticlă și metal<sup>93</sup> a condus la achiziționarea în anul 2013 a 232 recipienți stradali de tip igloo<sup>94</sup>. Norma de reciclare a acestor materiale pentru anul 2020 prevede o reutilizare a 50% din cantitatea de produse utilizată.

Raportul companiei Drusal pe **anul 2013** consemnează o cantitate de deșeurile colectată de

**71262,09 tone dintre care 23492,37 tone (33%) reprezentau deșeurile menajere și 36886,72 tone (51,8%) deșeurile stradale**<sup>95</sup>. Restul de **10883 tone (15,2%) îl constituie deșeurile electrice și electronice, pietre, pământ și material lemnos**. Raportată la populația baimăreană, **cantitatea de deșeurile totale colectată pe cap de locuitor este de aproximativ 0,52 tone/an din care 0,17 tone/an sunt deșeurile menajere**. În anul 2005, erau colectate 0,44 tone/an/locuitor<sup>96</sup>, iar comparația poate indica două posibile justificări: fie se realizează o colectare mai eficientă, fie a crescut cantitatea de deșeurile produse de municipiu. Având în vedere faptul că numărul locuitorilor s-a redus, dar numărul gospodăriilor a crescut, (asemeni numărului de gospodării deservit de serviciul de salubritate), iar venitul /locuitor este mai mare decât acum 10 ani, se poate presupune că principala cauză o reprezintă creșterea consumului și implicit creșterea cantității de deșeurile produse.

Raportând cantitatea de deșeurile colectată în anul 2012 de **operatorul de salubritate orădean SC RER Ecologi Service S.A.** la numărul locuitorilor, se observă faptul că acest indicator (0,34 tone/an/locuitor) are o valoare mai mică decât cel înregistrat în Baia Mare. Indicatorul relevant pentru deșeurile menajere este, totuși, mai mare: 0,21 tone/an<sup>97</sup>. Comparativ, în 2011, indicatorul mediu național era de 0,25 tone deșeurile/an/locuitor, dintre care deșeurile menajere însumau 0,19 tone/an/locuitor<sup>98</sup>. Aceste valori aferente anului 2011, sunt relevante în contextul unui grad de conectare la servicii de salubritate de 90% în mediul urban și de 59% pentru mediul rural.

**Cantitatea de deșeurile aferentă anului 2013, reciclată de compania de salubritate Drusal se traduce într-o pondere de 16,97% din totalul colectat**, cel mai mare procentaj fiind reprezentat de reciclarea de pământ și pietre (10703 tone, echivalentul a 88,5% din totalul reciclat). Dintre deșeurile colectate în recipienți stradali de

89. Sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, în curs de elaborare, etapa avizare;

90. Sursă: Planul Integrat de Dezvoltare Urbană, 2009, pagina 45;

91. Sursă: Raportul privind activitatea Municipiului Baia Mare 2013;

92. Sursă: Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015;

93. Legea 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată 2014

94. Sursă: Raportul privind activitatea Municipiului Baia Mare 2013;

tip igloo, cea mai mare cantitate refolosită o reprezintă masele plastice (570 tone), în timp ce metalele au fost recuperate într-o cantitate de 328 tone, iar hârtia și cartonul au fost reciclate în cantitate de 320 tone.

Deșeurile echipamentelor electrice și electronice (DEEE) au fost recuperate de către compania Drusal într-o cantitate de 8 tone. Pe lângă acestea, Asociația Română pentru Reciclare – RoRec, prin campaniile de colectare a DEEE din Baia Mare, a raportat o cantitate de DEEE recuperate de cca. 59,7 tone în anul 2013, iar în 2014 a reușit colectarea a 51,8 tone. Aceste cantități se traduc într-o medie de aproximativ 0,38 kg/locuitor, mult sub media impusă la nivel național de 4 kg/locuitor.

„RoRec este o organizație non-profit, formată din unsprezece dintre cei mai cunoscuți fabricanți europeni de aparatură electrocasnică prezenți pe piața din România. Aceasta preia responsabilitatea producătorilor de aparatură electrocasnică și se ocupă de toate activitățile necesare colectării, tratării, refolosirii, reciclării și recuperării deșeurilor de echipamente electrice și electronice (DEEE), asigurând, în același timp, eliminarea în siguranță și protecția mediului, în conformitate cu legislația europeană în domeniu” ([www.rorec.ro](http://www.rorec.ro)). Sediul din Baia Mare a fost deschis în februarie 2013, iar activitatea se desfășoară în parteneriat cu Primăria Municipiului Baia Mare.

În anul 2015, în Baia Mare, funcționau 4 centre de colectare a deșeurilor reciclabile (sticlă, hârtie, plastic, feroase, neferoase și lemn, însă nu a fost identificată contribuția operatorilor economici baimăreni la obținerea unui produs finit din materiale reciclate.

Având în vedere valorile țintă propuse de legislația în vigoare pentru anul 2020, **este necesară implementarea unui management**

89. Sursă: Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, în curs de elaborare, etapa avizare;

90. Sursă: Planul Integrat de Dezvoltare Urbană, 2009, pagina 45;

91. Sursă: Raportul privind activitatea Municipiului Baia Mare 2013;

92. Sursă: Municipiul Baia Mare, ianuarie 2015;

93. Legea 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată 2014

94. Sursă: Raportul privind activitatea Municipiului Baia Mare 2013;

**mai eficient al colectării și procesării acestor tipuri de deșeuri, în vederea reducerii cantităților nerecuperate și valorificarea economică a celor recuperate.** De asemenea

### I.2.5.g. Rețeaua de iluminat public

Sistemul de iluminat public reprezintă o dotare necesară a localităților care contribuie la îmbunătățirea mai multor aspecte ale vieții urbane. Acesta asigură prezența activităților umane în spațiul public fără a fi constrânse de ciclurile zi - noapte, un aspect esențial pentru un oraș care își propune creștere economică permanentă. Dezvoltarea unui sistem de iluminat performant contribuie la reducerea infraționalității și a incidentelor din trafic pe timpul nopții.

Sistemul de iluminat, pe lângă funcțiunea primară de a asigura vizibilitatea, funcționează și ca potențator al imaginii urbane, prin rețeaua de iluminat ambiental, punând în valoare repere, monumente arhitecturale, trasee, intersecții, contribuind la o identitate a acestora și contribuind la valorificarea lor turistică. O planificare atentă și laborioasă a sistemului de iluminat poate deveni în sine un element de identitate al orașului, un exemplu în acest caz fiind orașul Lyon din Franța, care a realizat un masterplan de iluminat al spațiului public, a cărui elaborare și implementare începută acum 15 ani continuă și astăzi.

**Serviciul de furnizare a energiei electrice pentru iluminatul public este prestat de SC Electrica Transilvania Nord SA. Rețeaua pentru alimentarea cu energie electrică a corpurilor de iluminat (372km)** este constituită din 236 kilometri de cabluri, în proprietatea distribuitorului (Electrica Transilvania Nord SA) și 136 km de cabluri, în proprietatea Municipiului. Din totalul de **2383 de stâlpi de iluminat**, 948

este necesară atingerea unui grad de 100% al populației deservite de serviciul de salubritate municipal și colectarea întregii cantități de deșeuri.

sunt stâlpi din beton, 548 sunt din metal și 887 sunt stâlpi decorativi. **Pe stâlpi sunt montate cca. 25500 corpuri de iluminat:** 12600 bucăți aflate în proprietatea municipalității, 11859 bucăți deținute de SC Luxten Lighting Co SA și 1039 bucăți în proprietatea firmei de distribuție SC Electrica Transilvania Nord SA.

**Un aspect esențial în managementul unui sistem de iluminat din prezent îl reprezintă utilizarea sistemelor cu consum redus de energie, în concordanță cu directiva 2012/27/UE privind eficiența energetică.** Reducerea consumului de energie utilizat pentru iluminarea spațiului public este posibilă prin diferite soluții tehnice, cele mai des folosite fiind cele unde lămpile sunt înlocuite cu unele cu consum redus și unde se instalează sisteme cu panouri fotovoltaice. **Evidențele de consum de energie pentru iluminatul public în Baia Mare consemnează o creștere a consumului din 2012 (7718239 Kwh) până în 2014 cu aproximativ 10%.** Creșterea consumului de energie este determinată de extinderea sistemului de iluminat public pe străzile situate în zonele limitrofe ale municipiului.

Un alt aspect important, de această dată legat de conceperea planului de iluminare, îl reprezintă suprafața și direcția luminii artificiale, fiind de evitat, în acest caz, poluarea luminoasă. Aceasta reprezintă risipă de lumină și implicit de energie consumată, care afectează spațiile de locuit pe timpul nopții și disturbă activitatea ecosistemelor locale bazate pe alternanța ciclurilor zi-noapte.

### I.2.5.g. Rețeaua de telefonie și internet

**Pe piața băimăreană activează trei operatori de telefonie fixă și internet, RCS&RDS, Telekom și UPC.** Dintre aceștia, **RCS&RDS** furnizează prin intermediul aceleiași rețele atât servicii de internet cât și de telefonie fixă. Cu o lungime totală de **1011 kilometri** dintre care 99% sunt îngropați și restul aerieni, rețeaua de fibră optică a RCS&RDS poate deservi aproximativ 90-95% din totalul populației<sup>99</sup>.

**Operatorul Telekom are un grad de acoperire de aproximativ 70%** din totalul populației băimărene, dispunând de o infrastructură de transport date cu o lungime totală de **771,793 kilometri** dispuși atât în subteran, îngropat, cât și aerian. Dintre aceștia, 441,48 kilometri (52,2%)

sunt realizați din cablu metalic, repartizați 203,551 kilometri în subteran, 233,245 kilometri aerian și restul de 4,684 kilometri în interiorul clădirilor. Alți 330,313 kilometri sunt confecționați din fibră optică și sunt repartizați 169,216 kilometri în subteran, 112,452 kilometri aerian și restul de 48,645 kilometri în interiorul clădirilor.<sup>100</sup>

În total, operatorul Telekom, asemeni RCS&RDS, furnizează serviciile de telefonie fixă și internet pe aceeași infrastructură. Distribuția totală a acestora se împarte în 372,767 kilometri (48,3%) în subteran, 345,679 kilometri (44,8%) este rețea aeriană și restul de 53,329 kilometri (6,9%).

99. Sursa: informații transmise de operatorul RCS&RDS, februarie 2015  
100. Sursa: informații transmise de operatorul Telekom, februarie 2015;

## I.2.6. Calitatea factorilor de mediu

Clima municipiului Baia Mare este una de nuanță mediteraneană, cu un grad de specificitate în contextul geografic, în sensul existenței lanțului carpatic care îndeplinește rolului de obstacol în calea intemperiilor reci venite de pe direcția nordică și nordică estică. Astfel, clima în depresiune este caracterizată de un echilibru atmosferic favorabil, cu veri

### I.2.6.a. Spații verzi

Calitatea vieții în oraș este influențată de asigurarea unui acces facil la zone verzi amenajate de tip parc, de înaltă calitate, utilizate de locuitori pentru activități de loisir și recreere. Distribuția unor astfel de zone în teritoriu trebuie să asigure o deservire echitabilă a populației. Principalele zone verzi de dimensiuni mari din municipiul Baia Mare sunt: **Parcul Municipal Regina Maria (6,5 ha), Parcul Dacia (2 ha), Parc Compex Mara (4 ha) și Parcul Tineretului.** În zona central-sudică a orașului, lucrările de amenajare a **Parculului Public Central (cu o suprafață de 3,9 ha)** se află în stadiu de execuție. **Repartizarea spațială demonstrează o deservire lacunară a arealelor de locuire din V, S și E (arealul nordic beneficiază de proximitatea elementului natural forestier), sugerând o concentrare a acestora pe axa N-S (N Centru Vechi- Bd. Unirii).**

**Suprafața totală a spațiilor verzi din intravilanul municipiului Baia Mare însuma la sfârșitul anului 2013 aproximativ 140 ha<sup>102</sup>, cu o medie de doar 10,28 mp/locuitor, mult sub normată de OUG nr.195/2005, pentru anul 2013 (26 mp/locuitor). În municipiul Baia Mare se înregistrează un raport al spațiilor verzi la numărul de locuitori, considerabil mai mic decât cei relevați în alți poli de dezvoltare din Regiunea Nord-Vest (Oradea-27,10; Satu Mare- 25,51). Orașul este**

răcoroase și prelungite și ierni blânde.

**Temperatura aerului în Municipiul Baia Mare atinge o cotă medie multianuală de 9,6 grade Celsius** (medii- ianuarie: -2,4 °C; iunie: 19,9 °C), iar precipitațiile atmosferice prezintă o medie anuală de 976mm, în general, constante.<sup>101</sup>

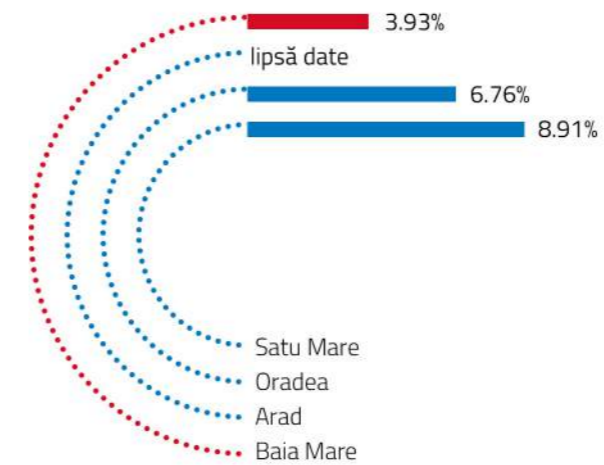
surclasat și la procentul de spații verzi din totalul intravilanului.

Totuși, contextualizarea indicatorilor în cauză sugerează că aceștia pot sau nu să demonstreze o situație în fapt în teritoriu. Municipiul Baia Mare este bordat la N de un fond forestier important, care contribuie în mod pozitiv la asigurarea calității aerului și a unor servicii de mediu benefice (constanța temperaturii, atenuarea fenomenelor de tip „insulă de căldură, absorpția de CO2 ș.a.). Un element tehnic și anume că o parte din acest fond forestier (din proximitatea zonelor de locuit din N) nu face parte din intravilanul municipiului și deci nu cântărește în calculul indicatorului, împiedică o evaluare aproape de situația din teren. Indicatorul prezentat nu demonstrează, în mod necesar, un mediu urban lipsit de spații verzi și volum vegetal. Mai mult, indicatorul de măsurare a calității aerului și a mediului evaluat în raport cu suprafață minimală de spațiu verde plan (gazon, iarbă), conceptual, își dovedește limitele, întrucât volumul vegetal, volumul de verde dispune de un „input” cu totul diferit, exponențial mai mare. Cu alte cuvinte, un oraș cu mai mulți arbori și mai puțini mp de spațiu verde plan poate dispune de un fond verde superior și o influență mai prezentă decât altul cu mulți mp de spațiu verde plan, însă unde volumul verde este mai slab reprezentat.

**Fondul vegetal și spațiile verzi în cazul municipiului Baia Mare cumulează cele 140 ha de spațiu verde public (10 mp per capita), cărora li se adaugă grădinile private amenajate din zonele de locuire și fondul forestier extravilan.**

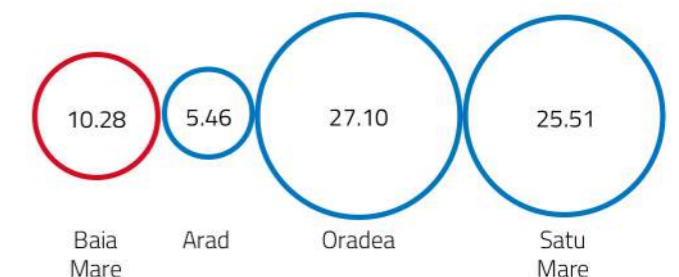
Pentru creșterea ponderii spațiilor verzi publice, este necesară o preocupare continuă atât pentru realizarea unor noi spații de recreere, cât și pentru întreținerea celor existente.

Procentul suprafețelor verzi din totalul intravilanului în 2013

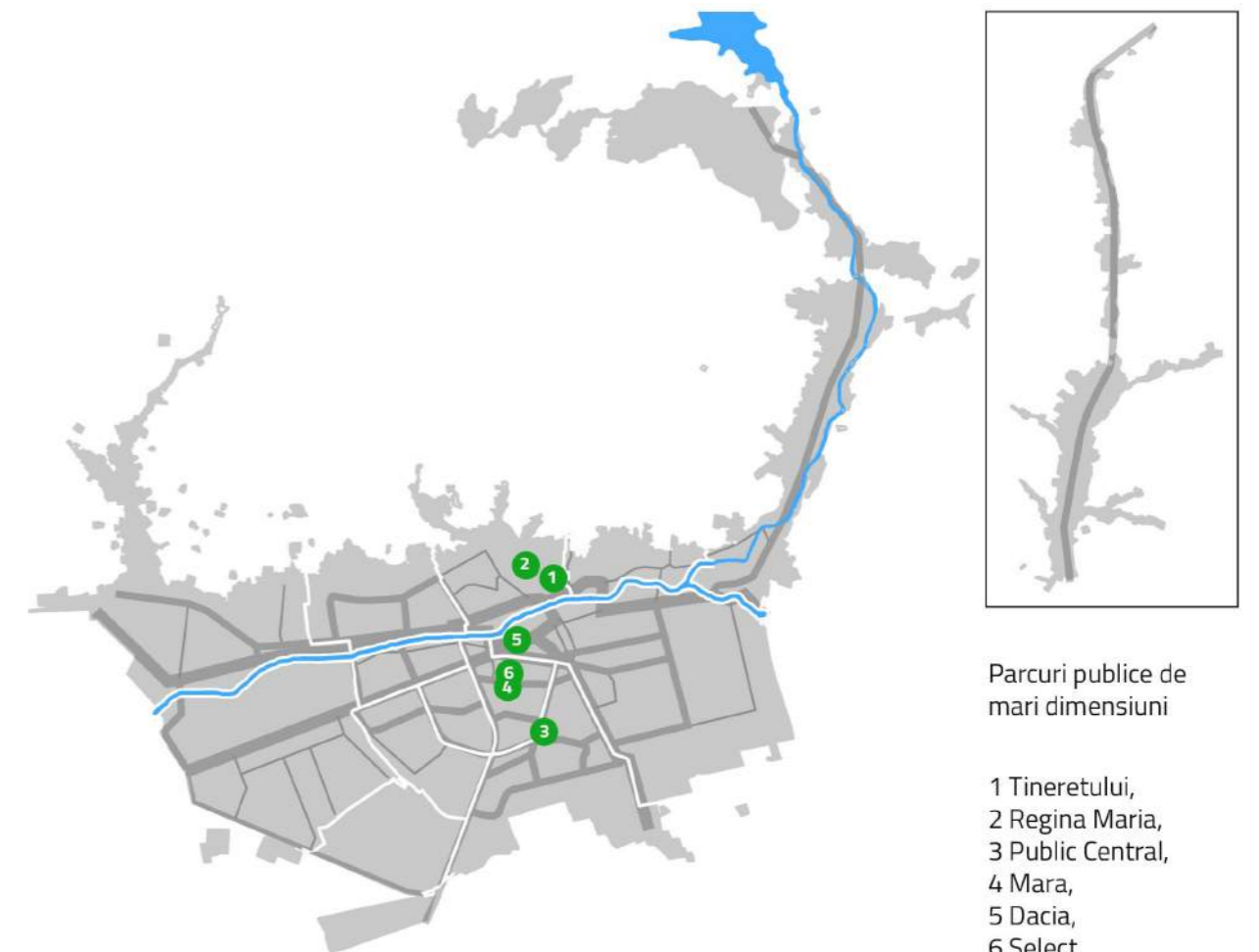


prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

Suprafața de spațiu verde pe cap de locuitor



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



Parcuri publice de mari dimensiuni

- 1 Tineretului,
- 2 Regina Maria,
- 3 Public Central,
- 4 Mara,
- 5 Dacia,
- 6 Select

Localizarea spațiilor verzi mari la nivelul orașului Baia Mare

101. Sursă: Raport de mediu, PUG Baia Mare, reactualizare, etapa avizare, 2013, KVB Economic SA;  
102. Sursă: Bilanț teritorial Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare;

### I.2.6.b. Calitatea aerului

Activitățile miniere și industriale din zona Baia Mare au avut un impact negativ considerabil asupra orașului, în virtutea tipologiei proceselor extractive și de prelucrare. Sistarea, în ultimii ani, a acestor activități poluante a condus și la o atenuare a efectelor nocive asupra calității aerului, solurilor și a cursurilor de apă.

Conform Raportului privind calitatea aerului realizat de Agenția de Protecția Mediului Maramureș în anul 2011, **principalele surse de poluare atmosferică erau combinatul Romplumb** (RomPlumb și-a sistat activitatea de producție la finalul anului 2011) **și traficul auto**. La momentul studiului, s-au înregistrat depășiri ale concentrațiilor de sulf în toate cartierele orașului, cu valori peste medie în centrul și sudul cartierului Firiza, Spitalele TBC și Județean și Policlinica Sfânta Maria.

**Cele mai poluate cartiere, având în vedere toți compușii poluanți, sunt: Ferneziu, Vasile Alecsandri și Valea Roșie.** Datorită localizării depresionare a orașului, care favorizează inversiunile termice, curenții de aer blochează compușii poluanți în apropierea suprafeței terestre, sporind astfel concentrația acestora în zonele cu stabilitate a curenților atmosferici. Direcția predominantă și intensitatea în general redusă a vânturilor pe direcția cartierelor menționate explică concentrațiile superioare de poluanți pe aceste teritorii. Parcurile băimărene înregistrau frecvent depășiri ale valorilor de sulf, plumb, zinc și cadmiu<sup>103</sup>.

Datorită implementării măsurilor din cadrul Programului Integrat de Gestionare a Calității Aerului pentru Baia Mare, **anul 2011 prezintă o ameliorare a calității aerului față de anii precedenți**, cu mențiunile anterioare<sup>104</sup>. După sistarea activității societății Romplumb, în anii

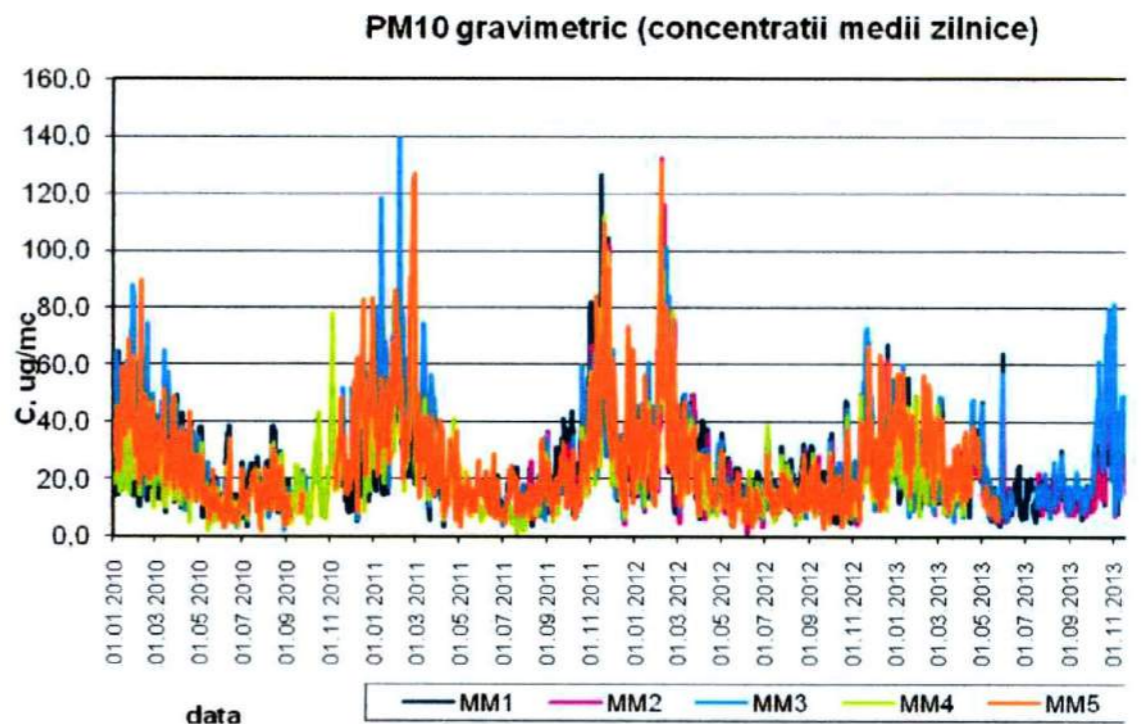
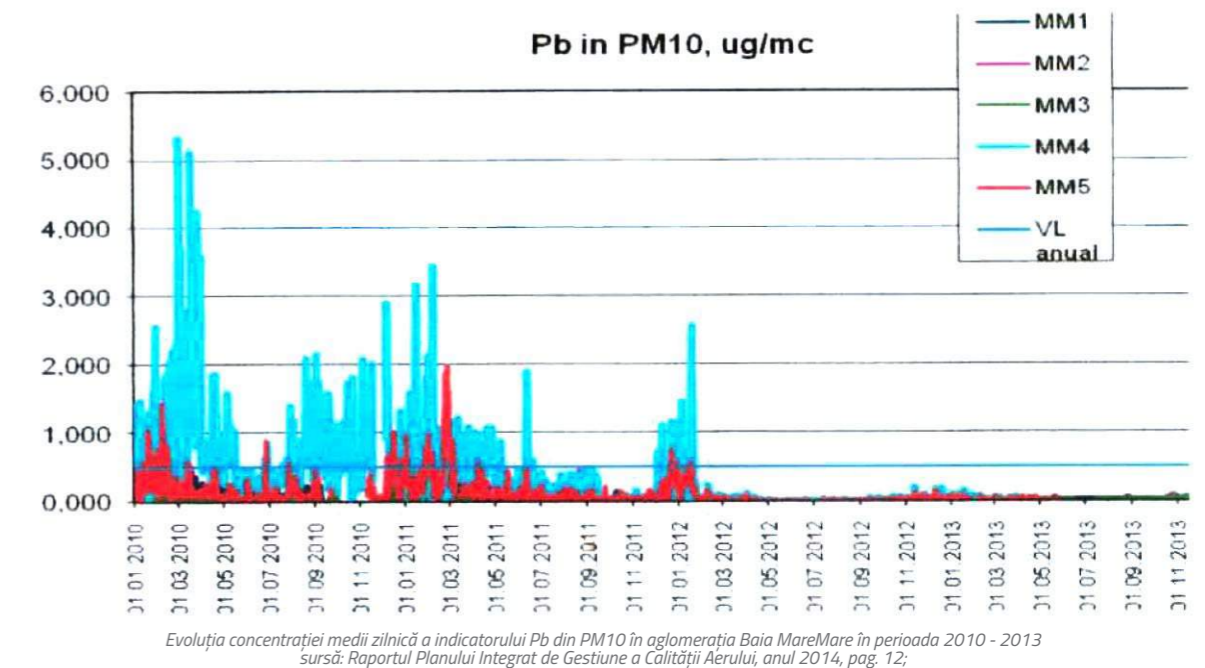
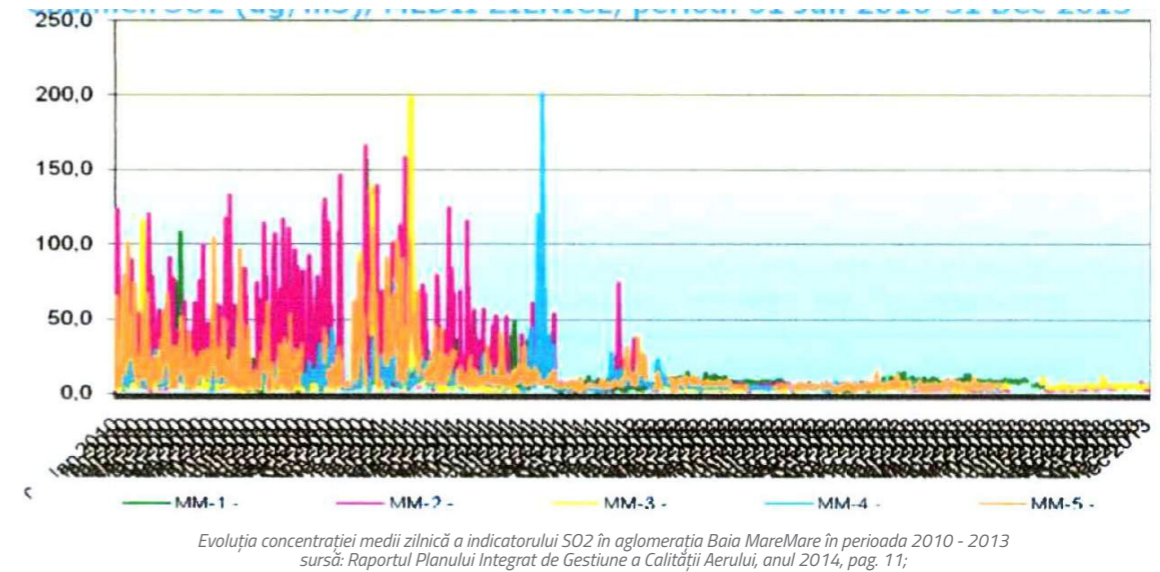
2012 – 2013, nu s-au mai înregistrat depășiri ale indicatorului de dioxid de sulf, iar valorile maxime înregistrate au fost la 60% față de cele din 2011<sup>105</sup>.

Raportul Planului Integrat de Gestionare a Calității Aerului din februarie 2014 concluzionează faptul că PIGCA a contribuit pozitiv la ameliorarea poluării provenită de la cele 3 mari categorii de poluatori: activitățile industriale, echipamentele de încălzire publice și private (cu efecte accentuate în perioadele reci) și traficul auto. Stațiile de monitorizare au înregistrat scăderi importante ale concentrațiilor de dioxid de sulf și plumb. Poluarea cu pulberile în suspensie s-a redus și ea ca urmare a intervențiilor de modernizare a infrastructurii rutiere și a spațiilor verzi, dar și după încetarea activității Romplumb la 20 ianuarie 2012.

Pentru monitorizarea acestor indicatori au fost utilizate 5 stații de monitorizare fixe care în timp au suferit defecțiuni tehnice, dar care, din lipsă de fonduri nu au putut fi remediate. În vederea continuării implementării măsurilor de creștere a calității aerului, cunoașterea impactului factorilor poluatori este imperioasă. De aceea, este necesară readucerea în parametri optimi de funcționare a stațiilor de monitorizare.

În prezent, **una dintre sursele majore de poluare a aerului la nivelul municipiului Baia Mare este reprezentată de traficul auto**, responsabil de emisiile de noxe, care produc concentrații superioare de poluanți în marile intersecții și pe arterele majore de circulație, cu valori critice la orele de vârf ale zilei. **În contextul creșterii permanente a numărului de autovehicule și a încărcării arterelor cu trafic de tranzit, în lipsa unei centuri ocolitoare a orașului, este de așteptat o creștere a emisiilor și deci o**

103. sursă: Studiu de fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare;  
104. sursă: Raport privind calitatea aerului înconjurător în aglomerarea Baia Mare pentru anul 2011, Agenția pentru Protecția Mediului Maramureș, 2012  
105. Raport Planul Integrat de Gestionare a Calității Aerului, 2013



**accentuare a efectelor nocive ale poluării aerului.**

Conform studiului efectuat pentru întocmirea Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă Baia Mare, în anul 2008, la nivelul orașului, **emisile**

### I.2.6.c. Poluarea fonică

**Harta Strategică de Zgomot a Municipiului Baia Mare (2014)** relevă arterele, unde se întâlnesc depășiri ale pragurilor maxime de poluare sonoră prevăzute prin OM MMDD nr. 152/13.02.2008. Pe timpul zilei, **principala sursă de poluare fonică o reprezintă traficul auto care permite depășirea valorii maxime permise de 70 decibeli** pe arterele:

- Str. Horea, între str. Oltului și str. Elecrolizei;
- Str. Cloșca + str. Horea integral (începând cu giratoriul);
- Str. Industriei, între str. Minerilor și str. Vasile Lucaciu;
- Str. Minerilor;
- Str. Victoriei, între str. Iuliu Maniu și Minerilor
- Str. 22 Decembrie.

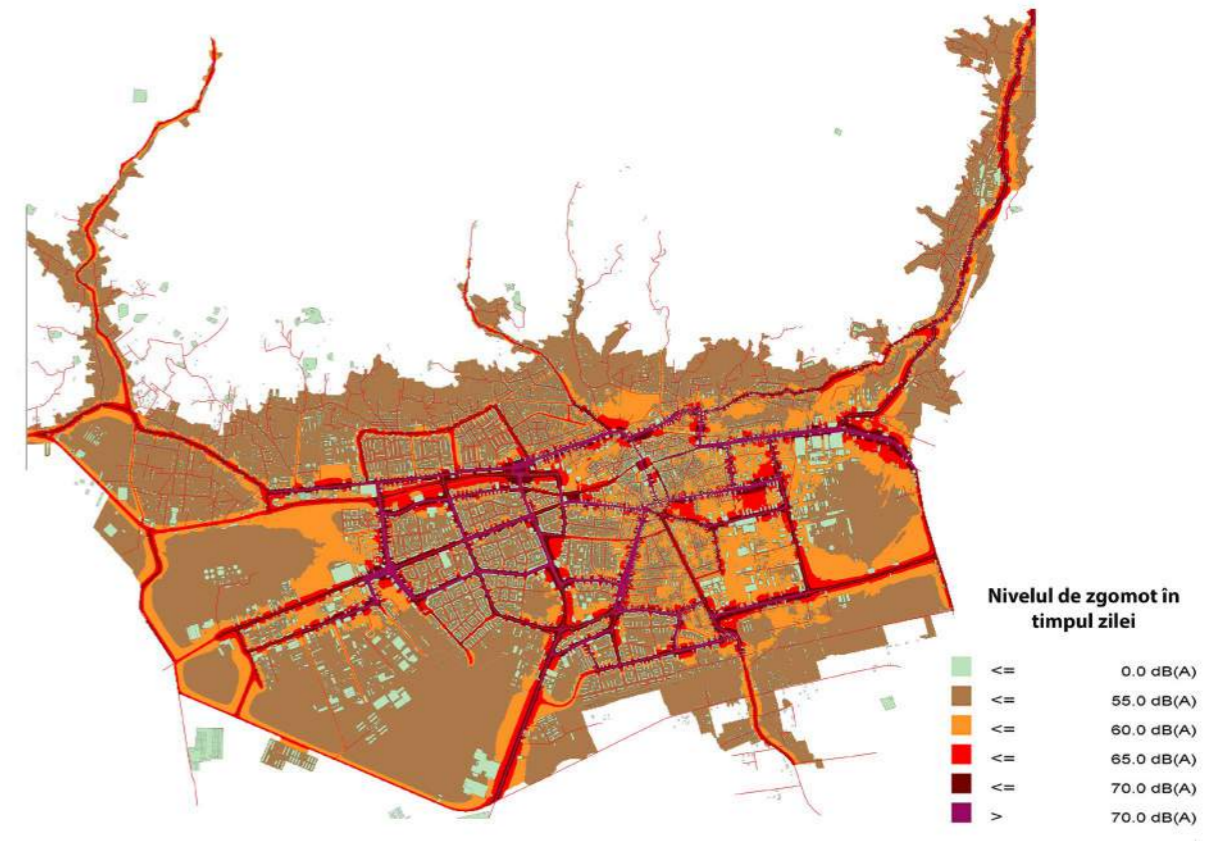
**Valoarea maximă admisă a zgomotului pe timpul nopții (60 de decibeli) este depășită** pe arterele și străzile:

- Str. Vasile Lucaciu;
- Str. Industriei;
- Str. Minerilor;
- Str. Victoriei, între str. Minerilor și str. Dr. Victor Babeș;
- Str. Horea;
- Str. Cloșca;
- Str. 22 Decembrie;
- Str. George Coșbuc, între str. Unirii și str. Republicii;
- Bd. București, între str. Republicii și str. Unirii;

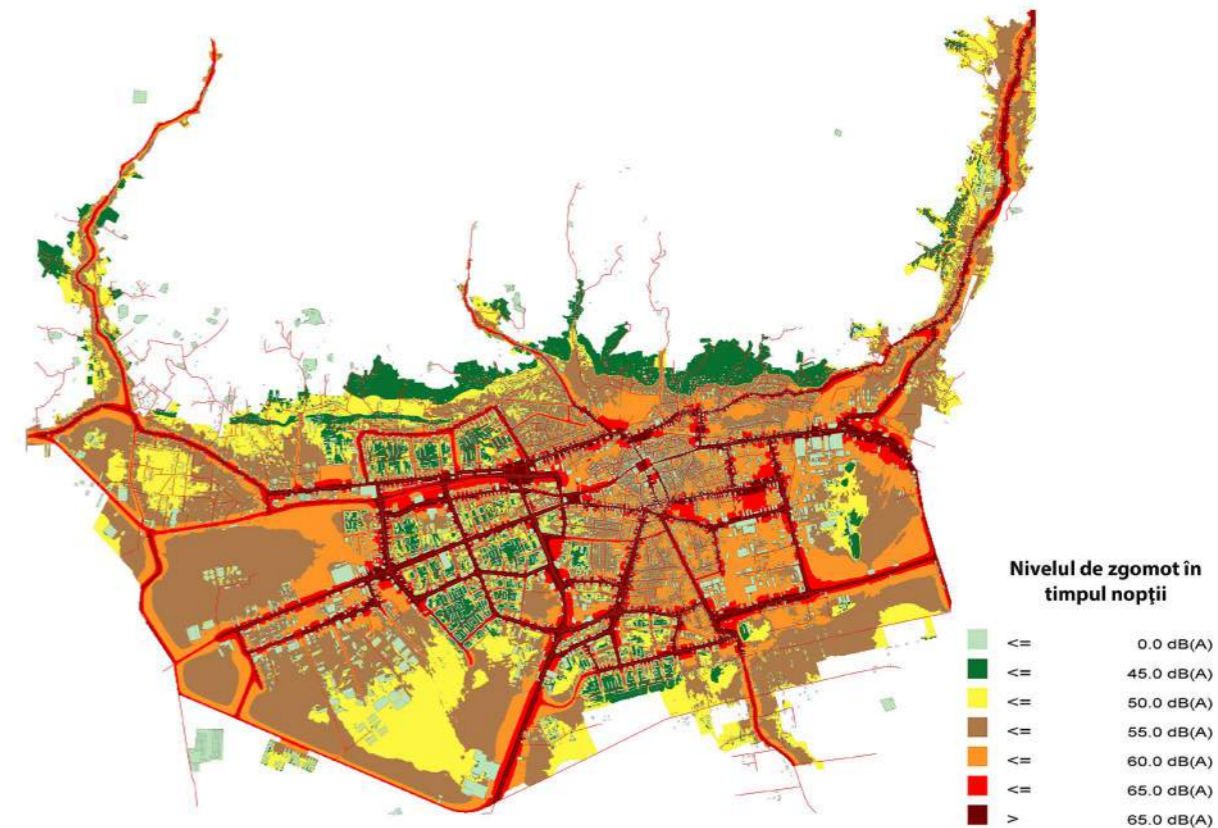
de CO<sub>2</sub> totalizau 403685 tone dintre care aproximativ 40% proveneau din activitatea de transport atât public cât și privat și alți 40% din consumul de gaze naturale și combustibili solizi necesari producerii energiei termice și celei electrice de uz casnic<sup>106</sup>.

- Str. 22 Decembrie, între str. V. Alecsandri și str. M. Eminescu;
- Bd. Traian;
- Str. Republicii, între str. V. Alecsandri și str. Grănicerilor;
- Str. Grănicerilor;
- Str. V. Alecsandri, între str. Unirii și str. Pășunii;
- Str. Oltului;
- Str. M. Eminescu, de la str. Oborului către ieșirea din oraș;
- Str. V. Alecsandri, între str. Republicii și str. 22 Decembrie;
- Str. Podul Viilor;
- Str. Crișan;
- Str. Decebal;
- Str. Gării, între bd. București și str. Traian;
- Str. Republicii, între str. Independenței și str. Vlad Țepeș;
- Str. Unirii, între str. Coșbuc și str. Traian;
- Str. Culturii, între str. 9 Mai și str. Progresului.

**Populația afectată de poluarea sonoră cauzată de traficul rutier este reprezentată de aproximativ 1000 de persoane pe timpul zilei și aproximativ 4900, pe timpul nopții<sup>107</sup>. Se observă un nivel de zgomot ridicat, atât noaptea cât și ziua, pe arterele mari care au fronturile constituite din blocuri de locuințe aliniate la stradă (jumătatea vestică a orașului) sau din locuințe individuale dense (zona centrală și jumătatea estică a orașului). Această dispunere a construcțiilor creează un efect de coridor, amplificând zgomotul.**



Nivelul de zgomot pe timpul zilei. sursă: Harta Strategică De Zgomot a Municipiului Baia Mare, 2014



Nivelul de zgomot pe timpul nopții. sursă: Harta Strategică De Zgomot a Municipiului Baia Mare, 2014

106. sursă: Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Baia Mare, 2011, pagina 76  
107. sursă: Harta strategică de zgomot a Municipiului Baia Mare, pagina 21

### I.2.6.d. Poluarea solului și a apelor

Studiile de specialitate<sup>108</sup> realizate în perioada anterioară sistării activităților industriale majore identificau combinatul Romplumb ca principal poluator activ în ceea ce privește calitatea solurilor<sup>109</sup> (activ la momentul studiului). Conform Agenției de Protecție a Mediului Maramureș, în județul Maramureș, se mențin aceleași zone critice în ceea ce privește calitatea solului. În municipiul Baia Mare, aceste **zone considerate critice suferă de pe urma poluării cu emisii industriale de compuși de sulf și metale grele, datorită prelucrării minereurilor neferoase de către S.C. Cuprom S.A. și S.C. Romplumb S.A. și a localizării depozitelor de pirită arsenioasă în apropierea fostei Flotații Centrale**<sup>110</sup>. **Probele de sol recoltate în perioada 2008-2010 din proximitatea surselor majore de poluare (siturile RomPlumb, Cuprom) au demonstrat concentrații foarte mari de metale grele.** Pentru a fi reintegrate în circuitul urban, amplasamentele cu pricina necesită a fi supuse unui proces de decontaminare a solurilor.

**Poluarea solurilor poate influența și calitatea apelor.** Una dintre modalități este reprezentată de colectarea gravitațională a apei pluviale din zonele contaminate, de cursurile pârâurilor și râurilor. Astfel, pot fi amenințate sursele de apă potabilă pentru populație. În cazul municipiului Baia Mare, sursa de apă potabilă nu este amenințată, întrucât este localizată în amonte de aceste potențiale surse de poluare. **Analizele efectuate asupra probelor de apă potabilă distribuită în Baia Mare nu prezintă depășiri pentru niciunul dintre indicatorii măsurați conform Legii 458/2002** (vezi mai jos Rezultate analitice ale apei la ieșirea din Stație de tratare în data de 26.11.2010<sup>111</sup>).

O altă modalitate de poluare a solului și a apelor o reprezintă depunerile de praf cu conținut ridicat de metale grele și alți poluanți. Formațiunile turbionare ale curenților de aer care se formează în zonele de depozitare a sterilului și a iazurilor de decantare ridică în atmosferă particulele de praf contaminate și le depun pe clădiri, spații verzi, pe stradă, dar și pe terenurile agricole. În proximitatea municipiului există, în prezent, 5 iazuri de decantare încărcate cu apă contaminată cu metale, nemetale și steril de flotație, 7 depozite de pirită arsenioasă și pirită auriferă și o haldă de steril localizată în incinta Herja.

Poluarea solului poate fi și un efect al depozitării neconforme a deșeurilor. Depozitul de deșeuri al municipiului localizat în localitatea Satul Nou de Jos a fost declarat neconform în baza normelor europene și deține autorizație de funcționare până în anul 2017. Motivele neconformității sale sunt determinate de lipsa foliei geosintetice de etanșare de la baza sa, lipsa sistemelor de etanșare și monitorizare a levigatului și de cele de captare a biogazului. Fără acestea, substanțele rezultate în urma proceselor de descompunere fie se infiltrează în sol, în cazul lichidelor, cu impact asupra solului și al apelor subterane, fie se disipează în aer.

Cursurile de apă, în special cel al râului Săsar, sunt spații unde se depozitează în mod necontrolat deșeuri menajere, în special PET-uri, ambalaje din aluminiu și ambalaje plastice, dar și resturi vegetale – crengi, frunze, iarbă uscată. Acest fenomen nu are drept efect doar degradarea calității estetice a peisajului, ci și colmatarea albiei.

Nr.crt.	Parametrii determinați	U.M.	Valoarea obținută	Limita admisă conf. L 458/2002 și L	Metoda de analiză
1	turbiditate	NTU	0,25	≤1,00	SR EN ISO 7027/2001
2	pH	unit. pH	7,00	6,50-9,50	SR ISO 10523/2009
3	clor rezidual liber	mg/l	0,50	0,50	SR EN 7393-2/2002
4	cloruri	mg/l	5,24	250	SR ISO 9297/2001
5	indice de permanganat	mgO <sub>2</sub> /l	0,80	5,00	SR EN ISO 8467/2001
6	amoniu	mg/l	0,00	0,50	SR ISO 7150-1/2001
7	azotiți	mg/l	0,00	0,50	SR EN 26777/2002
8	azotați	mg/l	3,54	50	SR ISO 7890-3/2002
9	aluminiu	μg/l	24,00	200	SR ISO 10566/2001
10	fier	μg/l	18,00	200	SR ISO 6332/1996
11	mangan	μg/l	4,00	50,00	SR 8662/1997
12	duritatea	°G germane	2,24	≥5,00	ISO 6059/1984
13	conductivitatea	μS/cm	0,00	Nicio modificare anormală	SR EN 2788/97
14	nr. colonii la 37°C	nr./ml	0,00	Nicio modificare anormală	SR EN ISO 6222/2004
15	nr. colonii la 22°C	nr./ml	0,00	0,00	SR EN ISO 6222/2004
16	bacterii coliforme	nr./100 ml	0,00	0,00	SR EN ISO 9308-1/2004
17	escherichia coli	nr./100 ml	0,00	0,00	SR EN ISO 9308-1/2004
18	enterococi intestinali	nr./100 ml	0,00	0,00	SR EN ISO 7899-2/2002
19	bacterii anaerobe sulfite-reductoare	nr./100 ml	0,00	0,00	SR ISO 6461-2/2002

Rezultate analitice ale apei la ieșirea din Stație de tratare în data de 26.11.2010

### I.2.6.d. Riscuri de mediu

lazarile de decantare situate în proximitatea limitei orașului reprezintă o sursă potențială de poluare, întrucât prezintă o concentrație mare de pulberi în suspensie care pot fi preluate de vânturi puternice sau răspândite în cazul unor calamități.

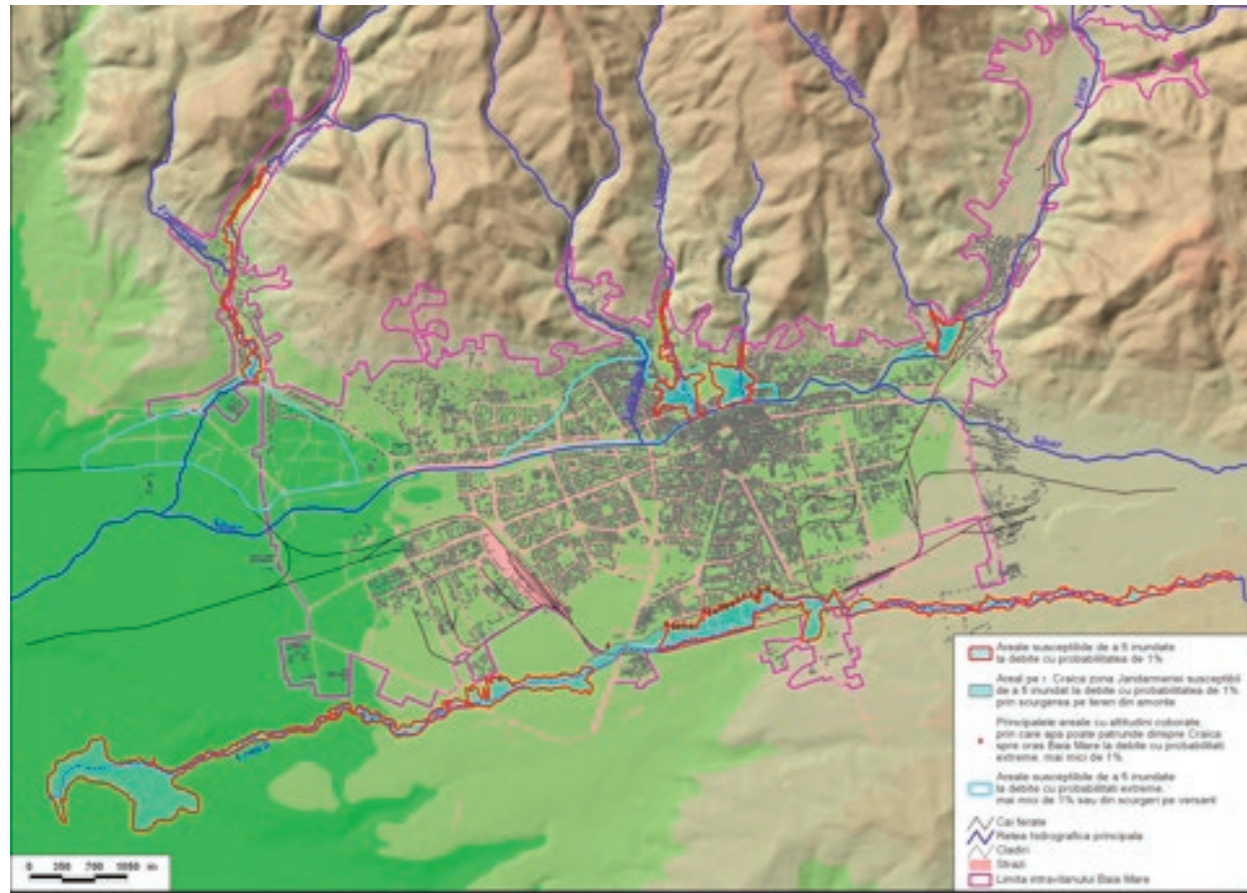
Râul Craica localizat în proximitatea zonei industriale Cuprom este un colector de suprafață al apelor pluviale și prezintă un potențial de poluare ridicat în timpul averselor,

atât cu contaminanți proveniți din exploatarea industriale, cât și cu deșeuri casnice ale zonelor de locuințe parazitare, dezvoltate spontan de-a lungul râului, care nu dispun de sistematizare tehnico-edilitară.

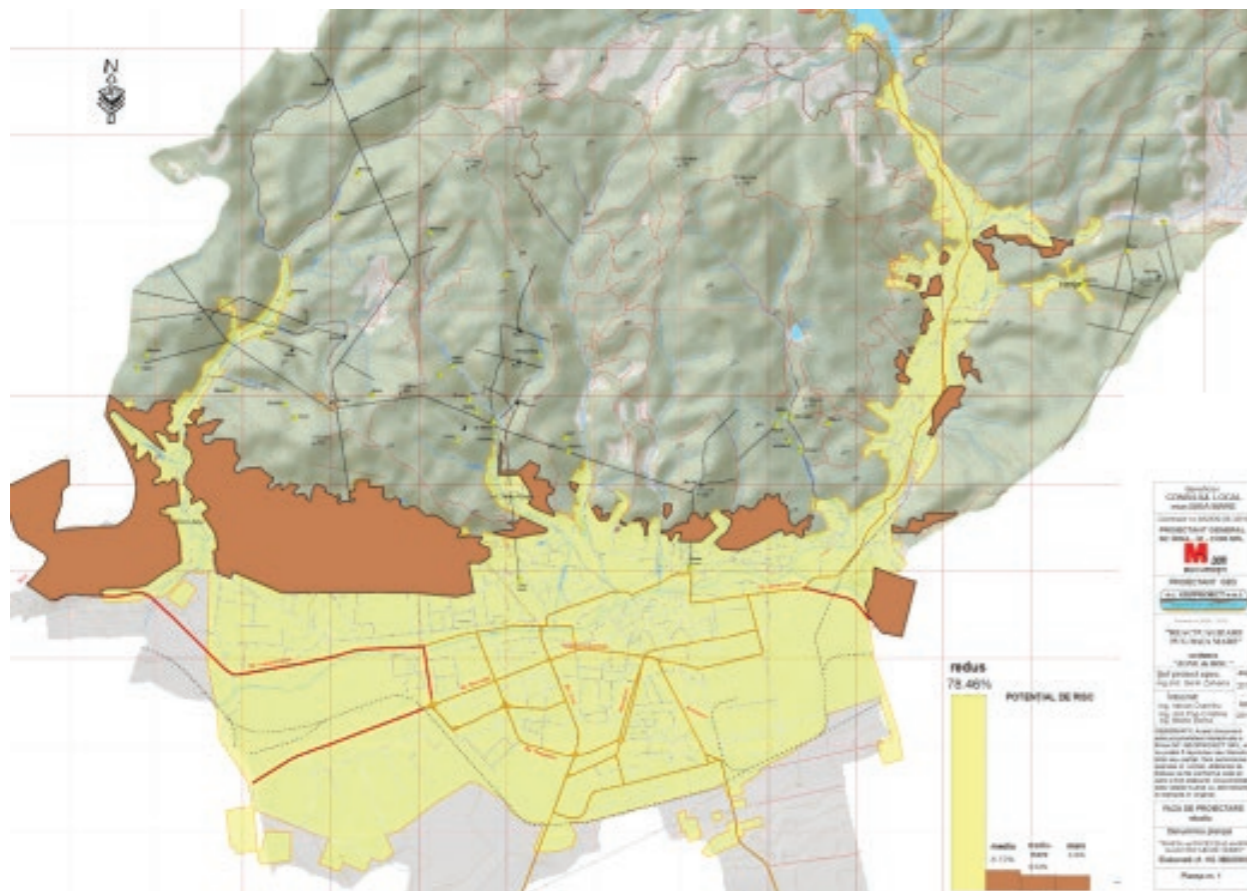
Cât despre zonele de risc natural, există astfel de areale în partea de nord a orașului care sunt expuse riscului de alunecări de teren din cauza declivității solului și a acțiunilor de urbanizare spontană.

108. sursă: Studiu de fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare;  
109. sursă: Studiu de fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare, pag. 8;  
110. sursă: <http://apmm.angm.ro/sol-subsol>, accesat ianuarie 2015;  
111. sursă: Studiu de fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare- în curs de elaborare- etapa avizare, pag. 23;





sursă: Studii de Fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, etapa avizare



sursă: Studii de Fundamentare privind Mediul și Sănătatea, Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, etapa avizare

## I.2.7. Caracteristici economice ale Municipiului Baia Mare

### I.2.7.a. Volumul activităților economice

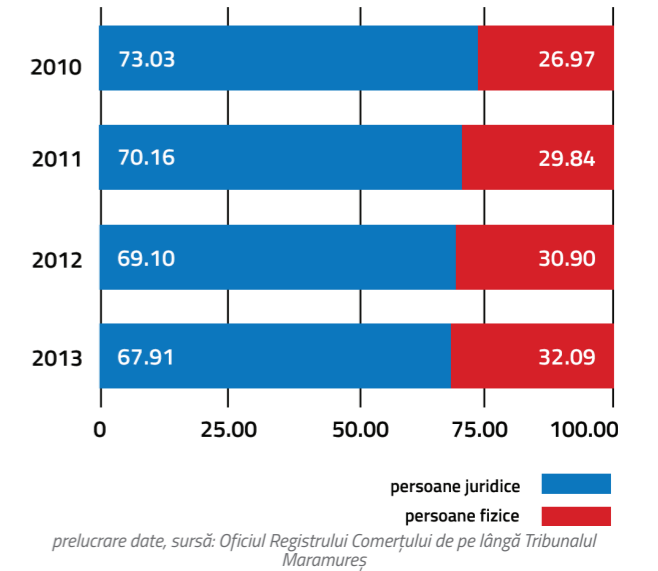
În anul 2013, în municipiul Baia Mare, erau înregistrate 11314 de firme<sup>112</sup>, un număr cu 21,5% mai mare decât cel înregistrat în anul 2010 (când activau doar 9312). În acest interval de timp, s-a înregistrat o creștere atât a firmelor cu personalitate juridică (cu 13%), cât și a persoanelor fizice care întreprind activități și sunt impozabile (cu 44,6%). Evoluția ponderilor persoanelor fizice și juridice în totalul firmelor active demonstrează o scădere de pondere a societăților cu personalitate juridică (de la 73% la 69% din totalul firmelor active) și o evoluție a persoanelor fizice înscrise la Registrul Comerțului (de la 26% la 32% din totalul firmelor active), după cum o arată și raportul dintre procentele de creștere menționate mai sus (persoanele juridice au crescut numeric cu 13%, iar cele fizice cu 45%).

În anul 2010, volumul total al activităților economice întreprinse în municipiul Baia Mare cuantiza un total de cca. 5,5 miliarde de lei/ 1,3 miliarde de Euro (5408346348 lei sau 1284673352 Euro, la cursul mediu anual BNR 1 Euro=4,2099 Lei)<sup>113</sup>, iar în 2013, volumul a crescut la un total de cca. 6,6 miliarde lei/1,5 miliarde de Euro (6591512840 lei sau 1491629970 Euro, la cursul mediu anual BNR 1 Euro=4,4190 Lei). În Euro, volumul activității economice arată o creștere totală de 16% în 4 ani (2010-2013), iar în Lei de 21% (diferența procentuală a creșterii în cele două monede se datorează devalorizării leului în fața monedei unice europene).

Sectoarele care contribuie semnificativ la volumul activităților economice sunt industria de prelucrare și comerțul, care, cumulat

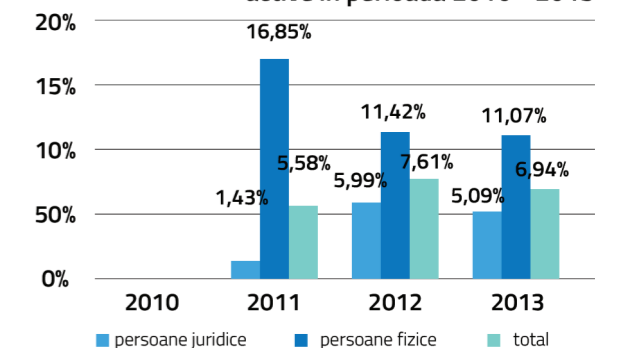
112. sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș  
113. sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Evoluție ponderi pers. fizice și juridice active



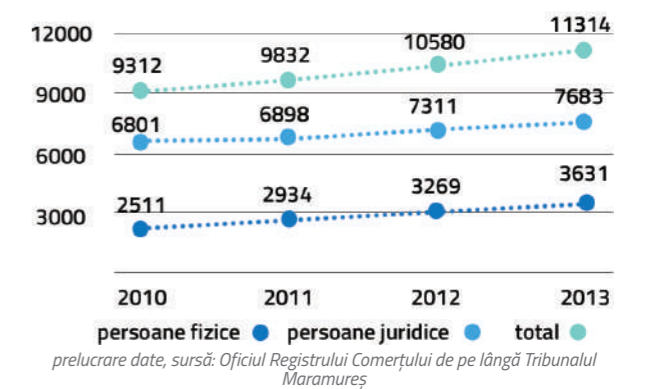
prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Creșterile procentuale ale numărului de firme active în perioada 2010 - 2013



Creșteri procentuale anuale ale numărului de firme active în Municipiul Baia Mare prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Evoluție număr firme active



prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

adunau 67% din total în 2010 și 69% în 2012, cu ponderi aproximativ egale. Industria de prelucrare a crescut de la 33,42% din totalul cifrei de afaceri pe municipiu la 35,25%, demonstrând o accentuare a specializării și a relevanței domeniului în economie. Comerțul se păstrează aproape constant ca importanță (33,58% în 2010, 33,53% în 2013). Al treilea cel mai mare contributor este reprezentat de domeniul construcțiilor, care demonstrează o decelerare a activităților atât ca cifră de afaceri valorică, cât și ca pondere din volumul total (de la 674 de milioane de lei în 2010, la 556

în 2013, adică de la 14,1% la 8,5%). În schimb, serviciile (Informații și comunicații, Intermedieri financiare și asigurări, tranzacții imobiliare, activități profesionale s.a) au prezentat o creștere semnificativă, de 56% în 4 ani, evoluând ca pondere, de la 7,8% din volumul total al cifrei de afaceri pe municipiu în 2010 la 10% în 2014 (cifra de afaceri pe servicii a crescut cu aproximativ 56%, de la 423 milioane lei în 2010 la 659 milioane lei în 2014).

Pe perioada studiată, se remarcă o creștere a sectorului transportului cu 38%, de la

CIFRA DE AFACERI PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAIA MARE					Creșteri/ scăderi procentuale 2010-2013
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013	
Agricultură, silvicultură și pescuit	62960465	7725574	107073515	112466393	78,63%
Industrie extractivă	11060275	18861884	17177084	16088524	45,46%
Industrie prelucrătoare	1807209316	2107666259	2162748692	2323655116	28,58%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	1277730	1605024	2582853	108740	-91,49%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	93536032	123960865	128908507	131509587	40,60%
Construcții	764809554	780569121	680745896	556115415	-27,29%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	1816369106	1987079972	2071204504	2209973807	21,67%
Transport și depozitare	331022865	410116771	425884800	458138116	38,40%
Hoteluri și restaurante	59740651	65562228	70730135	64359260	7,73%
Informații și comunicații	55869769	59420344	128336670	65941239	18,03%
Intermedieri financiare și asigurări	87235765	122401841	146208724	133812444	53,39%
Tranzacții imobiliare	50248924	80000585	71747378	79817000	58,84%
Activități profesionale, științifice și tehnice	161704715	198871173	229705481	31424894	94,33%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	68541560	56969716	6002211	65793136	-4,01%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0	0	0	0	0%
Învățământ	2107921	4860660	7035442	8850208	319,85%
Sănătate și asistență socială	14150818	16288966	19409741	22675223	60,24%
Activități de spectacole, culturale și recreative	8082885	8812427	10643847	13706924	69,58%
Alte activități de servicii	12417997	13422776	13796744	14254051	14,79%
Activități ale gospodăriilor private în calitate de angajator de personal casnic, activități ale gospodăriilor private de producere de bunuri și servicii destinate consumului propriu	0	0	0	4763	0%
Activități ale organizațiilor și organismelor extrateritoriale	0	0	0	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>5408346348</b>	<b>6133696186</b>	<b>6353962104</b>	<b>6591512840</b>	<b>21,88%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

PONDERI CIFRA DE AFACERI PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAIA MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	1.16%	1.26%	1.69%	1.71%
Industrie extractivă	0.20%	0.31%	0.27%	0.24%
Industrie prelucrătoare	33.42%	33.36%	34.04%	35.25%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	0.02%	0.03%	0.04%	0.00%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	1.73%	2.02%	2.03%	2.00%
Construcții	14.14%	12.73%	10.71%	8.44%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	33.58%	32.40%	32.60%	33.53%
Transport și depozitare	6.12%	6.69%	6.70%	6.95%
Hoteluri și restaurante	1.10%	1.07%	1.11%	0.98%
Servicii (Informații și comunicații, Intermedieri financiare și asigurări, Tranzacții imobiliare, Activități profesionale, științifice și tehnice, ș.a.)	7.83%	8.44%	10.01%	10.01%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public, Învățământ, Sănătate și asistență socială, Activități de spectacole, culturale și recreative	0.45%	0.49%	0.58%	0.69%
Alte activități de servicii	0.23%	0.22%	0.22%	0.22%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

331 de milioane de lei în 2010 la 458 de milioane în 2014, ceea ce se traduce și într-o apreciere a ponderii din volumul total al activităților economice de 1 procent (de la 6% la 7%). Agricultura, silvicultura și pescuitul își dublează cifra de afaceri în 4 ani de zile (de la 63 milioane lei în 2010, la 112 milioane lei în 2014), însă nu constituie o pondere semnificativă în volumul total (doar 1,7% în 2014). Între 2010 și 2014, cifra de afaceri în sectorul hotelurilor și al restaurantelor a crescut cu 18% (de la 55 milioane lei în 2010 la 65 milioane lei în 2014), însă scade ca pondere din volumul total și este puțin semnificativă (1%).

Pentru verificarea creșterii economice a unui sector, este relevantă și coroborarea cu creșterile și scăderile procentuale ale numărului de firme din sectorul respectiv. Volumul total de activități economice din municipiul Baia Mare a crescut cu 21,9%, iar numărul de firme cu 21,6%, ceea ce

arată faptul că există o constanță între numărul de companii și volumul activității economice pe perioada studiată (2010-2014), ca raport. Cifra de afaceri crește ca volum total în domeniul agriculturii, silviculturii și pescuitului cu 78%, iar numărul de firme cu 82%, ceea ce se traduce într-un nivel mai scăzut al cifrei de afaceri per firmă. Același fenomen este sesizabil și în domeniile hotelier, IT&C sau alte servicii. Domeniile care înregistrează creșteri ale raportului cifrei de afaceri la numărul de companii, deci creșteri ale cifrei de afaceri la nivelul firmelor sunt, după cum urmează: industria extractivă, industria de prelucrare, distribuția de servicii de destinație publică (apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare), transporturile, intermedierile financiare și asigurările, activitățile profesionale, științifice și tehnice, învățământul, sănătatea și activitățile recreative.

EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE COMPANII ȘI A CIFREI DE AFACERI				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	Creștere/ scădere procentuală persoane juridice	Creștere/ scădere procentuală persoane fizice	Creștere/ scădere procentuală nr. total de firme	Creștere/ scădere procentuală cifră de afaceri
Agricultură, silvicultură și pescuit	20,95%	252,63%	82,52%	78,63%
Industrie extractivă	-11,11%	0,00%	-10,81%	45,46%
Industrie prelucrătoare	6,20%	40,94%	11,62%	28,58%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	152,38%		161,90%	-91,49%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	37,93%	40,00%	38,24%	40,60%
Construcții	7,27%	54,67%	13,82%	-27,29%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	11,87%	39,74%	18,90%	21,67%
Transport și depozitare	17,38%	-9,60%	9,27%	38,40%
Hoteluri și restaurante	26,46%	24,59%	26,19%	7,73%
Informații și comunicații	20,61%	54,91%	38,17%	18,03%
Intermedieri financiare și asigurări	4,96%	223,81%	37,32%	53,39%
Tranzacții imobiliare	-17,94%	23,53%	-15,97%	58,84%
Activități profesionale, științifice și tehnice	23,99%	44,22%	31,21%	94,33%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	32,95%	136,51%	60,25%	-4,01%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public				
Învățământ	65,38%	62,30%	63,22%	319,85%
Sănătate și asistență socială	21,25%	88,24%	32,99%	60,24%
Activități de spectacole, culturale și recreative	35,09%	76,19%	52,53%	69,58%
Alte activități de servicii	9,32%	32,73%	27,24%	14,79%
Activități ale gospodăriilor private în calitate de angajator de personal casnic, activități ale gospodăriilor private de producere de bunuri și servicii destinate consumului propriu	100%		100%	
Activități ale organizațiilor și organismelor extrateritoriale				
<b>TOTAL</b>	<b>12,97%</b>	<b>44,60%</b>	<b>44,60%</b>	<b>21,88%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

EVOLUȚIE MEDIE CIFRĂ DE AFACERI/FIRMĂ					
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013	% 2010- 2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	440282,97	419704,21	463521,71	430905,72	-2,13%
Industrie extractivă	298926,35	509780,65	477141,22	487531,03	63,09%
Industrie prelucrătoare	1892365,78	2179592,82	2101796,59	2179789,02	15,19%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	60844,29	89445,33	57396,73	1977,09	-96,75%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	2751059,76	3178483,72	2864633,49	2798076,32	1,71%
Construcții	704893,60	684709,76	580346,03	450295,88	-36,12%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	590881,30	627829,38	605969,72	604644,00	2,33%
Transport și depozitare	398342,80	481357,71	494639,72	504557,40	26,66%
Hoteluri și restaurante	142239,65	148330,83	144053,23	121432,57	-14,63%
Servicii (Informații și comunicații, Intermedieri financiare și asigurări, Tranzacții imobiliare, Activități profesionale, științifice și tehnice, ș.a.)	174464,88	197280,36	223008,54	212776,36	21,96%
Învățământ, Sănătate și asistență socială, Activități de spectacole, culturale și recreative	129892,65	122556,01	128175,70	140963,05	8,52%
<b>TOTAL</b>	<b>580793,21</b>	<b>623850,30</b>	<b>600563,53</b>	<b>582700,50</b>	<b>0,33%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

EVOLUȚIE NUMĂR DE COMPANII PE DOMENII					
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013	% 2010- 2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	143	184	231	261	82,52%
Industrie extractivă	37	37	36	33	-10,81%
Industrie prelucrătoare	955	967	1029	1066	11,62%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	21	27	45	55	161,90%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	34	39	45	47	38,24%
Construcții	1085	1140	1173	1235	13,82%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	3074	3165	3418	3655	18,90%
Transport și depozitare	831	852	861	908	9,27%
Hoteluri și restaurante	420	442	491	530	26,19%
Servicii (Informații și comunicații, Intermedieri financiare și asigurări, Tranzacții imobiliare, Activități profesionale, ș.a.)	2428	2624	2852	3100	27,67%
Învățământ, Sănătate și asistență socială, Activități de spectacole, culturale și recreative	283	354	397	422	49,12%
<b>TOTAL</b>	<b>9312</b>	<b>9832</b>	<b>10580</b>	<b>11312</b>	<b>21,48%</b>

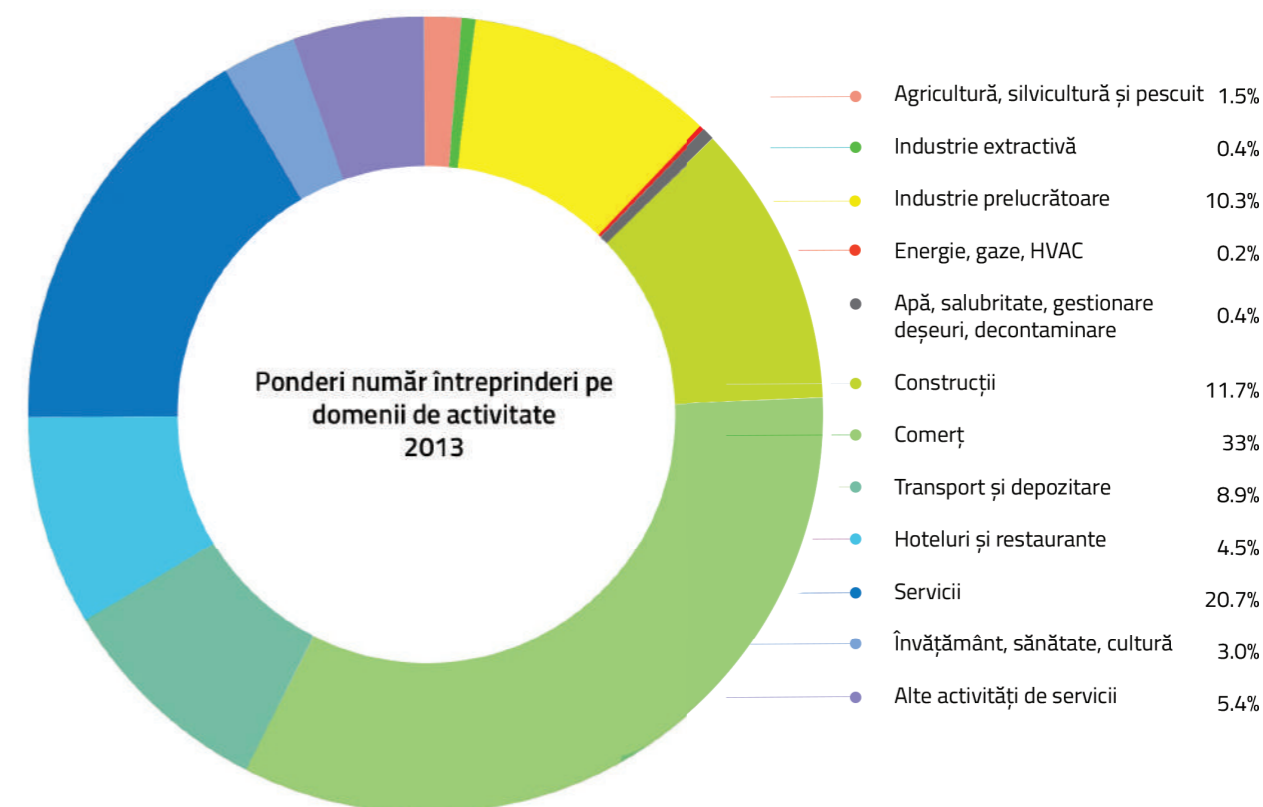
prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

NUMĂR DE COMPANII RAPORTATE LA PONDERI CIFRA DE AFACERI PE DOMENII DE ACTIVITATE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	Nr. companii 2013	Pondere din total nr. companii	Cifra de afaceri 2013	Pondere din total cifra de afaceri
Agricultură, silvicultură și pescuit	261	2,31%	112466393	1,71%
Industrie extractivă	33	0,29%	16088524	0,24%
Industrie prelucrătoare	1066	9,42%	2323655116	35,25%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	55	0,49%	108740	0%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	47	0,42%	131509587	2,00%
Construcții	1235	10,92%	556115415	8,44%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	3655	32,31%	2209973807	33,63%
Transport și depozitare	908	8,03%	458138116	6,95%
Hoteluri și restaurante	530	4,69%	64359260	0,98%
Servicii (Informații și comunicații, Intermedieri financiare și asigurări, Tranzacții imobiliare, Activități profesionale, ș.a.)	3100	27,40%	659606713	10,01%
Învățământ, Sănătate și asistență socială, Activități de spectacole, culturale și recreative	422	3,73%	59486406	0,90%
<b>TOTAL</b>	<b>11312</b>	<b>100%</b>	<b>6591508077</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

NUMĂR DE COMPANII ÎN ACTIVITATE PE CATEGORII												
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010			2011			2012			2013		
	Pers juridice	Pers fizice	Total	Pers juridice	Pers fizice	Total	Pers juridice	Pers fizice	Total	Pers juridice	Pers fizice	Total
Agricultură, silvicultură și pescuit	105	38	143	113	71	184	124	107	231	127	134	261
Industrie extractivă	36	1	37	35	2	37	34	2	36	32	1	33
Industrie prelucrătoare	806	149	955	788	179	967	833	196	1029	856	210	1066
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	21	0	21	27	0	27	45	0	45	53	2	55
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	29	5	34	34	5	39	39	6	45	40	7	47
Construcții	935	150	1085	956	184	1140	973	200	1173	1003	232	1235
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	2299	775	3074	2277	888	3165	2444	974	3418	2572	1083	3655
Transport și depozitare	581	250	831	603	249	852	638	223	861	682	226	908
Hoteluri și restaurante	359	61	420	381	61	442	423	68	491	454	76	530
Informații și comunicații	165	173	338	170	211	381	179	231	410	199	268	467
Intermedieri financiare și asigurări	121	21	142	128	53	181	118	57	175	127	68	195
Tranzacții imobiliare	340	17	357	305	17	322	278	19	297	279	21	300
Activități profesionale, științifice și tehnice	546	303	849	592	345	937	643	385	1028	677	437	1114
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	176	63	239	192	78	270	217	127	344	234	149	383
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
Învățământ	26	61	87	35	91	126	38	94	132	43	99	142
Sănătate și asistență socială	80	17	97	87	24	111	92	29	121	97	32	129
Activități de spectacole, culturale și recreative	57	42	99	62	55	117	70	74	144	77	74	151
Alte activități de servicii	118	385	503	112	421	533	121	476	597	129	511	511
Activități ale gospodăriilor private în calitate de angajator de personal casnic, activități ale gospodăriilor private de producere de bunuri și servicii destinate consumului propriu	1	0	1	1	0	1	2	0	2	2	0	2
Activități ale organizațiilor și organismelor extrateritoriale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>6801</b>	<b>2511</b>	<b>9312</b>	<b>6898</b>	<b>1934</b>	<b>9832</b>	<b>7311</b>	<b>3269</b>	<b>10580</b>	<b>7683</b>	<b>3631</b>	<b>11314</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș



prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

### I.2.7.b. Forța de muncă

În vederea colectării datelor privind forța de muncă, au fost utilizate două surse de informare, realizându-se o coroborare între cele două. Astfel, au fost utilizate date furnizate de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, care centralizează numai informațiile ce privesc companiile înscrise la Registrul Comerțului și Institutul Național de Statistică prin Fișa Localității Municipiului Baia Mare, care adună atât informații cu privire la actorii economici din zona privată, cât și din cea publică. Diferențele cifrelor din cele două baze de date statistice sunt datorate tipologiei diferite de colectare a datelor. În studiul prezent, au fost selectate cifrele cu o valoare numerică superioară (cele furnizate de INS, în cazul domeniilor unde sectorul public este și el activ și cele furnizate de Registrul Comerțului, acolo unde sectorul public nu este prezent). Pentru o corectă informare, mai jos se regăsesc listate și tabele distincte care prezintă valorile distincte furnizate de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, respectiv de Institutul Național de Statistică (2010-2012,

pentru 2013, au fost utilizate tot datele din 2012).

**La nivelul anului 2013, Municipiul Baia Mare înregistra un număr aproximativ de 52089 de salariați, în scădere față de 53382 (2010), cu o pondere de cca. 2,5% (1293 de salariați). Se remarcă scăderi relevante în domeniul comerțului (566 salariați, o scădere de 6%), învățământului (346 salariați, o scădere de 10%), construcțiilor (344 salariați, o scădere de 7%) și sănătății și asistenței sociale (190 salariați, o scădere de 4%), doar acestea patru cumulând o diminuare de cca. 1500 de locuri de muncă în 4 ani. În același timp, se observă creșteri relevante în domeniul distribuției de apă, salubritate, gestionare deșeuri și activități de decontaminare (228 salariați, o creștere de 22%), transportului și depozitării (187 salariați, o creștere de 9%) și industriei prelucrătoare (160 salariați, o creștere de 1%). Pe timpul celor patru ani (2010-2013), s-au pierdut 1977 de locuri de muncă (cca. 3,7% din total) și s-au creat numai 684 (cca. 1,2% din total) - prin**

COMPANIILE ÎNSCRISE LA REGISTRUL COMERȚULUI						
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013	Diferența numerică 2010-2013	Creșteri/scăderi procentuale nr. angajați
Agricultură, silvicultură și pescuit	451	425	380	339	-112	-24,83%
Industria extractivă	226	205	225	212	-14	-6,19%
Industria prelucrătoare	17396	16968	17530	17556	160	0,92%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	4	9	11	4	0	0%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	1016	1148	1279	1244	228	22,44%
Construcții	4876	5220	4888	4532	-344	-7,05%
Comerț cu ridicata și amănuntul, reparare autovehicule și motociclete	8054	8023	7883	7960	-94	-1,17%
Transport și depozitare	2168	2286	2367	2355	187	8,63%
Hoteluri și restaurante	1184	1409	1383	1382	198	16,72%
Informații și comunicații	665	658	557	611	-54	-8,12%
Intermedieri financiare și asigurări	422	443	480	529	107	25,36%
Tranzacții imobiliare	434	432	399	408	-26	-5,99%
Activități profesionale, științifice și tehnice	1379	1423	1342	1306	-73	-5,29%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	1529	1242	1238	1118	-411	-26,88%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0	0	0	0	0	0%
Învățământ	85	125	108	108	23	27,06%
Sănătate și asistență socială	279	293	330	396	117	41,94%
Activități de spectacole, culturale și recreative	104	112	118	154	50	48,08%
Alte activități de servicii	268	267	278	288	20	7,46%
<b>TOTAL</b>	<b>40540</b>	<b>40688</b>	<b>40796</b>	<b>40502</b>	<b>-38</b>	<b>-0,09%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de lângă Tribunalul Maramureș

compensarea celor două valori rezultă scăderea totală de 1293 de salariați între 2010 și 2013.

**Cel mai mare număr de salariați se înregistrează în domeniul industriei de prelucrare** (17556 angajați în 2013, în creștere) **care concentrează 33% din forța de muncă din municipiul Baia Mare. Al doilea domeniu care angrenează o parte importantă din forța de muncă este comerțul, polarizând 17% din totalul salariaților** (8861 angajați, în scădere). **Construcțiile concentrează 9% din forța de muncă** (4532 salariați în 2013, în scădere), **sănătatea 8%** (4420 salariați în 2013, în scădere) **și învățământul 6%** (3587 salariați în 2013, în scădere). După cum se poate observa, **serviciile din sfera publică** (majoritare în sistem public- sănătate, învățământ și administrație publică- cumulate 9360 salariați în 2013, toate 3 în scădere) **concentrează cumulativ cca. 18%**

**din forța de muncă** a municipiului Baia Mare.

Valorile cotei de impozitare pe venit în structura bugetului local al administrației băimărene surprind și ele o scădere a numărului de salariați activi în câmpul muncii. Astfel, suma provenită din impozitul pe venit al angajaților a scăzut de la 67,8 milioane de lei în 2010 la 63,4 milioane de lei în 2013. Scăderea cuantumului impozitat este justificată parțial și de reducerile salariale cu 25% de la sfârșitul anului 2010 pentru salariații activi în sectorul public.

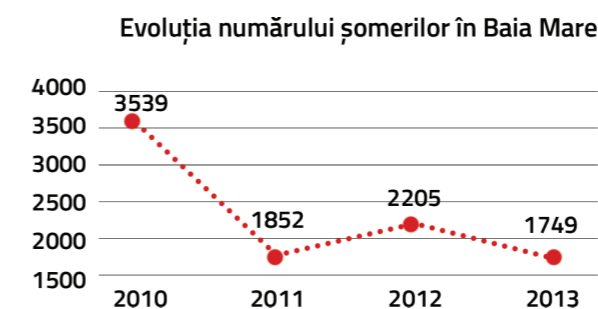
Pe fondul unei scăderi a populației (depopulare) cu 1,7% în intervalul 2010-2013, **municipiul Baia Mare a cunoscut și o micșorare a numărului șomerilor înregistrați cu 50,58%**, de la **3539 de persoane în 2010 la 1749 în 2013**. Astfel, la sfârșitul anului 2013, procentul șomerilor înregistrați în Baia Mare era de **1,72%**

COMPANIILE ÎNSCRISE ÎN FIȘA LOCALITĂȚII (INS)						
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013	Diferența numerică 2010-2013	Creșteri/scăderi procentuale nr. angajați
Agricultură, silvicultură și pescuit	249	251	430	430	181	72,69%
Industria extractivă	224	200	262	262	38	16,96%
Industria prelucrătoare	15227	15213	16573	16573	1346	8,84%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	518	427	431	431	-87	-16,80%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	990	955	1150	1150	160	16,18%
Construcții	3126	3528	3437	3437	311	9,95%
Comerț cu ridicata și amănuntul, reparare autovehicule și motociclete	9427	10006	8861	8861	-566	-6,00%
Transport și depozitare	2024	2504	2202	2202	178	8,79%
Hoteluri și restaurante	1344	1604	1371	1371	27	2,01%
Informații și comunicații	502	535	615	615	113	22,51%
Intermedieri financiare și asigurări	1152	1053	1023	1023	-129	-11,20%
Tranzacții imobiliare	205	180	306	306	101	49,27%
Activități profesionale, științifice și tehnice	707	830	446	446	-261	-36,92%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	1441	1381	1600	1600	159	11,03%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	1947	1799	1889	1889	-58	0,00%
Învățământ	3587	3263	3241	3241	-346	-9,65%
Sănătate și asistență socială	4420	4225	4230	4230	-190	-4,30%
Activități de spectacole, culturale și recreative	537	467	490	490	-47	-8,75%
Alte activități de servicii	310	263	262	262	-48	-15,48%
<b>TOTAL</b>	<b>47937</b>	<b>48684</b>	<b>48819</b>	<b>48819</b>	<b>882</b>	<b>1,84%</b>

prelucrare date, sursa: Fișa Localității Municipiului Baia Mare

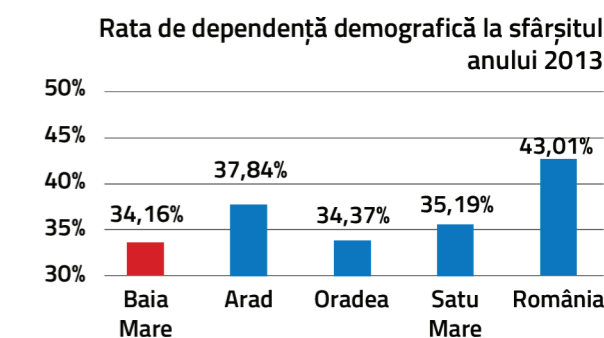
**din totalul populației active** (21,74%<sup>114</sup> din numărul total al șomerilor la nivel de județ). Cu toate acestea, numărul real al persoanelor apte de muncă și neîncadrate în câmpul muncii este mai mare decât cele 1749 persoane. Valoarea totală include și persoanele care nu muncesc, dar nici nu s-au înregistrat la AJOFM Maramureș ca șomeri.

În virtutea tendinței de îmbătrânire a populației, **raportul de dependență demografică** (calculat



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

ca raport procentual al sumei populației sub 15 ani și peste 64 ani la populația între 15 și 64 ani) **s-a apreciat ușor de la 32,67% în 2010 la 34,16% în 2013**. Comparată cu rata de dependență demografică a celorlalți poli de dezvoltare studiați, **raportul de dependență demografică înregistrat în municipiul Baia Mare în 2013 (34,16%) are cea mai scăzută valoare (Oradea 34,37%, Satu Mare 35,19%, Arad 37,84%) și de asemenea, este inferioară și valorii medii înregistrate la nivel național (43,01%)**.



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

114. sursă: Institutul Național de Statistică;

NUMĂR SALARIAȚI PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE							
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013	Diferența numerică 2010-2013	Evoluție procentuală pe domeniu	Evoluție procentuală din total
Agricultură, silvicultură și pescuit	451	425	430	430	-21	-4,66%	-0,04%
Industrie extractivă	226	205	262	212	-14	-6,19%	-0,03%
Industrie prelucrătoare	17396	16989	17530	17556	160	0,92%	0,30%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	518	427	431	431	-87	-16,80%	-0,16%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	1016	1148	1279	1244	228	22,44%	0,43%
Construcții	4876	5220	4888	4532	-344	-7,05%	-0,64%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	9427	10006	8861	8861	-566	-6,00%	-1,06%
Transport și depozitare	2168	2504	2367	2355	187	8,63%	0,35%
Hoteluri și restaurante	1344	1604	1383	1382	38	2,83%	0,07%
Informații și comunicații	665	658	615	611	-54	-8,12%	-0,10%
Intermedieri financiare și asigurări	1152	1053	1023	1023	-129	-11,20%	-0,24%
Tranzacții imobiliare	434	432	399	408	-26	-5,99%	-0,05%
Activități profesionale, științifice și tehnice	1379	1423	1342	1306	-73	-5,29%	-0,14%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	1529	1381	1600	1600	71	4,64%	0,13%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	1947	1799	1889	1889	-58	-2,89%	-0,11%
Învățământ	3587	3263	3241	3241	-346	-9,65%	-0,65%
Sănătate și asistență socială	4420	4225	4230	4230	-190	-4,30%	-0,36%
Activități de spectacole, culturale și recreative	537	467	490	490	-47	-8,75%	-0,09%
Alte activități de servicii	310	267	278	288	-22	-7,10%	-0,04%
<b>TOTAL</b>	<b>53382</b>	<b>53496</b>	<b>52538</b>	<b>52089</b>	<b>-1293</b>	<b>-2,42%</b>	<b>-2,42%</b>

Înregistrări Registrul Comerțului (companii înscrise la Registrul Comerțului) + Institutul Național de Statistică (public+privat)  
prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, Institutul Național de Statistică

În vederea relevării acelor domenii care au importanță locală, printr-o concentrare a angajării (sau cele cu potențial de creștere), s-a calculat **un indice de specializare, ca raport între ponderea numărului de salariați dintr-un domeniu dat din totalul forței de muncă și același raport pentru media județeană, cea regională** (pentru Regiunea Nord-Vest) și **cea națională**. Astfel, indicele de specializare față de media națională, util pentru a determina specificul economic în context național, are următoarea formulă de calcul: (număr salariați domeniu de activitate municipiul Baia Mare/ număr total salariați municipiul Baia Mare \* 100) / (număr salariați domeniu de activitate din România / număr total salariați din România \* 100). Indicele de specializare față de media regională ajută la definirea rolului municipiului în context regional și are următoarea formulă de calcul: (număr salariați domeniu de activitate

municipiul Baia Mare/ număr total salariați municipiul Baia Mare \* 100) / (număr salariați domeniu de activitate din Regiunea Nord-Vest / număr total salariați din Regiunea Nord-Vest \* 100). Indicele de specializare față de media județeană are următoarea formulă de calcul: (număr salariați domeniu de activitate municipiul Baia Mare/ număr total salariați municipiul Baia Mare \* 100) / (număr salariați domeniu de activitate din județul Maramureș / număr total salariați din județul Maramureș \* 100), arătând în ce domenii este polarizată activitatea în municipiu. Acești indici au fost calculați pentru anii 2010 și 2011, în virtutea perioadei pentru care Institutul Național de Statistică a pus la dispoziție date privind forța de muncă la nivel național, regional și județean<sup>115</sup>. Acolo unde indicii depășesc valoarea unitară, se poate vorbi despre o specializare în domeniul referențiat.

PONDERI SALARIAȚI PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,84%	0,79%	0,82%	0,83%
Industrie extractivă	0,42%	0,38%	0,50%	0,41%
Industrie prelucrătoare	32,59%	31,76%	33,37%	33,70%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	0,97%	0,80%	0,82%	0,83%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	1,90%	2,15%	2,43%	2,39%
Construcții	9,13%	9,76%	9,30%	8,70%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	17,66%	18,70%	16,87%	17,01%
Transport și depozitare	4,06%	4,68%	4,51%	4,52%
Hoteluri și restaurante	2,52%	3,00%	2,63%	2,65%
Informații și comunicații	1,25%	1,23%	1,17%	1,17%
Intermedieri financiare și asigurări	2,16%	1,97%	1,95%	1,96%
Tranzacții imobiliare	0,81%	0,81%	0,76%	0,78%
Activități profesionale, științifice și tehnice	2,58%	2,66%	2,55%	2,51%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	2,86%	2,58%	3,05%	3,07%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	3,65%	3,36%	3,60%	3,63%
Învățământ	6,72%	6,10%	6,17%	6,22%
Sănătate și asistență socială	8,28%	7,90%	8,05%	8,12%
Activități de spectacole, culturale și recreative	1,01%	0,87%	0,93%	0,94%
Alte activități de servicii	0,58%	0,50%	0,53%	0,55%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, Institutul Național de Statistică

**Municipiul Baia Mare demonstrează o specializare pronunțată în domeniul industriei de prelucrare**, mai accentuată față de media națională (indice de specializare 1,34 în 2011) și ceva mai puțin pronunțată față de Regiunea Nord-Vest (indice de specializare 1,08 în 2011). Având în vedere că industria de prelucrare este în creștere, scăderea ușoară a valorii indicelui de specializare față de media națională și față de cea regională este explicabilă în sensul unei eventuale aprecieri a aceluiași domeniu la nivelul țării și regiunii la un ritm superior decât în cazul municipiului Baia Mare. Specializarea nu este prezentă și în raport cu nivelul județean, întrucât industria de prelucrare constituie cel mai relevant domeniu de activitate în Maramureș.

**Se observă și alte tipuri de specializări în raport cu Regiunea Nord-Vest: în domeniul construcțiilor** (indice de specializare 1,39 în 2011), **în domeniul hotelier** (indice de

115. sursă: Studiul „Reper economic și sociale regionale: Statistică Teritorială”, Institutul Național de Statistică, 2013;

specializare 1,19 în 2011) și **în domeniul activităților profesionale** (indice de specializare 1,35 în 2011). În raport cu media județeană, municipiul Baia Mare demonstrează o specializare în domeniul comerțului (indice de specializare 1,25 în 2011) și în domeniul construcțiilor (indice de specializare 1,21 în 2011). Se remarcă specializarea în domeniul tranzacțiilor imobiliare în raport cu toate cele 3 referințe de analiză (nivel național, regional și județean), însă această situație este una specifică tuturor centrelor urbane, care concentrează activitățile de schimb imobiliare. **Un procent de cca. 75% din numărul total de salariați reprezintă volumul de forță de muncă angrenat în sectorul IMM**. Astfel, din totalul de 40502 salariați în companiile înregistrate la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș cu activitate pe teritoriul municipiului Baia Mare, 30280 activează în întreprinderi de tip microîntreprinderi, mici

INDICELE DE SPECIALIZARE A FORȚEI DE MUNCĂ DIN MUNICIPIUL BAIA MARE						
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	Indicele de specializare față de media națională		Indicele de specializare față de media Regiunii Nord-Vest		Indicele de specializare față de media județului Maramureș	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,39	0,35	0,55	0,51	0,54	0,51
Industrie extractivă	0,28	0,26	0,59	0,56	1,02	0,87
Industrie prelucrătoare	1,43	1,34	1,15	1,08	0,95	0,95
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	0,58	0,49	0,87	0,73	1,27	1,06
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	0,86	0,97	0,93	1,14	1,06	1,17
Construcții	1,19	1,27	1,28	1,39	1,28	1,21
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	1,03	1,08	1,02	1,06	1,21	1,25
Transport și depozitare	0,69	0,79	0,75	0,81	0,93	0,98
Hoteluri și restaurante	1,02	1,21	1,05	1,19	1,06	1,09
Informații și comunicații	0,51	0,49	0,73	0,68	1,35	1,48
Intermedieri financiare și asigurări	0,94	0,86	1,17	1,08	1,29	1,27
Tranzacții imobiliare	1,34	1,33	1,45	1,60	2,65	2,74
Activități profesionale, științifice și tehnice	0,90	0,91	1,14	1,35	2,13	1,99
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	0,69	0,57	1,13	0,91	1,40	1,18
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0,76	0,76	0,92	0,91	0,84	0,83
Învățământ	0,77	0,73	0,67	0,63	0,64	0,61
Sănătate și asistență socială	0,99	1,03	0,94	1,00	0,89	0,93
Activități de spectacole, culturale și recreative	0,83	0,74	0,90	0,79	1,09	0,97
Alte activități de servicii	0,64	0,56	0,52	0,45	0,36	0,30
<b>TOTAL</b>	<b>1,00</b>	<b>1,01</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, Institutul Național de Statistică

și mijlocii. Ceilalți 10222 sunt angajați în întreprinderi mari, cumulând un procent de cca. 25% din forța de muncă din sectorul privat.

Se observă o evoluție negativă a numărului și ponderii de salariați în microîntreprinderi și întreprinderi mici, în perioada 2010-2013. Numărul de salariați în microîntreprinderi a scăzut cu 6% față de valoare din 2010, și cea a salariaților în întreprinderi mici cu 3%. Ponderile din totalul salariaților nu au prezentat evoluții semnificative, raportul lor rămânând unul de constanță. În schimb, efectivul de forță de muncă angrenat de companiile mijlocii și mari a înregistrat o evoluție pozitivă (numărul de salariați în companiile mijlocii a crescut cu 10% față de anul 2010 și s-a apreciat cu 2% ca pondere din totalul salariaților în municipiu).

Se remarcă faptul că 25% din forța de muncă activă (numărul total al salariaților), adică

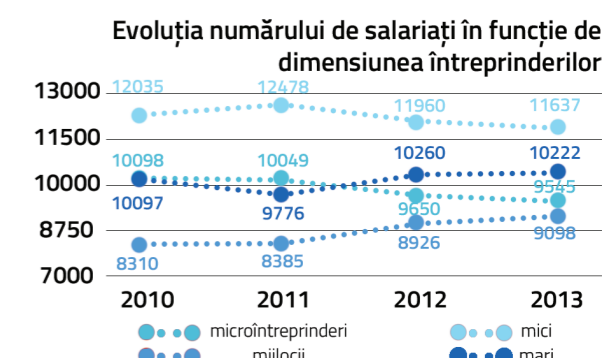
10022 de salariați se concentrează în 15 companii de dimensiune mare. Alți 23% (9098) se concentrează în 80 de firme (1.5% din companiile active pe teritoriul municipiului). Astfel, cca. 48% dintre salariați sunt angrenați în activitatea desfășurată de 1,8% din totalul companiilor din municipiul Baia Mare, în 2013. Se poate vorbi, în acest caz, despre un factor de risc, care poate vulnerabiliza piața muncii în anumite condiții și despre dependența de firmele mijlocii și mari. Este adevărat că activitățile economice majore furnizează „leadership” pentru comunitatea locală de afaceri și reprezintă un stimulent pentru calitate și inovație și, de asemenea, că sectorul IMM se dezvoltă alături de companiile mari. Totuși, având în vedere numărul mediu de salariați pe tipuri de întreprinderi (1,94 în microîntreprinderi, 19,23 în întreprinderi mici, 104,57 în întreprinderi mijlocii și 730,14 în întreprinderi mari), o eventuală sistare a activității unei companii mari poate

SPECIALIZAREA FORȚEI DE MUNCĂ DIN MUNICIPIUL BAIA MARE					
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	Tendința de concentrare a forței de muncă în Baia Mare	Specializare față de media națională	Specializare față de media Regiunii Nord-Vest	Specializare față de media județului Maramureș	
				2010	2011
Agricultură, silvicultură și pescuit	scădere ușoară	NU	NU	NU	NU
Industrie extractivă	scădere ușoară	NU	NU	NU	NU
Industrie prelucrătoare	creștere	DA	DA	NU	NU
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	scădere ușoară	NU	NU	DA	DA
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	creștere	NU	NU	DA	DA
Construcții	scădere	DA	DA	DA	DA
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	scădere	DA	DA	DA	DA
Transport și depozitare	creștere	NU	NU	NU	NU
Hoteluri și restaurante	creștere ușoară	DA	DA	DA	DA
Informații și comunicații	scădere ușoară	NU	NU	DA	DA
Intermedieri financiare și asigurări	scădere	NU	DA	DA	DA
Tranzacții imobiliare	scădere ușoară	DA	DA	DA	DA
Activități profesionale, științifice și tehnice	scădere ușoară	NU	DA	DA	DA
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	creștere ușoară	NU	NU	DA	DA
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	scădere ușoară	NU	NU	NU	NU
Învățământ	scădere	NU	NU	NU	NU
Sănătate și asistență socială	scădere	NU	NU	NU	NU
Activități de spectacole, culturale și recreative	scădere ușoară	NU	NU	NU	NU
Alte activități de servicii	scădere ușoară	NU	NU	NU	NU

PONDERI SALARIAȚI ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNEA ÎNTREPRINDERILOR ÎN MUNICIPIUL BAIA MARE				
Dimensiuni întreprinderi	2010	2011	2012	2013
0-9 salariați	24,91%	24,70%	23,65%	23,57%
10-49 salariați	26,69%	30,67%	29,32%	28,73%
50-249 salariați	20,50%	20,61%	21,88%	22,46%
peste 249 salariați	24,91%	24,03%	25,15%	25,24%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

genera efecte majore asupra pieței de muncă. Dacă o firmă de dimensiuni mari iese din piață, ar fi necesare 374 de noi microîntreprinderi sau 38 de noi companii mici pentru a compensa prin angajarea forței de muncă disponibilizate. Sectorul IMM adună 75% dintre salariați, însă constituie 99.7% din numărul companiilor active înregistrate la Oficiul Registrului Comerțului.



prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

PONDERI ÎNTEPRINDERI ACTIVE ȘI SALARIAȚI ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE								
Dimensiuni întreprinderi	ponderi întreprinderi				ponderi salariați			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
0-9 salariați	86,36%	86,34%	87,12%	87,43%	84,91%	24,70%	23,66%	23,57%
10-49 salariați	11,84%	11,89%	11,08%	10,77%	29,69%	30,67%	29,32%	28,73%
50-249 salariați	1,52%	1,61%	1,55%	1,55%	20,50%	20,61%	21,88%	22,46%
peste 249 salariați	0,28%	0,26%	0,25%	0,25%	24,91%	24,03%	25,15%	26,24%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, Institutul Național de Statistică

NUMĂR ÎNTEPRINDERI ACTIVE ȘI NUMĂR SALARIAȚI ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE												
Dimensiuni întreprinderi	nr. întreprinderi active				nr. salariați				nr. salariați/nr. întreprinderi			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
0-9 salariați	4559	4646	4885	4910	10098	10049	9650	9545	2,21	2,16	1,98	1,94
10-49 salariați	625	640	621	605	12035	12478	11960	11637	19,26	19,50	19,26	19,23
50-249 salariați	80	81	78	87	8310	8385	8926	9098	103,88	103,52	102,60	104,57
peste 249 salariați	15	14	14	14	10097	9776	10260	10222	679,13	698,29	732,86	730,14
<b>TOTAL</b>	<b>5279</b>	<b>5381</b>	<b>5607</b>	<b>5616</b>	<b>40540</b>	<b>40688</b>	<b>40796</b>	<b>40502</b>	<b>7,68</b>	<b>7,56</b>	<b>7,28</b>	<b>7,21</b>

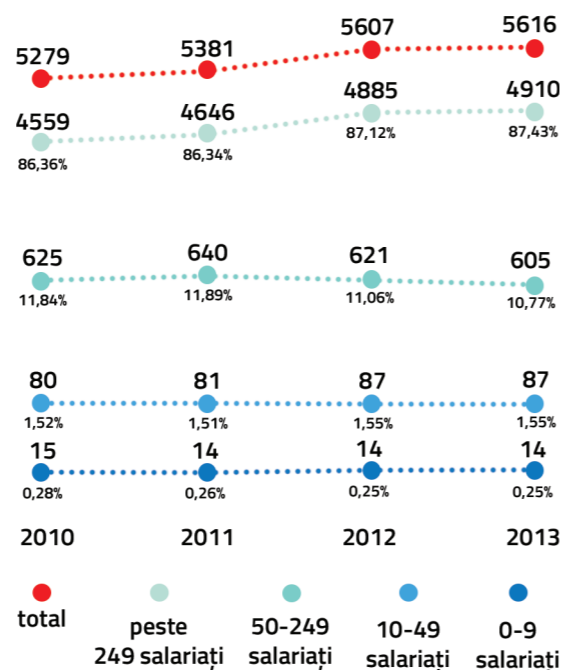
prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș, Institutul Național de Statistică

### I.2.7.c. Profilul activității economice

Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș a furnizat pentru prezentul studiu o statistică pentru perioada 2010-2013 segregând întreprinderile active în funcție de dimensiune. **Microîntreprinderile**, a căror activitate angrenează până în 9 salariați, **ocupă ponderea majoritară în piața economică**, cu 4910 de persoane juridice **acoperind peste 87%** din totalul firmelor active în municipiul Baia Mare în anul 2013. **Întreprinderile mici**, a căror activitate angrenează între 10 și 49 de salariați, **reprezintă cca. 11% din actorii economici** (605 firme în 2013). **Companiile de talie mijlocie** (între 50 și 249 de salariați) **ocupă un procent minor** de nici 2% (87 firme- 1,55%) din totalul întreprinderilor active în municipiul Baia Mare la sfârșitul lui 2013. **Întreprinderile mari sunt în număr de 14 și reprezintă un procent complet nesemnificativ din totalul firmelor active** pe teritoriul municipiului, anume 0,25%. Acest lucru nu anulează influența și importanța lor, angrenând cca. 25% din forța de muncă a municipiului.

**Se observă o creștere procentuală a totalului**

Evoluție numărului de întreprinderi active în funcție de dimensiune



prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

NUMĂR ÎNTEPRINDERI ACTIVE ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Dimensiuni întreprinderi	2010	2011	2012	2013
0-9 salariați	4559	4646	4885	4910
10-49 salariați	625	640	621	605
50-249 salariați	80	81	87	87
peste 249 salariați	15	14	14	14
<b>TOTAL</b>	<b>5279</b>	<b>5381</b>	<b>5607</b>	<b>5616</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

PONDERI ÎNTEPRINDERI ACTIVE ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Dimensiuni întreprinderi	2010	2011	2012	2013
0-9 salariați	86,36%	86,34%	87,12%	87,43%
10-49 salariați	11,84%	11,89%	11,08%	10,77%
50-249 salariați	1,52%	1,51%	1,55%	1,55%
peste 249 salariați	0,28%	0,26%	0,25%	0,25%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

**de firme, care însă nu influențează major ierarhia și ponderea în piață a sectoarelor în funcție de dimensiune.** Microîntreprinderile s-au apreciat numeric cu un procent ca pondere din total (de la 86,4% la 87,4%), în detrimentul companiilor mici (de la 11,8% la 10,8%). Cu excepția acestei evoluții minore, se apreciază că ponderea firmelor în funcție de dimensiune s-a păstrat constantă în perioada studiată.

**Sectorul IMM ocupă, practic 99,7% din piață, însă concentrează numai 75% din forța de muncă.** În ciuda vulnerabilității date de supraangajarea într-un număr limitat de companii (vezi riscuri descrise la subcapitolul I.2.7.b- Forța de muncă), există totuși dezavantaje care sunt date de numărul redus de mari întreprinderi. Calificarea, inovația și expertiza care polarizează activități de înaltă productivitate în marile companii, permițând un transfer de cunoștințe („knowledge”) către firme ceva mai mici, sunt atenuate, afectând dinamismul economiei locale specializate. Cu toate acestea, **ponderile remarcate sunt similare cu cele observate la nivel național, la nivel regional și la nivel județean**116 în intervalul 2010-2011, într-o raportare comparativă pe aceeași perioadă. Sectorul

116. sursa: Studiul „Repere economice și sociale regionale: Statistică Teritorială”, Institutul Național de Statistică, 2013;

IMM depășește 99,6% la nivelul întregului stat, la nivelul Regiunii Nord-Vest și la nivelul Maramureșului. **Se observă că municipiul Baia Mare concentrează mai mult de jumătate de întreprinderile active pe teritoriul județului și numai a 11-a parte din totalul înregistrat la nivel regional** (Maramureșul contribuie la totalul de întreprinderi active în Regiunea Nord-Vest cu aproximativ 1/7, o pondere ce demonstrează o influență puțin prezentă la nivel regional).

Pentru o radiografiere mai clară a profilului activității economice, s-au agregat date privind numărul de salariați și numărul de întreprinderi în fiecare domeniu, prin raportare la media orașului. Indicele de distribuție a salariaților reprezintă raportul dintre numărul total de salariați într-un domeniu și media salariaților per domeniu (împărțind numărul total de salariați la numărul total al domeniilor reprezentate 21, conform secțiunilor de cod CAEN 2008; media municipiului Baia Mare este de 1928 salariați/domeniu). Indicele de distribuție a întreprinderilor reprezintă raportul dintre numărul total de întreprinderi într-un domeniu și media întreprinderilor per domeniu (împărțind numărul total de întreprinderi la numărul total al domeniilor reprezentate 21, conform secțiunilor



Dimensiuni întreprinderi	NUMĂR ÎNTREPRINDERI ACTIVE ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE							
	Nr. întreprinderi active în România		Nr. întreprinderi active în Regiunea Nord-Vest		Nr. întreprinderi active în Maramureș		Nr. întreprinderi active în Baia Mare	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
0-9 salariați	426058	382414	5843	52904	8165	7257	4559	4646
10-49 salariați	45984	19602	6756	7283	1106	1194	625	640
50-249 salariați	8756	9346	1050	1159	141	151	80	81
peste 249 salariați	1632	1651	182	191	28	27	15	14
<b>TOTAL</b>	<b>481430</b>	<b>443013</b>	<b>66831</b>	<b>61537</b>	<b>9440</b>	<b>8629</b>	<b>5279</b>	<b>5381</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Dimensiuni întreprinderi	PONDERI ÎNTREPRINDERI ACTIVE ÎN FUNCȚIE DE DIMENSIUNE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE							
	Nr. întreprinderi active în România		Nr. întreprinderi active în Regiunea Nord-Vest		Nr. întreprinderi active în Maramureș		Nr. întreprinderi active în Baia Mare	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
0-9 salariați	88,31%	86,32%	88,05%	85,97%	86,49%	84,10%	86,36%	86,34%
10-49 salariați	9,53%	11,20%	10,11%	11,84%	11,72%	16,84%	11,84%	11,89%
50-249 salariați	1,81%	2,11%	1,57%	1,88%	1,49%	1,75%	1,52%	1,51%
peste 249 salariați	0,34%	0,37%	0,27%	0,31%	0,30%	0,31%	0,28%	0,26%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

de cod CAEN 2008; media municipiului Baia Mare este de 538 întreprinderi/domeniu).

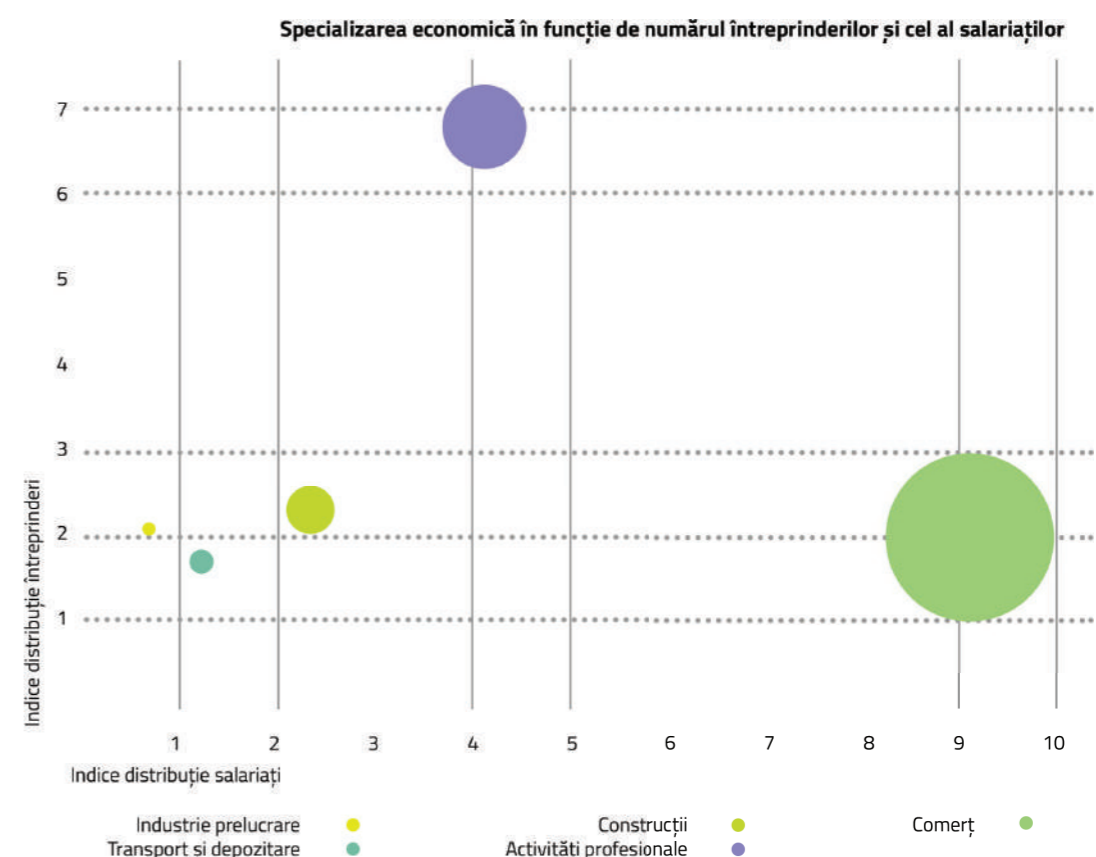
S-a realizat un grafic în care au fost ordonate sectoarele de activitate relevante (al căror indici de distribuție salariați sau întreprinderi depășesc valoarea unitară) pe o axă orizontală care reprezintă indicele de distribuție a salariaților și pe o axă verticală indicele de distribuție a întreprinderilor. Astfel, cu cât punctul de reprezentare al domeniului se află la o distanță mai mare de origine în plan vertical, acest lucru sugerează faptul că există o specializare printr-o concentrare superioară a întreprinderilor în acel domeniu (domeniul înregistrează o valoare numerică și o pondere a întreprinderilor mare). Similar, cu cât punctul de reprezentare al domeniului se află la o distanță mai mare de origine în plan orizontal, se poate concluziona

că acel domeniu prezintă un fenomen de specializare prin supra-angajare (domeniul înregistrează o valoare numerică și o pondere mai mare a salariaților). Mărimea cercurilor de reprezentare a punctelor de intersecție este direct proporțională cu volumul de forță de muncă angajată în domeniile analizate.

În ceea ce privește analizarea acestui tip de grafic realizat pentru economia municipiului Baia Mare în anul 2013, **se remarcă relevanța următoarelor domenii de activitate: industria de prelucrare, comerțul, construcțiile, transportul și depozitarea și activitățile profesionale. Interpretarea graficului indică o specializare pronunțată în domeniul comerțului (indice 6.8) și o supra-angajare în domeniul industriei de prelucrare (indice 9.1).**

Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	CONCENTRĂRI ALE NUMĂRULUI DE ANGAJAȚI ȘI AL NUMĂRULUI DE FIRME PE DOMENII DE ACTIVITATE, DIN TOTALUL LA NIVELUL MUNICIPIULUI BAI A MARE		
	Nr. salariați pe domeniu/medie angajați pe domeniu (1928 angajați)	Nr. firme pe domeniu/medie firme pe domeniu (538 firme)	Ponderi nr. salariați pe domeniu din totalul salariaților pe municipiu (combinat INS+ONRC)
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,18	0,49	0,83
Industrie extractivă	0,11	0,06	0,41
Industrie prelucrătoare	9,11	1,98	33,70
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	0,00	0,10	0,83
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	0,65	0,09	2,39
Construcții	2,35	2,30	8,70
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	4,13	6,79	17,01
Transport și depozitare	1,22	1,69	4,52
Hoteluri și restaurante	0,72	0,99	2,65
Informații și comunicații	0,32	0,87	1,17
Intermedieri financiare și asigurări	0,27	0,36	1,96
Tranzacții imobiliare	0,21	0,56	0,78
Activități profesionale, științifice și tehnice	0,68	2,07	2,51
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	0,58	0,71	3,07
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0,00	0,00	3,63
Învățământ	0,06	0,26	6,22
Sănătate și asistență socială	0,21	0,24	8,12
Activități de spectacole, culturale și recreative	0,08	0,28	0,94
Alte activități de servicii	0,15	0,19	0,55
Activități ale gospodăriilor private în calitate de angajator de personal casnic, activități ale gospodăriilor private de producere de bunuri și servicii destinate consumului propriu	0,00	0,00	
Activități ale organizațiilor și organismelor extrateritoriale	0,00	0,00	
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>100</b>

prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș



prelucrare date, sursa: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

### 1.2.7.d. Productivitatea

Rezultatul activității economice a întreprinderilor este evaluat în baza indicatorului valoarea adăugată brută (valoarea nou creată în procesul producției, anume diferența dintre valoare producției și consumul intermediar). Având în vedere lipsa de disponibilitate a unor astfel de date statistice la nivel de municipiu, rezultatul activității economice a firmelor de pe teritoriul municipiului Baia Mare (înregistrate la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș) a fost evaluat analizând cifra de afaceri și profitul net cumulat pe domeniile de activitate, pentru evidențierea tendințelor. Este de remarcat faptul că analiza acoperă doar economia „supraterană”, comparând valorile înregistrate oficial, care pot reflecta realitatea economică doar parțial.

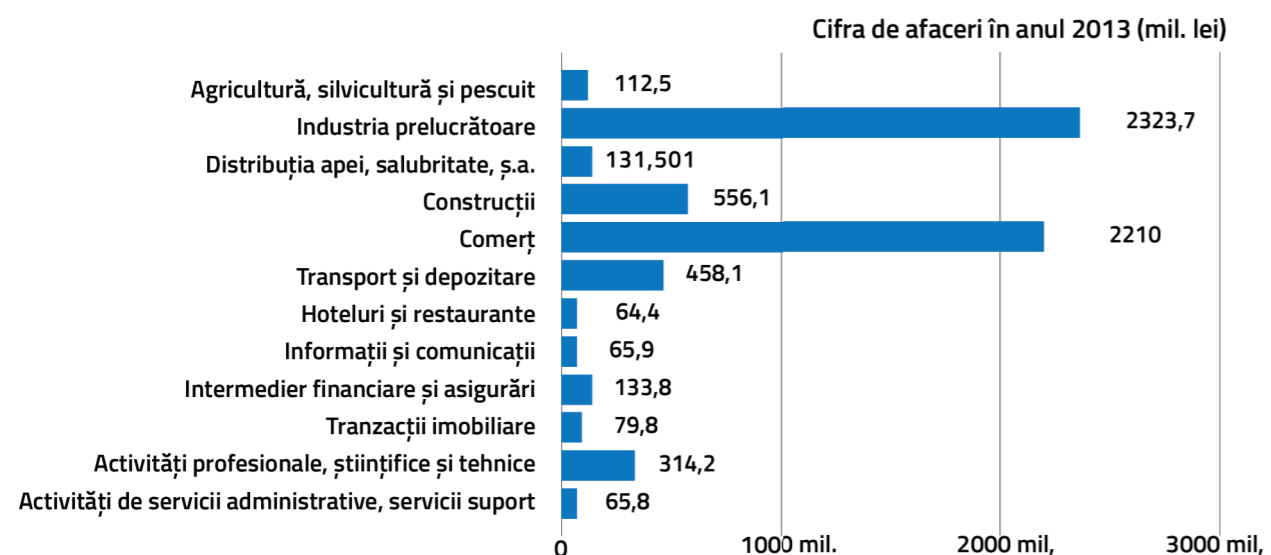
Volumul de activitate, în anul 2013, a fost generat în principal de industria prelucrătoare (2,32 miliarde lei/526,9 milioane Euro), de comerț (2,20 miliarde lei/501,12 milioane Euro), construcții (556,1 milioane lei/ 126,1 milioane Euro), transport și depozitare (458 milioane lei/103,88 milioane Euro) și activitățile profesionale științifice și tehnice (314 milioane lei/71,25 milioane Euro).

Profitul raportat schimbă ierarhia domeniilor ca valoare adăugată. Industria de prelucrare

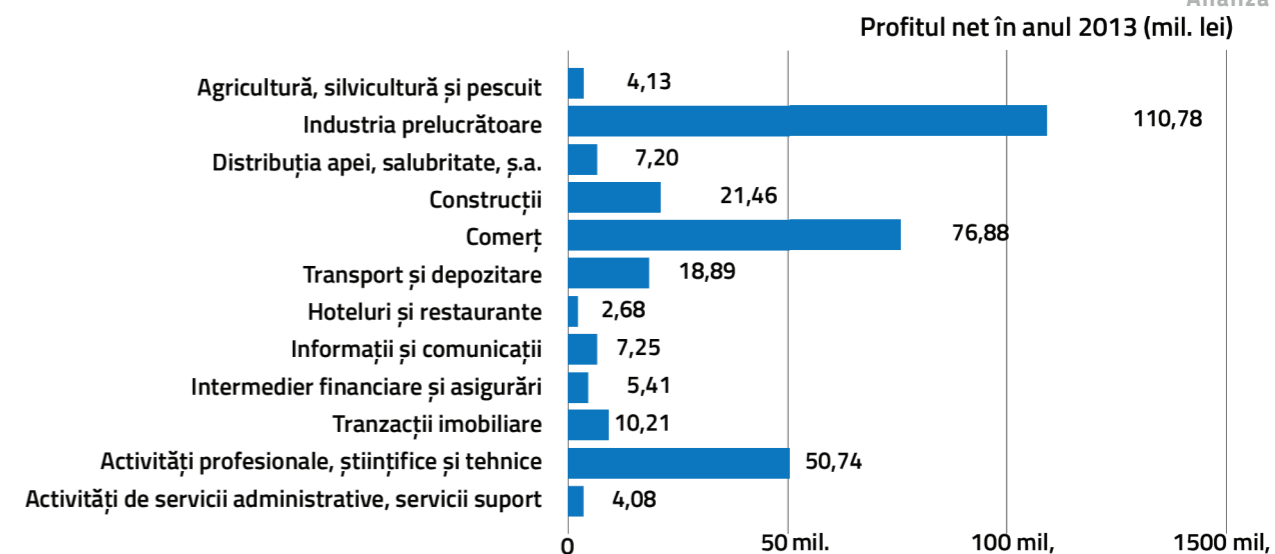
rămâne, în continuare, cel mai mare contributor la profitul total, cu 110 milioane lei/ 25,11 milioane Euro. Deși ca cifră de afaceri, comerțul este relativ egal cu industria de prelucrare, profitul net cumulat raportat este mai mic cu o treime (76,87 milioane lei/ 17,43 milioane Euro). Această diferență statistică poate fi influențată și de evaziunea fiscală ca practică mai prezentă în domeniul comerțului. Rămâne de analizat, pe viitor, odată cu sporirea măsurilor anti-fraudă, dacă raportul va fi echilibrat.

Construcțiile cumulează un profit de 21,46 milioane lei/4,86 milioane Euro, iar transporturile și depozitarea, 18,8 milioane lei/ 4,28 milioane Euro. Aceste cinci domenii cumulează 90% din volumul de activitate economică (cifră de afaceri- 586,2 miliarde lei/ 63 milioane Euro), însă demonstrează un aport cantitativ și nu unul calitativ, cu o rată medie a profitului de 4,7%.

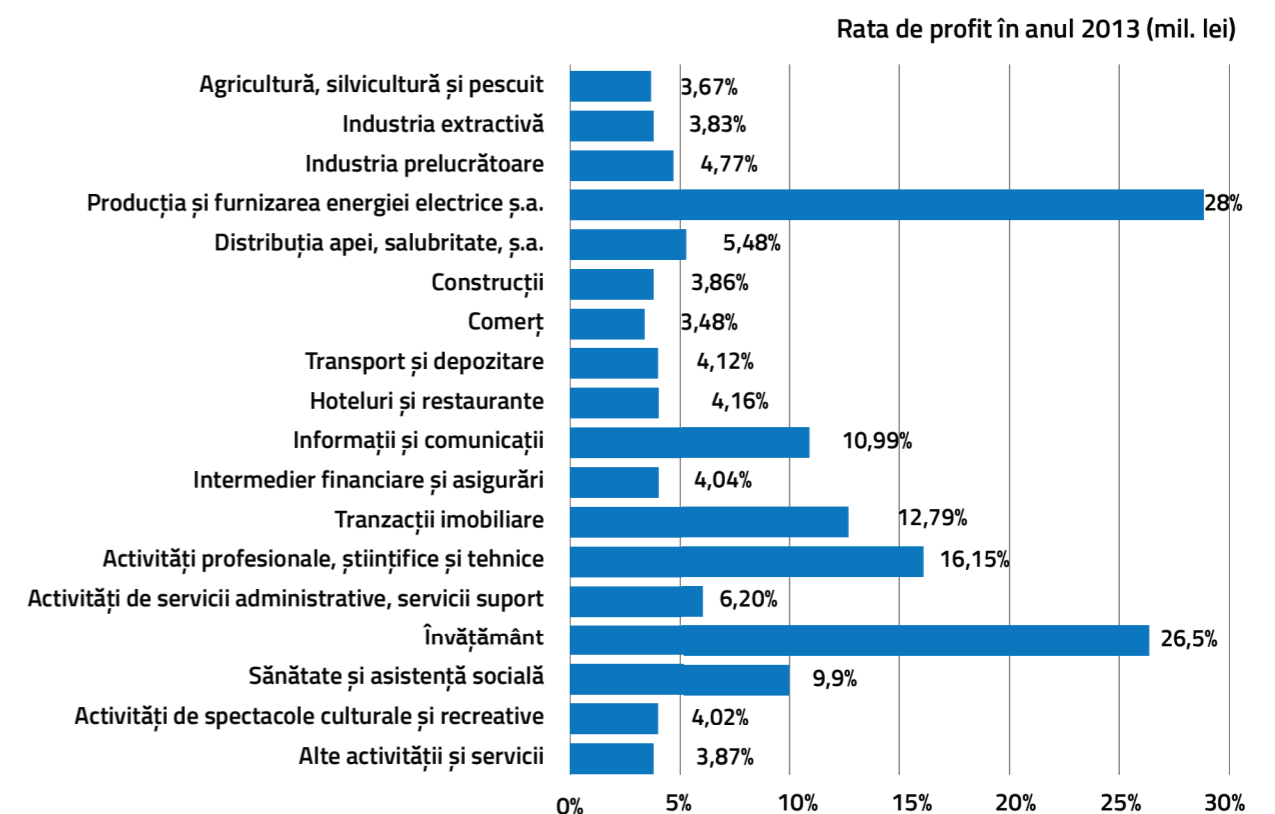
Studiind ponderea domeniilor ca profit net din totalul înregistrat în municipiu, se remarcă faptul că în 2013, industria de prelucrare generează 33%, comerțul 23%, activitățile profesionale 15%, construcțiile 7%. Evoluția ponderilor din profitul net total, între anii 2010 și 2013, arată o constanță a industriei prelucrătoare, o creștere ușoară a comerțului (1% ca pondere din total, creștere de 32% a valorii numerice), o dublare a



Cifra de afaceri exprimată în milioane lei. Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

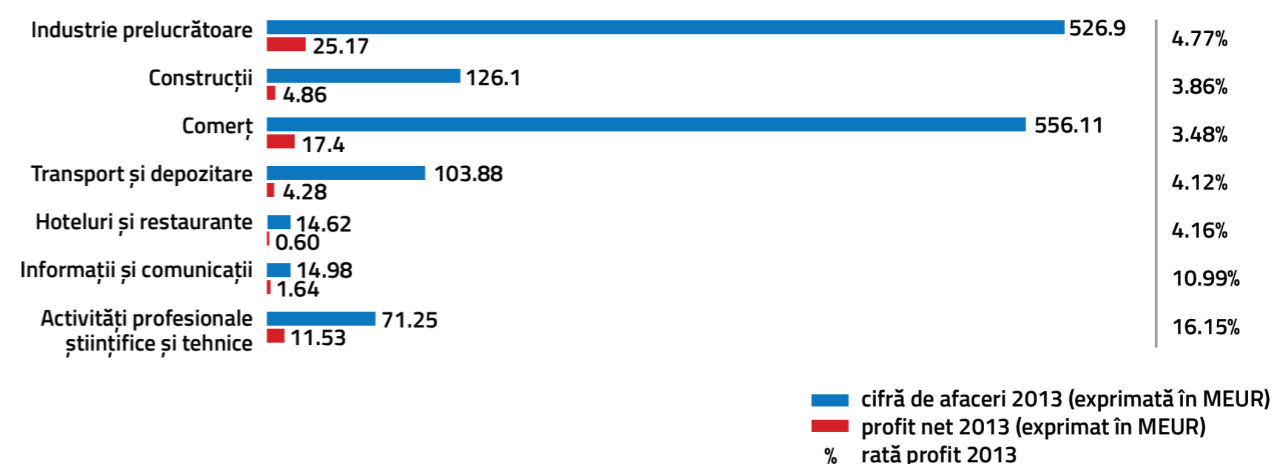


Profitul net exprimat în milioane lei. Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș



Rata de profit în anul 2013. Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

#### Cifra de afaceri comparată cu profitul net pentru anul 2013; Rata profit 2013



Cifra de afaceri comparată cu profitul net. Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

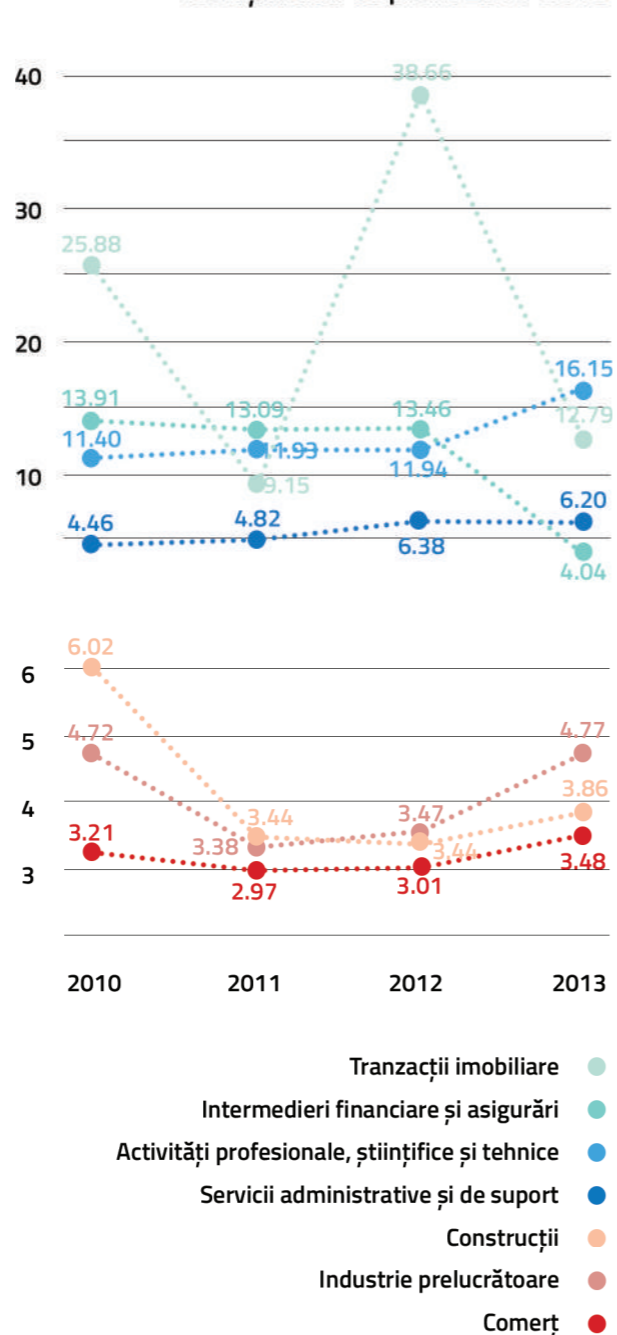
ponderii activităților profesionale, științifice și tehnice (de la 7,15% la 15, 55% ca pondere din total, creștere de 175%) și o scădere la aproape o treime din ponderea din 2010 a profitului raportat în construcții (de la 18% la 7% ca pondere din total, scădere de 54%). Transportul și depozitarea cresc de la 2,5% la 6% ca pondere din total (creștere de 183%).

În anul 2013, cea mai mare rată a profitului net este înregistrată în domeniile producției și furnizării de energie (28,82%) și învățământului (26,53%), însă având în vedere ponderea redusă a acestora în profitul net total realizat pe teritoriul municipiului (aproximativ 1% cumulate), aportul economic este nesemnificativ. **Activitățile profesionale, științifice și tehnice au cel mai mare randament** dintre toate domeniile semnificative pentru economia municipiului, **cu o rată a profitului de 16,5%**, în condițiile în care **contribuie cu 15% din profitul net total realizat în Baia Mare. Tranzacțiile imobiliare** au o rată de profit de **12,79%** și **informațiile și comunicațiile** de **11%** în 2013, însă împreună cuantizează doar 5% din totalul profitului net. Domeniul IT&C are potențial de creștere, mai ales în context regional, unde oferta pieței de muncă a Clujului devine insuficientă.

Industria de prelucrare (rată de profit 4,77%), comerțul (rată de profit 3,86%), construcțiile (rată de profit 4,12%), ca **domenii de activitate extrem de relevante cantitativ pentru economia municipiului, au rate de profit mai mici sau egale cu media generală de 4,95%**. O astfel de raportare demonstrează **o economie dependentă de volum, nu de valoare adăugată sporită**.

Evoluția ratei profitului între anii 2010- 2013 relevă o apreciere semnificativă a aspectului calitativ al activităților din domeniile producției de energie și învățământului. Importante sunt creșterile de 70% în domeniul hotelier, respectiv

Evoluția ratei de profit 2010-2013



Evoluția ratei de profit în intervalul 2010 - 2013, exprimată în milioane euro. Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

73,2% în domeniul IT&C. Activitățile profesionale s-au apreciat calitativ printr-o creștere de 41,6% a ratei profitului în 4 ani.

Se remarcă scăderi ale ratei profitului pentru activitățile culturale (-40%), intermedierile financiare (-71%) și tranzacțiile imobiliare (-50,5%). Construcțiile se depreciază calitativ economic, printr-o scădere de 35,9% a ratei profitului în 4 ani. Aceste scăderi sunt simptomatice pentru criza economică care afectează cel mai profund astfel de domenii.

PROFITUL NET PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	2258028	3175740	3678926	4132036
Industria extractivă	201131	540041	553657	616386
Industria prelucrătoare	85233432	71323109	74996851	110778370
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	31386	57848	253973	313403
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	5207967	6630408	5655376	7203040
Construcții	46041626	26866731	22718454	21465430
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	58241295	59109174	62334006	76879239
Transport și depozitare	6671028	11853434	13979898	18888538
Hoteluri și restaurante	1454308	1372863	1891406	2678614
Informații și comunicații	3545782	5482933	5379456	7248432
Intermedieri financiare și asigurări	12135016	16020977	19686129	5411442
Tranzacții imobiliare	13002759	7318109	27736811	10211393
Activități profesionale, științifice și tehnice	18431280	23716992	27423592	50742618
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	3059169	2746659	3827446	4078259
Învățământ	43033	239274	308729	2348319
Sănătate și asistență socială	1113593	1337717	1155388	2245708
Activități de spectacole, culturale și recreative	545243	459127	230819	550537
Alte activități de servicii	624776	421982	344192	551591
<b>TOTAL</b>	<b>257843852</b>	<b>238673118</b>	<b>272155109</b>	<b>326345547</b>

PONDERI ALE PROFITULUI NET PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,88%	1,33%	1,35%	1,27%
Industria extractivă	0,08%	0,23%	0,20%	0,19%
Industria prelucrătoare	33,06%	29,88%	27,56%	33,95%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	0,01%	0,02%	0,09%	0,10%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	2,02%	2,78%	2,08%	2,21%
Construcții	17,86%	11,26%	8,35%	6,58%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	22,59%	24,77%	22,90%	23,56%
Transport și depozitare	2,59%	4,97%	5,14%	5,79%
Hoteluri și restaurante	0,56%	0,58%	0,69%	0,82%
Informații și comunicații	1,38%	2,30%	1,98%	2,22%
Intermedieri financiare și asigurări	4,71%	6,71%	7,23%	1,66%
Tranzacții imobiliare	5,04%	3,07%	10,19%	3,13%
Activități profesionale, științifice și tehnice	7,15%	9,94%	10,08%	15,55%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	1,19%	1,15%	1,41%	1,25%
Învățământ	0,02%	0,10%	0,11%	0,72%
Sănătate și asistență socială	0,43%	0,56%	0,42%	0,69%
Activități de spectacole, culturale și recreative	0,21%	0,19%	0,08%	0,17%
Alte activități de servicii	0,24%	0,18%	0,13%	0,17%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

RATA DE PROFIT PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE					Creșteriscăderi procentuale
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013	
Agricultură, silvicultură și pescuit	3,59%	4,11%	3,44%	3,67%	2,44%
Industrie extractivă	1,82%	2,86%	3,22%	3,83%	110,68%
Industrie prelucrătoare	4,72%	3,38%	3,47%	4,77%	1,08%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	2,69%	3,60%	9,83%	28,82%	970,96%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	5,57%	5,35%	4,39%	5,48%	-1,63%
Construcții	6,02%	3,44%	3,34%	3,86%	-35,88%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	3,21%	2,97%	3,01%	3,48%	8,49%
Transport și depozitare	2,02%	2,89%	3,28%	4,12%	104,58%
Hoteluri și restaurante	2,43%	2,09%	2,67%	4,16%	70,97%
Informații și comunicații	6,35%	9,23%	4,19%	10,99%	73,20%
Intermedieri financiare și asigurări	13,91%	13,09%	13,46%	4,04%	-70,93%
Tranzacții imobiliare	26,88%	9,15%	38,66%	12,79%	-50,56%
Activități profesionale, științifice și tehnice	11,40%	11,93%	11,94%	16,15%	41,67%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	4,46%	4,82%	6,38%	6,20%	38,88%
Învățământ	2,04%	4,92%	4,39%	26,53%	1199,74%
Sănătate și asistență socială	7,87%	8,21%	5,95%	9,90%	25,85%
Activități de spectacole, culturale și recreative	6,75%	5,21%	2,17%	4,02%	-40,46%
Alte activități de servicii	5,03%	3,14%	2,49%	3,87%	-23,09%
<b>MEDIE</b>	<b>4,77%</b>	<b>3,89%</b>	<b>4,28%</b>	<b>4,95%</b>	<b>3,83%</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Industria prelucrătoare și comerțul, ca domenii de bază, se păstrează la un nivel de randament de volum în mod constant, înregistrând creșteri nesemnificative ale ratei profitului. La nivel general, media ratei profitului pe municipiu se apreciază cu numai 3,83% între 2010 și 2013.

Deși deține cea mai mare parte din volumul activității economice din municipiu, industria prelucrătoare demonstrează (fiind un supra-angajator de forță de muncă de calificare joasă), o productivitate redusă a muncii din punct de vedere calitativ, cu un raport de 132356 lei per salariat al cifrei de afaceri în 2013 (în creștere față de 103886 lei în 2010). Profitul per salariat indică și el o productivitate redusă a muncii, cu numai 6310 lei/angajat anual (cu toate că valoarea a crescut față de 4899,60 lei în 2010).

În mod similar, construcțiile nu constituie un domeniu cu mare productivitate, indicatorul raport al cifrei de afaceri per salariat fiind de

122708,61 lei, iar cel de profit per angajat de 4736,41 lei în 2013. Transporturile demonstrează o apreciere a productivității muncii, profitul/salariat aproape triplându-se în 4 ani (8020,61 lei în 2013 față de 3077,04 lei în 2010). Cifra de afaceri/angajat crește și ea de la 152685,22 lei în 2010 la 194638,48 lei în 2013. Acest indicator se apreciază și în cazul comerțului (277634 lei în 2013, 225523 lei în 2010), la fel și indicatorul profitul net per salariat (de o valoare mică: 9658,20 lei în 2010, 7231,35 lei în 2010). Domeniile de volum economic au, totuși, o productivitate moderată, cu o valoare adăugată modestă.

Activitățile profesionale, științifice și tehnice demonstrează cea mai mare valoare adăugată dintre domeniile relevante ale economiei locale, cu un profit de 38853,49 lei / salariat, de 4 ori mai mare decât cel înregistrat în domeniul comercial și de 6-7 ori mai mare decât în domeniile industriei prelucrătoare și construcțiilor.

CIFRA DE AFACERI PER SALARIAT PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	139601,92	181707,23	281772,41	331759,27
Industrie extractivă	48939,27	92009,19	76342,60	75889,26
Industrie prelucrătoare	103886,49	124214,18	123374,14	132356,75
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	319432,50	178336,00	234804,82	271850,00
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	92063,02	107979,85	100788,51	105715,10
Construcții	156851,84	149534,31	139268,80	122708,61
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	225523,85	247672,94	262743,18	277634,90
Transport și depozitare	152685,82	179403,66	179925,98	194538,48
Hoteluri și restaurante	50456,63	46531,03	51142,54	46569,65
Informații și comunicații	84014,69	90304,47	230406,95	107923,47
Intermedieri financiare și asigurări	206719,82	276302,12	304601,51	252953,58
Tranzacții imobiliare	115780,93	185186,54	179817,99	195629,90
Activități profesionale, științifice și tehnice	117262,30	139754,87	171166,53	240614,77
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	44827,70	45869,34	48483,13	58848,96
Învățământ	24799,07	38885,28	65142,80	81946,37
Sănătate și asistență socială	50719,78	55593,74	5817,40	57260,66
Activități de spectacole, culturale și recreative	77720,05	78682,38	90202,09	89006,00
Alte activități de servicii	46335,81	50272,57	49628,58	49493,23
<b>TOTAL</b>	<b>133407,66</b>	<b>150749,51</b>	<b>155749,63</b>	<b>162769,53</b>

PROFITUL NET PER SALARIAT PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2018)	2010	2011	2012	2013
Agricultură, silvicultură și pescuit	5006,71	7472,33	9681,38	12188,90
Industrie extractivă	889,96	2634,35	2460,70	2907,48
Industrie prelucrătoare	4899,60	4203,39	4278,20	6310,00
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	8596,50	6427,56	23088,45	78350,75
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	5125,95	5775,62	4421,72	5790,23
Construcții	9442,50	5146,88	4647,80	4736,41
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	7231,35	7367,47	7907,40	9658,20
Transport și depozitare	3077,04	5185,23	5906,17	8020,61
Hoteluri și restaurante	1228,30	974,35	1367,61	1938,22
Informații și comunicații	5332,00	8332,72	9657,91	11863,23
Intermedieri financiare și asigurări	28755,96	36164,73	41012,77	10229,57
Tranzacții imobiliare	29960,27	16940,07	69515,82	25027,92
Activități profesionale, științifice și tehnice	13365,69	16666,90	20434,87	38853,46,77
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	2000,76	2211,48	3091,64	3647,82
Învățământ	506,27	1914,19	2858,60	21743,69
Sănătate și asistență socială	3991,37	4565,59	3501,18	5670,98
Activități de spectacole, culturale și recreative	5242,72	4099,35	1956,09	3574,92
Alte activități de servicii	2331,25	1580,46	1238,10	1915,25
<b>TOTAL</b>	<b>6360,23</b>	<b>5865,93</b>	<b>6671,12</b>	<b>8057,52</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

### I.2.7.e. Dinamica întreprinderilor. Densitatea activității economice și competitivitatea

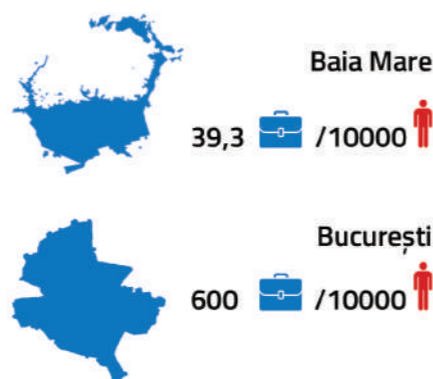
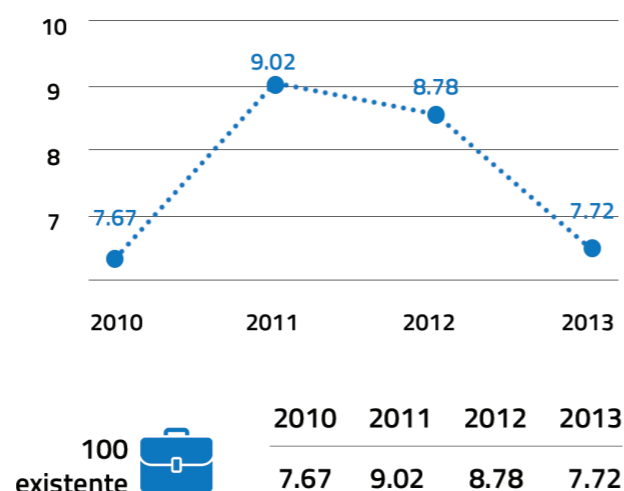
Dinamismul economiei este dependent de un antreprenoriat proactiv și prezent. **Înființarea de noi companii și apariția start-up-urilor generează o creștere a productivității**, în virtutea *presiunii concurențiale impuse în piață* sau prin lansare de noi produse sau servicii. **Competitivitatea și dezvoltarea economică locală se află în strânsă legătură cu fenomenul de înființare sau închidere a companiilor, intrare și ieșire din piață.** Regenerarea economică, coeziunea socială și sporirea calității actului economic depind, și ele, de acest fenomen.

Procentul de întreprinderi nou înființate s-a apreciat în intervalul 2010-2012, însă în 2013 a revenit la o valoare aproximativ egală cu cea din 2010. Astfel, în 2013, **se înregistrează un indicator de 7,72 întreprinderi (persoane juridice) nou înființate la 100 de firme existente**, față de 7,67 în 2010.

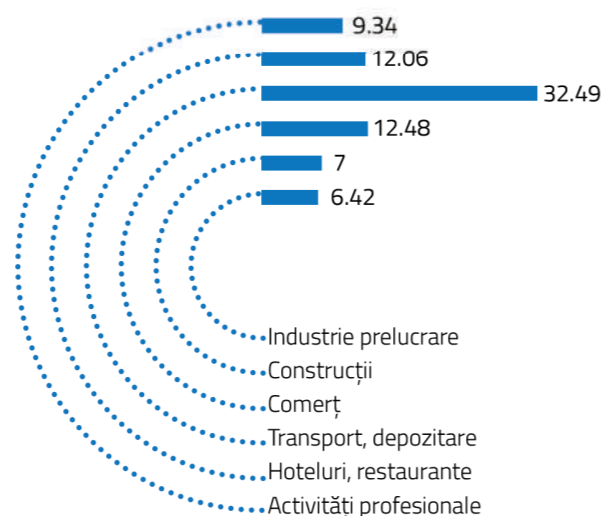
În ceea ce privește dinamica economică, **un indicator cheie este raportul dintre numărul întreprinderilor și numărul de locuitori**, relevant pentru determinarea **densității activității economice**. În municipiul Baia Mare, această valoare a cunoscut în intervalul 2010-2013 o **apreciere de la 493 de întreprinderi la 10000 locuitori în 2010 la 565.53 în 2013. Densitatea activităților economice arată puterea economiei locale, iar în cazul municipiului Baia Mare, aceasta este una în ascensiune.** Comparativ, **Bucureștii, în calitate de principal centru economic al țării, dispune de o densitate de cca. 600 de întreprinderi la 10000 locuitori**<sup>117</sup>.

În 2010, **cele mai multe întreprinderi noi persoane juridice sunt înființate în domeniul comerțului (168- 37,17%)**, urmate de cele din domeniile **construcțiilor (55- 12,17%)** și de cele din **industria de prelucrare (44- 9,73%)**,

Evoluția numărului de persoane juridice nou înființate la 100 întreprinderi existente



Ponderi pe domenii firme nou înființate



Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

117. sursă: Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București, 2012, pagina 101;

NUMĂRUL FIRMELOR NOU ÎNFIINȚATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Tip juridic	2010	2011	2012	2013
persoane juridice	452	528	546	514
Persoane fizice	621	635	566	534
<b>TOTAL</b>	<b>1073</b>	<b>1163</b>	<b>1112</b>	<b>1048</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

FIRME NOI ÎNFIINȚATE LA 100 ÎNTRPREINDERI EXISTENTE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE				
Tip juridic	2010	2011	2012	2013
persoane juridice	7,62	9,02	8,78	7,72
Persoane fizice	48,94	37,16	26,49	20,83
<b>TOTAL</b>	<b>14,98</b>	<b>15,48</b>	<b>13,31</b>	<b>11,37</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

FIRME NOI ÎNFIINȚATE LA 100 ÎNTRPREINDERI EXISTENTE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE								
Tip juridic	2010		2011		2012		2013	
	Nr. locuitori	Tipul juridic	Nr. locuitori	Tipul juridic	Nr. locuitori	Tipul juridic	Nr. locuitori	Tipul juridic
	137735	persoane juridice	137334	persoane juridice	136175	persoane juridice	135855	persoane juridice
		persoane fizice		persoane fizice		persoane fizice		persoane fizice
Nr firme nou înființate	452	621	528	635	546	566	514	534
Nr total firme	6801	2511	6898	2934	7311	3269	7683	3631
Nr firme nou înființate la 10000 loc	32,82	45,09	38,45	46,24	40,10	41,56	37,83	39,31
Nr total firme la 10000 loc	493,77	182,31	502,28	213,64	536,88	240,06	565,53	267,27

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

ÎNTRPREINDERI NOU ÎNFIINȚATE PE DOMENII DE ACTIVITATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE								
Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010		2011		2012		2013	
	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice
Agricultură, silvicultură și pescuit	5	20	14	30	14	36	7	28
Industria extractivă			1	1	3		1	
Industria prelucrătoare	44	36	50	38	53	29	48	25
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	5	0	8	0	20	0	17	2
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	3	1	4	0	6	1	2	0
Construcții	55	32	85	54	70	37	62	44
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	168	219	156	187	172	142	167	153
Transport și depozitare	41	35	42	24	52	8	66	12
Hoteluri și restaurante	38	17	45	8	41	11	36	13
Informații și comunicații	11	64	12	56	10	53	18	52
Intermedieri financiare și asigurări	17	11	11	34	9	16	6	18
Tranzacții imobiliare	7	6	6	4	9	2	6	2
Activități profesionale, științifice și tehnice	24	67	41	68	40	69	33	73
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	16	25	31	16	24	53	25	34
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0	0	0	0	0	1	0	0
Învățământ		17	2	34	2	13	2	15
Sănătate și asistență socială	7	2	8	8	7	6	6	6
Activități de spectacole, culturale și recreative	8	4	6	14	4	26	7	10
Alte activități de servicii	3	65	6	59	10	63	5	47
<b>TOTAL</b>	<b>452</b>	<b>621</b>	<b>528</b>	<b>635</b>	<b>546</b>	<b>566</b>	<b>514</b>	<b>534</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

**transporturi și depozitare** (41- 9.07%) și **hoteluri și restaurante** (34- 8,41%). Activitățile profesionale, științifice și tehnice contribuie cu 5,31% din totalul firmelor nou înființate. În **2013, ierarhia rămâne aceeași**, cu singura observație că întreprinderile din comerț scad cu câteva procente ca pondere (32,5%), în timp ce **activitățile profesionale se apreciază cu 1 procent** (6.42%) și transporturile și depozitare cu 3 procente (12,84%).

Ponderea ridicată a întreprinderilor nou înființate în sensul hotelurilor și restaurantelor, păstrată de-a lungul celor 4 ani (2010-2013) trimite la o creștere a competiției în domeniul dat. În același timp, numărul ridicat al întreprinderilor nou înființate de activități profesionale, tehnice și științifice constituie un semnal pentru aprecierea în piață ca ponderi a unor activități care implică o forță de muncă de înaltă calificare.

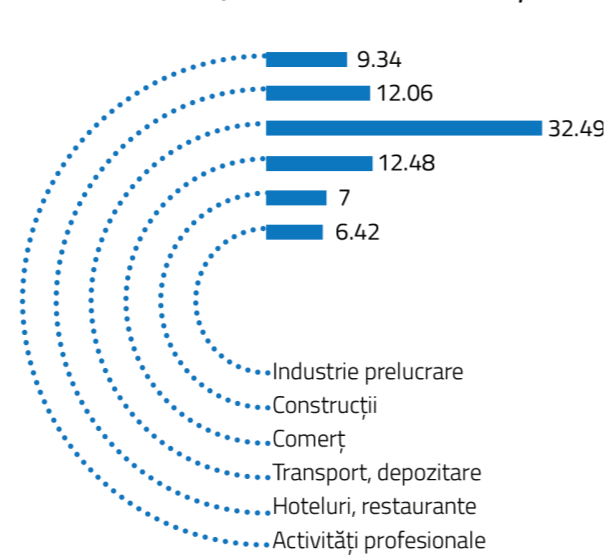
Indicatorul care permite o evaluare a competitivității și dinamicii domeniilor de activitate este raportul întreprinderilor nou înființate la 100 de companii existente. Aici, ierarhia este una diferită, în sensul în care în domeniul producției și furnizării de energie, în 2013, au fost înființate 47,22 de companii la fiecare 100 existente (cea mai mare valoare a indicatorului). **Comerțul (6.94), construcțiile (6.59), transporturile (10.71), hotelurile și restaurantele (8.61) au un grad moderat de competitivitate**, acest indicator înregistrând valori între 6-11 companii nou înființate la 100 existente.

Rata de creștere a întreprinderilor nou înființate (se calculează procentul la numărul de întreprinderi nou create în anul precedent- a se diferenția de rata de creare de noi întreprinderi) indică în 2011 o tendință de dinamizare a majorității domeniilor de activitate. În 2012, o creștere este sesizabilă în domeniul industriei prelucrătoare, al comerțului și al transportului și depozitării, ca domenii relevante. 2013 este anul de restrângere a

dinamismului economic și la nivel specific și la nivel general, cu majoritatea domeniilor în rate de descreștere față de valorile de firme nou înființate în anul trecut. Dacă în **2011 rata de creștere generală a firmelor nou înființate era de 16.81** (față de 2010), în 2012, acest indicator a înregistrat valoarea de 3,41 și în **2013, a înregistrat o valoare negativă**. Astfel, **tendința de încetinire a dinamismului economic poate fi explicabilă datorită fragilității pieței sau a unei cereri în stagnare**.

**Rata de creare a noilor întreprinderi** reprezintă raportul dintre numărul de întreprinderi nou create raportat la numărul total de întreprinderi active, în anul de referință. În municipiul Baia Mare, **rata de creare a întreprinderilor noi a cunoscut o depreciere între 2011 și 2013 de la 8.2% la 7,7%**, validând descreșterea dinamismului sesizată în analiza ratei de creștere a firmelor nou înființate (calculată ca raport procentual între numărul de întreprinderi nou create în anul de referință și numărul raportat în anul precedent). **Rata de creare a întreprinderilor noi** (8,2%- municipiul Baia Mare) **este mai mică decât media națională** în 2011 (10.91%<sup>118</sup>).

Ponderi pe domenii firme nou înființate



Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010		2011		2012		2013	
	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice
Agricultură, silvicultură și pescuit	1,11%	3,22%	2,65%	4,72%	2,56%	6,36%	1,36%	5,24%
Industria extractivă	0,00%	0,00%	0,19%	0,16%	0,55%	0,00%	0,19%	0,00%
Industria prelucrătoare	9,73%	5,80%	9,47%	5,98%	9,71%	5,12%	9,34%	4,68%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	1,1%	0,00%	1,52%	0,00%	3,66%	0,00%	3,31%	0,37%
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	0,66%	0,16%	0,76%	0,00%	1,10%	0,18%	0,39%	0,00%
Construcții	12,17%	5,15%	16,10%	8,50%	12,82%	6,54%	12,06%	8,24%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	37,17%	35,27%	29,55%	29,45%	31,50%	25,09%	32,49%	28,65%
Transport și depozitare	9,07%	5,64%	7,95%	3,78%	9,52%	1,41%	12,84%	2,25%
Hoteluri și restaurante	8,41%	2,74%	8,52%	1,26%	7,51%	1,94%	7,00%	2,43%
Informații și comunicații	2,43%	10,31%	2,27%	8,82%	1,83%	9,36%	3,50%	9,74%
Intermedieri financiare și asigurări	3,76%	1,77%	2,08%	5,35%	1,65%	2,83%	1,17%	3,37%
Tranzacții imobiliare	1,55%	0,97%	1,14%	0,63%	1,65%	0,35%	1,17%	0,37%
Activități profesionale, științifice și tehnice	5,31%	10,79%	7,77%	10,71%	7,33%	12,19%	6,42%	13,67%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	3,54%	4,03%	5,87%	2,52%	4,40%	9,36%	4,86%	6,37%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%	0,00%	0,00%
Învățământ	0,00%	2,74%	0,38%	5,35%	0,37%	2,30%	0,39%	2,81%
Sănătate și asistență socială	1,55%	0,32%	1,52%	1,26%	1,28%	1,06%	1,17%	1,12%
Activități de spectacole, culturale și recreative	1,77%	0,64%	1,14%	2,20%	0,73%	4,59%	1,36%	1,87%
Alte activități de servicii	0,66%	10,47%	1,14%	9,29%	1,83%	11,13%	0,97%	8,80%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2010		2011		2012		2013	
	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice
Agricultură, silvicultură și pescuit	5,00%	111,11%	14,14%	73,17%	12,73%	50,70%	5,83%	26,42%
Industria extractivă	0,00%	0,00%	2,94%	100,00%	9,68%	0,00%	3,23%	0,00%
Industria prelucrătoare	5,77%	31,86%	6,78%	26,95%	6,79%	17,37%	5,94%	13,51%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	31,25%		42,11%		80,00%		47,22%	
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeurilor, activități de decontaminare	11,54%	25,00%	13,33%	0,00%	18,18%	20,00%	5,26%	0,00%
Construcții	6,25%	27,12%	9,76%	41,54%	7,75%	22,70%	6,59%	23,40%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	7,88%	39,39%	7,36%	26,68%	7,57%	17,07%	6,94%	16,45%
Transport și depozitare	7,59%	16,28%	7,49%	10,67%	8,87%	3,72%	10,71%	5,61%
Hoteluri și restaurante	11,84%	38,64%	13,39%	15,09%	10,73%	19,30%	8,61%	20,63%
Informații și comunicații	7,14%	58,72%	7,59%	36,13%	5,92%	29,78%	9,94%	24,07%
Intermedieri financiare și asigurări	16,35%	110,00%	9,40%	178,95%	8,26%	39,02%	4,96%	36,00%
Tranzacții imobiliare	2,10%	54,55%	2,01%	30,77%	3,35%	11,76%	2,20%	10,53%
Activități profesionale, științifice și tehnice	4,60%	28,39%	7,44%	24,55%	6,63%	21,84%	5,12%	20,05%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	10,00%	65,79%	19,25%	25,81%	12,40%	71,62%	11,96%	29,57%
Învățământ	0,00%	38,64%	6,06%	59,65%	5,56%	16,05%	4,88%	17,86%
Sănătate și asistență socială	9,59%	13,33%	10,13%	50,00%	8,24%	26,09%	6,59%	23,08%
Activități de spectacole, culturale și recreative	16,33%	10,53%	10,71%	34,15%	6,06%	54,17%	10,00%	15,63%
Alte activități de servicii	2,61%	20,31%	5,66%	16,30%	9,01%	15,25%	4,03%	10,13%
<b>TOTAL</b>	<b>7,12%</b>	<b>32,86%</b>	<b>8,29%</b>	<b>27,62%</b>	<b>8,07%</b>	<b>20,94%</b>	<b>7,17%</b>	<b>17,24%</b>

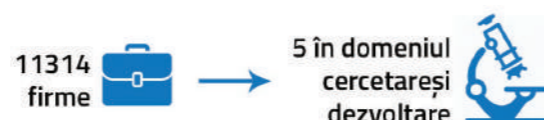
Tip juridic	RATA DE SUPRAVIEȚUIRE A FIRMELOR NOU ÎNFIINȚATE ÎN MUNICIPIUL BAI A MARE					
	2010	din care active în 2012	Rata de supraviețuire	2013	din care active în 2013	Rata de supraviețuire
persoane juridice	452	402	88,94%	528,00	475,00	89,96
Persoane fizice	621	553	89,05%	635,00	575,00	90,55
<b>TOTAL</b>	<b>1073</b>	<b>955</b>	<b>89,00%</b>	<b>1163,00</b>	<b>1050,00</b>	<b>90,28</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

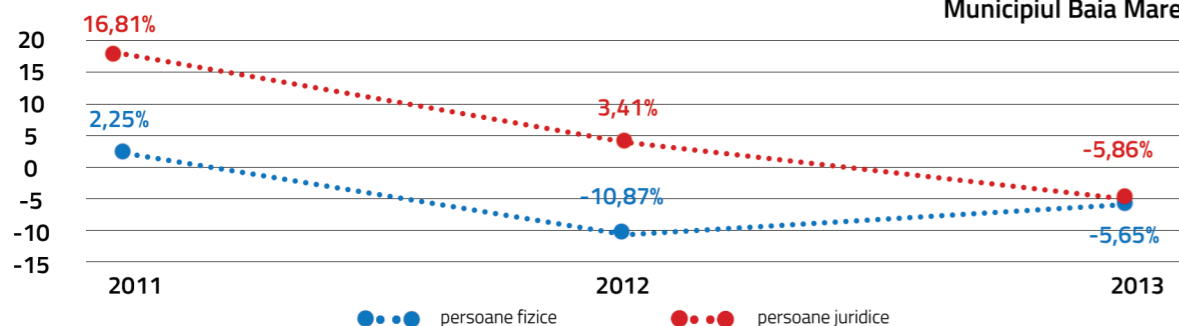
**Rata de supraviețuire a întreprinderilor nou înființate la 2 ani este de 88,94% în anul de referință 2012 și de 89,96% în 2013** (pentru firmele create în 2010, respectiv, 2011). Media națională este, totuși, mai mică cu cca. 15 procente (74,28% în 2011<sup>119</sup>).

**Competitivitatea** este asigurată și de intrarea în piață a unor produse inovative, care se află în

strânsă legătură cu existența unei baze solide de întreprinderi specializate în domeniul cercetării și dezvoltării. **În municipiul Baia Mare, numărul unor astfel de întreprinderi este foarte mic (5 întreprinderi în 2013), irelevant ca masă în totalul firmelor active.** Sunt necesare măsuri de impulsivitate creșterii cercetării și dezvoltării ca element cheie pentru creșterea economică inteligentă și inovativă.



Evoluția ratei de creștere a întreprinderilor nou înființate între 2010 și 2013 în Municipiul Baia Mare



Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

Domenii de activitate (secțiuni cod CAEN 2008)	2011		2012		2013	
	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice	Pers juridice	Pers fizice
Agricultură, silvicultură și pescuit	180,00%	50,00%	0,00%	20,00%	-50,00%	-22,22%
Industrie extractivă			200,00%	-100,00%	-66,67%	
Industrie prelucrătoare	13,64%	5,56%	6,00%	-23,68%	-9,43%	-13,79%
Producție și furnizare de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	60,00%		150,00%		-15,00%	
Distribuție apă, salubritate, gestionare deșeuri, activități de decontaminare	33,33%	-100,00%	50,00%		-66,67%	-100,00%
Construcții	54,55%	68,75%	-17,65%	-31,48%	-11,43%	18,92%
Comerț cu ridicata și amănuntul. reparare autovehicule și motociclete	-7,14%	-14,61%	10,26%	-24,06%	-2,91%	7,75%
Transport și depozitare	2,44%	-31,43%	23,81%	-66,67%	26,92%	50,00%
Hoteluri și restaurante	18,42%	-52,94%	-8,89%	37,50%	-12,20%	18,18%
Informații și comunicații	9,09%	-12,50%	-16,67%	-5,36%	80,00%	-1,89%
Intermedieri financiare și asigurări	-35,29%	209,09%	-18,18%	-52,94%	-33,33%	12,50%
Tranzacții imobiliare	-14,29%	-33,33%	50,00%	-50,00%	-33,33%	0,00%
Activități profesionale, științifice și tehnice	70,83%	1,49%	-2,44%	1,47%	-17,50%	5,80%
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	93,75%	-36,00%	-22,58%	231,25%	4,17%	-35,85%
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public						-100,00%
Învățământ		100,00%	0,00%	-61,76%	0,00%	15,35%
Sănătate și asistență socială	14,29%	300,00%	-12,50%	-25,00%	-14,29%	0,00%
Activități de spectacole, culturale și recreative	-25,00%	250,00%	-33,33%	85,71%	75,00%	-61,54%
Alte activități de servicii	100%	-9,23%	66,67%	6,78%	-50,00%	-25,40%
<b>TOTAL</b>	<b>16,81%</b>	<b>2,25%</b>	<b>3,41%</b>	<b>-10,87%</b>	<b>-5,86%</b>	<b>-5,65%</b>

Prelucrare date, sursă: Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Maramureș

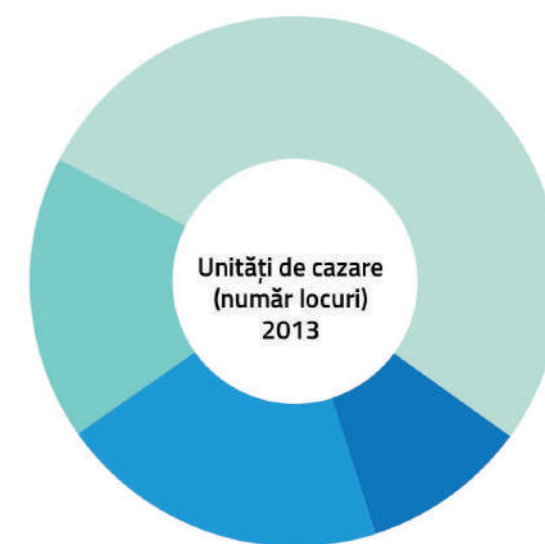
118. sursă: „Demografia întreprinderilor din România în perioada 2007-2011”, Institutul Național de Statistică, pagina 1; 119. sursă: „Demografia întreprinderilor din România în perioada 2007-2011”, Institutul Național de Statistică, pagina 3;

### I.2.7.f. Turismul ca activitate economică

Ca reședință de județ și în calitate de „poartă de intrare în Maramureș”, Baia Mare aparține unui teritoriu cu un patrimoniu cultural, istoric și natural singular în teritoriul național cu o puternică vocație turistică, de interes național și internațional. Bisericile tradiționale de lemn, elementele de cultură și cult, obiceiurile locului, păstrate de sute de ani, cadrul natural preservat, poziționează Maramureșul într-o singularitate, care-i favorizează clasarea superioară într-o ierarhie valorică a resurselor turistice.

Acest potențial turistic este validat și în Planul de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea a VIII- a Zone cu Resurse Turistice care încadrează Maramureșul și zona municipiului Baia Mare în categoria cu o concentrare foarte mare de resurse turistice naturale și antropice. Printre acestea sunt obiceiurile culturale (muzee, case memoriale, gradina zoologică, alte tipuri de expoziții permanente etc), rezervațiile naturale (Arboretul de castan comestibil de la Baia Mare, Coloanele de la Limpedia, Mlaștinile Vlășinescu), dar și sărbătorile tradiționale și evenimentele culturale cu periodicitate anuală. În total, conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a III-a - Arii Protejate, **în tot județul Maramureș sunt înregistrate 33 de arii naturale protejate de interes național**, însă totalul ariilor protejate cuprinde<sup>120</sup>:

- 1 Parc Național – Munții Rodnei – Rezervație a Biosferei;
- 8 Situri de importanță comunitară Natura 2000;
- 33 Arii Naturale Protejate de interes național;
- 6 Arii Protejate de interes local.
- Dintre acestea, pe teritoriul administrativ al Municipiului Baia Mare sunt localizate:
  - **2 Situri Natura 2000;**
  - **4 Arii Naturale Protejate de interes național.**



Capacitatea de cazare turistică în Baia Mare, anul 2013. Prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

**Capacitatea de cazare a polului de dezvoltare cuprindea la sfârșitul anului 2013 37,15% din capacitatea de cazare a județului Maramureș.** Aceasta era structurată în **38 de unități**, în creștere cu 7 unități față de anul 2010. Cu toate acestea, față de anul 2011, **capacitatea de cazare era una inferioară și totaliza, în 2013, 1785 de locuri.** Structura de cazare este constituită astfel: **52,27% (933 locuri) în hoteluri, 20,22% în pensiuni turistice (361 locuri), 17,42% (311 locuri) în tabere de elevi și preșcolari și 10,08% (180 locuri) în hosteluri.**

Comparativ cu ceilalți poli de dezvoltare studiați, **municipiul Baia Mare prezintă o capacitate de cazare similară orașului Oradea (1850)**, care deține însă o structură mai compactă, comasând numărul de paturi în 27 de unități față de cele

120. www.cjmaramures.ro – accesat martie 2015

Analiză

38 băimărene. **Satu Mare (985)** dispune de cca. **jumătate din capacitatea de cazare a municipiului Baia Mare. Aradul, în schimb, și datorită poziției sale pe un coridor important de transport către Vestul Europei (via Nădlac), înregistrează aproximativ dublul capacității de cazare a municipiului Baia Mare.**

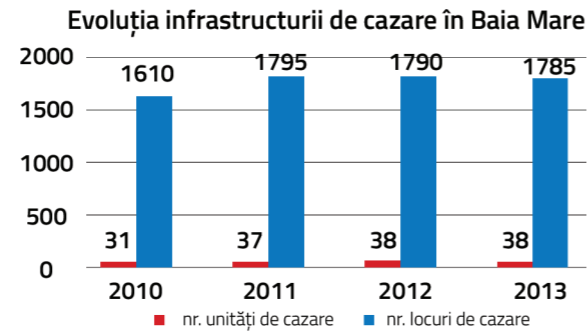
Evoluția numărului de locuri de cazare în unitățile băimărene indică o staționare a numărului total de locuri din 2011 până în 2013, cu o scădere a numărului de locuri din hoteluri și moteluri și o creștere în special a numărului de locuri din pensiunile turistice.

Dacă numărul unităților de cazare este în stare de conservare, **cel al înnoptărilor turiștilor se află în declin din anul 2010.** Repartiția pe tipuri de cazare surprinde **situația pensiunilor turistice care înregistrează o creștere constantă a utilizării lor.**

În condițiile unei scăderi continue a înnoptărilor, absența unor investiții în creșterea capacității de cazare este justificabilă, mai ales în contextul crizei economice care a afectat atât bugetele de vacanță ale vizitatorilor, dar și bugetele de investiții ale proprietarilor de unități turistice. Analiza comparativă cu situația înregistrată în Arad, Oradea și Satu Mare arată o reducere a numărului de înnoptări în Baia Mare, cu un an înainte ca acest fenomen să se manifeste la nivelul tuturor orașelor studiate.

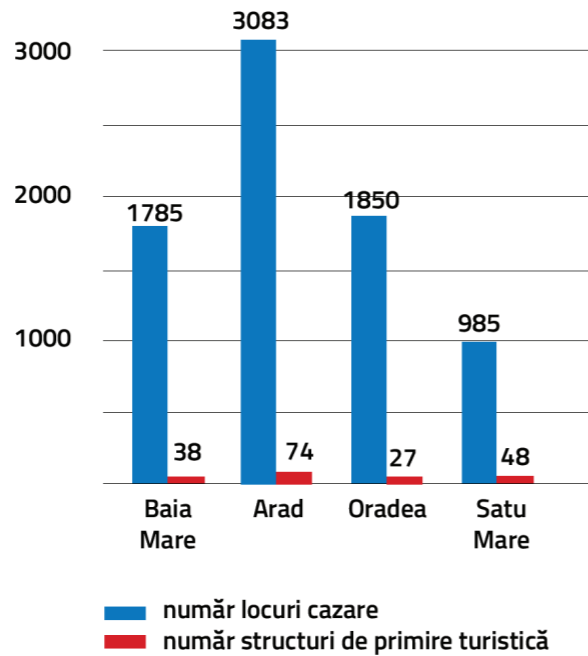
Analiza evoluției numărului de înnoptări pe un interval mai larg de timp arată faptul că Baia Mare se confruntă cu o scădere a interesului turistic relevantă, în timp ce polii de dezvoltare studiați (Arad, Oradea, Satu Mare) demonstrează tendințe ascendente. De altfel, și numărul sosirilor este unul cu un bilanț negativ pe aceeași perioadă.

Aceste cifre ilustrează faptul că evenimentele anuale ca Sărbătoarea Castanelor, deși au



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

Structura capacității de cazare în 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

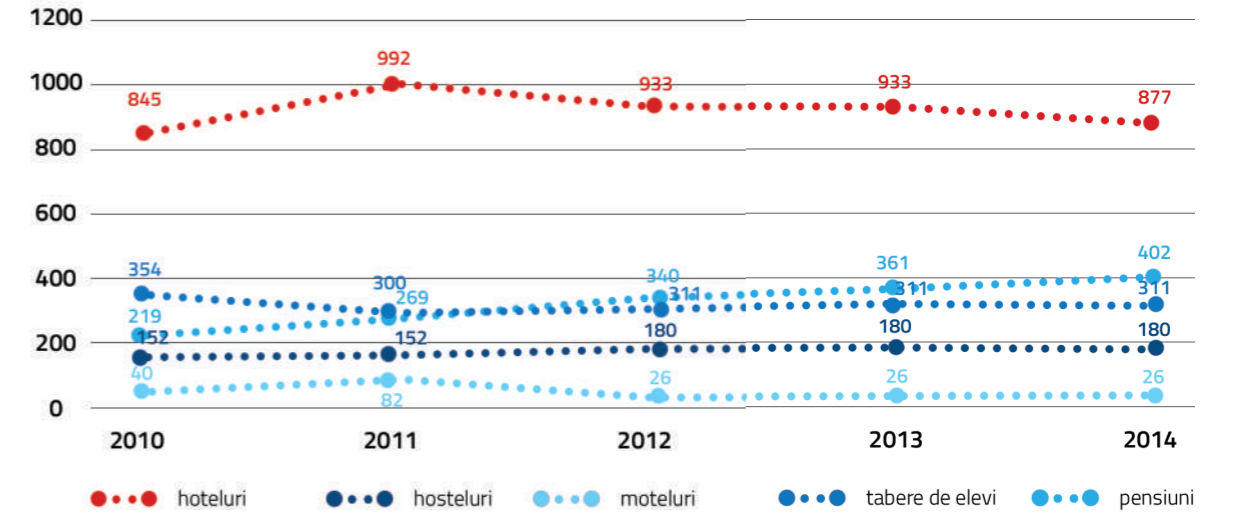
capacitatea de a deveni atractori turistici, trebuie susținute și promovate în cadrul unui lanț de evenimente mai larg și alături de obiectivele turistice și culturale din oraș, care să suscite și să mențină interesul turiștilor o perioadă mai lungă de timp. Mai mult, se pune în discuție **promovarea turistică puțin performantă care nu reușește să „vândă” oferta turistică a orașului, în contradicție cu vocația sa.**

**54,46% dintre vizitele turistice ale Maramureșului sunt concentrate în Baia Mare (59404 vizite în 2013)<sup>121</sup>. Municipiul dispune de singurul centru de informare turistică din județul Maramureș.**

Infrastructură turistică nu face referire numai la structurile de cazare, ci la întregul ansamblu

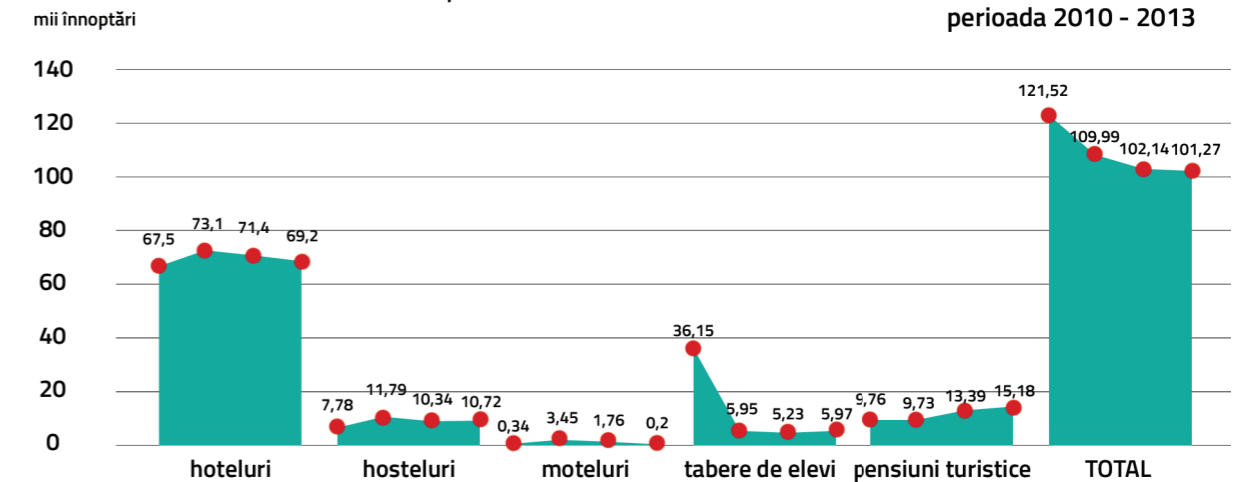
Analiză

Evoluția capacității de cazare în Municipiul Baia Mare, pe tipuri de unități, în intervalul 2010-2014



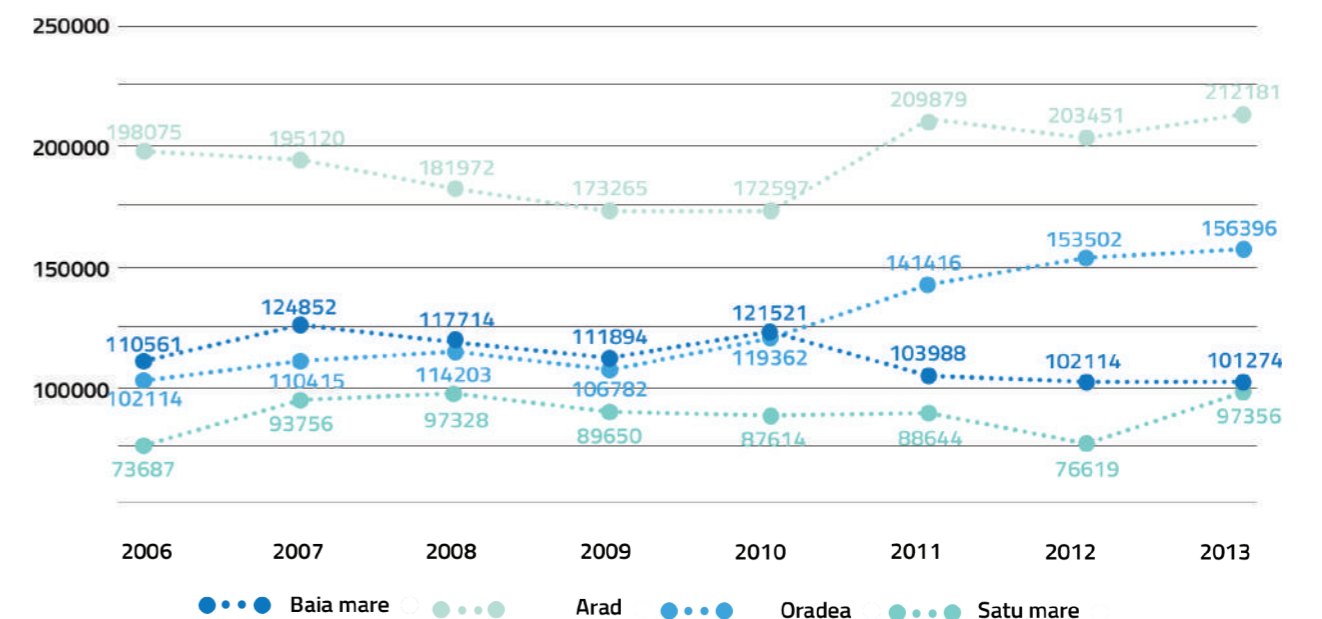
prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

Evoluția numărului de înnoptări în structurile de cazare din Baia Mare în perioada 2010 - 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

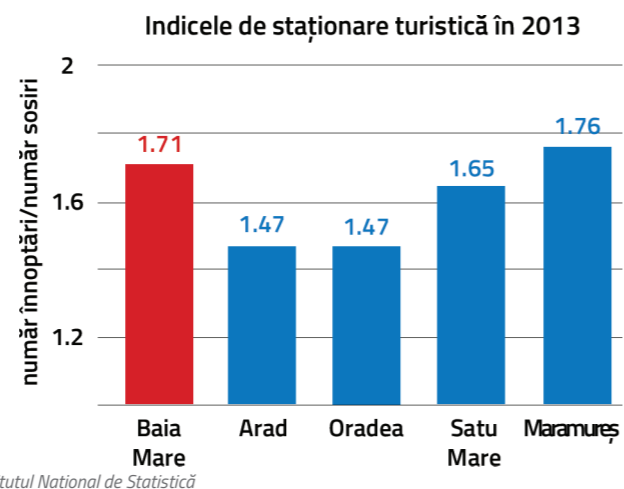
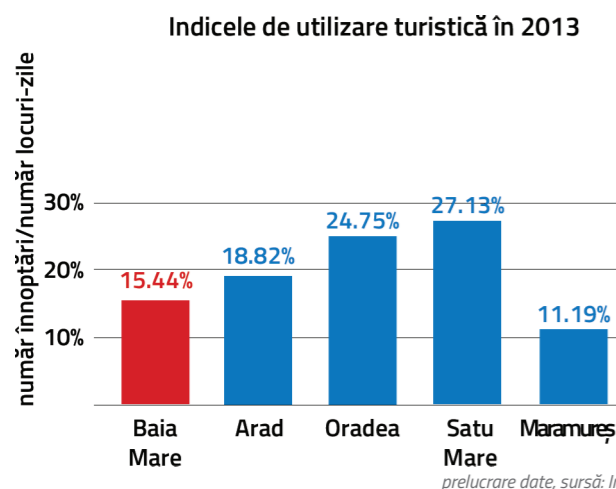
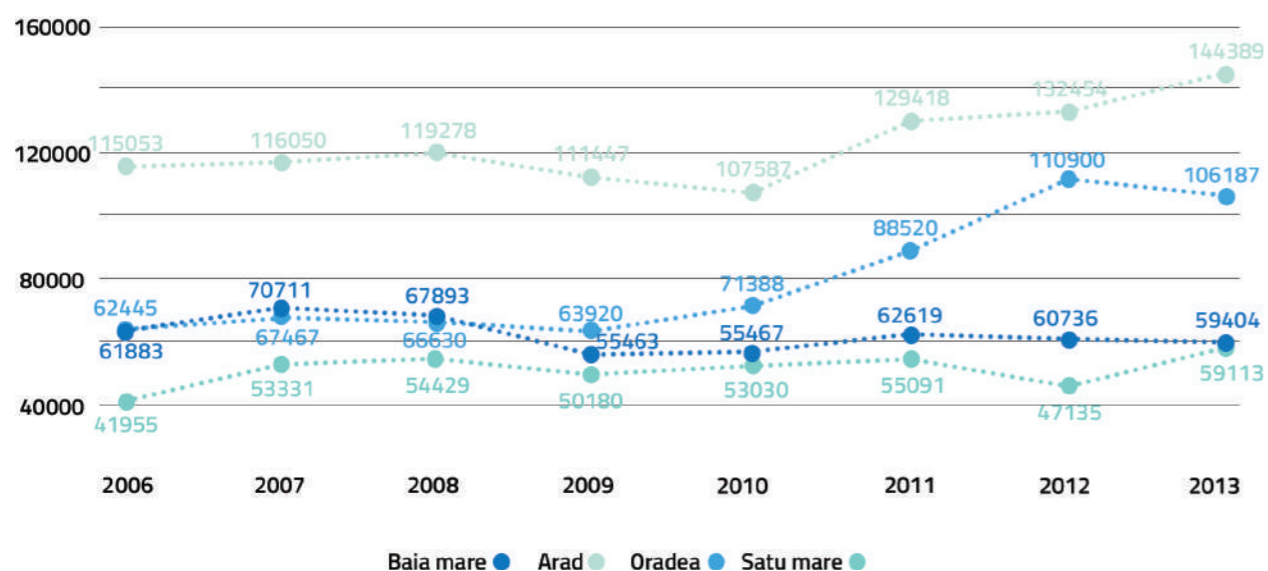
Evoluția numărului de înnoptări în intervalul 2006-2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică



Evoluția numărului de sosiri în intervalul 2006 - 2013



prelucrare date, sursă: Institutul Național de Statistică

de servicii și echipamente necesare activităților turistice: infrastructuri culturale (muzee, săli spectacole ș.a.), infrastructuri urbane (piațete, străzi comerciale, parcuri ș.a.), infrastructuri de alimentație publică (restaurante, cafenele, ceainării ș.a.)- analizate anterior. **Municipiul Baia Mare este subdezvoltat ca infrastructură și subexploatat în raport cu vocația sa turistică și a bazinului turistic Maramureș.**

**Unul dintre indicii utilizați pentru măsurarea succesului turistic al unei așezări este indicele de staționare a turiștilor.** Acesta se constituie în raportul numărului de înnoptări la numărul de sosiri (individuale) în oraș. Un indice egal cu 1 ar însemna că pentru fiecare sosire s-a înregistrat o singură ședere pe timpul nopții. Astfel, cu cât indicele este mai mare, cu atât el indică un interes mai mare din partea turiștilor

pentru a vizita locul respectiv, determinând o staționare extensivă cu un număr mai mare de nopți petrecute în localitate de către vizitatori.

**Indicele de staționare turistică înregistrat în Baia Mare (1,71) este mai mare decât cele înregistrate în Arad (1,47), Oradea (1,47), Satu Mare (1,65), însă puțin mai mic decât cel al Maramureșului, în general (1.76), denotând o atractivitate crescută a municipiului în raport cu polii de dezvoltare analizați.**

**Indicele de utilizare turistică a locurilor de cazare (sau gradul de ocupare) reprezintă raportul înnoptărilor la numărul locurilor de cazare disponibile pe perioada unui an. Valoarea înregistrată în municipiul Baia Mare (56.95%) este cea mai mică dintre cele analizate, fiind cu aproximativ 40% mai mic decât cel din**

**Satu Mare (98.74%), cu 28% mai mic decât cel din Oradea (84.54%) și cu 11% mai mic decât cel din Arad (68.82%).** Ierarhia inversă față de municipiul Satu Mare este explicabilă în virtutea înregistrării în Baia Mare a unui număr similar de înnoptări într-o capacitate de cazare dublă decât cea existentă în Satu Mare.

**Agenda culturală a orașului este un factor de influență în ceea ce privește dinamica turistică, atât la nivelul imaginii, cât și în ceea ce privește oferta cultural-turistică.** Municipiul Baia Mare și-a intensificat, în ultimii ani, eforturile de a constitui o astfel de agendă, însă evenimentele demonstrează o capacitate redusă a de a atrage un volum mare de turiști pe fondul consumului cultural. Specificul acestor evenimente nu au un caracter experimental sau de mare specificitate, astfel încât să atragă un segment de piață extern, care să nu regăsească o ofertă similară în orașul de reședință (de exemplu, din Regiunea de Nord-Vest, unde Clujul dispune de o dinamică culturală mult mai bine constituită).

Evenimentele majore de tip „milestone” care animă viața culturală băimăreană sunt:

- **Zilele Orașului Baia Mare/ Zilele Culturale ale Municipiului Baia Mare** (organizate anual de Rusalii) cu o gamă largă de activități (*vernisaaje de arhitectură și grafică, concerte de muzică clasică, cultă, de cameră, spectacole de film, teatru și dans, târguri meșteșugărești, ateliere de creație pentru copii și adulți, activități sportive ș.a.*);
- **Sărbătoarea Castanelor**, cel mai cunoscut festival cultural din Baia Mare (la debutul sezonului castanelor, toamna; celebrează tradiții băimărene și maramureșene, tinere talente din diferite domenii artistice, meșteșugari; activitățile includ *expoziții, concerte de mare amploare, seminarii și conferințe, târguri ș.a.*);
- **Iarna Băimăreană**, program de evenimente culturale în perioada sărbătorilor de iarnă (*concerte de colinde, spectacole folclorice,*

*spectacole de muzică modernă, aprinderea instalațiilor de iluminat ambiental de iarnă, concerte de Anul Nou ș.a.*)

Alături de agenda culturală, orașul dispune de o serie de **obiective turistice**, care fac parte din oferta sa pentru vizitatorii externi. Acestea necesită o promovare coerentă și integrată, pentru a le potența „vandabilitatea”, cele mai importante astfel de obiective fiind listate, după cum urmează, mai jos.

**Turnul lui Ștefan, situat în Piața Cetății, monument de arhitectură cu valoare istorică se regăsește în identitatea orașului**, fiind reprezentat și pe blazonul municipiului. Construcția înaltă de 50 de metri și realizată în 1347 este clasată ca ansamblu de arhitectură de interes național conform Listei Monumentelor Istorice. Din pridvorul construit la partea superioară se poate admira panorama întregului oraș. **Bastionul Măcelarilor, un alt monument de arhitectură de interes național**, a fost realizat între secolele al XIV-lea și al XV-lea, ca parte al unui sistem de ziduri și turnuri realizate în acea perioadă, în scop de apărare al cetății Băii Mari.

**Clădirea fostei Monetării găzduiește astăzi Muzeul Județean de Istorie și Arheologie Maramureș** și a fost edificată în prima jumătate a secolului al XVIII-lea, fiind locul unde se achiziționau metale și se băteau monede pentru întregul imperiu. **Casa Iancu de Hunedoara sau Casa Elisabeta reprezintă o parte din vechiul castel medieval ridicat de Iancu de Hunedoara pentru soția sa Elisabeta.** Construcția este clasată ca monument de arhitectură de interes național, datează din anul 1446 și din nefericire, în prezent, se află într-o stare accentuată de degradare.

Toate aceste edificii fac parte din fondul de valori turistice ale Municipiului Baia Mare, alături de **Catedrala Adormirea Maicii Domnului** (edificată

la debutul secolului 20, rit greco-catolic), și **Catedrala Ortodoxă Episcopală Sfânta Treime** (edificiu încă nefinalizat, cu prestanță monumentală; va măsura 96 m înălțime, cu amplasamentul la intersecția a două bulevarde generoase, Unirii și Republicii).

Municipiul Baia Mare dispune de un **număr mare de muzee, cu specific divers: Muzeul de Mineralogie** (cel mai mare muzeu regional de gen din Europa), **Muzeul de Etnografie și Artă Populară** (cu secția Muzeul Satului), **Muzeul de Artă Centrul Artistic Baia Mare** (unde sunt prezentate operele Școlii Băimărene de Pictură, fenomen artistic singular în România începutului de secol XX), **Muzeul Florean și Planetariul** (primul planetariu public din România, 1969).

În Baia Mare funcționează singurul Centru de Informare turistică la nivel de județ, Orașul reprezintă un spațiu de tranziție pentru turiștii care doresc să viziteze renumitele biserici din lemn din Maramureș, parcurile naturale, zonele de agrement sau alte tipuri de obiective. Deși la nivelul municipiului, există o linie de transport public care reunește o parte din obiectivele turistice băimărene, se remarcă lipsa unui traseu turistic care să le reunească cu obiectivele din județ, într-o ofertă integrată și coerentă.

Potențialul turistic, validat de prezența peisajelor naturale bogate, de obiectivele care ilustrează istoria și cultura, tradițiile și obiceiurile băimărenilor, trebuie exploatat pentru a oferi o

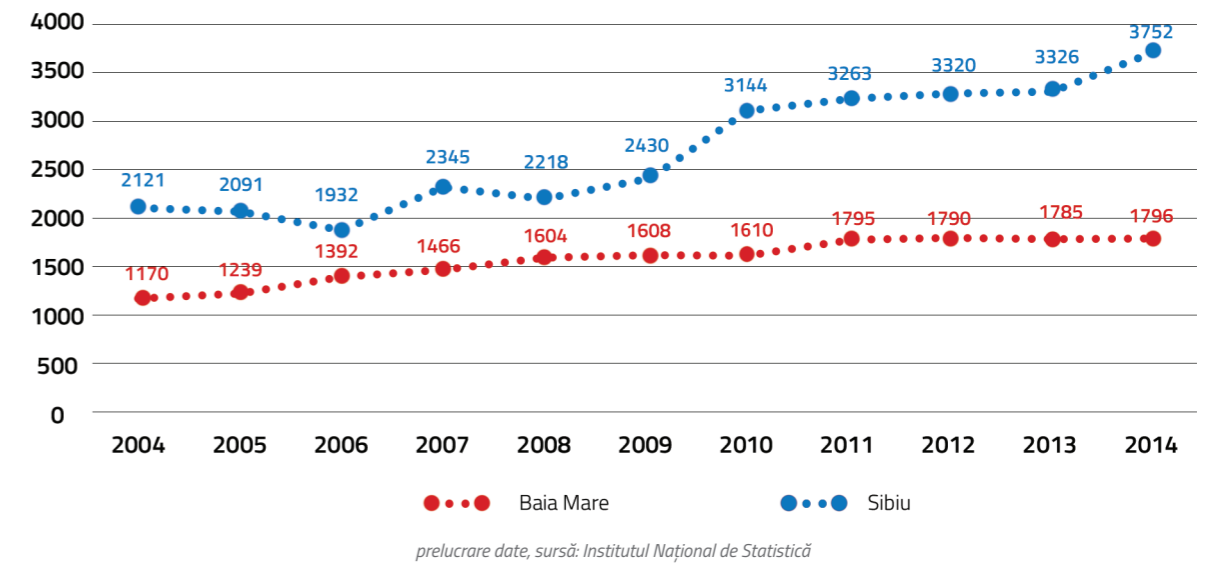
alternativă de dezvoltare economică, în același timp, implementând programe și proiecte de conservare și promovare a valorilor locale.

**Un exemplu de oraș care a fructificat potențialul turistic pe care îl are și care a acționat pentru a îl face accesibil turiștilor, în folosul economiei și culturii locale, este Sibiuul. Momentul 2007, când orașul a devenit Capitală Europeană a Culturii a fost unul decisiv, în acest sens.**

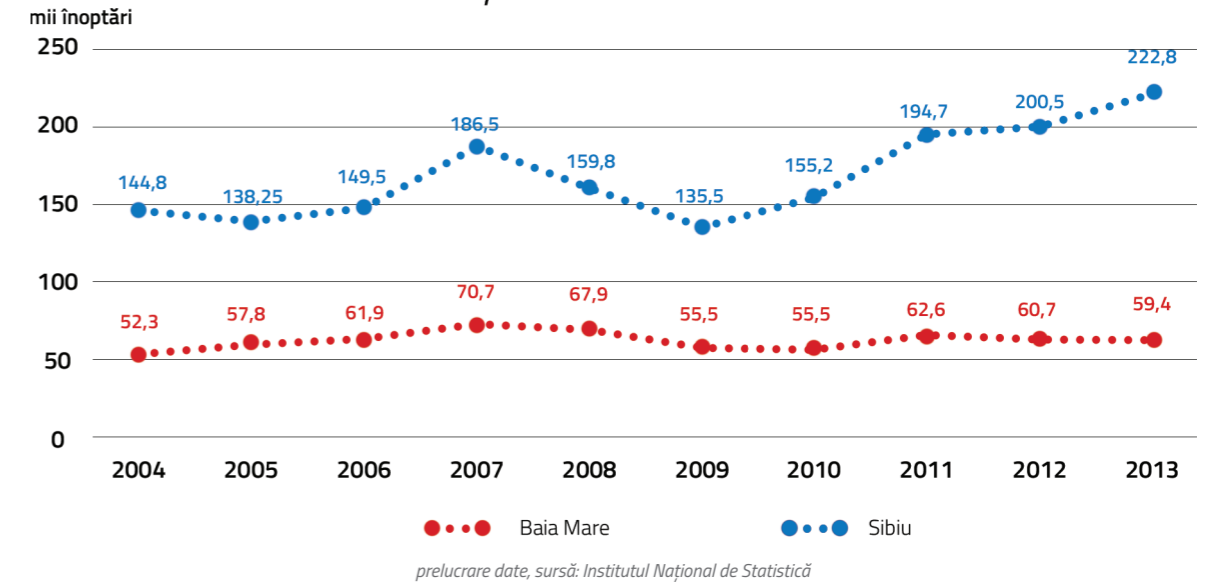
Investițiile ante- 2007, în vederea pregătirii infrastructurii orașului pentru programul cultural european, au presupus un efort bugetar mare, însă au generat și creșteri ale numărului de turiști și, deci, ale sumelor cheltuite de aceștia. Deși anii 2008 și 2009 au fost unii cu sosiri mai mici ale turiștilor în unitățile de cazare din Sibiu (începerea crizei mondiale, reducerea bugetelor de vacanțe ale turiștilor străini), din anul 2010, evoluția a redevenit una pozitivă.

Este evidentă oportunitatea pe care a reprezentat-o titlul de Capitală Europeană a Culturii, investițiile în infrastructura fizică dovedindu-se un fundament puternic pentru evoluția pozitivă a turismului post- 2010, după scăderea generată de criză. Evoluția este similară ca tendință și în Baia Mare, dictată de evoluția turismului în general, însă amploarea dezvoltării este corelată cu puterea de dezvoltare a mediului privat, susținută de veniturile din turism.

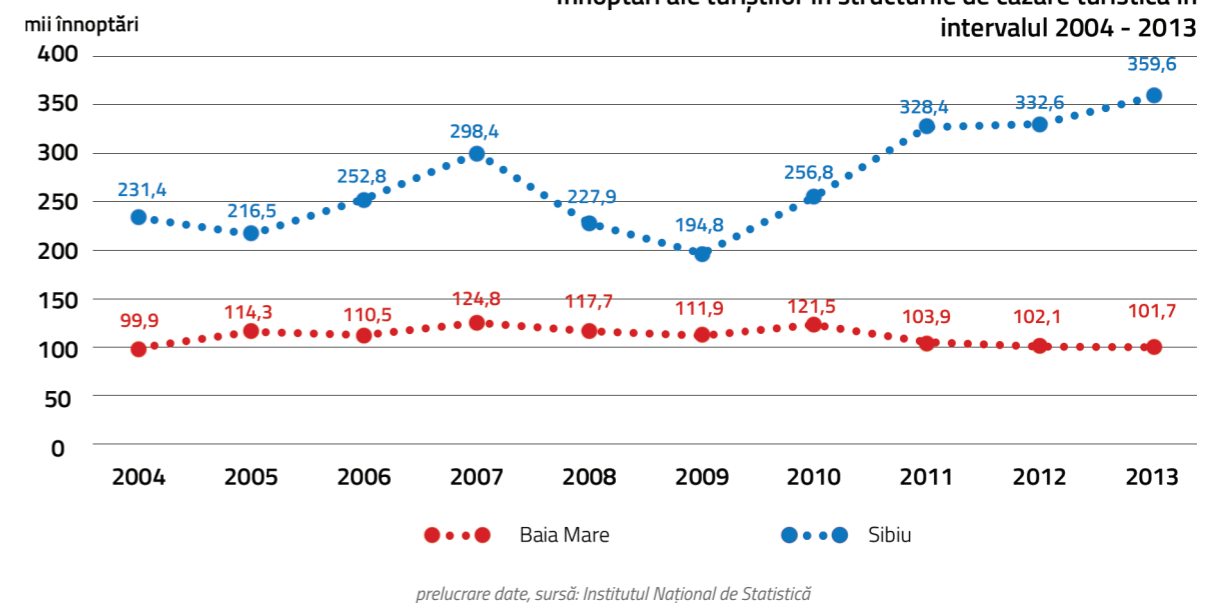
Evoluția capacității de cazare în intervalul 2004-2014



Sosiri ale turiștilor în structurile de cazare turistică în intervalul 2004 - 2013



Înnoptări ale turiștilor în structurile de cazare turistică în intervalul 2004 - 2013



## I.2.8. Dinamica investițiilor

### I.2.8.a. Dinamica investițiilor și cheltuielilor publice

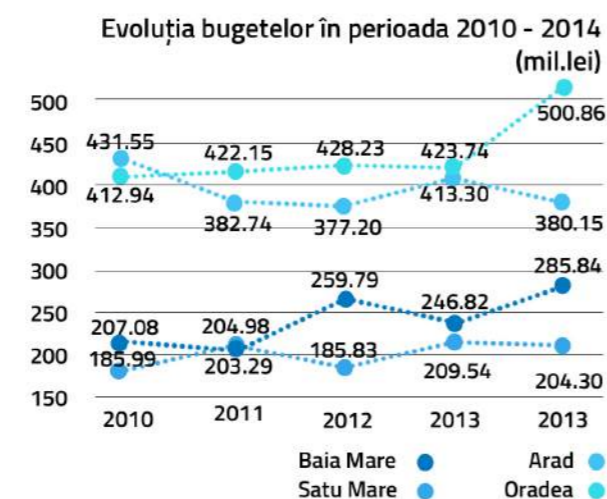
**Bugetele anuale ale Municipiului au cunoscut o creștere cu aproximativ 37%, pe parcursul a 5 ani, în perioada 2010 – 2014, de la 207 MLEI în 2010 la 285 MLEI în 2013.** Această creștere este cea mai mare dintre ceilalți poli de dezvoltare analizați. Satu Mare și-a mărit bugetul în 5 ani cu 30%, Oradea cu 21%, iar Aradul arată o scădere de buget de 12% în această perioadă. În 2014, situația comparativă a bugetului celor patru orașe arăta astfel: Baia Mare, 135855 locuitori, cu un total al veniturilor la sfârșit de an de 285 milioane de lei, Satu Mare, 108929 locuitori, cu un total al veniturilor la sfârșit de an de 243 milioane de lei, Oradea, 203494 locuitori, cu un total al veniturilor la sfârșit de an de 501 milioane de lei și Aradul, 162248 locuitori, cu un total al veniturilor la sfârșit de an de 380 milioane de lei.

Din totalul veniturilor ale municipiului Baia Mare 2010-2014 (venituri proprii, sume defalcate din TVA pentru finanțarea cheltuielilor descentralizate la nivelul județelor, comunelor, orașelor și municipiilor, subvenții ș.a.), cărora li s-au adăugat, anual, fonduri provenite din credite și alocări din fonduri nerambursabile, au fost realizate investiții, majoritatea finalizate, dar și unele care sunt în curs de implementare.

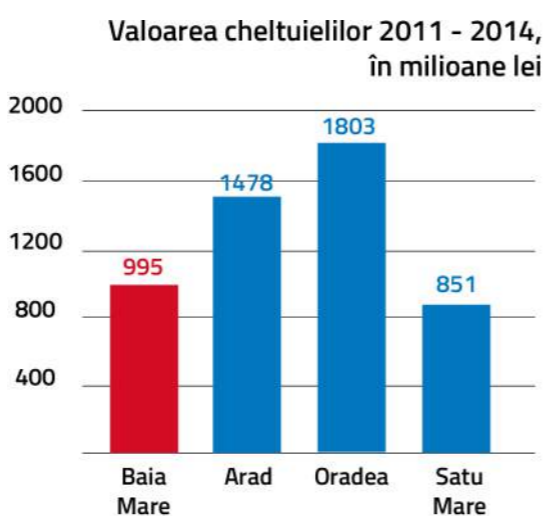
**În perioada 2010 – 2014, lucrările la infrastructura rutieră au constat în reabilitări și modernizări de străzi, amenajări de noi locuri de parcare, refacere de trotuare, piste de biciclete și reamenajări de intersecții.** Intervențiile au vizat în principal bulevardele București, Unirii, Independenței, Republicii, Decebal, străzile Vasile Lucaciu, Gării, Brândușelor, Europa și Dumbravei, dar proiectele de reabilitare a covoarelor asfaltice, a parcarilor și trotuarelor s-au desfășurat în toate cartierele orașului. De asemenea, au fost executate lucrări capitale de reparații la podurile Culturii și Viilor.

Proiectele de siguranța circulației au constat în realizarea și întreținerea sistemelor de semaforizare, realizarea marcajelor stradale, achiziția și montarea de indicatoare rutiere, stâlpi de demarcare și protecție și **construirea unor sensuri giratorii:**

- sensuri giratorii: strada Vasile Lucaciu cu strada 8 Martie, strada Hortensiei cu Bulevardul Unirii, Bulevardul Victoriei cu Bulevardul Independenței, Bulevardul Unirii cu strada Progresului, Bulevardul George Coșbuc (la Spitalul Județean), strada Universității cu strada Luminișului, Bulevardul București (Dedeman), Bulevardul Vasile Alecsandri cu strada Pășunii și



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare (pentru anul 2013 nu au fost furnizate valorile cheltuielilor planificate)



prelucrare date, sursă: <http://www.dpfb.mdrap.ro/> [accesat 11 martie 2015], situația veniturilor și cheltuielilor 2010-2013

strada Universității cu strada Mihai Eminescu;

- semaforizări: strada Vasile Lucaciu cu strada Electrolizei.

**Volumul lucrărilor de reparații, întreținere și modernizare a infrastructurii rutiere s-au concretizat în anul 2013 într-un procent însemnat de drumuri modernizate la nivelul orașului, de aproximativ 85%.**

**În cadrul companiei de transport Urbis, în perioada 2010 – 2014, au fost realizate investiții în valoare totală de aproximativ 30,7 milioane lei, dintre care aproximativ 29,5 milioane lei au reprezentat achiziții de autovehicule, atât noi cât și la mâna a doua.** Printre cele mai importante lucrări de infrastructură aferente transportului în comun se numără extinderea liniei 4 și realizarea a două stații noi, extinderea liniei 34 și realizarea unei stații noi, extinderea liniei 5, reamenajarea unor stații tip Euromedia și construirea a 3 chioșcuri de bilete-abonamente. De asemenea, s-a realizat infrastructura pentru extinderea liniei 54 de troleibuz pe distanța de 5,1 kilometri cale dublă în cartierul Vasile Alecsandri.

**Principalele lucrări de infrastructură edilitară și gospodărie comunală, desfășurate în perioada 2010 - 2013, au cuprins investiții pentru:**

- **prevenirea inundațiilor și eliminarea efectelor acestora,** decolmatări și consolidarea de maluri sau infrastructuri fizice adiacente cursurilor de apă sau canalelor de colectare. Arealele în care s-a intervenit cuprind pârâul Craica, pârâul Valea Roșie, pârâul Roșia, pârâul Racoș, cartierele Ferneziu și Firiza, ș.a. lucrări asupra sistemelor de colectare;
- **lucrările hidrotehnice;**
- **extinderea sistemului de apă și canalizare,** executate de SC VITAL SA (Podul Viilor, străzile Olarilor, Nucului, Miron Costin, 9 Mai, Mihail Sadoveanu, Monetăriei, Mihai Viteazu, Piața Viitorului, Busuiocului, Corbului, Țibleșului, și Mioriței).

Rapoartele de activitate ale Primăriei Baia Mare pentru perioada 2010 – 2013 menționează **investiții în activități de extindere a sistemului de iluminat public pe toate străzile unde au fost realizate solicitări în acest sens** din partea locatarilor. În afara cheltuielilor pentru întreținere și menținere a sistemului de iluminat în cadrul tuturor cartierelor au fost cuprinse și proiectele temporare de iluminare ambientală a spațiilor și clădirilor publice cu ocazia diferitelor sărbători sau evenimente (Crăciun, Sărbătoarea Castanelor). SC Luxten Lighting Company București este compania care se ocupă cu gestionarea sistemului de iluminat public.

Lucrările de extindere și modernizare aferente anului 2012 au fost desfășurate la următoarele locații: strada Victoriei nr. 22P, Piața Revoluției nr. 2, strada Victor Babeș nr. 23, strada Măgura nr. 8B, strada Melodiei nr. 8, str. Theodor Aman, strada Vlad Țepeș, strada Nucului nr. 19 B, strada Grănicerilor nr. 71, strada Victoriei nr. 222S, bulevardul București zona parcare Magazin Dorna, bulevardul Independenței (parcare magazin Gold Plaza, parcare vis-a-vis de magazin Gold Plaza, nr. 140-156), strada Podul Viilor, strada Emil Racoviță, strada Grănicerilor nr. 110. **Totalul investițiilor de reabilitare, modernizare și extindere a sistemului public de iluminat în perioada 2010 – 2014 a fost de 650134,14 euro (fără TVA) și 461624,75 lei (fără TVA).**

**Investițiile în infrastructura de învățământ între 2010 și 2013** au fost realizate din fonduri de la bugetul local, finanțări nerambursabile obținute prin programe naționale, dar și prin programe de dezvoltare la nivel european. Intervențiile au vizat majoritatea unităților de învățământ din oraș și au constat atât în reparații capitale (RK), cât și în revizii curente (RC) desfășurate pentru:

- creșterea eficienței energetice;
- lucrări de modernizare și extindere construcții;
- reparații capitale și consolidări de clădiri;
- realizarea, modernizarea sau înlocuirea

instalațiilor de încălzire, canalizare, apă curentă, electrice;

- echipamente pentru securitate;
- dotări cu echipamente.

**Investițiile anului 2011 pentru învățământ au fost de aproximativ 3,5 milioane lei, iar evaluările obiectivelor de investiții din învățământ ale anilor 2012 și 2013 au totalizat alte 5,7 milioane lei.**

Evaluările obiectivelor de investiții aferente anului 2014 au totalizat alte aproximativ 6,1 milioane lei. Investițiile realizate pe domeniul public au fost gestionate prin intermediul Serviciului Public de Ambient Urban (SPAU). Cele mai importante activități ale acestui Serviciu au fost de mutare a activității acestuia într-o nouă locație, începând cu 2010 (cu o valoare totală a investiției de 2.879.671 lei), pe fostul amplasament fiind aprobată realizarea Parcului Public Central. Alte investiții au cuprins activități precum înființarea Cimitirului Municipal nr.2 cu o capacitate de 3500-4000 locuri de veci (1.264.033 lei), amplasarea a 8 pavilioane din lemn în diferite zone verzi din oraș (78.150 lei), conversia funcțională a centralei de cartier din strada Gh. Bilașcu în Hală Agroalimentară (valoare totală 1.003.567 lei), lucrări de reabilitare ale Parcurilor Mara și Câmpia Tineretului (continuate și după 2013, având costuri de investiții de 3.361.749 lei, respectiv 2.082.517 lei), realizarea proiectului tehnic de reabilitare a zonei Monumentul Ostașului Român (67.518 lei), extinderea și reabilitarea Pavilionului Administrativ din Parcul Regina Maria (valoare totală de 1.047.396 lei), lucrări de reabilitare și extindere la adăpostul pentru câini fără stăpân și altele.

În ceea ce privește oferta de spații de joacă și recreere a locuitorilor băimăreni, Primăria manifestă implicare constantă în asigurarea unei deserviri cât mai bune pentru toți locatarii. **Tot din bugetul local, în perioada 2010 – 2013 au fost contractate lucrări de amenajare sau dotare a unui număr de 27 locuri de joacă din zonele rezidențiale, 14 locuri de joacă în incinta**

**grădinițelor băimărene și 16 minipărculețe și locuri de recreere dotate cu mobilier urban și foșoare.** De asemenea, au fost amenajate 5 locuri pentru desfășurarea activităților sportive dotate cu mese de tenis de masă, aparate de fitness sau terenuri de fotbal. Alături de aceste noi proiecte s-au realizat investiții pentru înlocuirea pieselor de mobilier urban, dotare sau înlocuirea unor instalații sau echipamente din locurile de joacă pentru copii a căror durată de viață a expirat și s-a amenajat un spațiu pentru animale de companie.

**Investițiile realizate pentru creșterea eficienței de colectare a deșeurilor au constat în achiziționarea și montarea recipientelor de colectare a deșeurilor stradale** (1853 bucăți), achiziționarea și amplasarea în zonele rezidențiale a containerelor pentru colectarea deșeurilor menajere (2201 cu capacitatea de 1,1 mc) și a celor pentru colectarea molozului (54 recipiente cu capacitatea de 4, 7 și 16 mc), dar și amenajare și achiziționarea recipientelor de tip "igloo" pentru colectarea selectivă a deșeurilor. Creșterea capacității de colectare s-a concretizat în creșterea cantității de deșeuri, atât colectate, cât și reciclate.

Alte investiții aferente activității de salubritate au fost pentru înlocuirea a 11 utilaje folosite în activitatea de salubritate stradală și menajeră, ecologizarea cursurilor de apă Lacul de acumulare Firiza, Valea Romană, Valea Usturoiului, Valea Roșie, Firiza, Săsar, F. Karoly – stăvilă, Pârâul Craica, Valea Borcutului, desfășurarea unor operațiuni de eliminare a depozitelor de deșeuri menajere dezvoltate spontan și realizarea unor lucrări de amenajare, reamenajare a platformelor de colectare a deșeurilor (betonare, realizare alveole, refacerea bordurilor, împrejmuiri etc).

Între 2010 și 2013, a fost urmărită continuarea obiectivului de creștere a fondului de locuințe sociale destinate tinerilor ale căror venituri nu le permit achiziționarea unei locuințe, concretizat prin **investiții pentru construirea a 48 de**

**apartamente într-un bloc pe strada Mărăști, prin programul ANL.** În această perioadă, a fost actualizat studiul de fezabilitate pentru realizarea unui bloc cu 52 unități de locuit pe strada Grănicerilor și a unui alt imobil cu 50 de apartamente pe strada Republicii, dar s-a realizat și actualizarea documentației pentru un bloc cu 51 de unități de locuit pe strada Mărășești. În cadrul proiectelor ANL, din bugetul local este finanțată sistematizarea verticală a terenului și asigurarea utilităților, iar construirea locuințelor este finanțată prin ANL. Alte cheltuieli au vizat reactualizate documentațiilor pentru reabilitarea a două blocuri de locuințe de pe străzile Melodiei nr. 4 și Horea nr. 64B. **De asemenea, au fost reabilitate 16 blocuri de locuințe colective, prin programul național de reabilitare.**

**Valoarea totală a cheltuielilor executate în domeniul sănătății și susținute din buget, în perioada 2011 – 2014, au fost de aproximativ 13,8 milioane de lei, reprezentând cca 1,4% din totalul cheltuielilor în această perioadă.** Ponderea principală a acestor cheltuieli a fost reprezentată de costurile de funcționare a unităților medicale locale. Comparativ, în aceeași perioadă, Satu Mare a cheltuit cca. 0,79% din total cu același scop, Oradea cca. 17,3% și Aradul 0,91%.

În perioada 2011–2014, **cheltuielile cu asigurările și serviciile sociale au fost de aproximativ 89 milioane lei (9% din totalul bugetului)** cuprinzând atât subvenții și cheltuieli pentru ajutoare sociale, cât și finanțări sau cofinanțări pentru realizarea infrastructurii sociale din Baia Mare. Dintre acestea, cheltuielile cu serviciile sociale au cumulat 40,5 milioane lei (4,4% din totalul cheltuielilor din perioada 2010 – 2013). În anul 2012, s-au subvenționat diverse organisme în scopul ocrotirii pensionarilor a persoanelor cu dizabilități, anume 8 asociații și organizații beneficiare a unor finanțări totale de 294000 lei. Pentru ocrotirea persoanelor defavorizate au fost subvenționate 8 ONG-uri beneficiare a unor fonduri totale în valoare de 333813 lei.

În total, în anul 2012 au beneficiat de servicii sociale un număr de 51371 persoane. În anul 2013, 40044 de lei au fost cheltuiți și 17 ONG-uri au beneficiat de fonduri totale în valoare de 567932 lei, pentru ocrotirea pensionarilor și a persoanelor cu dizabilități. În total, în anul 2013, au beneficiat de servicii sociale un număr de 56651 persoane, în creștere cu 10,2% față de anul precedent. Tot atunci, **a fost finalizat și dat în folosință Centrului Social Multifuncțional Rivulus Pueris, în vreme ce Centrul Social pentru Persoane cu Dizabilități – PHOENIX a fost supus unor lucrări de modernizare și extindere.** Cheltuielile pentru asigurări și servicii sociale în perioada 2010-2014 în ceilalți poli de dezvoltare analizați au avut pondere mai mică din total. Satu Mare a consumat cca. 6% din buget în acest scop, Oradea 4,71% și Aradul 6,43%.

**Cheltuielile aferente activităților dezvoltării publice în perioada 2011 – 2014, în municipiul Baia Mare au fost în valoare totală de aproximativ 120 milioane lei,** reprezentând aproximativ 12% din total. Pentru aceeași tipologie de cheltuieli, Satu Mare a consumat cca. 7,5%, Oradea 12% și Aradul 6.21%.

Cheltuielile pentru dezvoltarea activităților culturale, sportive și religioase au avut următoarea dinamică: 5201661 lei în 2010, 6791214 lei în 2011, 12646405 în 2012, 14694019 în 2013 și 22368132 în 2014, totalizând cca. **60 de milioane de lei în 5 ani. Creșterea este una foarte relevantă în sensul calibrării investițiilor la dorința de a fundamenta o schimbare economică** către sectorul terțiar, unde domeniul cultural ocupă o pondere relevantă atât în ceea ce privește calitatea vieții în oraș, cât și potențialul de a genera inovație și creșterea industriilor creative. Cu toate acestea, Satu Mare, Oradea și Aradul au cheltuit sume mai mari în același scop în perioada 2011-2014.

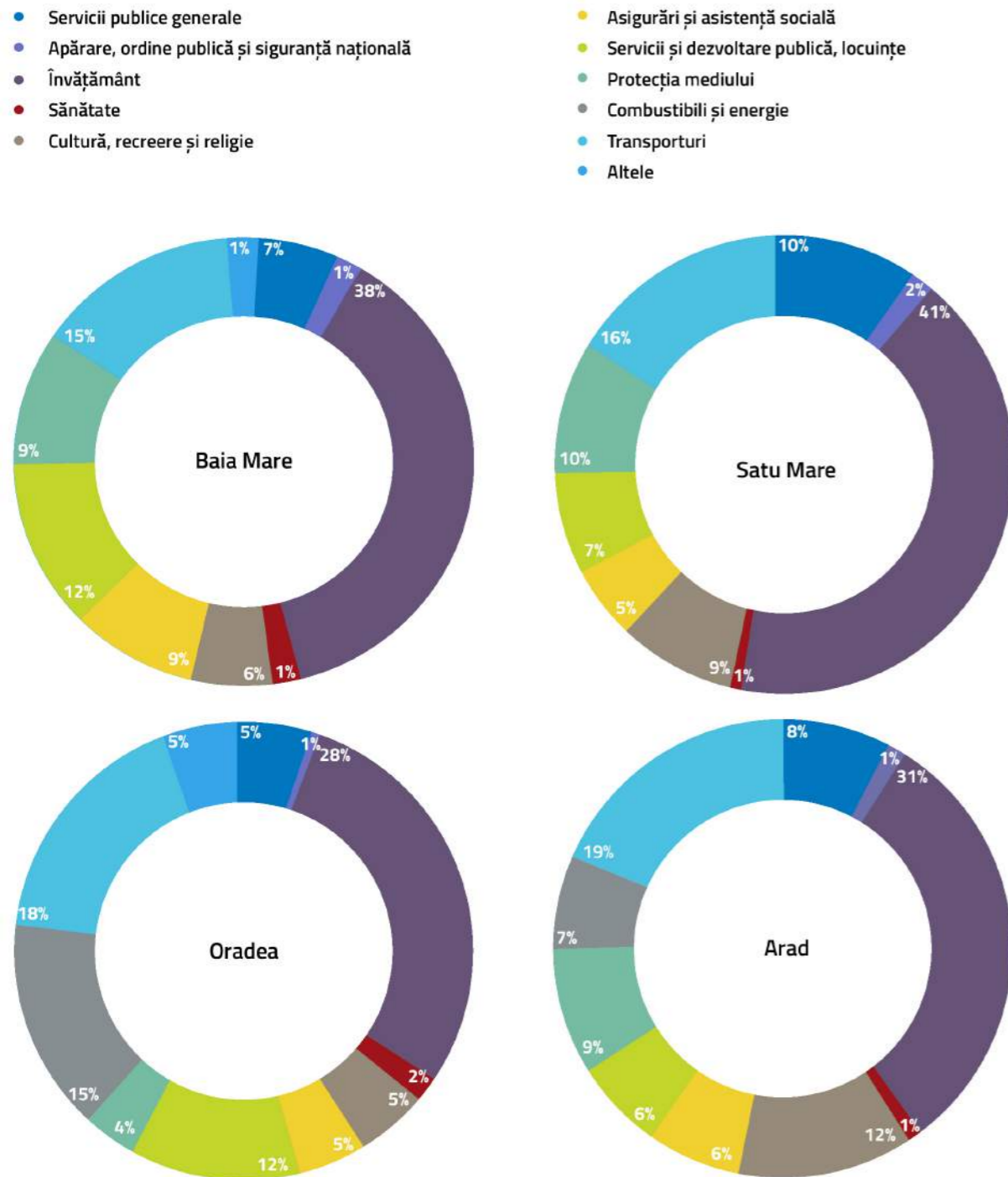
Învățământul este cel mai mare cheltuit în cazul tuturor bugetelor analizate, însă situația este explicabilă, în virtutea faptului că administrațiile

locale finanțează unitățile de învățământ pentru toate tipurile de cheltuieli, inclusiv cele de personal, de pe teritoriul polilor de dezvoltare. Transporturile sunt și ele, la rândul lor, un consumator important al bugetelor (15% Baia Mare, 16% Satu Mare, 19% Arad, 18% Oradea). De remarcat faptul că Baia Mare și Satu Mare nu cheltuie bani pentru combustibil și energie, nefiind necesare oferirea de subvenții sau realizare de cheltuieli pentru termoficare.

Structura cheltuielilor pe titluri în 2011 - 2014 relevă o alocare redusă (3% din totalul cheltuielilor) pentru proiectele finanțate prin fonduri nerambursabile, comparativ cu orașele Arad sau Oradea. Totuși, bugetul municipiului este cu 38% respectiv 45% mai mic decât cele ale polilor de dezvoltare menționați. Cele mai importante proiecte realizate în Baia Mare în perioada 2011 - 2014 cu cofinanțare au vizat infrastructura de circulație, dezvoltarea spațiului public urban,

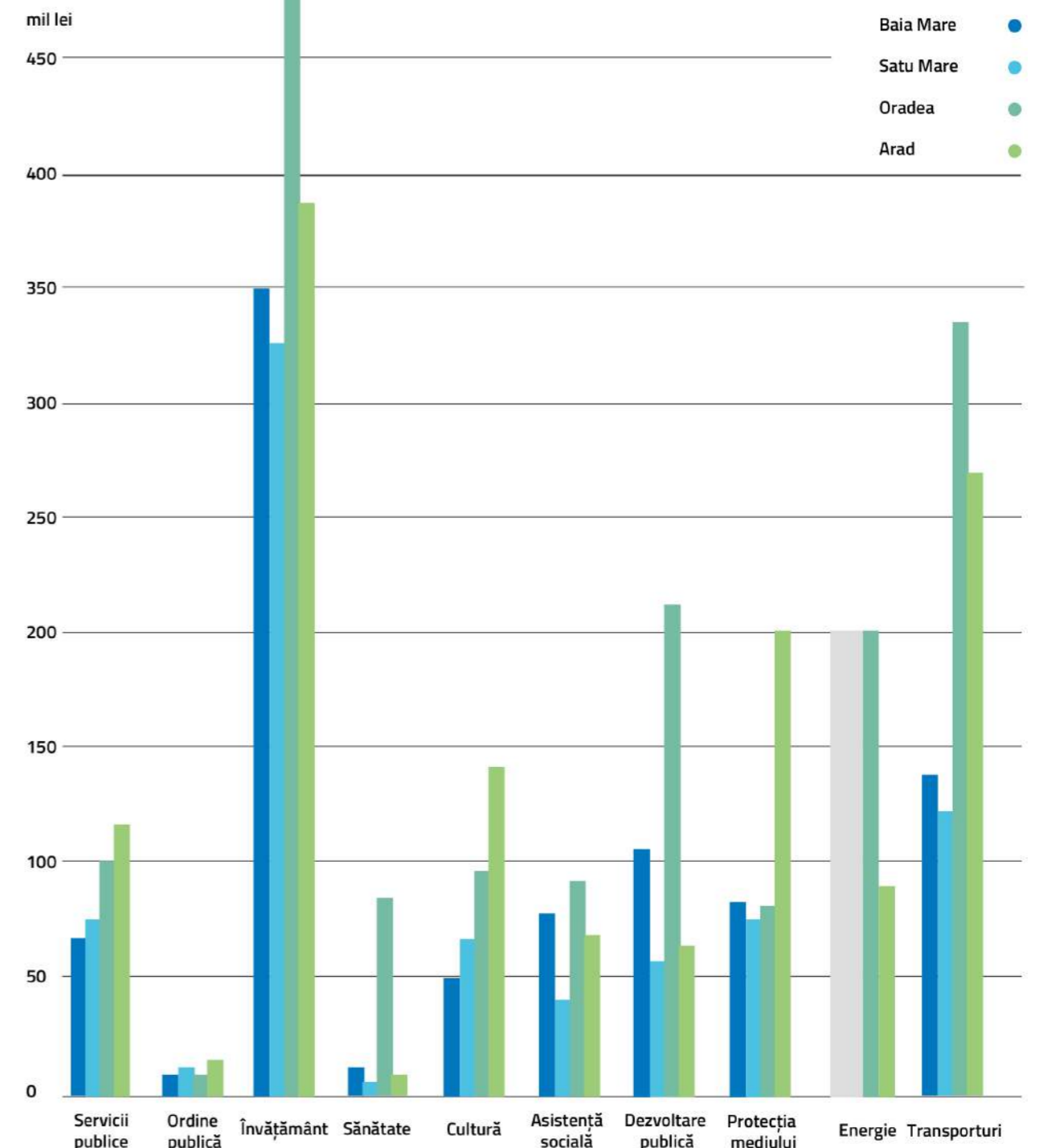
infrastructura de învățământ și a serviciilor sociale, - 2014 a fost de 29 milioane lei, iar valoarea totală de cofinanțare în perioada 2011

Structura cheltuielilor în perioada 2010 - 2013 pe titluri de cheltuieli



prelucrare date, sursă: <http://www.dpfb.mdrap.ro/> [accesat 11 martie 2015], situația veniturilor și cheltuielilor 2010-2013

Structura cheltuielilor pe părți și capitole de cheltuieli aferente perioadei 2011 - 2014 (mil.lei)



prelucrare date, sursă: <http://www.dpfb.mdrap.ro/> [accesat 11 martie 2015], situația veniturilor și cheltuielilor 2011-2014

### I.2.8.b. Dinamica investițiilor private

Pentru realizarea acestei analize au fost utilizate date furnizate de Municipiul Baia Mare, constând în autorizațiile de construire-desființare eliberate, structurate pe ani. În aceste centralizări, se regăsesc doar investițiile private imobiliare vizând blocurile de locuințe colective, construcțiile cu caracter comercial și construcțiile industriale.

Ca număr de intervenții totale, acestea au crescut din 2010 până în 2013 de la 63 la 104, însă anul 2014 a contorizat cele mai puține cereri de autorizare a intervențiilor de tipul celor menționate (57).

Între 2010 și 2012, s-a înregistrat o scădere a valorilor investițiilor, însă în 2013 și 2014, acestea au crescut. Fenomenul este strâns relaționat cu efectele crizei economice 2008 – 2012, când investițiile au scăzut, atât în valoare, cât și ca număr, și la nivelul național. Valoarea totală estimată a investițiilor imobiliare private din perioada 2010 – 2014 a fost de aproximativ 175 milioane de lei, cu cea mai mare pondere în investiții aferente domeniului industrial (42,1%). Obiectivele de investiții au vizat în principal extinderi, reabilitări sau extinderi de hale de producție.

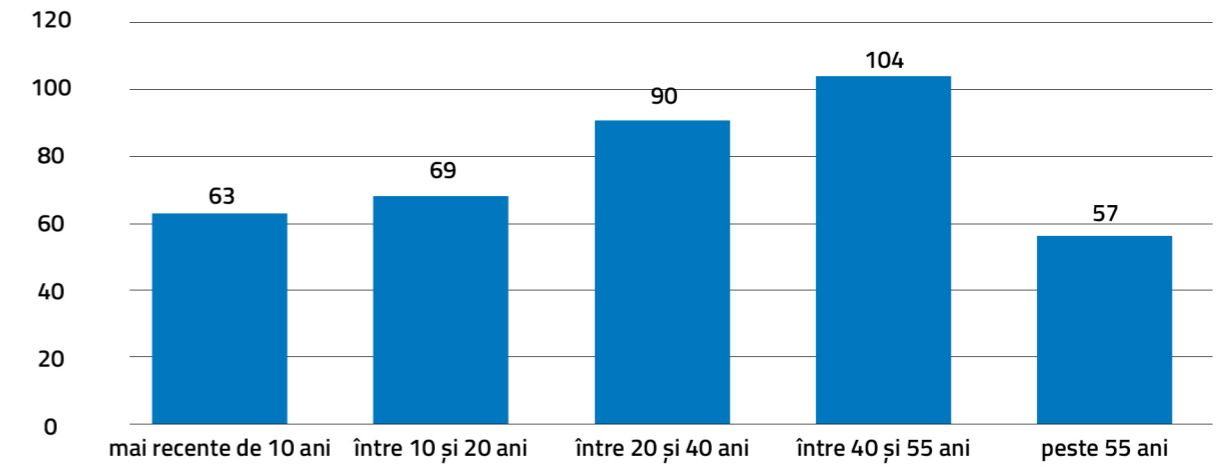
Sectorul locuințelor colective a fost al doilea cel mai important, după cifra investițiilor estimate totale (39,7%). Intervențiile au constat în mansardări sau supraetajări de locuințe și realizare de locuințe colective noi. Investițiile private în domeniul comercial au reprezentat aproximativ o cincime din totalul 2010 – 2014 și au urmărit extinderi sau schimbări de folosință a unor spații în utilizarea în scopuri comerciale și montarea panourilor publicitare sau a elementelor de signalistică. Deși intervențiile solicitate au fost numeroase (43% din totalul cererilor pentru obținerea autorizațiilor înregistrate), valoarea estimată cumulată a acestora a fost scăzută.

Având în vedere tipul de sursă al datelor (autorizații de construire), centralizarea investițiilor a fost posibilă doar pentru valoarea estimată la momentul depunerii. Urmărirea finalizării investiției nu a fost posibilă, întrucât majoritatea autorizațiilor au avut perioade de valabilitate mai mari de 12 luni, iar înregistrările au urmărit proiectele doar pe parcursul anului în care s-a depus cererea. Chiar și așa, cele aproximativ 175 milioane lei, ca sumă estimată pentru plata taxelor inițiale, reprezintă 83% din valoare de investiție cumulată pentru obiectivele estimate și cele finalizate și declarate.

În perioada 2010 – 2014, au fost contorizate doar 45 de investiții finalizate în mai puțin de 12 luni de la data depunerii autorizației, din cele 383 (11,7%), dar care au determinat o creștere a valorii de investiție față de cea inițială cu 9%. Un calcul simplu arată că valoarea finală a investițiilor propuse spre obținere a autorizației ar putea valora cel puțin 310 milioane de lei. Faptul că investițiile finalizate cuprinse în statistică au avut perioade de execuție mai mici de 12 luni arată faptul că ele au fost investiții de mică anvergură, evaluarea inițială fiind mai aproape de valoarea finală a investiției, decât în cazul investițiilor mai însemnate ca valoarea inițială declarată. Astfel, totalul valorilor imobiliare private realizate în perioada 2010 – 2014 poate fi mult mai mare decât cele 175 milioane de lei estimate inițial.

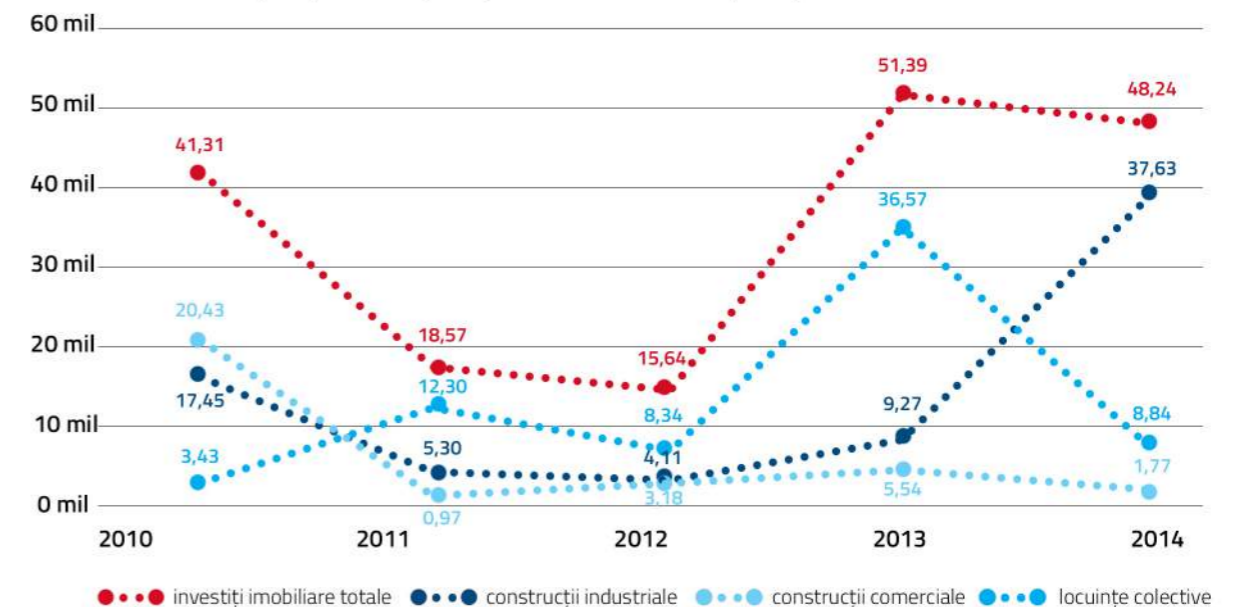
Repartiția investițiilor pe obiective de investiții (hale de producție, spații comerciale, schimbări de destinație ș.a.) indică un climat economic în consolidare, cu o relevanță ridicată a investițiilor din sectorul industrial. De asemenea, cererea și dezvoltarea de noi fonduri de locuire (colectivă) reprezintă un semnal pozitiv în ceea ce privește economia.

Evoluția numărului de investiții imobiliare private propuse - 2010 - 2014



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare

Repartiția investițiilor pe obiective de investiții, în perioada 2010-2014, în milioane lei



prelucrare date, sursă: Municipiul Baia Mare



# DIAGNOSTIC

## 1.3.1. Interpretarea analizelor

### Diagnostic. Situația actuală

**Municipiul Baia Mare**, ca reședință de județ și pol de dezvoltare al Regiunii Nord- Vest, **polarizează așezările Maramureșului și o suprafață moderată a teritoriului anturant**. În ceea ce privește accesibilitatea națională și europeană, **Baia Mare suferă de pe urma izolării sale, tradusă în mari distanțe-timp ale conexiunii cu S teritoriului național și cu Bucureștiul**, primul centru urban și motor economic al țării, în vreme ce **accesibilitatea aeriană către Europa este subordonată de relația (rutieră și feroviară) cu orașul Cluj**, pol de creștere al regiunii. **Lipsa unei conexiuni directe de mare viteză la coridoarele TEN-T reprezintă una dintre principalele cauze ale izolării municipiului și a prezenței competitive slab reprezentate în economia națională.**

De la fost centru minier, **profilul economic actual al orașului demonstrează o dezvoltare de tranziție centrată pe industria de prelucrare, cu o reprezentativitate crescândă a sectorului terțiar**, în speță a comerțului (consum de necesitate internă). **Piața forței de muncă este puțin dinamică**, cu toate că somajul întregirează o valoare mică (2%). Totuși, **numai 36% din totalul populației este ocupată și doar 34% inactivă** (tineri de până în 15 ani și persoane de peste 64 ani). Aceste cifre statistice se traduc într-o **putere de cumpărare în descreștere, care asigură doar consumul de nivel bazic**. **Creșterea consumului în condițiile economice actuale este improbabilă, influențând în mod negativ atractivitatea economică a mediului de afaceri local.**

**Turismul este subdezvoltat, în raport cu resursa cantitativă, calitativă și diversificată (turism cultural, montan, de odihnă ș.a.m.d.)**. Numărul de înnoptări și sosiri în oraș arată un grad scăzut de implicare în turism, odată cu **investițiile slab reprezentate, promovarea lacunară și abordarea unei piețe de desfacere**

**restrânse**, în absența unei politici și organizări coerente către dezvoltarea turistică ca alternativă durabilă de recalibrare economică. **Imaginea urbană a orașului este eterogenă**, cuprinzând zone reabilite și cu valoare patrimonială, cum este cazul Centrului Istoric, zone industriale abandonate în stare avansată de degradare sau periferiile, așa-numitele „pungi de sărăcie”, areale cu un grad ridicat de ghetozare, insalubre. **În același timp, spațiile urbane care au potențial de reprezentativitate turistică și iconică pentru oraș sunt tratate marginal sau insuficient puse în valoare.**

Din punct de vedere demografic, **Baia Mare se află într-un proces de depopulare și de îmbătrânire a populației**, fenomen accentuat de schimbările economice ale ultimelor două decade, odată cu valul de migrații către statele vest-europene, cu o piață mai atractivă a forței de muncă. Cantitativ, infrastructura socială (educație, sănătate, asistență socială, cultură) este dezvoltată satisfăcător în raport cu necesitățile actuale ale orașului, însă, calitativ, răspunde numai parțial nevoilor de deservire. **Municipiul se confruntă cu o problemă acută privind populația aflată în risc de sărăcie și excluziune socială, cu grupuri demografice (preponderent, de etnie rromă) care trăiesc în condiții insalubre și prezintă o rată mare de abandon școlar**. Orașul dispune un **fond locativ insuficient**, înregistrând una dintre cele mai scăzute valori ale indicatorului de suprafață locuibilă per capita din regiune.

În ceea ce privește calitatea mediului, municipiul Baia Mare reprezintă un caz aparte, în sensul existenței unor **mari resurse de teren, ocupate de foste situri industriale abandonate și degradate, unde este imperioasă decontaminarea solurilor** (Cuprom, RomPlumb, situri industrie extractivă și de prelucrare ș.a.). Odată cu stoparea activității

industriale, calitatea aerului s-a îmbunătățit, însă, **încă sunt necesare măsuri coercitive de reducere a poluanților atmosferici** (un exemplu ar fi necesitatea reducerii emisiilor de CO2 și gaze cu efect de seră ce provin din traficul rutier).

Orașul este dezvoltat pe orizontală, având râul Săsar drept axă structurantă E-V. Cei doi mari consumatori de resurse de teren se constituie în suprafețele destinate activităților de producție (industriale), active sau nu și fondul de locuințe individuale. Cu toate că **sistemul de transport**

### Cauze

**Polarizarea moderată exercitată de municipiul Baia Mare este explicabilă datorită climatului economic insuficient dezvoltat și a lipsei de deschidere către piețe regionale. Accesibilitatea redusă la nivel național este cauzată, în principiu, de lipsa investițiilor publice coerente în construcția de mari infrastructuri de viteză** (autostrăzi, drumuri expres, căi ferate de mare viteză), care să asigure o interconectivitate crescută cu marile centre economice, dar și izolarea geografică participă, în acest sens, ca factor de influență.

Conversia de la industria extractivă către cea de prelucrare, (de exemplu, prelucrarea lemnului, industria mobilei) a permis menținerea unui ritm economic acceptabil, odată cu creșterea serviciilor, dar și a comerțului de consum intern. **Ponderea mică de investiții este explicabilă în virtutea accesibilității scăzute mai-sus menționate, dar și ca urmare a competiției regionale slab gestionate.**

**Subdimensionarea turismului, în raport cu potențialul relevant, încă ne-exploatat, survine în urma lipsei unei tradiții recente și clare în domeniu și a unei asumări șovăielnice a acestei direcții de dezvoltare de către actorii locali și administrație**. Imaginea urbană eterogenă

**public răspunde necesităților actuale de deplasare în oraș, frecvența redusă îi afectează atractivitatea, iar gradul de ocupare și utilizare este unul mediu**. Un alt factor este dependența relativ ridicată de autoturisme, constituită ca obicei cultural și confirmată de costul relativ accesibil de deplasare cu autovehiculul în oraș, ca raport între distanța-timp și costul financiar efectiv. **Mobilitatea alternativă nepoluantă este slab reprezentată, transportul cu bicicleta nu este prioritarizat și nu dispune de o infrastructură integrată.**

juxtapune mai multe realități ale evoluției orașului. **Zonele abandonate industriale cu imagine dezolantă reprezintă un efect al eșecului de tranziție către o piață industrială competitivă**, liberă, simptom ce se regăsește în majoritatea centrelor industriale din România post-decembristă.

Depopularea și îmbătrânirea populației, ca fenomene, sunt influențate și cauzate de factori multipli, dintre care cei mai importanți ar fi reducerea activității de specializare (minieritul), migrația după integrarea europeană și tendința generală de îmbătrânire a populației datorită sporului natural care înregistrează valori mici (tendență prezentă în majoritatea statelor în curs de dezvoltare și dezvoltate). **Exclușiunea socială**, în special a minorităților de rromi ce trăiesc în pragul sărăciei, constituie un **fenomen complex**, cu o serie de cauze constante, cum ar fi **enclavizarea culturală a acestora și sistemul de valori în contradicție cu cele moderne ale societății de astăzi, dispariția meșteșugurilor, abandonul școlar sau dialogul social primitiv sau inexistent pentru integrare în comunitate.**

Poluarea solurilor (recentă și istorică) pe suprafața fostelor amplasamente industriale (cu plumb, cupru, ș.a.), constituie rezultatul exploataților



ultimului secol, calibrate la tehnologia epocii, în absența unei politici riguroase de protecția mediului, care s-a consacrat ca discurs în decadele recente.

#### Dezvoltarea pe orizontală a orașului și ponderea

### Scenariu „If not”

Scenariul „If not” descrie o prognoză a evoluției orașului, în absența unor intervenții care să corecteze punctele slabe și vulnerabilitățile identificate de Analiza SWOT și cuprinse în Diagnostic. El fundamentează necesitatea adoptării unei politici integrate de intervenție, pentru a soluționa carențele relevate de analiză și pentru a optimiza avantajele competitive, crescându-le relevanța.

**În absența realizării unor investiții în infrastructuri de mare viteză, feroviare sau rutiere de conectare la coridoarele europene de transport, dezvoltarea economică a municipiului Baia Mare este plafonată prin izolare.** Eventualitatea nerealizării Autostrăzii Transilvania sau executarea greoaie a lucrărilor, va avea și ea un efect semnificativ asupra atractivității economice în virtutea accesibilității regionale și naționale, diminuând interesul investitorilor de localizare de noi facilități de producție în zonă. Polarizarea ruralului va rămâne, în continuare, nesemnificativă, dacă nu se va conduce o politică metropolitană reală și dacă autoritățile nu vor implementa un plan de cooperare economică care să speculeze și să cumuleze avantajele competitive, atenuând disparitățile.

În ceea ce privește competitivitatea municipiului ca poziționare în regiune, **dacă Baia Mare nu și va orienta politica economică și turistică către o specializare complementară ofertei Clujului, orașul va rămâne captiv într-o relație de subordonare și nu de coordonare.** Dacă nu se vor realiza investiții în centre de cercetare și dezvoltare care să optimizeze procesele industriei

**semnificativă a locuințelor individuale, cu regim de înălțime scăzut** demonstrează o evoluție graduală specifică centrelor urbane cu disponibilități de teren, iar **dependența de autovehicul** și utilizarea acestuia pe scară largă se află în strânsă legătură cu acest tip de dezvoltare.

de prelucrare și forța de muncă nu va crește în grad de specializare și calificare, **municipiul riscă să piardă în fața orașelor din alte state slab dezvoltate, unde, forța de muncă este mai ieftină.** Dacă nu se va specula coerent avantajul competitiv al proximității materiei prime în industria mobilei, aceasta își va pierde din ponderea de piață.

Pe de altă parte, **dacă administrația nu va practica o politică de deschidere către noi piețe externe prin turism, orașul va rămâne captiv stagnării economice cu un comerț de consum intern, plafonat și nesustenabil.** Având în vedere riscul prezentat de concentrarea a cca. 40% din forța din muncă în industria prelucrării, este absolut imperioasă elaborarea unei strategii de tip „plan B” care să asigure sustenabilitatea economică a orașului, în contextul globalizării și a mutării piețelor emergente de muncă în industrie în zona Asiei.

**Dacă nu se vor realiza investiții și concentrări de forțe în turism,** care constituie o alternativă de multiplicare economică relevantă, coroborate cu creșterea atractivității prin regenerare urbană și crearea de spații urbane iconice, care să poată „vinde” cu succes imaginea municipiului Baia Mare, **orașul va continua să depindă economic de o serie de actori volatili. Consumul va descrește, iar bugetul local, care depinde de o astfel de rată de consum, va întâmpina dificultăți în asigurarea serviciilor de bună calitate și nu va dispune de fonduri de investiții pentru menținerea avantajelor competitive.**

**Dacă nu se vor facilita și încuraja investițiile în cercetare și dezvoltare și dacă inovația și**

industriile creative nu vor crește ca pondere în profilul economic al municipiului, **Baia Mare nu va suficient de atractivă în raport cu competitorii săi, mediul economic va fi unul puțin dinamizat, instabil și cu potențial scăzut de creștere.**

Creșterea economică și cea demografică sunt inter-dependente. Astfel, **în absența corelării specializărilor oferite de instituțiile de învățământ cu cererea și specificul pieței de muncă,** din ce în ce mai mulți tineri vor părăsi municipiul, iar **rata de dependență economică va crește, generând și diminuarea atractivității economice și a puterii de cumpărare. Eșecul integrării populației marginalizate sociale prin educație și asimilare în piața de muncă,** dacă nu se vor implementa măsuri în acest sens, **va contribui la escaladarea criminalității și la perpetuarea „pungilor de sărăcie” aflate la periferia orașului, cu problemele inerente de salubritate și siguranță.**

**Dacă nu se vor realiza decontaminări ale fostelor situri industriale și dacă acestea nu vor fi reintergrate în circuitul urban, aceste zone vor deveni periferice, nu prin amplasament, ci prin statut, vor polariza populații sărace, contribuind la creșterea criminalității și la degradarea teritoriilor din împrejurimi.** Totodată,

imposibilitatea utilizării acestor mari suprafețe de teren va favoriza extinderea haotică a orașului, promovând o utilizare ineficientă a resurselor (de teritoriu, infrastructură, energie în transporturi ș.a.m.d).

Mobilitatea urbană durabilă reprezintă una dintre temele majore impuse de Strategia Europa2020, iar eforturile de finanțare structurale sunt concentrare cu precădere către investiții în acest domeniu. **Dacă nu se vor lua măsuri de reducere și fluidizare a traficului, dacă nu se vor crea premise pentru realizarea unor infrastructuri pentru bicicliști și pietoni ca transport alternativ nepoluant, dacă sistemul de transport public nu va fi eficientizat și dacă nu se vor implemente campanii eficiente de comunicare și conștientizare a impactului negativ al transporturilor poluante, gradul de poluare a aerului și poluarea fonică vor înregistra valori din ce în ce mai ridicate.** Planificarea pentru astfel de premise de dezvoltare a mobilității urbane durabile și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, este deosebit de importantă pentru orizontul 2020. În caz contrar, municipalitatea nu va reuși să atragă fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii și acest lucru se va răsfrânge asupra celorlalte sectoare prin efecte negative precum scăderea atractivității și accesibilității.

## Relații Diagnostic - Cauze - Scenariu "If Not"



## I.3.2. Analiza SWOT

Mediul Intern	
Puncte Tari (S)	Puncte Slabe (W)

### CONTEXT

<ul style="list-style-type: none"> <li>Rangul de reședință de județ și statutul de pol de dezvoltare care permite polarizarea activităților economice și atragerea de fonduri pentru investiții</li> <li>Fond forestier bogat</li> <li>Prezența a numeroase resurse ale subsolului</li> <li>Polarizarea Zonei Metropolitane Baia Mare (245.000 locuitori în total)</li> <li>Centru universitar în context regional</li> <li>Potențial turistic diversificat</li> <li>Prezența Rezervației Arboretele de castani comestibili de la Baia Mare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subdimensionarea Aeroportului Internațional Baia Mare și lipsa curselor aeriene către alte destinații decât capitala, frecvența și capacitatea redusă a curselor aeriene către București (55 persoane pe zi tur, 55 retur)</li> <li>Înteruperea activității miniere, specifică în întreaga istorie a municipiului</li> <li>Scădere demografică în ultimii patru ani datorată soldului migrator negativ</li> <li>Finalizarea incompletă a tranziției economice din profil primar în profil terțiar</li> <li>Sol poluat, probleme de mediu</li> <li>Potențial turistic insuficient exploatat</li> </ul>
--	--

### FUNCȚIONALITATE – MEDIU CONSTRUIT

#### Zone funcționale majore

<ul style="list-style-type: none"> <li>Pondere majoritară a fondului forestier din zona administrativă a municipiului Baia Mare (cca.85%)</li> <li>21,4% din intravilanul municipiului constituie teren neutilizat, care poate fi angrenat în vederea dezvoltării economice</li> <li>Mixitatea funcțională a zonei centrale</li> <li>Concentrarea principalelor zone de activități în Sudul municipiului care poate contribui la realizarea unui parc industrial cu facilități comune și atractivitate sportivă</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existența unei bariere naturale la N în ceea ce privește limitarea expansiunii orașului</li> <li>Pondere redusă a spațiilor verzi (cca. 4%) din totalul suprafeței intravilane</li> <li>Blocarea suprafețelor de teren unde a fost sistată activitatea industrială, care sunt în prezent poluate (vezi sit Cuprom sau RomPlumb)</li> <li>Râul Săsar funcționează ca o barieră în țesutul urban și nu ca o axă structurantă</li> <li>Densitatea ridicată a locuirii în cartierele de locuințe colectivă</li> <li>Incompatibilitatea funcțională și estetică generată de prezența sitului industrial inactiv Cuprom într-o zonă pericentrală</li> <li>Incompatibilitatea generată de prezența sitului industrial inactiv Romplumb într-un areal cu potențial peisager</li> <li>Tronsonul de cale ferată care conectează Gara de siturile Cuprom și</li> <li>Romplumb este inactiv și acționează ca un element de fragmentare a țesutului urban, împiedicând o expansiune coerentă</li> <li>Prezența zonei de risc tehnologic din V orașului (zona Romaltyn), incompatibilă cu vocația fondului funciar la malul Săsarului</li> </ul>
--	---

#### Locuire – fond locuințe

<ul style="list-style-type: none"> <li>Tendința de creștere a fondului de locuințe (perioada 2010-2013)</li> <li>Tendința de creștere a suprafeței locuibile/locuitor (perioada 2010-2013)</li> <li>Zona Centrală este ocupată cu locuințe colective</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pondere mare a locuințelor vechi (51,6% au peste 40 ani) se traduce în risipă de energie și o siguranță a locuirii mai scăzută</li> <li>Suprafața locuibilă/locuitor sub media națională (19 mp/locuitor față de 19,42 pe țară)</li> </ul>
---	---

Mediul Extern	
Oportunități (O)	Amenințări (T)

<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximitatea față de granița cu Ucraina și Ungaria- oportunitate dezvoltării ca hub de tranzit</li> <li>Tradițiile maramureșene ca premisă a dezvoltării turistice, alături de prezența a 100 biserici monument în județ</li> <li>Prezența ariilor naturale protejate în județ ca premisă a dezvoltării turistice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Competiția cu polul de creștere Cluj</li> <li>Competiția cu polii de dezvoltare Oradea și Satu Mare</li> <li>Accesibilitatea redusă la nivel european și național în absența unor infrastructuri rutiere și feroviare de mare viteză care să lege Baia Mare de capitală, de Sătrii sau de orașele vest-europene</li> <li>Clasarea slabă a județului Maramureș în ierarhia județelor în funcție de PIB (locul 22 național, 8,7 miliarde în 2011)</li> </ul>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tendința de expansiune necontrolată a locuințelor către zona de N a municipiului care poate genera costuri ridicate pentru oraș transferul de proprietate către mai mulți actori în urma procedurii de insolvență a societății CUPROM SA care îngreunează un eventual proces de gentrificare urbană</li> <li>Costurile prea mari de reabilitare și modernizare a tronsonului de cale ferată care leagă gara de siturile Cuprom și Romplumb, care împiedică conversia într-un sistem de transport urban feroviar de suprafață datorită stării avansate de degradare a infrastructurii</li> <li>Tendința de expansiune a orașului către dealul nordic, în zone care prezintă risc natural de alunecări de teren</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Programul Național de Reabilitare Termică pentru locuințele colective</li> <li>Alte programe de reabilitare (clădiri publice)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dezvoltarea excesivă pe orizontală a orașului și creșterea necesarului de investiții în infrastructură edilitară (peste 80% din numărul total de construcții de locuințe sunt locuințe individuale)</li> </ul>
---	---

care utilizează spațiul mai eficient decât cele individuale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Raport mic al numărului de locuințe la 1000 locuitori (422,79 față de 428,83 în Satu Mare, 428,83 în Oradea și 475,79 în Arad)</li> <li>▪ Raport mare între suprafața ocupată de locuirea individuală și cea colectivă (aproximativ 3,7) nepotrivită pentru un mediu urban eficient <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ densitatea excesivă a locuirii în unele cartiere (Traian – 317 loc/ha, Republicii – 193 loc/ha, Gării – 192 loc/ha)</li> <li>▪ Implementare slabă a programelor de eficientizare energetică a locuințelor (doar 27 locuințe colective)</li> <li>▪ Eficiență energetică redusă</li> </ul> </li> </ul>
---	--

### Spații publice și reperi la nivel urban

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Numeroase obiective cultural-istorice cu potențial turistic (muzee, obiective religioase, teatre, 73 monumente istorice clasificate)</li> <li>▪ Obiectivele sportive atractive datorită performanțelor sportive ale echipelor de club locale</li> <li>▪ Tendința de creștere a suprafețelor verzi din oraș din ultimii ani: creștere cu 75% din 2010 până în 2013;</li> <li>▪ Acțiunile de reabilitare și modernizare a clădirilor publice (școli, grădinițe, spitale, stadion, ș.a.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parazitarea parterelor blocurilor de locuințe de extinderile neuniforme din punct de vedere stilistic și arhitectural</li> <li>▪ Parazitarea spațiului public de către parcurile amenajate la sol (Piețele Libertății, Cetății, Păcii)</li> <li>▪ Lipsa de atractori de fluxuri constante în spațiile publice principale ale orașului și/sau utilizarea neadaptată vocației spațiului (Păcii, Libertății, Cetății, Gării, Universitate, Revoluției)</li> <li>▪ Lipsa amenajărilor malurilor râului Săsar ca spațiu public unitar</li> <li>▪ Distribuția neuniformă a spațiilor verzi de mari dimensiuni în cadrul orașului</li> </ul>
---	--

### Siguranța spațiului urban

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendința de scădere a incidentelor din trafic și a victimelor (2010 -2013)</li> <li>▪ Reducerea infracțiunilor asupra persoanei (2010-2013)</li> <li>▪ Intensificarea acțiunilor poliției locale de combatere a infracțiunilor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ponderea ridicată a infracțiunilor asupra patrimoniului, în special furturi (13 acte/1000 locuitori față de 4 acte/1000 locuitori la nivel național)</li> <li>▪ Sporirea actelor de violență corporală (2010-2013)</li> <li>▪ Ponderea crescândă și foarte ridicată a infracțiunilor contra bunelor moravuri (0,19-0,25/1000 locuitori față de 0,01/1000 locuitori la nivel național)</li> </ul>
--	---

## DEMOGRAFIE

### Evoluția fenomenelor socio-demografice

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spor natural pozitiv (pe intervalul 2010 – 2013)</li> <li>▪ Rata șomajului este scăzută și în descreștere față de anul 2010</li> <li>▪ Dependența demografică este mai redusă față de media cea a Aradului, Oradei și mediei naționale a mediului urban</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Scăderea populației cu 2% (2010 – 2013) determinată de fenomenul de migrație <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fenomenul de "îmbătrânire" al populației conduce la o creștere a dependenței demografice cu impact negativ asupra veniturilor sociale</li> <li>▪ Capacitatea de polarizare a localităților din vecinătate mai mică decât a orașelor mari (Arad, Oradea) se cunatică în solduri migratorii negative cu valori mai mari și efecte mai pronunțate pe termen lung</li> <li>▪ Scăderea ponderii populației tinere în totalul populației în intervalul 2010 – 2014 de la 14,5% la 14%</li> <li>▪ Diferențe majore de densitate a locuitorilor între cartierele orașului ca urmare a tipologiei de locuire denotă un caracter neuniform atât arhitectural – urbanistic, cât și de dezvoltare și nivel de trai</li> </ul> </li> </ul>
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lipsa unui program/regulament care să stabilească, la nivelul întregului oraș, direcții și metode de reabilitare, prin intermediul cărui să se obțină o imagine coerentă a fondului constructiv;</li> <li>▪ Acțiunile în instanță pentru retrocedarea unor terenuri libere în interiorul zonelor de locuințe</li> </ul>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reabilitarea obiectivelor principale prin Programul Național pentru Eficiență Energetică</li> <li>▪ Utilizarea Instrumentelor Structurale Europene pentru consolidarea sau refacerea spațiilor publice și a reperelor urbane principale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vandalizarea spațiilor publice, a mobilierului urban și a construcțiilor (lipirea afișelor, distrugerea plantațiilor și a mobilierului, însemnele cu spray-uri graffiti etc.)</li> <li>▪ Tendința de densificare a mediului construit în treimea centrală a orașului în defavoarea spațiului public și aglomerarea numărului de autovehicule</li> <li>▪ Reactualizarea Planului Urbanistic General ca instrument de direcționare și restricționare al dezvoltărilor urbane în vederea extinderii eficiente a fondului urban construit</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reabilitarea și modernizarea străzilor contribuie la creșterea siguranței în spațiul public</li> <li>▪ Programele de integrare și reabilitare a tinerilor și a minorităților etnice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendința de creșterea a numărului de autovehicule se traduce într-o posibilitate mai mare de evenimente rutiere</li> <li>▪ Creșterea discrepanțelor socio-economice între grupurile sociale</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prevederile PUG de transformare a enclavelor zonelor de producție și depozitare defazate în zone destinate activităților economice va genera noi locuri de muncă cu posibilitatea stopării și chiar inversării fenomenului de emigrare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendința de densificare a treimii centrale a municipiului reprezentată de cartierele Săsar, Republicii, Gării, Traian, Progresului, Vasile Alecsandri poate conduce la sufocarea traficului, reducerea spațiului public pietonal în detrimentul circulației și al locurilor de parcare și o reducere a calității locuirii</li> <li>▪ Contractarea economiei și implicit reducerea locurilor de muncă poate determina accentuarea fenomenului de emigrare</li> </ul>
--	--

## INFRASTRUCTURA DE TRANSPORTURI

### Infrastructura fizică

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Densitate bună a străzilor și o pondere la mia de locuitori superioară celorlalți 3 poli de dezvoltare denotă o accesibilitate și deservire bune</li> <li>▪ Procentul ridicat de drumuri modernizate indică preocuparea și capacitatea administrației locale pentru buna-gestionare a infrastructurii</li> <li>▪ Aeroportul Baia Mare oferă o alternativă rapidă de deplasare între Baia Mare și capitală și poate fi un punct de legătură și către alte centre urbane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accesibilitate redusă față de capitală și celelalte centre urbane importante din teritoriu: lipsa sau inadecvarea infrastructurii rutiere și feroviare cauzează timpi mari de deplasare</li> <li>▪ Aeroportul Baia Mare este adecvat doar aeronavelor de mici dimensiuni</li> <li>▪ Lipsa unei ocolitoare a orașului cauzează trafic de tranzit în oraș care contribuie la creșterea timpului de deplasare al traficului urban</li> <li>▪ Numărul mic de locuri de parcare amenajate aferent zonelor rezidențiale afectează calitatea spațiului rezidențial public prin reducerea ofertei de spațiu destinat pietonilor cauzată de autovehiculele parcate pe trotuar sau spații neamenajate</li> <li>▪ Număr ridicat de garaje individuale ale rezidenților cu caracter neuniform și care utilizează inechitabil spațiul interstițiar</li> <li>▪ Infrastructura destinată bicicletelor se rezumă la doar 11 kilometri de piste de biciclete, fără alte facilități</li> <li>▪ Neadecvarea gării ca spațiu de transfer intermodal al transportului public</li> </ul>
--	---

### Transportul public

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Legături multiple pe cale rutieră cu transportul public cu localități din țară și din străinătate</li> <li>▪ Acoperire bună a municipiului a rețelei transportului în comun</li> <li>▪ Existența unei linii dedicate deservirii obiectivelor de interes turistic</li> <li>▪ Grad de uzură redus al flotei transportului în comun local ca urmare a achiziționării autobuzelor noi</li> <li>▪ Tendința de creștere a numărului pasagerilor transportului în comun (perioada 2010 – 2013)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lipsa semnalizării / amenajării tuturor stațiilor de transport public în interiorul orașului este un impediment în utilizarea transportului public de către turiștii și locuitorii nefamiliarizați cu sistemul de trasee</li> <li>▪ Zona Izvoarele este neadecvată transbordărilor între multiplele linii de transport public ce o tranzitează</li> </ul>
---	--

## INFRASTRUCTURA SOCIALĂ ȘI SERVICIILE SOCIALE

### Educația

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Localizarea unităților de învățământ în oraș permite accesul echitabil tuturor copiilor din municipiu, pentru toate nivelurile de educație exceptându-l pe cel preșcolar</li> <li>▪ Raportul elevi/cadru didactic este similar celui național (primar +gimnazial+liceal)</li> <li>▪ Dotare superioară cu PC-uri a nivelului primar-gimnazial în raport cu media națională și a celorlalți poli de dezvoltare studiați</li> <li>▪ Dotare superioară a unităților de învățământ cu terenuri de sport față de media națională, și a poliilor Satu Mare și Oradea</li> <li>▪ Clădirile instituțiilor de învățământ au fost supuse unor lucrări de reabilitare, modernizare și extindere care au crescut confortul procesului de educație</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Populația școlară în scădere determinat de o reducere a natalității după anii 1990</li> <li>▪ Infrastructura sălilor de clasă ușor subdimensionată, subliniată de media elevilor/clasă raportată la prevederile LEN, în cazul învățământului de stat preșcolar</li> <li>▪ Media de elevi/sala de clasă sub media națională denotă o capacitate supradimensionată situației actuale a numărului de elevi</li> <li>▪ Nivelul de dotare cu PC-uri la nivelul liceal este sub media celorlalți poli de dezvoltare</li> <li>▪ Cartierul Firiza nu beneficiază de o unitate de educație pentru învățământul preșcolar</li> <li>▪ Reducerea numărului de elevi din școlile profesionale (perioada 2010 - 2013)</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prevederile de modernizare și dezvoltare ale Aeroportului Baia Mare prevăzute în Masterplanul General de Transport al României (octombrie 2014)</li> <li>▪ Propunerile din Prioritățile de Dezvoltare Durabilă – Strategia Județului Maramureș (realizarea unui drum expres Baia Mare – Vaja via Satu Mare</li> <li>▪ Dezvoltarea proiectelor sociale care oferă și suport educațional pentru tineri (asemeni Centrului ROMANII)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intemperiiile și ciclurile perioadelor reci-calde afectează starea infrastructurii care necesită intervenții regulate de remediere</li> <li>▪ Tendința de creștere a numărului de autovehicule reprezintă un fenomen care afectează calitatea aerului, dimensiunea spațiului pietonal și verde și al timpului de deplasare la orele de vârf</li> <li>▪ Cele două tronsoane de cale ferată industrială dezafectată reprezintă în impediment în coerența spațială din zona de sud și est a orașului</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politicile de eficientizare a consumului de energie favorizează modernizarea transportului public și îmbunătățirea confortului pe timpul călătoriei</li> <li>▪ Reducerea cheltuielilor cu întreținerea și utilizarea autobazei în urma achizițiilor autovehiculelor noi prognozate de administrația Urbis</li> <li>▪ Localizarea unităților generatoare de locuri de muncă în același areal permit implementarea unor acțiuni de a încuraja transportul în comun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Viteza mică de deplasare pe cale feroviară, cauzată de infrastructura neadaptată vitezelor superioare, se traduce într-un mod de transport necompetitiv în raport cu cel rutier</li> <li>▪ Percepția locuitorilor asupra transportului public ca mijloc de deplasare utilizat de clasa socială cu venituri mici, nu ca mijloc eficient și economic de deplasare</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dezvoltarea în ultimi ani în Baia Mare a activităților de producție care necesită forță de muncă specializată</li> <li>▪ Instrumentele europene pentru stimularea învățării pe parcursul vieții și programele oferite gratuit de diferite centre de formare (printre care și AJOFMM)</li> <li>▪ Promovarea concursurilor și olimpiadelor școlare ca mod de stimulare a competiției între elevi și creșterea interesului pentru diferite domenii</li> <li>▪ Organizarea de vizite educaționale la unități economice din domenii diferite pentru elevii de nivel primar și gimnazial în vederea deschiderii orizontului profesional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nivelul scăzut al veniturilor din familiile sărace contribuie la părăsirea timpurie a școlii și axarea copiilor pe îndeplinirea activităților aducătoare de venit</li> <li>▪ Interesul scăzut manifestat de elevi vis a vis de procesul educațional, vizibil prin gradul de promovabilitate la bacalaureat (perioada 2010 – 2013)</li> <li>▪ Lipsa unui studiu care să illustreze necesarul pieței forței de muncă și corelarea produsului universitar și al școlilor tehnice și profesionale la nivelul județului Maramureș.</li> </ul>
---	---

**Sănătatea**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Creșterea capacității de primire a spitalelor (de 1346 în 2010 la 1366 în 2013)</li> <li>Creșterea numărului medicilor (perioada 2010 – 2013)</li> <li>Dezvoltarea sistemului medical privat și creșterea numărului de servicii medicale disponibile</li> <li>Ponderea personalului sanitar la mia de locuitori mai mare decât în polii de dezvoltare din regiune</li> <li>Reabilitarea Spitalului Județean (anunțată a se finaliza în 2015)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dotarea unităților medicale băimărene și calitatea specialiștilor se concretizează într-un oraș Baia Mare centru medical la nivel județean și chiar interjudețean</li> <li>Ponderea medicilor și a medicilor de familie la mia de locuitori mai mică decât în Arad și Oradea denotă necesitatea atragerii acestui tip de specialiști în Baia Mare</li> </ul>
--	---

**Infrastructura Socială**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Investițiile locale în centre destinate persoanelor din grupuri sociale defavorizate</li> <li>Rețea extinsă de centre sociale (atât private cât și publice)</li> <li>Proiectele la nivel de cartier implementate de SPAS contribuie la întărirea legăturilor între membrii comunității și la creșterea apartenenței locale</li> <li>Beneficii și facilități importante acordate de Primărie pentru persoanele vârstnice și cele cu dizabilități</li> <li>Valoare ridicată a subvențiilor acordate ONG-urilor prestatoare de servicii sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ponderea mare a copiilor asistați social (16% în 2013) denotă o situație neplăcută și grea pentru o mare parte a minorilor băimăreni</li> <li>Deficiențe în ceea ce privește programele de incluziune în sistemul educațional sau pe piața muncii a persoanelor dependente de substanțe halucinogene și persoanele cu dizabilități;</li> <li>Numărul mare al persoanelor marginalizate (aproximativ 2500)</li> <li>Numărul mic al departamentelor de planificare strategică în domeniul asistenței sociale și lipsa corelării între activitățile acestora</li> <li>Lipsa unei baze de date centralizată care să conțină informații complete referitoare la totalul populației în nevoia de asistență și problematica în care se încadrează</li> </ul>
--	--

**Infrastructura Culturală**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Existența unui fond cultural-istoric bogat recunoscut atât pe plan național cât și internațional, cu potențial turistic</li> <li>Interesul ridicat pentru obiectivele culturale dovedit de fluxul mare de vizitatori</li> <li>Existența evenimentelor culturale locale dedicate sărbătorilor locale și internaționale pe tot parcursul anului, susținute de administrația locală</li> <li>Existența unui fond de obiective culturale diversificat: muzee, expoziții, teatre, cinema, biblioteci, case memoriale, ș.a.</li> <li>Număr important al clădirilor clasificate ca monumente istorice</li> <li>Reabilitarea unor spații și clădiri cu valoare istorică (Piața Libertății, Turnul lui Ștefan)</li> <li>Numărul mare al cititorilor activi din biblioteci ilustrează interesul locuitorilor pentru cultură</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lipsa unei agende culturale care să ofere o programare eficientă a evenimentelor cu scopul de a promova tradițiile și cultura băimăreană și maramureșană</li> <li>Lipsa unei campanii unitare de promovare a potențialului turistic aferent valorilor culturale</li> <li>Ponderea redusă a participanților la evenimentele de spectacol și teatru în comparație situația din Oradea dovedește o promovare insuficientă, un număr redus de evenimente sau chiar o subdimensionare a acestei infrastructuri</li> </ul>
---	---

**INFRASTRUCTURA TEHNICO - EDILITARĂ**

**Alimentarea cu apă potabilă**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Sursa de apă potabilă localizată în apropierea orașului</li> <li>Rețeaua de alimentare cu apă a fost reabilitată în 2009</li> <li>Stația de tratare a fost modernizată în 2009 și</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Densitatea mică a rețelei de alimentare cu apă comparativ cu a celorlalți poli de dezvoltare și a județului.</li> <li>Cartierul Firiza, și nordul cartierelor Valea Borcutului, Săsar, Grivița și Ferneziu nu beneficiază de</li> </ul>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Competiția între mediul privat și cel de stat care poate crește calitatea serviciilor în ambele medii</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oferta de muncă mai atractivă pentru medici și personalul sanitar bine pregătiți venită din țările vest europene</li> </ul>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizarea Strategiei Sociale a Municipiului Baia Mare (în elaborare la momentul redactării acestor analize) va sugera direcții comune de acțiune pentru toți prestatorii de servicii sociale locali, acestea putând fi implementate mai eficient</li> <li>Fondurile europene de finanțare care vizează problemele sociale FSE (fondul social european), FEAD (Fondul de ajutor european pentru cele mai defavorizate persoane)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evenimente majore care să destabilizeze mediul economic și să amplifice problemele legate de integrarea pe piața muncii și în societate</li> <li>Creșterea numărului de persoane asistate social ca urmare a fenomenului de îmbătrânire a populației</li> <li>Lipsa unei planificări comune a desfășurării activităților și alocării fondurilor între prestatorii de servicii sociale poate să conducă la deservirea neechitabilă și nedeservirea populației care necesită ajutor în mod prioritar</li> <li>Motivația materială insuficientă pentru a atrage un număr suficient de asistenți sociali permanenți, special formați în domeniu</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Reabilitarea Coloniei Pictorilor va crește vizibilitatea artiștilor băimăreni</li> <li>Fondurile naționale și europene pentru reabilitarea și promovarea patrimoniului cultural</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispariția tradițiilor culturale autentice ca urmare a nevalorificării și ne promovării suficiente</li> <li>Tendența de promovare a non-valoilor sau a evenimentelor cu o încărcătură culturală redusă încurajată de profitabilitatea crescută și cererea locuitorilor</li> </ul>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Fondurile europene atrase prin diferitele programe de dezvoltare oferă posibilitatea extinderii rețelelor de apă în zonele neacoperite</li> <li>Contractele atribuite pentru modernizarea și extinderea rețelelor în zonele limitrofe ale orașului vor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extinderea intravilanului conduce la necesitatea extinderii rețelei de distribuție a apei, generând costuri pentru administrația locală</li> </ul>
--	---

<p>asigură o capacitate de prelucrare suficientă pentru Baia Mare și localitățile din jurul său</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alimentarea cu apă este realizată în mare parte în sistem gravitațional, necesitând costuri reduse față de sistemul care utilizează stații de pompare</li> </ul>	<p>rețea de distribuție a apei potabile</p>
---	---

**Rețeaua de canalizare**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Stația de epurare a fost modernizată în anul 2009, crescându-se atât eficacitatea cât și capacitatea de prelucrare a apei uzate</li> <li>Parte a rețelei de canalizare a fost modernizată și extinsă prin programul ISPA în 2009</li> <li>81% din populație deservită de rețeaua de canalizare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lungimea rețelei de canalizare la mia de locuitori mult sub raportul existent în alți poli de dezvoltare indică posibilitatea de subdimensionare a rețelei în raport cu necesarul din teren</li> <li>Cartierul Firiza, și nordul cartierelor Valea Borcutului, Săsar, Valea Roșie, Grivița și Ferneziu nu beneficiază de rețea de canalizare</li> </ul>
--	--

**Alimentarea cu gaze naturale**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducerea consumului de gaz atât la consumatorii casnici cât și la cei industriali se reflectă într-un impact mai mic asupra calității aerului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rețeaua de distribuție a gazelor naturale nu deservește o parte importantă din nordul municipiului</li> </ul>
--	--

**Alimentarea cu energie electrică**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Orașul este deservit în totalitate de rețeaua de electricitate</li> <li>Reducerea activității industriale mari consumatoare de electricitate a redus riscul deficitului de putere în momentele de maxim ale zilei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzura morală și tehnică a conductorilor electrici în zona între străzile M. Eminescu și V. Alecsandri</li> <li>Existența unor posturi de transformare cu o capacitate de lucru care nu mai corespunde necesarului din zonele nou construite</li> </ul>
---	---

**Serviciile de salubritate**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Colectarea selectivă a deșeurilor din sticlă, hartie și carton, metal, rezultate din construcții și a echipamentelor electrice și electronice</li> <li>Investiția în recipiente de tip igloo pentru colectarea selectivă a deșeurilor</li> <li>Existența unui sediu de colectare RoRec în Baia Mare și a unui parteneriat între asociație și Primăria Municipiului Baia Mare</li> <li>Colectarea unei cantități totale de deșeurii însemnate raportată la numărul de locuitori, dublă față de media națională, mai mare decât în Oradea</li> <li>Procentul mare de deșeurii din pământ și pietre reciclat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neconformitatea depozitului de deșeurii municipal în raport cu regulamentele europene îi interzice funcționarea după anul 2017</li> <li>Cantitatea de DEEE raportată la numărul locuitorilor este sub media impusă de legislație</li> <li>Deșeurile reciclabile nu sunt valorificate pe raza municipiului, ele sunt compactate și vândute altor operatori</li> </ul>
---	---

**Rețeaua de iluminat public**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Extinderile sistemului de iluminat public între 2010 – 2013 în zonele limitrofe ale municipiului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creșterea consumului de energie pentru iluminatul public între anii 2012 - 2014</li> </ul>
--	---

**CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU**

**Zonele verzi**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Fondul forestier bogat și vast localizat în</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Distribuția neuniformă a spațiilor verzi în cadrul</li> </ul>
---	--

<p>crește confortul locuirii</p>	
----------------------------------	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Fondurile europene atrase prin diferitele programe de dezvoltare oferă posibilitatea extinderii și modernizării rețelelor de canalizare</li> <li>Contractele atribuite pentru modernizarea și extinderea rețelelor în zonele limitrofe ale orașului vor crește confortul locuirii</li> <li>Realizarea treptei terțiare la stația de epurare va contribui la reducerea impactului orașului asupra ecosistemului acvatic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extinderea intravilanului conduce la necesitatea extinderii rețelei de canalizare, generând costuri pentru administrația locală</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Lipsa sistemului de termoficare centralizat poate fi exploatată prin extinderea rețelei de gaze necesară pentru producerea agentului termic în regim individual de toți locuitorii</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creșterea excesivă a prețului gazelor care să facă nerentabilă extinderea rețelei de distribuție din cauza lipsei de interes de a se racorda a locatarilor</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dezvoltarea spontană a locuințelor în zonele marginale poate să conducă la suprasolicitarea posturilor de transformare existente și cauzarea deficitului de putere la orele de vârf ale consumului</li> </ul>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Proiectarea și executarea unor depozite de deșeurii municipale noi pentru a fi utilizate ulterior anului 2017 stabilite în cadrul proiectului "Sistem de Management Integrat în județul Maramureș"</li> <li>Obligativitatea de reciclare impusă de legislația din domeniu contribuie la reducerea impactului asupra mediului și valorificarea parțială a unor resurse</li> <li>Realizarea campaniilor locale informare și încurajare a reciclării selective</li> <li>Dezvoltarea unor activități de producție pe plan local care să valorifice materialele reciclate și să încurajeze reciclarea</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lipsa de interes a populației în demersul de selectare selectivă poate compromite ținta de atins în domeniu stabilită pentru anul 2020</li> </ul>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>Directiva europeană și legislația națională privind consumul de energie poate conduce la o reducere a consumului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumatorii electrici mai eficienți din punct de vedere energetic au costuri de achiziție mai mare</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Proiectul Eco-rețeaua urbană va contribui la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Întreținerea necorespunzătoare a cestora și</li> </ul>
--	---

<p>exteriorul intravilanului compensează procentul mic de spațiu verde din oraș</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Spațiile verzi mari sunt bine-întreținute</li> <li>Proiectele de amenajare a spațiilor verzi și locuri de joacă aferente zonelor rezidențiale desfășurate în perioada 2010 - 2013</li> </ul>	<p>orașului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Norma de spațiu verde este inferioară celei recomandată de UE</li> <li>Spațiile verzi aferente locuirii colective este uneori neîngrijit și există deficit de element vegetal</li> </ul>
---	---

**Calitatea aerului**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Îmbunătățirea calității aerului pe perioada de implementare a PIGCA (2010-2013)</li> <li>Reducerea consumului de combustibil de către operatorul Urbis se traduce prin poluare mai scăzută</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traficul contribuie cu 40% din totalul emisiilor de CO2</li> <li>Condițiile atmosferice determinate de contextul geografic în care se află Baia Mare nu permite disiparea în atmosferă a substanțelor poluante</li> <li>Stațiile de monitorizare a calității aerului necesită investiții pentru reparații</li> </ul>
--	---

**Poluarea fonică**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Nivelul de zgomot din zonele de locuit este în limitele admise de legislație</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arterele majore de trafic și intersecțiile principale generează un nivel de zgomot peste limita admisă de legislație</li> </ul>
--	--

**Poluarea apelor și a solurilor**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Sursa de apă potabilă nu este în pericol de afectare de pe urma activităților industriale</li> <li>Calitatea bună a apei potabile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Solurile poluate aferente combinatelor Cuprom și Romplumb</li> <li>Depozitul de deșuri din Satu Nou de Sus reprezintă, din cauza metodei de construcție, o sursă de poluare a solului</li> <li>Malurile cursurilor de apă prezintă urmele depozitării neconforme a deșeurilor menajere</li> </ul>
---	--

**ECONOMIE**

**Întreprinderile și activitățile economice**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Numărul întreprinderilor în creștere denotă o economie în creștere (2010 - 2013)</li> <li>Forță de muncă specializată în concordanță cu potențialul local: domeniul hotelurilor și restaurantelor, industria prelucrătoare + domeniul transporturilor și domeniul activităților profesionale</li> <li>Profitul net în creștere consistentă (totalul întreprinderilor) – cca. 25% între 2010 – 2013</li> <li>Productivitatea muncii în creștere în perioada 2010 – 2013</li> <li>Numărul șomerilor în scădere cu aproximativ 50% (perioada 2010 – 2013)</li> <li>Investiții continue pentru achiziționarea de echipamente și autovehicule pentru compania Urbis</li> <li>Tendența crescătoare a investițiilor private în domeniul industrial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducerea numărului de salariați în perioada 2010 – 2013 (1293 angajați)</li> <li>Gruparea a jumătate din numărul angajaților în doar 1,8% din numărul companiilor</li> <li>Supra-angajare în domeniul industriei de prelucrare (număr mare de angajați într-un număr mic de firme)</li> <li>Pondere redusă la nivel regional ca număr de întreprinderi active (sub 9%) și ca cifră de afaceri (sub 6%)</li> <li>Număr redus de întreprinderi cu activitate în domeniul cercetării și dezvoltării</li> </ul>
---	---

<p>creșterea calității locuirii în zonele dens locuite</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Creșterea calității locuirii prin refacerea elementului vegetal aferent clădirilor de locuit colective</li> </ul>	<p>degradarea elementului vegetal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Insuficiența locurilor de parcare rezidențiale determină unii locatari să parcheze pe spațiile care sunt teoretic verzi, dar elementul vegetal lipsește, compromițând capacitatea acestuia de a se regenera</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Programele naționale și europene de eficientizare a clădirilor publice și de locuințe colective vor contribui la scăderea poluării provenită din producerea energiilor termice și electrice</li> <li>Continuarea acțiunilor de remediere a calității aerului propuse prin PIGCA prin amenajarea spațiilor verzi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sporirea numărului de autovehicule</li> <li>Tendența de îmbătrânire a parcului auto și implicit creșterea poluării aerului</li> <li>Scăderea randamentului echipamentelor individuale de încălzire și creșterea cantității de PM10 emise în perioadele reci</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizarea centurii ocolitoare va degaja orașul de o parte din traficul de tranzit și implicit reducerea zgomotului</li> <li>Creșterea ponderii transportului în comun în totalul deplasărilor din oraș va degreva arterele de o parte din autovehicule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sporirea numărului de autovehicule în viitor</li> <li>Degradarea infrastructurii rutiere contribuie la amplificarea zgomotului din trafic</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Programele europene de reabilitare a siturilor contaminate și ameliorare a calității apelor și solurilor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deversarea lacurilor de decantare (cu concentrații ridicate de particule în suspensie) în urma unor calamități naturale ;</li> <li>Evacuarea necontrolată a apelor de mină;</li> <li>Zonele de risc declarate: zona fostului depozit de explozibil și zona de producție și depozitare din vestul orașului;</li> <li>Extinderea fondului de locuințe înspre nord, în zonele cu risc de alunecări de teren, fără a se executa lucrări de sistematizare și consolidare a terenului</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>Creșterea cifrei de afaceri totale a firmelor se pot reflecta în creșterea numărului de angajați</li> <li>Dezvoltarea activităților economice cu valoare adăugată mare (turism, activități profesionale, științifice și tehnice, informații și comunicații, ș.a.)</li> <li>Eficientizarea măsurilor de înregistrare a veniturilor întreprinderilor și reducerea economiei "subterane"</li> <li>Fondurile europene pentru dezvoltarea mediului economic</li> <li>Oportunitățile fiscale oferite de Guvern pentru stimularea angajării persoanelor cu dizabilități și a persoanelor fără experiență pe piața muncii</li> <li>Programele naționale de finanțare a înființării și dezvoltării IMM-urilor</li> <li>Dezvoltarea parteneriatelor între unitățile de învățământ și întreprinderi, în special în domeniul cercetării</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxele ridicate aferente muncii mențin un nivel crescut al economiei "subterane"</li> <li>Rezultatele din cercetare și dezvoltare sunt implementate în alte orașe, proces cauzat de lipsa unui lanț cercetare-dezvoltare-implementare complet în orașul Baia Mare (parc tehnologic, cluster etc.). Procesul are consecințe în pierderea valorii adăugate potențiale a bunurilor</li> <li>Creșterea polarizării întreprinderilor mari în detrimentul celor mici, mijloci și microîntreprinderilor, cu consecințe asupra prețului final al bunurilor și serviciilor oferite – efectul de monopol</li> </ul>
---	--



**Turismul**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potențialul turistic ridicat validat de PATN, determinat de tradiții, cultură, evenimente, cadrul natural și obiective antropice</li> <li>▪ Indicele staționării turiștilor este mai mare decât în Arad, Oradea sau Satu Mare</li> <li>▪ Linie de transport în comun dedicată vizitării obiectivelor turistice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Indicele de utilizare turistică este mult inferior celor din Arad, Oradea sau Satu Mare</li> <li>▪ Lipsa de parteneriate între proprietarii de spații de cazare, administratorii de obiective turistice, transportatori și administrația locală pentru promovare unor pachete integrate</li> </ul>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programele de formare a personalului specializat în turism și alimentație publică ce completează oferta școlilor profesionale și liceelor tehnice locale</li> <li>▪ Programele și fondurile europene și naționale pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și valorificare potențialului</li> <li>▪ Promovarea tradițiilor și ofertei turistice în străinătate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendința de scădere a numărului de înnoptări în intervalul 2006 – 2013</li> <li>▪ Oferta turistică a orașelor mai mari: Cluj, Oradea completată de o accesibilitate superioară</li> <li>▪ Accesibilitate scăzută dinspre marile centre urbane și noduri de transport dată de duratele mari de timp pentru deplasările auto și feroviare</li> </ul>
--	---

### I.3.3. Identificarea problemelor și a nevoilor de dezvoltare

În urma analizelor efectuate asupra stării actuale a polului de dezvoltare Baia Mare se pot concluziona o serie de nevoi de dezvoltare spre care orașul tinde, dar pe care nu reușește să le îndeplinească prin resursele actuale, sau lipsuri care îi încetinesc ritmul de dezvoltare sau afectează calitatea serviciilor urbane.

Trecutul industrial al orașului este cel care redă identitatea sa, dar care în prezent, în urma reducerii activității miniere și a marilor zone industriale fără prezența unei activități economice, lasă în urmă terenuri ample fără o contribuție la nivelul orașului. Mai mult decât atât, aceste terenuri dețin construcții dezafectate și prezintă și urme de poluare cu substanțe poluante ca urmare a activităților metalurgice (Cuprom și Romplumb). Prin suprafața întinsă și localizare zonele de producție și industriale dezafectate reprezintă o necesitate de reconversie în zone cu activități economice, nu doar pentru a elimina zonele inactive din oraș, dar și ca măsură de control mai eficient a expansiunii localității.

În completarea acțiunilor de refuncționalizare a terenurilor inactive din intravilan și limitare a expansiunii intravilanului trebuie întărită protecția fondului forestier situat în partea de nord, atât din considerentele menționate mai sus, dar și din considerente ecologice, datorită serviciilor de mediu oferite, și turistice.

Crescând aria de analiză, una dintre cele mai mari probleme ale orașului o reprezintă accesibilitatea orașului în raport cu marile centre urbane naționale. Deși problema iese din aria de atribuții a municipalității este necesară corelarea intervențiilor locale astfel încât să încurajeze și să susțină o dezvoltare de tipul "bottom-up". Trebuie conștientizat faptul că economia orașului nu se poate dezvolta în condiții de

izolare, indiferent de tipurile de activități pe care dorește să le promoveze.

Accesibilitatea în interiorul municipiului suferă din cauza lipsei ocolitoarei, intensificând traficul la orele de vârf pe arterele principale ale orașului. Proiectele de lărgire și modernizare ale străzilor Europa și Dumbravei, ca parte a noii centuri de ocolire a orașului vor contribui pozitiv la reducerea traficului de tranzit. Alternativele de deplasare trebuie încurajate, atât în scopul reducerii traficului din oraș, dar și al reducerii poluării cauzate de acesta. Nevoia de mobilitate trebuie satisfăcută, în sensul unui oraș reședință de județ și pol de dezvoltare urbană, prin crearea unei oferte variate care să includă atât autoturismul personal, mijloacele de transport în comun, dar și cele alternative asemenea bicicletelor, rolelor sau skateboard-ului.

Învestițiile în infrastructura de transport rămân un mijloc costisitor, dar indispensabil, de facilitare a relațiilor între toți utilizatorii orașului. Situația existentă a orașului Baia Mare necesită o abordare pe trei paliere: cel al infrastructurii fizice, al infrastructurii transportului în comun și al comportamentului utilizatorului vis-a-vis de eficiență energetică și costuri de mediu.

Având în vedere extinderile spontane ale intravilanului, în special înspre partea de nord și sud ale orașului, sunt necesare investiții pentru realizarea infrastructurii rutiere în aceste zone. Realizarea sistemului integrat de semaforizare va reduce ambuteiajele la orele de vârf, iar finalizarea centurii ocolitoare va degaja o parte din traficul din oraș. Zona centrală și alte spații cu valențe pietonale puternic pronunțate prin activitățile economice pe care le găzduiesc sau le pot găzdui trebuie să suporte reglementări în scopul eliminării traficului auto. Reabilitarea

clădirilor de patrimoniu va determina, în coroborare cu reducerea traficului auto, fluxuri pietonale mai mari și activități economice mai profitabile.

Pe de altă parte sunt necesare investițiile în infrastructura pentru biciclete. Lungimea totală redusă a acestora, se poate interpreta ca o lipsă de interes a autorităților pentru modurile de deplasare alternative. Investițiile de reabilitare a spațiilor publice asemenea Piețelor Libertății, Cetății și Păcii înspre a le oferi pietonilor sunt un indicator al interesului local pentru un oraș redat oamenilor și bicicletelor. Este astfel imperioasă finalizarea unor trasee de biciclete integrate care să deservească zonele importante ale orașului și care să arate locuitorilor convingerile administrației referitoare la potențialul acestui mod de deplasare.

Pentru ca restricțiile impuse circulației să nu afecteze mobilitatea în oraș, sau doar pentru a crește performanțele transportului public, sunt necesare investiții atât în promovarea transportului public, cât și în infrastructura companiei Urbis. Având în vedere obiectivele de eficiență energetică stabilite prin PAED și directivele europene se impun continuarea investițiilor de înnoire a parcului auto al companiei. Acestea contribuie și la creșterea siguranței în deplasare, crescând în același timp și atractivitatea în rândul cetățenilor. Pentru a crește vizibilitatea transportului public, în special în rândul utilizatorilor veniți din afara orașului sunt necesare amenajarea uniformă și semnalizarea eficientă a stațiilor de transport în comun, împreună cu realizarea sistemelor de "ticketing" integrate altor moduri de transport sau chiar obiective de interes.

Al treilea palier de dezvoltare se bazează pe necesitatea câștigării locuitorilor de partea deplasărilor cu o eficiență de ansamblu mai ridicată (transport în comun sau bicicletă), ca alternativă de deplasare indispensabilă

orașelor dezvoltate. În această abordare sunt cuprinse forța de muncă și populația școlară, care necesită o atenție sporită în ceea ce privește determinarea acestora să utilizeze cu precădere transportul în comun pentru deplasările zilnice.

Deficitul de locuri de parcare afectează deplasarea, atât a celorlalte autovehicule, cât și a pietonilor, însă asigurarea unui număr de locuri de parcare suficient de mare nu va fi niciodată posibil în lipsa unei strategii de priorizare a transportului în comun și de control a numărului de autovehicule, care are o tendință de creștere.

O parte dintre autovehicule din zonele rezidențiale sunt parcate pe suprafețe cu destinație de spațiu verde cu elemente vegetale degradate, compromițând astfel posibilitatea de regenerare naturală a acestuia. Acest fenomen, completat de suprafața redusă de spațiu verde din oraș trebuie să reprezinte premise puternice pentru ca amenajarea spațiilor verzi existente și proiectarea unor noi să devină o prioritate pentru creșterea calității locuirii, a aspectului spațiului public și creșterea potențialului pentru servicii de mediu benefice orașului. Localizarea spațiilor verzi trebuie să ofere posibilitatea tuturor locuitorilor, indiferent de vârstă sau zonă a orașului, să utilizeze o zonă verde pentru recreere sau petrecerea timpului liber.

Având în vedere ponderea mare a locuințelor vechi din oraș este imperioasă implementarea programelor de reabilitare, în perspectiva atingerii obiectivelor de eficiență energetică impuse prin PAED și normele europene pentru orizontul 2020. Dezvoltarea noilor locuințe trebuie să eficientizeze resursa bogată de teren existentă în interiorul intravilanului înaintea extinderii acestuia, în timp ce rețelele tehnico-edilitare trebuie să deservească în egală măsură locuitorii orașului și teritoriul acestuia.

Spațiile publice băimărene trec prin etape de

reamenajare, în special piețele publice. Pe lângă intervențiile de cosmetizare sunt necesare și intervenții de reglementare a activităților economice și astfel încât spațiul să fie utilizat de locuitori, nu doar tranzitat. De asemenea este necesară o politică de îmbunătățire a aspectului urban vis-a-vis de extinderile localizate la parterele locuințelor colective pentru amplasarea activităților economice, care sunt mult prea numeroase și neuniforme. Tot la capitolul spații publice s-a constatat lipsa promovării ca sistem în ceea ce privește amenajarea spațiilor publice. Spațiul care a fost neglijat până în prezent, dar cu o importanță deosebită, râul Săsar, necesită o abordare complexă în ceea ce privește amenajarea malurilor sale. Intervențiile urbanistice realizate de-a lungul timpului au restrâns pe alocuri dimensiunea spațiului liber aferent acestuia. Rezolvarea într-o manieră calitativă a promenadei Săsarului, dar și a consolidării albiei și malurilor sale sunt imperioase, întrucât râul reprezintă nu numai cel mai vechi element de identitate al orașului, dar și un factor cu o importantă influență asupra microclimatului local. Prin dispunerea sa de la est la vest de-a lungul orașului, râul Săsar are potențialul de a reuni spațiile publice de la nord și sud prin spații publice tratate integrat.

Amenajarea de calitate a spațiului urban nu îi oferă automat și confortul și calitatea experienței trăite în acesta. Nivelul de infraționalitate este un factor decisiv în ceea ce privește atractivitatea sa. Rapoartele Poliției Locale arată o creștere a infracțiunilor, în special cele asupra patrimoniului, fiind necesare măsuri pentru prevenirea actelor ilegale, atât pentru monitorizare cât și pentru aplicarea legislației.

Serviciul de salubritate este un alt element care influențează calitatea spațiului public. Cantitatea de deșeuri colectată de compania Drusal este una care denotă o activitate intensă, depășind ca medie pe cap de locuitor situația la nivel național în ceea ce privește cantitatea

totală de deșeuri. Rămâne însă nesoluționată problema reciclării deșeurilor, doar 16% din totalul deșeurilor fiind reutilizate. Unul dintre factorii care influențează această pondere este lipsa obligativității colectării selective a deșeurilor la nivelul locuințelor, care se translatează într-un comportament indiferent al locatarilor față de depozitarea selectivă a deșeurilor în spațiul public. Lipsa de interes poate fi pusă și pe seama necunoașterii avantajelor reciclării, de cele mai multe ori campaniile de informare accentuând efectele negative ale depozitării împreună a deșeurilor. De altfel, la nivelul orașului nu există un centru de reciclare și valorificare efectivă a deșeurilor – există doar centre de colectare. Pentru a contribui la creșterea economică într-un mod cât mai puțin dăunător mediului, reciclarea trebuie să reprezinte o prioritate, așa cum se întâmplă în statele membre vestice. Un centru de reciclare este o necesitate atât ca instrument de reducere a impactului asupra mediului, dar și ca promotor al bunelor practici urbane și oferire de locuri de muncă.

Din analiza structurii demografice se constată tendința de creștere a ponderii persoanelor dependente, în special al celor vârstnice. Eforturile administrației de a susține această categorie, ca de altfel a tuturor cazurilor sociale, intens manifestate de altfel, vor trebuie să crească în viitor. Infrastructura serviciilor sociale, deși destul de importantă, nu este organizată corespunzător, existând o lipsă de colaborare eficientă și planificare între diferiții furnizori de servicii sociale. Acest lucru se manifestă în lipsa unei baze de date comune a potențialilor beneficiari ai serviciilor sociale, dar și unele lipsuri în ceea ce privește serviciile oferite determinate de o programare ineficientă și neconcentrată a fondurilor. Este necesară așadar realizarea unei forme de colaborare în acest domeniu al tuturor actorilor implicați, dar și elaborarea unor analize a situației persoanelor dezavantajate.

Problema șomajului trebuie atacată încă de

la sursa ei, nu doar intensificate eforturile de a atrage noi investitori (absolut necesară) și anume oferirea unei formări necesare pe piața muncii. Parteneriatele între unitățile de învățământ și unitățile economice, dar și investițiile în dotarea unităților de învățământ și parteneriate internaționale de schimb de experiență profesională și educațională sunt măsuri care pot fi aplicate la nivel local.

Problemele care vizează atât sistemul de învățământ cât și cel al serviciilor sociale sunt în special legate de abandonul școlar și numărul ridicat al persoanelor aflate în prag de sărăcie. Numărul ridicat al acestora necesită o abordare sensibilă a problemelor de incluziune socială, integrare pe piața muncii a adulților și integrare în sistemul de educație al copiilor.

Există o ofertă diversificată a municipiului în ceea ce privește obiectivele culturale, evenimente culturale sau dotări culturale. Dezvoltării ramurei turistice bazată pe promovarea patrimoniului cultural este necesară, atât din punct de vedere economic, dar și pentru a păstra interesul pentru

tradițiile și cultura maramureșeană. În acest scop, pentru a crește vizibilitatea obiectivelor culturale ele trebuie promovate coroborat, incluzând oferta de transport și cazare, dar și activități complementare acestora. Pentru a reuși acest lucru, asemeni domeniului mobilității spre exemplu, este nevoie de o strategie sectorială care să indice ce trebuie dezvoltat și cum.

Scopul final al tuturor direcțiilor de dezvoltare trebuie să fie unul comun și axat pe asigurarea dezvoltării economice a orașului în scopul creșterii calității vieții locuitorilor săi. Economia necesită ghidare în ceea ce privește dezvoltarea priorităților întrucât orașul se află la sfârșitul unei crize economice care s-a coroborat cu restrângerea activității metalurgice, două dintre industriile locale reprezentative pentru istoria orașului dispărând din peisajul economic. Sunt necesare intervenții locale pentru a negocia dezvoltarea între potențialul turistic și cultural puțin valorificat și activitățile productive din industria lemnului și textilă care cresc de la an la an.

## I.3.4. Potențialul de dezvoltare

Pentru o dezvoltare eficientă a orașului, în care propunerile să reflecte necesitățile, ele trebuie să valorifice situația existentă din teritoriu. Deși dezvoltarea vizează și aportul unor resurse din exterior, în special fonduri europene sau guvernamentale, este important ca acestea să valorifice potențialul existent în teritoriu. În acest sens, auditul teritorial desfășurat oferă ca elemente de potențial pentru dezvoltarea pe viitor a orașului resurse care deja sunt în exploatare, dar și elemente care deși identificate și în alte studii nu au fost puse în valoare.

Localizarea orașului, la aproximativ 60 de kilometri de granițele cu Ungaria și Ucraina reprezintă o oportunitate de dezvoltare ca nod de tranzit major, deși în prezent lipsa infrastructurii de mare viteză, CF și rutieră, anulează parțial acest avantaj. De asemenea, localizarea într-un context cultural bogat și un cadru natural recunoscut ca având un potențial crescut, sunt elemente care pot fi valorificate pentru a aduce un plus economic.

În contextul modernizării gării și a liniilor ferate propuse de Masterplanul General de Transport, dar și realizarea drumului expres Satu Mare – Baia Mare vor fi premise puternice pentru creșterea accesibilității orașului și în același timp dezvoltarea mediului de afaceri. Pentru aceasta, pe plan local trebuie creat cadrul de dezvoltare al întreprinderilor – politici de încurajare, parteneriate, spații, infrastructură urbană (rutieră, utilități, de date etc.). Tot în acest context, aeroportul localizat în Tăuții Măgherauș, la doar 8 kilometri de Baia Mare, oferă o perspectivă de dezvoltare a orașului atât prin prisma dezvoltărilor relațiilor pentru călători, cât și pentru transportul de bunuri. Deși în prezent aeroportul deservește doar legătura cu Bucureștiul, el poate fi modernizat și extins pentru a primi fluxuri de marfă și pasageri mai

mari.

Suprafețele mari de teren fără activități desfășurate pe ele reprezintă un potențial de creștere economică în sensul în care acestea sunt localizate în interiorul orașului. Beneficiind astfel de infrastructura de transport și de rețelele de utilități aceste terenuri trebuie convertite funcțional pentru a ajuta la valorificarea resursei de teren intravilan, îmbunătățirea imaginii percepută din spațiul public prin eliminarea cadrelor vizuale ale clădirilor dezafectate sau a terenurilor insalubre și creșterea capacității de forță de muncă. Aceste aspecte, împreună cu programe de ocupare a forței de muncă sunt măsuri care au rolul de a reduce migrația în scop profesional, fenomenul responsabil în ultimii ani pentru depopularea orașului.

Creșterea spectaculoasă a domeniului științelor tehnice și profesionale, atât ca număr de întreprinderi și angajați, dar mai ales ca cifră de afaceri denotă de asemenea o creștere în ceea ce privește posibilitatea oferirii unor servicii profesionale de calitate. Pentru a facilita creșterea acestui domeniu și transferul de cunoștințe este necesară realizarea unei facilități care să reunească întreprinderi din acest domeniu. De asemenea, datorită dependenței economiei de domeniul industriei prelucrătoare, și în special în cea de prelucrare a lemnului, este oportună dezvoltarea unui parc tehnologic sau centru de cercetare în domeniu. O astfel de facilitate este necesară pentru a scădea vulnerabilitatea dată de existența unui număr mic de companii mari în industrie în cazul unui eveniment economic nefavorabil prin dezvoltarea de tehnici și produse cât mai diversificate, inovative, care să crească nivelul de competitivitate. Acest obiectiv poate valorifica și potențialul de teren neexploatat din cadrul orașului.

Existența instituțiilor de învățământ superior și în special a Universității de Nord reprezintă premise pentru dezvoltarea unui centru de cercetare-dezvoltare în parteneriat cu întreprinderile din Baia Mare, dari și din alte localități din Zona Metropolitană Baia Mare. Pe lângă formarea de parteneriate menite activității de cercetare și creare de produse sau tehnici noi, se va facilita și transferul de cunoștințe și de asemenea se poate forma forța de muncă necesară acestor întreprinderi, încă din cadrul instituțiilor de învățământ.

Investițiile realizate în cadrul companiei Urbis în ultimii ani, atât în echipamente și infrastructură, cât și în autovehicule s-a constituit în creșterea numărului de călători și reducerea consumului de carburant utilizat. Gradul de uzură au autobazei s-a înjumătățit între 2010 și 2013, rezultat care semnifică și un confort și o siguranță crescută în deplasare pentru călători. Dacă în trecut călătoria cu mijlocul de transport în comun era percepută ca modalitate de deplasare pentru categoriile sociale mai puțin prospere, aglomerarea spațiilor publice cu autovehicule persoanel, creșterea costurilor pentru deținerea și utilizarea automobilului personal și interesul orașelor dezvoltate pentru transportul în comun conduc la conștientizarea oportunității și eficienței sale ca mijloc de deplasare în mediul urban. În acest sens transportul public prezintă un potențial de dezvoltare pentru un municipiu mai puțin poluat, un trafic mai puțin aglomerat și cetățeni și o comunitate mai deschisă pentru mijloacele de deplasare eficiente.

De asemenea, transportul în comun reprezintă un liant între oferta turistică băimăreană și maramureșeană și turiști. Brandul turistic trebuie să compună produse turistice formate dintr-un trionom obiective turistice – oferte de deplasare – spații de cazare.

Patrimoniul cultural și istoric existent la nivelul

orașului și pus în contextul celui județean, cu tradiții și obiceiuri ale locuitorilor, monumente de arhitectură și peisaje valoroase validate de încadrările în arii protejate reprezintă potențialul local cel mai puțin valorificat. Deși regiunea Maramureșului este recunoscută la nivel național pentru aceste caracteristici, ea este relativ puțin vizitată de turiști.

Sursa: Institutul Național de Statistică, anul 2015

O cauză a acestui fenomen este izolarea fizică, din cauza infrastructurii rutiere și feroviare insuficient dezvoltată, dar cel mai important, lipsa unor oferte turistice integrate și a unei promovări consistente. Baia Mare are un potențial ridicat de creștere economică din turism, atât datorită existenței unor obiective turistice numeroase și relativ diversificate, dar și din cauza faptului că beneficiază de singurul centru de informare turistică din județ și majoritatea legăturilor de transport trec prin Baia Mare. Aceste lucruri plasează orașul pe traseul majorității rutelor turistice care au ca scop obiective din Maramureș.

Perioada bună traversată de cluburile sportive băimărene atât pe plan național, dar și internațional (handbal, volei, rugby) reprezintă un moment excelent pentru promovarea sportului în rândul populației și în special în rândul tinerilor. Dezvoltarea bazelor și organizarea evenimentelor sportive vor contribui la popularizarea activităților sportive și impulsivarea practicării lor, cu beneficiile aferente cunoscute. Mai mult decât atât, imaginea pozitivă construită de echipele băimărene reprezintă și o carte de vizită care cresc vizibilitatea orașului pe plan național și internațional și poate constitui o sursă de promovare turistică indirectă.

Nu în ultimul rând, deși reprezintă o necesitate, creșterea capacității instituționale de gestionare a proiectelor publice și de a atrage fonduri

#### Strategia de dezvoltare

europene reprezintă în același timp și un potențial pentru creșterea calității vieții pentru locuitorii săi. Dezvoltarea unor structuri specifice care să gestioneze domeniul investițiilor private - în sensul planificării modului de atragere și localizare al investițiilor private; și pe cel a turismului - contribuind la facilitarea relațiilor între proprietarii spațiilor de cazare, transportatorii de persoane și reprezentanții instituțiilor și a altor obiective turistice.



# STRATEGIE

## II.1.1. Cadrul strategic european

### II.1.1.1. Documente de coordonare a dezvoltării

Prin aderarea la Uniunea Europeană, țara noastră s-a angajat să își creeze condițiile necesare pentru creștere economică și reducerea în timp a decalajelor de dezvoltare între România și celelalte State Membre. Pentru a putea realiza aceste obiective este necesară o abordare strategică, integrată, planificată și continuă în ceea ce privește conceperea și implementarea de soluții, iar calitatea de membru UE impune corelarea acestei dezvoltări cu acțiunile desfășurate la nivel comunitar, pentru un rezultat comun și benefic tuturor entităților. În acest sens, documentele de planificare românești trebuie să fie corelate cu cele europene, corelare care se realizează la nivel de obiective strategice și direcții de dezvoltare.

Direcțiile de dezvoltare ale municipiului Baia Mare rezultă din potențialul identificat în faza de audit urban și sunt menite să satisfacă nevoile comunității și orașului. Aceste direcții sunt corelate cu principiile, obiectivele și direcțiile de abordare conturate de programe, politici și strategii naționale și europene.

#### Carta de la Leipzig

În urma întâlnirii informale a miniștrilor responsabili cu dezvoltarea urbană din Statele Membre ale Uniunii Europene s-a adoptat acest document care prevede principii de dezvoltare durabilă a orașelor europene. Aceasta integrează la rândul ei recomandări formulate, printre altele, în Agenda Teritorială a Uniunii Europene și Strategia de dezvoltare durabilă a Uniunii Europene și propune la rândul său **abordarea integrată a politicilor de dezvoltare urbană**, semnificând prin aceasta luarea în considerare, simultană și echitabilă, a tuturor preocupărilor și intereselor relevante pentru dezvoltarea urbană. Direcțiile de acțiune cu o importanță capitală formulate în cadrul cartei sunt:

- Crearea și asigurarea unor spații publice de bună calitate

Acestea reprezintă spațiul aflat la interacțiunea spațiilor publice, a infrastructurii și a clădirilor, conceput la scară umană. Este necesară implicarea atât a autorităților cât și a comunității pentru a forma și promova o cultură arhitecturală care are calitatea de a determina localizarea industriilor bazate pe cunoaștere, forței de muncă creative și calificare și a turiștilor.

- Modernizarea rețelelor de infrastructuri și creșterea eficienței energetice

Prin această abordare se dorește interconectarea modurilor de transport atât în cadrul orașului, cât și realizarea nodurilor de legătură a transportului local cu cel regional. De asemenea, se promovează mijloacele de transport cu consum și emisii reduse. Se urmărește eficientizarea consumului de apă și energie prin creșterea performanțelor infrastructurii de obținere, transport și consum și a clădirilor.

- Inovația proactivă și politicile educaționale
- Pe lângă necesitatea asigurării unităților care să asigure cadrul suficient pentru desfășurarea actului de formare a populației, pentru toate vârstele și nivelurile de educație, se urmărește facilitarea relațiilor de colaborare între aceste centre, instituțiile culturale, sociale, centrele de cercetare neuniversitare, rețeaua de transfer din industrie, întreprinderi și comunitatea științifică. Scopul vizat este asigurarea dreptului cetățenilor de participare socială și democratică.

- Acordarea unei atenții speciale zonelor defavorizate în contextul orașului ca tot unitar
- Se semnaleză necesitatea rezolvării timpurii a problemelor sociale asemeni șomajului, excluziunii sociale pentru că ele tind să se

accentueze în timp. O altă acțiune vizează realizarea unor locuințe sociale pentru tineri și bătrâni care să fie confortabile, sigure și accesibile ca preț.

- Urmărirea unor strategii de dezvoltare a mediului fizic

Prin această direcție se atrage atenție asupra necesității investițiilor atât publice cât și private în construcții eficiente energetic, sigure și confortabile pentru ameliorarea condițiilor de locuire. De asemenea se impune ameliorarea condițiilor de locuire din zonele defavorizate.

- Consolidarea economiei locale și a politicii locale privind piața forței de muncă

Piața muncii trebuie să țintească exploatarea forței de muncă disponibilă pe plan local. Trebuie stimulate noile întreprinderi, facilitat accesul pe piața forței de muncă prin formarea corelată cu cerințele pieței muncii. Se urmărește, de asemenea, porirea șanselor de angajare a etnicilor.

- Educația proactivă și politicile de pregătire a copiilor și tinerilor

Această direcție vizează direct zonele defavorizate și urmărește asigurarea condițiilor optime de acces la educație și formare a copiilor și tinerilor dezavantajați.

- Promovarea unui transport urban eficient și la preturi accesibile

Este propusă realizarea infrastructurii pentru mijloacele de transport nepoluante (biciclete) și asigurarea accesului la mijloacele de transport în comun pentru populația defavorizată printr-o politică de tarifare corelată cu posibilitățile populației. Este urmărit reducerea impactului transportului asupra mediului și accesibilizarea cartierelor defavorizate.

#### Declarația de la Toledo

Este un document rezultat în urma întâlnirii informale a miniștrilor responsabili cu

dezvoltarea urbană, care, în baza principiilor de **"regenerare urbană durabilă"** au convenit asupra necesității **abordării integrate** a politicilor urbane și dezvoltarea în consens cu principiile Strategiei Europa 2020 și anume **inteligentă, durabilă și incluzivă**. "Regenerarea urbană integrată este concepută sub forma unui proces planificat, care trebuie să transceadă hotarele și abordările utilizate în mod obișnuit anterior pentru a se adresa orașului ca un întreg funcțional și părților sale precum componente unui organism urban unitar, cu obiectivul de a dezvolta și echilibra în totalitate complexitatea și diversitatea structurilor sociale, economice și urbane, stimulând în același timp o mai mare eco-eficiență a mediului înconjurător."

Miniștrii atestă rolul cheie al orașelor pentru atingerea obiectivelor cheie formulate în Europa 2020 și astfel oferă posibilitatea centrelor urbane să implementeze politicile menite să crească impulsioneze economia, să contribuie la întărirea comunităților și confirmarea identității locale. Pentru obținerea acestor rezultate Miniștrii au propus **"implicarea autorităților locale și a orașelor în proiectarea și implementarea Programelor Operaționale, o evidențiere mai mare a abordării integrate și a dezvoltării urbane durabile, printr-o atenție sporită asupra coeziunii sociale și teritoriale și printr-un sistem de livrare mai simplificat."**

Dezvoltarea orașelor urmărind cele trei calități propuse este explicată din mai multe perspective:

- a mediului înconjurător – atingerea obiectivelor 2020 se recomandă a fi făcută atacând pe mai multe planuri: promovarea deplasărilor non-motorizate, transport public mai eficient și mai accesibil, rețele de transport multimodale, îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor, eficientizarea consumului de resurse pentru reducerea amprentei ecologice, promovarea energiilor regenerabile,

reciclarea de orice natură (terenuri, materiale, produse etc.), protejarea și conservarea zonelor naturale și creșterea elementului vegetal în cadrul orașului;

- socială – rezolvarea problemelor șomajului, incluziunii sociale, integrarea imigranților, sărăcia, abandonul școlar, provocările multiculturalității sunt aspecte cheie pentru creșterea orașului. Cele mai vizate zone sunt cartierele defavorizate, iar intervențiile impun acțiuni integrate și interconectate atât de natură socială (acces la educației, formare, consiliere etc.), cât și fizică (îmbunătățirea spațiului construit)

- economică – se referă în principale la integrarea populației în piața forței de muncă și dezvoltarea domeniului de Cercetare – Dezvoltare. Accentul în acest sens se pune pe o economie care fructifică inovația, creația, cunoașterea și forța de muncă endgenă, devenind mai competitivă;

- Culturală, arhitecturală și a planificării urbane – recunoașterea și valorificarea patrimoniului arhitectural și cultural ca martor al istoriei orașelor și culturii europene. Reabilitarea clădirilor cu valoare arhitecturală va elimina și unele deficiențe ale clădirilor vechi, asemeni eficienței energetice.

- Guvernanța – vizează transparența decizională, participarea și responsabilizarea cetățenilor, eficiența și coerența în alocarea resurselor și principiul subsidiarității.

### Strategia Europa 2020

Aceste direcții strategice și obiective se completează în prevederile Strategiei Europa 2020, cea prin care creșterea economică este propusă a fi realizată prin dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare (inteligentă), prin utilizarea mai eficientă a unor resurse mai ecologice și mai competitive (durabilă) și prin promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială. Pentru a putea măsura cele trei priorități economice

au fost declarate 5 obiective principale, care nu sunt exhaustive. Pentru fiecare țară membră a UE obiectivele sunt adaptate condițiilor locale, iar pentru România ele sunt:

- 70% din populația cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 ani ar trebui să aibă un loc de muncă;

- 2% din PIB-ul UE ar trebui investit în Cercetare – Dezvoltare;

- obiectivele "20/20/20" în materie de climă și energie (la nivelul UE) – creșterea eficienței energetice cu 19%, reducerea emisiilor de CO2 cu 20% și un procent de 24% din totalul de energie să provină din surse regenerabile (pentru România)

- rata aboandonului școlar timpuriu ar trebui redusă sub nivelul de 11,3% și cel puțin 26,7% din generația tânără ar trebui să aibă studii superioare

- numărul persoanelor amenințate de sărăcie ar trebui redus cu cel puțin 580000.

Aceste 5 obiective vor fi susținute și stimulate prin 7 inițiative emblematiche, prin care sunt prevăzute acțiuni menite a fi implementate la nivel european, dar și acțiuni definite pentru nivelul național al Statelor Membre:

- **"O Uniune a inovării"** - refoma în sistemele de C&D, consolidarea cooperării între universități, centre de cercetare și întreprinderi, asigurarea difuzării tehnologiei, asigurarea unui număr suficient de absolvenți ai universităților tehnice și axeze programele școlare pe creativitate, inovare și spirit antreprenorial. De asemenea, trebuie să încurajeze investițiile private în cercetare-dezvoltare

- **"Tineretul în mișcare"** - realizarea investițiilor eficiente în sistemele de învățământ și formare și promovarea competențelor cheie ale indivizilor în scopul reducerii abandonului școlar timpuriu, direcționarea ofertei educaționale către necesarul pieței de muncă și promovarea acțiunilor de integrare a tinerilor în câmpul muncii, inclusiv prin activități de ucenicie, consiliere și îndrumare;

- **"O agendă digitală pentru Europa"**

- elaborarea strategiilor operaționale care vizează internetul de mare viteză, facilitarea prin construirea unui cadru juridic, a investițiilor de dezvoltare a rețelelor, promovarea și susținerea dezvoltării serviciilor online moderne și accesibile;

- **"O Europă eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor"** - dezvoltarea infrastructurilor inteligente și interconectate, utilizarea pe deplin a TIC, reducerea emisiilor provenite din transportul urban, dezvoltarea sistemelor de performanță energetică a construcțiilor și stimularea reducerii consumului și creșterii a eficienței energetice, stimularea utilizării instrumentelor menite să reducă consumul de energie ș.a.;

- **"O politică industrială adaptată erei globalizării"** - sprijinirea mediului de afaceri, inclusiv prin achiziții publice, pentru promovarea inovării, ameliorarea legislației în domeniul afacerilor, colaborarea cu toate părțile implicate și cele interesate pentru identificarea blocajelor sau stimularea inițiativelor menite să plaseze UE în poziția de lider mondial în domeniul dezvoltării durabile;

- **"O agendă pentru noi competențe și noi locuri de muncă"** - promovarea și monitorizarea tranziției și reconcilierii vieții profesionale cu viața privată, dialogul social, dezvoltarea de noi locuri de muncă, instituirea unor cadre naționale ale calificărilor, corelate cu cele europene, asigurarea dobândirii de competențe necesare profesării și învățării continue, dezvoltarea de parteneriate între mediul educației/formării și cel al muncii;

- **"Platforma europeană pentru combaterea sărăciei"** - definierea și aplicarea măsurilor de ameliorare a situației grupurilor cu situații defavorizate (tineri, copii, familii destrămate, bătrâni etc.), dezvoltarea sistemelor de securitate socială pentru a asigura un nivel adecvat al ajutorului social și al accesului la asistență socială.

Pentru a se putea realiza o susținere financiară

direcționată pe nevoile Uniunii, cele 5 obiective majore au fost descrise prin 11 obiective tematice care indică mai precis prioritățile de dezvoltare:

- Întărirea cercetării, dezvoltării tehnologice și a inovării

- Îmbunătățirea accesului la și a utilizării și calității tehnologiilor informațiilor și comunicațiilor

- Creșterea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii

- Sprijinirea tranziției spre o economie cu emisii scăzute de carbon în toate sectoarele

- Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor

- Protejarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor

- Promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor în rețelele cheie

- Promovare ocupării și sprijinirea mobilității forței de muncă

- Investiții în competențe, educație și învățare continuă

- Promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei

- Îmbunătățirea capacității instituționale și a eficienței în administrația publică

### Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Pentru ca obiectivele naționale să poată fi atinse acțiunile trebuie coordonate începând cu cel mai mic nivel administrativ. Astfel, rolul Programului Operațional Regional 2014 – 2020 este acela de a asigura unitatea și continuitatea în timp a dezvoltării naționale a României, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților de dezvoltare prevăzute în Planul Național de Dezvoltare și în Cadrul Național Strategic de Referință 2007 – 2013 și implementate prin POR 2007 – 2013 și prin alte programe naționale.

Obiectivul general al POR 2014 – 2020 este **creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale**

**comunităților locale și regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de**

**asimilare a progresului tehnologic.** Pentru îndeplinirea acestui obiectiv complex, POR 2014 – 2020 a fost structurat în 9 Obiective Tematice care vor fi operaționalizate prin 12 Axe Prioritare de intervenție.

Axe Prioritare	Finanțare AP din partea UE (mil. euro)	Buget total AP (mil. euro)
Axa prioritară 1 – Promovarea transferului tehnologic	175,53	206,51
Axa prioritară 2 - Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii	744,68	877,11
Axa prioritară 3 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon	2003,38	2374,57
Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile (Municipii reședință de județ (39))	1178,83	1386,86
Axa prioritară 5 - Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural	394,49	465,5
Axa prioritară 6 - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională	907,45	1068,37
Axa prioritară 7 - Diversificarea economiilor locale prin dezvoltarea durabilă a turismului	101,06	118,90
Axa prioritară 8 - Dezvoltarea infrastructurii sanitare și sociale	425,53	763,45
Axa prioritară 9 - Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din mediul urban	95,75	101,41
Axa prioritară 10 - Îmbunătățirea infrastructurii educaționale	296,7	352,19
Axa prioritară 11 - Extinderea geografică a sistemului de înregistrare a proprietăților în cadastru și cartea funciară	265,96	312,89
Axa prioritară 12 - Asistență Tehnică	110,64	221,28
<b>Total POR</b>	<b>6700,00</b>	<b>8250,03</b>

Alocări financiare orientative pentru POR 2014 - 2020, sursa: <http://www.inforegio.ro/> - accesat la 20 mai 2015

**Categoriile de activități eligibile spre finanțare prin POR 2014-2020, pe priorități de intervenție**

▪ **Axa prioritară 1 – Promovarea transferului tehnologic**

Urmărește sprijinirea dezvoltării entităților de inovare și de facilitare a transferului tehnologic pentru a crește competitivitatea întreprinderilor și a stimula activitățile de cercetare și spiritul creativ al întreprinzătorilor. În cadrul primei axe prioritare sunt susținute inițiativele de creare, modernizare și extindere a entităților de inovare și transfer tehnologic, inclusiv dotarea cu echipamente a acestora, achiziționarea de servicii tehnologice specifice, inclusiv consultanță de specialitate în afaceri, dar și crearea și actualizarea platformelor de tranzacționare pentru cererea și oferta de proprietate intelectuală.

▪ **Axa prioritară 2 - Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii**

În cadrul celor două priorități de intervenție sunt încurajate noile afaceri, dezvoltarea noilor produse, dar și extinderea, modernizarea și dezvoltarea IMM-urilor existente și a produselor și serviciilor promovate. De asemenea, sunt susținute și activitățile necesare pentru a putea intra în competiție cu alte întreprinderi de pe plan internațional.

▪ **Axa prioritară 3 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon**

A treia axă cuprinde două priorități de intervenție axate pe eficientizarea consumului de energie în clădirile publice, spațiile publice și locuințe pe de o parte și implementarea unor măsuri menite să reducă emisiile de CO2 din domeniul transporturilor prin planuri de mobilitate sustenabilă, pe de altă parte.

▪ **Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile**

Cele patru priorități de intervenție vizează 39 reședințe de județ și urmăresc dezvoltarea bazată pe principiile sustenabilității. Promovarea măsurilor de transport mai eficiente din punct de vedere al consumului de energie, de îmbunătățire a condițiilor transportului public și de dezvoltare a infrastructurii necesare desfășurării în condiții optime a transportului, dar și realizarea planurilor de mobilitate durabilă sunt posibile prin prima prioritate a acestei axe. A doua prioritate de intervenție urmărește dezvoltarea infrastructurii destinate pietonilor și bicicliștilor, incluzând și facilități pentru sport și recreere. A treia prioritate de intervenție vizează zonele defavorizate și susține refacerea infrastructurii de transport auto și pietonale locale, a rețelelor de utilități, a spațiilor publice și a facilităților recreative și a clădirilor destinate utilizării publice pentru activități educative, culturale și recreative.

Primele trei axe sunt completate de o a patra prin care se pot construi, reabilita, moderniza și extinde infrastructurile de învățământ.

▪ **Axa prioritară 5 - Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural**

Prin cele două priorități de intervenție sunt finanțate proiectele de conservare, reabilitare și protecție a monumentelor istorice, de dotare cu echipamente necesare siguranței acestora, dar și activitățile de promovare și marketing a patrimoniului cultural. Alături de acestea, sunt susținute și dezvoltarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, și a dotărilor urbane publice pentru petrecerea timpului liber.

▪ **Axa prioritară 6 - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională**



În cadrul acestei axe prioritare sunt susținute proiectele pentru extinderea sau modernizarea rețelei de drumuri naționale și județene, inclusiv a nodurilor și pasajelor rutiere, menită să crească accesibilitatea, viteza de deplasare și siguranța în trafic și să asigure conectarea la coridoarele de transport TEN-T. Tot în cadrul acestei axe sunt eligibile spre finanțare și proiectele pentru protejarea infrastructurii față de condițiile meteorologice extreme.

▪ **Axa prioritara 7 - Diversificarea economiilor locale prin dezvoltarea durabilă a turismului**

Principalele acțiuni eligibile în cadrul acestei axe sunt cele de valorificare a potențialului endogen, în special cel balnear, prin realizarea infrastructurilor de agrement, tratament și a facilităților conexe, inclusiv a infrastructurii rutiere de acces. Pe lângă acestea, acțiunile de promovare turistică a obiectivului finanțat este, de asemenea, finanțabilă prin prioritatea 7.1 a acestei axe prioritare.

▪ **Axa prioritara 8 - Dezvoltarea infrastructurii sanitare și sociale**

Prioritatea 8.1 a acestei axe urmărește reducerea inegalităților sociale în ceea ce privește sănătatea și serviciile sociale, susținând proiectele de creștere a accesibilității persoanelor la servicii de sănătate – construcția, reabilitarea sau modernizarea unităților integrate comunitare socio-medice, dotarea sau modernizarea unităților de primiri-urgențe și a spitalelor de urgență regionale și reabilitarea, modernizarea sau extinderea infrastructurii de servicii sociale fără componenta rezidențială. Creșterea incluziunii sociale este o altă direcție abordată de această axă prioritara, fiind vizată creșterea accesului la infrastructuri culturale și de recreere prestate de colectivitățile locale, dar și construcția, reabilitarea și modernizarea locuințelor de tip familial.

▪ **Axa prioritara 9 - Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din mediul urban**

Prioritatea 9.1. - Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității reprezintă unul dintre principiile de bază ale Politicii de Coeziune pentru perioada 2014-2020, iar pe plan local se urmărește a fi aplicat prin proiecte de construcție, reabilitare sau modernizare care vizează infrastructura de locuințe socială, a celei de sănătate, servicii sociale și de educație. Sunt susținute și proiectele de reabilitare a spațiului public și cele de dezvoltare e întreprinderilor de economie socială.

▪ **Axa prioritara 10 - Îmbunătățirea infrastructurii educaționale**

A zecea axă prioritara susține dezvoltarea infrastructurii de educație, pe toate tipurile de învățământ (antepreșcolar și preșcolar, general obligatoriu, profesional și tehnic și cel universitar). Alături de acestea sunt vizate și dotările și echiparea unităților de educație cu scopul de a asigura un cadru optim pentru procesul de educație și formare, inclusiv formare profesională.

▪ **Axa prioritara 11 - Extinderea geografică a sistemului de înregistrare a proprietăților în cadastru și cartea funciară**

Această axă prioritara se adresează Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară și are ca scop realizarea unei baze de date unitare a proprietăților la nivel național. Se urmărește creșterea economico-socială din mediul rural și facilitarea dezvoltării infrastructurii.

▪ **Axa prioritara 12 - Asistență Tehnică**

Este menită să sprijine Autoritatea de Management și a Organismelor Intermediare în

procesul de implementare a POR.

Complementare Programului Operațional Regional în procesul de dezvoltare economică, socială și teritorială a României celelalte programe operaționale sunt:

**Programul Operațional Capital Uman (POCU)**

*POCU stabilește prioritățile de investiții, obiectivele și acțiunile asumate de către România în domeniul resurselor umane, continuând investițiile realizate prin FSE în perioada 2007-2013 și contribuind la atingerea obiectivului general al AP 2014-2020, acela de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială dintre România și SM ale UE.*

*Strategia POCU urmărește integrarea nevoilor de dezvoltare a resurselor umane în ansamblul programelor și politicilor publice ale României, ca SM al UE și are în vedere valorizarea capitalului uman, ca resursă pentru o dezvoltare sustenabilă în viitor. (sursa: Programul Operațional Capital Uman)*

**Programul Operațional Competitivitate**

*Obiectivul general al POC este de a contribui la realizarea obiectivului global al Acordului de Parteneriat prin susținerea CDI și TIC pentru competitivitate și dezvoltare. POC propune soluții nevoilor și provocărilor legate de nivelul redus al competitivității economice la nivel național, în special în ceea ce privește (a) sprijinul insuficient pentru CDI și (b) infrastructura subdezvoltată de TIC și implicit servicii slab dezvoltate. Aceste două curențe, alături de alte deficiențe structurale, ca de exemplu, mediul de afaceri fragil sau productivitatea scăzută în industrie și servicii, fac imposibilă utilizarea potențialului competitiv existent.*

*Prin intervențiile sale, Programul contribuie la creșterea competitivității și la dezvoltarea economică prin îmbunătățirea accesului, securității și utilizării TIC și prin consolidarea CDI. Totodată,*

*POC contribuie, în mod indirect, la reformarea unor domenii precum educația, sănătatea și cultura, dar și la incluziune socială sau reducerea sărăciei. (sursa: Programul Operațional Competitivitate).*

Acțiunile susținute prin POC vizează în general entitățile private sau publice de cercetare-dezvoltare. Autoritățile publice eligibile sunt doar la nivel central, iar acțiunile vizează de regulă achiziția, echiparea cu și mentenanța infrastructurii informatice, fizice și digitale și realizarea platformelor digitale utilizate în sistemele publice.

**Programul Operațional Infrastructură Mare**

*Prioritățile de finanțare stabilite prin POIM contribuie la realizarea obiectivului general al Acordului de Parteneriat de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială dintre România și Statele Membre ale UE, prin abordarea directă a două dintre cele cinci provocări de dezvoltare identificate la nivel național: Infrastructura și Resursele.*

Obiectivul general al POIM este dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale.

*Pentru a răspunde provocărilor din AP și pentru a-și atinge obiectivul, POIM adresează nevoile de dezvoltare din patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică, contribuind la Strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, prin finanțarea a 4 din cele 11 obiective tematice stabilite prin Regulamentul nr. 1303/2013:*

▪ *OT4. Sprijinirea trecerii la o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele, prin susținerea producției de energie din surse*

regenerabile, măsurilor de eficiență energetică, introducerea tehnologiilor de tip smart

▪ OT5. Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor, prin finanțarea măsurilor de prevenire și protecție împotriva riscurilor naturale, menite să atenueze și să combată efectele schimbărilor climatice, și consolidarea capacității de intervenție în domeniu

▪ OT6. Protejarea și conservarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor, prin promovarea investițiilor în sistemele de apă și apă uzată, managementul integrat al deșeurilor, protecția biodiversității și monitorizarea calității aerului

▪ OT7. Promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor apărute în infrastructura rețelelor importante, prin sprijinirea investițiilor în infrastructura pentru toate modurile de transport,

precum și în transportul de energie. (sursa: Programul Operațional Infrastructură Mare)

#### Programul Operațional Ajutorarea Persoanelor Dezavantajate (POAD)

Este un program conceput pentru a contribui la reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie. El este complementar POCU, dar este un program orientat către indivizi. Toate măsurile POAD, inclusiv cele care vizează incluziunea socială, au ca scop eliminarea sărăciei manifestată prin lipsa posibilităților de asigurarea a unui nivel de bază de alimente și materiale. În acest sens, măsurile POAD nu vor include activități în domeniul activării ocupaționale, acestea fiind rezervate POCU. (sursa: Programul Operațional Ajutorarea Persoanelor Dezavantajate)

### II.1.1.2. Artibute esențiale pentru un oraș de succes

Fiecare așezare are cel puțin un element de specificitate care contribuie la identitatea ei, fie că este vorba de rețeaua de străzi, de clădirile istorice, de activitățile economice sau de elementele de specific cultural ale locuitorilor. Acestea, însă, nu îi garantează și prosperitatea întrucât localitățile se află într-o continuă competiție pentru oameni și resurse, competiție în care elementele de unicitate trebuie valorificate și alte competențe create. Obiectivul major al oricărui oraș este acela de creștere economică, prin intermediul căreia poate contribui la creșterea calității vieții locuitorilor săi și expansiunea teritorială. Indiferent de mărime, profil economic sau țara în care se află, un oraș are nevoie de trei atribute pentru a-și putea atinge obiectivul:

**Atractivitatea** - se referă la modul în care atât oamenii cât și întreprinderile reacționează în raport cu orașul. Pentru prima categorie sunt importante condițiile de viață, un ansamblu compus din locuri de muncă diversificate, dotări

sociale, locuințe sigure și confortabile, spații verzi întreținute și suficiente, spații publice animate și locuri de petrecere a timpului liber numeroase, diverse și accesibile. Întreprinderile vizează cel mai des disponibilitatea forței de muncă, existența pieței de desfacere pentru produsele și serviciile sale și infrastructura de transport și de comunicații. Cele două categorii sunt în strânsă legătură, astfel că necesitățile uneia devin necesități pentru ambele categorii.

**Accesibilitatea** - este condiția esențială a oricărei așezări pentru a putea funcționa. Un oraș este un sistem deschis care necesită intrări și ieșiri de fluxuri de materii, bunuri, oameni, informații din spațiul care îl înconjoară. Atât rețelele de infrastructură exterioare, cele care leagă orașul de alte așezări sau obiective din afara sa, cât și cele din interiorul său, necesare pentru transportul permanent de oameni și mărfuri, trebuie să fie dezvoltate ca număr și lungime și bine întreținute pentru a oferi siguranță și confort în deplasare, la costuri cât

mai reduse.

**Sustenabilitatea** - este mai întâi o necesitate decât o calitate, dar în viitor, în contextul competitivității orașelor se va transforma într-un avantaj, atât din rațiuni ecologice, cât și economice. După o lungă perioadă de dezvoltare economică bazată pe consum în creștere de resurse, orașele sunt nevoite să producă mai

eficient, cu o valoare adăugată mai mare, însemnând să apeleze la inovații și tehnologii cu un consum mai redus de resurse.

În baza potențialului existent și conturată de direcțiile de dezvoltare din documentele europene, dar și al programelor naționale, a fost întocmită **Viziunea** pentru polul de dezvoltare Baia Mare.



sursă foto: gehlarchitects.com

## II.2.3. VIZIUNEA

### VIZIUNE 2020

Baia Mare este un oraș aflat în proces de dezvoltare și recalibrare economică, cu un sector turistic în creștere. Imaginea orașului este cunoscută și apreciată pe plan național, în vreme ce orașul atrage turiști regionali și din imediata proximitate europeană (Europa de Est). Sistemul de spații publice atractive, cu „icon-uri” ajută la promovarea identității orașului. Piața de servicii turistice integrează și oferta Maramureșului, este diversă (turism cultural, montan ș.a.) și se află în creștere. Sunt constituite forme echilibrate de organizare ale actorilor economici din turism, care se implică activ la dezvoltarea sectorului, într-un dialog deschis cu administrația.

*Orașul reprezintă un pol emergent de artă și cultură alternativă, cu o ofertă complementară Clujului, diversificată, care atrage anual aproximativ 150000 turiști dintre care aproximativ 30000 sunt turiști străini (20%). Agenda culturală a municipiului cuprinde evenimente de interes național și internațional. Aceasta este calibrată la o agendă sportivă, ce coordonează manifestări și evenimente sportive de interes regional.*

Baia Mare este un oraș bine-conectat regional, cu distanțe-timp medii care întăresc relația cu municipiile Cluj-Napoca, Zalău și Satu Mare, atât rutier, cât și feroviar. Accesibilitatea aeriană europeană se află în proces de optimizare, pe aeroportul Baia Mare operează și curse internaționale (charter) pentru turiști cu legături spre și dinspre câteva capitale central-europene.

Baia Mare dispune de un sistem de transport public eficient, cu un grad mare de deservire, cu un parc de vehicule rulante eficiente energetic și este utilizat zilnic de 40% din populație. Infrastructura pentru biciclete este

dezvoltată integrat, deserving rute majore în oraș, fiind utilizată zilnic de 5000 de bicicliști. Orașul asigură 80% din necesitățile de garare a autovehiculelor (parcaje). Traficul de tranzit are o valoare redusă, iar centrul orașului este o zonă verde, „car free”, dedicată mijloacelor de transport durabile (biciclete, microbuze turistice electrice, pietonal).

Mediul economic este dinamic, iar întreprinderile mici și mijlocii ocupă un segment dominant din piață. Atractivitatea economică aduce după sine noi investiții care generează 5000 locuri de muncă. Activitățile industriale implementează proceduri avansate de producție și califică forță de muncă de înaltă specializare. Sectorul de cercetare și dezvoltare se află în proces de constituire și dezvoltare, iar industriile creative au o pondere medie în profilul economic al orașului. Sunt implementate primele inițiative de regenerare urbană și recuperare a resurselor de teren industriale abandonate și un proiect-pilot de decontaminare a solurilor poluate.

Baia Mare este un oraș eficient energetic, cu un consum global la 80% din valoarea 2010, iar fondul de clădiri și echipamente publice este reabilitat termic în proporție de 30%. Imobilele rezidențiale și-au redus consumul global de energie cu 30% față de 2010. Sistemul de spații verzi deservește întreg teritoriul orașului și asigură indicatorul de 26mp per capita.

Populația orașului se află în creștere, iar sporul natural este superior indicatorului de migrație. Fondul locativ crește cu 5% față de valoarea din 2014. Municipiul asigură servicii de calitate cetățenilor sale și adecvate tuturor tipurilor de nevoi, inclusiv infrastructură socială la standarde europene. Instituțiile de învățământ superior din Baia Mare asigură specializări adecvate

cerințelor pieței de muncă și sunt implicate în activități de cercetare și dezvoltare, în dialog deschis cu mediul de afaceri. Populația aflată în risc de excluziune socială și sărăcie se află într-un proces de integrare socială, implementându-se programe de școlarizare și recalificare

### VIZIUNE 2030

*Baia Mare este un oraș cu o economie dinamică și atractivă, cu un sector turistic bine dezvoltat. Imaginea orașului este cunoscută și apreciată pe plan național și european, în vreme ce orașul atrage cca. 200000 de turiști în anul 2021 grație promovării și investițiilor realizate în vederea pregătirilor pentru titulatura de Capitală Europeană a Culturii. Dintre aceștia aproximativ 25% sunt turiști străini. Continuând dezvoltarea în domeniul turismului, sosirile turiștilor înregistrați se ridică la cca. 300000 de pe plan național și încă aproximativ 100000 de turiști din întreaga Europă (25% din totalul turiștilor), pe toată durata anului, în 2030.*

*Sistemul de spații publice atractive este extins și polarizează în jurul său zone pluri-funcționale, cu succes comercial. Piața de servicii turistice prezintă o mare diversitate de opțiuni, este bine dezvoltată, iar atractivitate constituie un avantaj competitiv reper pentru municipiu. Actorii economici din domeniul turismului sunt reprezentanți de un organism puternic, implicat într-un dialog strâns cu administrația.*

Orașul reprezintă un pol de artă și cultură alternativă recunoscut la nivel european, o capitală a culturii de rit nou. Acest statut îi oferă identitate și recognoscibilitate. Scena culturală este dinamică, ea participă activ la inovația produsă în industriile creative, ca răspuns la noi provocări de dezvoltare experimentale.

Baia Mare este un oraș bine-conectat la nivel național și european, cu distanțe-timp mici și

profesională cu grupuri defavorizate. Rata de abandon școlar al populației de etnie rromă reprezintă o pondere de 70% din valoarea înregistrată în 2014.

medii care leagă municipiul de capitală și de orașele din regiune.

Accesibilitatea aeriană europeană este bine reprezentată, pe aeroportul Baia Mare operează curse internaționale cu legături spre și dinspre marile capitale europene.

Baia Mare dispune de un sistem de transport public eficient, cu un grad mare de deservire, cu un parc de vehicule rulante eficiente energetic și este utilizat zilnic de 60% din populație. Infrastructura pentru biciclete este dezvoltată integrat, deserving rute majore și minore în oraș, fiind utilizată zilnic de 10000 de bicicliști. Orașul asigură 90% din necesitățile de garare a autovehiculelor (parcaje). Traficul de tranzit are o valoare redusă, iar orașul dispune de o serie de zone de interes turistic, „car free”, dedicate mijloacelor de transport durabile (biciclete, microbuze turistice electrice, pietonal).

Mediul economic este dinamic, iar întreprinderile mici și mijlocii ocupă un segment dominant din piață, în timp ce rata de dependență economică înregistrează valori cu 20% mai mici față de momentul de referință 2014.

*Datorită polarizării economice a Municipiului Baia Mare în urma creșterii atractivității economice, pe direcția Est-Vest se dezvoltă conurbația Baia Mare, având ca orașe satelit Baia Sprie la Est și Tăuții Măgherauș în Vest, dar și alte așezări mai mici localizate în zona sudică. De altfel, întreaga zonă metropolitană este caracterizată de relații*

Atractivitatea economică aduce după sine noi investiții care generează 15000 locuri de muncă în municipiu. Activitățile industriale recalibrează procedurile avansate de producție și utilizează forță de muncă de înaltă specializare și calificare. Sectorul de cercetare și dezvoltare este bine reprezentat, iar industriile creative au o pondere importantă în profilul economic al orașului. Sunt recuperate peste 50% din resursele de teren industriale abandonate, decontaminate, regenerare urban și integrate în circuitul economic al orașului.

Baia Mare este un oraș eficient energetic, cu un consum global la 60% din valoarea 2010, iar fondul de clădiri și echipamente publice este reabilitat termic în proporție de 60%. Imobilele rezidențiale și-au redus consumul global de energie cu 50% față de 2010. Sistemul de spații verzi deservește întreg teritoriul orașului și

## MISIUNE 2020

Scopul misiunii este acela de a indica direcțiile de acțiune necesare a fi urmate pentru ca Viziunea să poată fi îndeplinită. În baza acesteia sunt ulterior formulate obiectivele strategice.

### DIRECȚII MAJORE DE ACȚIUNE

- Creșterea atractivității prin crearea unui sistem de spații publice iconice, interconectate
  - Polarizarea turismului cultural prin organizarea unei agende dinamice de cultură alternativă și promovarea regională și supraterritorială a acesteia
    - Creșterea accesibilității prin sprijinirea realizării de infrastructuri de mare viteză care leagă orașul de centrele urbane majore din regiune
      - Reducerea emisiilor de CO2 și alte GES din transporturi prin eficientizarea sistemului de transport public, fluidizarea traficului rutier

asigură un indicatorul de 30mp per capita.

Populația orașului se află în creștere, datorită polarizării forței de muncă și atractivității economice. Fondul locativ crește cu 15% față de valoarea din 2014.

Municipiul asigură servicii de calitate cetățenilor sale și adecvate tuturor tipurilor de nevoi, inclusiv infrastructură socială la standarde europene. Instituțiile de învățământ superior din Baia Mare asigură specializări adecvate cerințelor pieței de muncă și sunt implicate în activități de cercetare și dezvoltare, în dialog deschis cu mediul de afaceri.

Populația aflată în risc de excluziune socială și sărăcie este puțin numeroasă. Rata de abandon școlar al populației de etnie rromă reprezintă o pondere de 20% din valoarea înregistrată în 2014.

și încurajarea transportului ușor nepoluant (bicicliști, pietoni)

- Dinamizarea mediului de afaceri și încurajarea creșterii economice inteligente prin realizarea unei agende de atragerea investițiilor bazate pe inovație, cercetare și dezvoltare
  - Regenerarea urbană și reintegrarea în circuitul urban al terenurilor industriale neutilizate, poluate prin decontaminare și localizarea unor activități gentrificate
    - Creșterea calității vieții și consolidarea demografică prin îmbunătățirea serviciilor livrate (educație, sănătate, cultură ș.a.) și a condițiilor de locuire
      - Reducerea ponderii excluziunii sociale prin crearea unor programe de creșterea ratei școlarității și calificarea pentru integrarea în piața muncii a populației defavorizate

## MISIUNE 2030

### DIRECȚII MAJORE DE ACȚIUNE

- Consolidarea statutului de pol turistic prin coagularea unor zone pluri-funcționale care oferă o gamă diversă de produse și servicii turistice, în jurul zonelor iconice ale orașului
  - Augmentarea reputației europene de capitală a culturii prin realizarea de evenimente reper pentru industriile creative și încurajarea inovației și a culturii experimentale
    - Consolidarea eforturilor de reducere emisiilor de CO2 și alte GES din transporturi prin actualizarea sistemului de transport public la noi standarde și prioritizarea transportului ușor nepoluant (bicicliști, pietoni)
      - Dinamizarea mediului de afaceri și

încurajarea creșterii economice inteligente prin realizarea unei agende de atragerea investițiilor în activități bazate pe inovație și creație
 

- Regenerarea urbană și reintegrarea în circuitul urban al terenurilor industriale neutilizate, poluate prin decontaminare și localizarea unor activități gentrificate
  - Creșterea calității vieții și consolidarea demografică prin îmbunătățirea serviciilor livrate (educație, sănătate, cultură ș.a.) și a condițiilor de locuire
    - Reducerea ponderii excluziunii sociale prin crearea unor programe de creșterea ratei școlarității și calificarea pentru integrarea în piața muncii a populației defavorizate

## II.1.4. Obiectivele strategiei

### Obiectivele principale

Prin obiectivele prezentei strategii Baia Mare devine un oraș mai prosper, cu locuitori mai fericiți și un mediu mai sănătos, așa cum este descris în Viziune. Obiectivele sunt corelate cu obiectivele și direcțiile de acțiune ale documentelor europene prezentate, asigurând astfel un consens în dezvoltare. Principalele trei obiective propuse sunt:

- **Economie performantă bazată pe inovație și turism** prin care sunt realizate noi locuri de muncă
- **Calitate ridicată a mediului**, poluare în standardele UE
- **Mediu social coeziv, incluziv, nediscriminatoriu, integrator**

Aceste trei obiective se transpun în **trei ipotaze strategice** interdependente ale municipiului în anul 2020 care răspund nevoilor actorilor urbani implicați și conferă premisele pentru dobândirea celor trei calități necesare pentru atingerea obiectivului de creștere economică. Aceste ipostaze strategice sunt:

- **“Baia Mare pentru turiști”** – orașul în care turiștii dispun de o ofertă amplă de locuri

### Obiective sectoriale ale strategiei integrat de dezvoltare

**01 – Turism.** Oraș atractiv, cu o imagine urbană reprezentativă, Pol Cultural, cu un sector turistic reprezentativ pentru economia locală.

Multitudinea de obiective cu valențe turistice atât în cadrul orașului, dar și în restul județului este puțin pusă în valoare. Lipsa unui brand turistic recunoscut pe plan local este unul dintre motivele pentru care obiectivele turistice sunt promovate independent, necorelate în sensul creării unei valori turistice comerciale omogene. Lipsa de comunicare și coordonare

de cazare de calitate, dar și de obiective și evenimente atractive și integrate într-o ofertă turistică atractivă;

- **“Baia Mare pentru investitori”** – un oraș prielnic antreprenorilor și marilor companii deopotrivă, deschis noilor inițiative și un partener pentru inovare;
- **“Baia Mare pentru locuitori”** – Locuințe confortabile și accesibile, spații publice sigure, moderne și animate, dotări suficiente și accesibile și transport eficient.

Imaginea orașului Baia Mare din anul 2020 este cea a unui oraș activ, prosper și orientat către locuitorii săi, însă aceasta poate fi atinsă doar printr-o abordare integrată a domeniilor majore, urmărind acele acțiuni care coroborate au un impact benefic pe mai multe planuri. Obiectivele sectoriale vizează șapte domenii majore care împreună contribuie la creșterea economică într-o manieră inteligentă, durabilă și incluzivă, valorificând resursele de forță de muncă, cunoaștere, istorice și culturale și pe cele naturale existente în zona orașului Baia Mare.

Între proprietarii de spații de cazare, operatorii principali de transport și administratorii obiectivelor sau evenimentelor turistice diminuează potențialul comercial al turismului băimărean. În cadrul acestui obiectiv sunt descrise direcțiile de acțiune care contribuie la rezolvarea acestor probleme, dar și pentru creșterea și valorificarea potențialului cultural.

**02 – Accesibilitate regională.** Oraș accesibil rutier, feroviar, aerian, conectat la coridoarele europene de transport.

Rezolvarea problemelor de accesibilitate extraurbană sunt chestiuni care nu își pot găsi soluții la nivelul orașului. Chiar și așa acest obiectiv este unul esențial pentru posibilitatea creșterii economice, așa cum a fost justificat și în cadrul auditului sau în descrierea atributelor unui oraș prosper. De aceea, trebuie demarate negocieri cu Consiliul Județean și Guvernul și prezentată importanța legăturilor de mare viteză pentru economia municipiului băimărean, astfel încât aceste obiective să fie îndeplinite.

**03 – Transport local.** Mobilitate locală durabilă cu transportul nepoluant prioritar, trafic fluid și sistem de transport public eficient energetic.

Pe fondul creșterii și îmbătrânirii parcului auto băimărean perspectivele de mobilitate a persoanelor nu tind spre îmbunătățire, iar calitatea aerului poate doar să se înrăutățească. Timpul este cel care valorează cel mai mult în sistemul activităților urbane, de aceea este imperios ca perioadele neproductive să fie cât mai reduse, în această categorie intrând și timpul petrecut în trafic. Acest obiectiv este corelat direct cu obiectivele europene de creștere a mobilității persoanelor și reducere a impactului autovehiculelor asupra mediului prin dezvoltarea infrastructurii deplasărilor “blânde” și intervenții în scopul generării unui split modal în favoarea transportului public confortabil, accesibil, sigur, modern.

**04 – Economie.** Economie performantă, dinamică, bazată pe inovație și cercetare, atractivă pentru investitori, cu forță de muncă specializată.

Economia bazată pe produse și servicii cu valoare adăugată mare este are o “elasticitate” mai mare în condițiile unor condiții economice nefavorabile, iar activitățile inovative aduc plusul de competitivitate de care Baia Mare are nevoie în contextul producătorilor de bunuri pentru export atât internațional, dar și la nivelul României.

Dinamicitatea economiei survine ca urmare a climatului favorabil la nivelul orașului pentru dezvoltarea noilor întreprinderi, intens susținut de administrația locală și partenerii din domeniul educațional. Perspectiva de creștere puternică a domeniului științelor tehnice și științifice este urmată și de alte domenii, rezultând atât în diversificarea ofertei de produse și servicii, cât și în creșterea calitativă a lor. Dezvoltarea unui parc tehnologic și a unui incubator de afaceri reprezintă premise care dovedesc un mediu economic propice investitorilor.

**05 – Calitatea vieții.** Oraș cu grad sporit de calitate a vieții, locuire confortabilă, infrastructuri de sănătate și educație performante.

Standardele de viață sunt diferite de la națiune la națiune, dar și de la individ la individ. La nivelul spațiului urban există necesități și facilități care se adresează comunității și ele vizează locuirea, dotările de sănătate, educație, cultură, petrecerea timpului liber, spațiile publice, inclusiv spațiile verzi, ș.a.. Administrația băimăreană a arătat un interes continuu pentru acestea, alocând sume importante din buget pentru investiții care să îmbunătățească condițiile de viață ale tuturor locuitorilor (pentru unități de învățământ, spații publice, locuințe sociale etc.). Există însă în continuare carențe în ceea ce privește spațiile verzi de mari dimensiuni, locurile de parcare pentru rezidenți, conectarea tuturor gospodăriilor la rețelele edilitare, infrastructura de acces și deplasare a persoanelor cu dizabilități, infrastructura culturală ș.a.. Aceste acțiuni sunt menite să îmbunătățească atât situația indivizilor, dar și a orașului ca un tot unitar, acest aspect fiind benefic în contextul expunerii pentru turism.

**06 – Mediu.** Oraș eficient energetic, verde, sustenabil, cu un impact minimizat asupra mediului, nepoluat

În cadrul acestui obiectiv este cuprinsă

componenta de sustenabilitate a dezvoltării propuse. Aceasta se referă la acele investiții menite să scadă consumul energetic atât pentru locuitori, cât și pentru întreprinderi și entitățile instituționale. Proiectele vizează atât reabilitări de anvelopantă și sisteme de consum, cât și intervenții pentru ameliorarea factorilor de mediu (perdele de protecție, ecologizări și decontaminări de terenuri, modernizări ale stației de epurare etc.). Obiectivele europene de reducere a impactului asupra mediului sunt clare, însă pentru îndeplinirea lor este nevoie de o colaborare strânsă a tuturor autorităților, actorilor economici, organizațiilor și locuitorilor. Pe lângă intervențiile fizice trebuie acționat în sensul educării comportamentului de utilizare a resurselor, cu scopul reducerii risipei și creșterii ratei de reciclare, în cazul deșeurilor.

**07 - Social.** Comunitate unită în diversitate, mediu social incluziv, cu acces echitabil la servicii.

Baia Mare, în baza istoriei bogate, se bucură de mixitate etnică și culturală care se regăsesc în imaginea unui oraș cu o diversitate mare de tradiții, monumente de arhitectură, evenimente etc. . Cu toate acestea, se remarcă două categorii de probleme de natură socială ale acelorași grupuri de oameni: sărăcia și excluderea socială. Populația romă este cea care se confruntă cu aceste probleme, Baia Mare fiind unul dintre centrele urbane cu un număr ridicat de locuitori aflați în prag de sărăcie. Aceste probleme au consecințe asupra sănătății locuitorilor, educației, capacității de angajare și se reflectă și în imaginea orașului. În cadrul acestui obiectiv se urmărește centralizarea tuturor cazurilor care necesită asistență, realizarea centrelor comunitare în apropierea locuitorilor vizați și organizarea programelor destinate promovării aptitudinilor personale și incluziunii sociale. Obiectivele europene vizează direct problemele educației și incluziunii sociale, în special ale populației sărace, iar în Baia Mare, deși sunt implementate numeroase proiecte

sociale și există numeroase entități active inclusiv municipalitatea, problema persoanelor defavorizate rămâne una de actualitate.

Aceste 7 obiective majore propuse în cadrul strategiei se vor putea îndeplini prin atingerea unor sub-obiective al căror rol este acela de a reuni, la un nivel de intervenție mai detaliat, nevoile de dezvoltare locale cu prioritățile de dezvoltare transmise ierarhic și susținute prin fonduri structurale de la nivel european. În funcție de problemele identificate în cadrul analizelor, al potențialului de creștere reieșit din analiza SWOT și reunite în funcție de domeniile stabilite în obiective, subobiectivele, în funcție de domeniul sectorial, sunt:

**Turism – potențialul turistic al orașului și al arealului din jurul său nu sunt valorificate suficient întrucât municipiul nu beneficiază de o ofertă turistică integrată, de un brand puternic, iar actorii implicați în turism își desfășoară activitatea independent. De asemenea, în cadrul ofertei turistice, orașul nu exploatează suficient capacitatea de polarizare pe filiera culturală, în ciuda dotărilor și a evenimentelor găzduite.**

Pentru a putea rezolva aceste obiective trebuie intervenit atât pentru creșterea calitativă a mediului fizic, al spațiilor publice și al infrastructurii, cât și pentru pregătirea unui personal calificat și al unei agende turistice și culturale ofertante.

Sub-obiectivele propuse sunt în număr de trei și propun:

- **Baia Mare – oraș cu imagine urbană pozitivă, identitară** – vizând îmbunătățirea calității spațiilor publice și realizarea unor elemente iconice cu scopul de a consolida o imagine identitară a orașului. Un oraș cu o identitate puternică afirmată poate fi mai ușor promovat turistic și același timp crește și sentimentul de apartenență locală al locuitorilor. Sunt vizate spațiile publice reprezentative și construcțiile clasate ca monumente istorice

pentru a fi reabilitate, restaurate și consolidate.

- **Pol emergent de artă și cultură alternativă.** În ultimii ani Baia Mare a promovat o serie de evenimente artistice, culturale și sportive care, prin numărul participanților, s-au dovedit atractive. Începând cu "Zilele orașului Baia Mare" organizate pentru prima dată în anul 2014, "Primăvara Băimăreană", show-uri aviatice, dar și spectacole și evenimente organizate în cadrul unităților de cultură (teatre, galerii de artă, ș.a.) acestea sunt în același timp oportunități de valorificare turistică a valorilor băimărene. Este importantă organizarea acestor activități sub un calendar comun care, să fie promovat alături de imaginea urbană cu o identitate puternică pentru a întări imaginea turistică a orașului. Un rol important în cadrul acestui concept îl are Colonia Pictorilor ca incubator artistic de lungă tradiție la nivel regional, care în timp a pus în valoare opere valoroase ale unor artiști locali consacrați la nivel național, dar și internațional.

Beneficiind de o dotare vastă de obiective culturale, dar și de un număr în continuă creștere de evenimente artistice și culturale, orașul poate deveni un candidat important la titlul de Capitală Europeană a Culturii, rezervat orașelor din România pentru anul 2021. Tradițiile maramureșene și băimărene bine conservate, diversitatea etnică și culturală a populației ce se reflectă în activități și arhitectura orașului, elementele identitare propuse a fi consolidate și puse în valoare prin amenajări urbanistice de calitate și activități publice atractive și o agendă culturală bine structurată și diversă sunt premise care recomandă Baia Mare pentru a reprezenta România în anul 2021 ca și Capitală Europeană a Culturii. Această titulatură oferă, așa cum s-a dovedit în cazul orașului Sibiu în anul 2007, o vizibilitate importantă atât pe plan național, dar mai ales la nivel internațional, conducând la un număr crescut de turiști care continuă să viziteze Sibiu și astăzi. Pe lângă

oportunitatea de beneficii economice din anul 2021, se va pune accentul pe îmbunătățirea spațiului public, a serviciilor turistice (incluzând atât infrastructura turistică, cât și serviciile), iar recunoașterea dobândită ulterior anului 2021 se va concretiza într-o oportunitate economică sustenabilă.

- **Turismul- sector reprezentativ pentru economia locală.** În cadrul unor acțiuni de încurajare a turismului în oraș, dar și în afara lui se dorește exploatarea resurselor de profil astfel încât acest domeniu să devină unul dintre principalele resurse pentru bugetul local. Aceasta este posibilă prin facilitarea și încurajarea dezvoltării turismului natural și agroturismului, în special în zonele rurale din jurul municipiului. Pentru a încuraja aceste forme de turism, dar și pentru a proteja resursele naturale de expansiunea antropică se vor propune spre clasare o serie de areale cu valențe peisagere deosebite.

Nu în ultimul rând, cel mai important aspect care încheie șirul acțiunilor menite să crească expunerea turistică a orașului o reprezintă promovarea. Aceasta integrează toate celelalte acțiuni propuse în cele trei obiective și vizează o strategie de marketing care să creeze o ofertă sau mai multe oferte turistice care să permită orașului să se rivalizeze cu ceilalți poli de dezvoltare din regiune și chiar cu orașul Cluj-Napoca.

- **Salvgardarea patrimoniului local - Prin acțiunile din cadrul acestui sub-obiectiv se intenționează realizarea unor areale de protejare a elementelor construite sau naturale cu semnificație pentru identitatea locală, în interiorul cărora să poată fi observate, contemplate și promovate turistic.**

**Accesibilitate regională – Lipsa unor legături de mare viteză care să faciliteze transportul de mărfuri și persoane la costuri de timp și bani accesibile între**

Baia Mare și capitală și între Baia Mare și centrele urbane importante Oradea, Cluj, Arad și cu cele din Ungaria și Ucraina. Această problemă are un impact negativ asupra economiei băimărene prin efectul de izolare teritorială și creșterea costurilor de preț și timp de transport.

Această situație necesită o abordare integrată și colaborativă între nivelul județean și cel guvernamental în scopul realizării atât legăturilor rutiere cât și feroviate pentru conectarea orașului la coridoarele de transport europene. La nivel local se propun intervenții asupra Aeroportului Internațional Baia Mare pentru a mări capacitatea terminalului pentru mărfuri și persoane și prelungirea pistei pentru aterizări/decolări. Reluarea legăturilor cu aeroporturi din Europa va contribui, împreună cu racordarea la rețelele tereste de transport europene va permite creșterea expunerii turistice, dar și a altor activități economice atât pe plan național cât și european. Această facilitate va fi posibilă printr-o ofertă atractivă pentru operatorii de zboruri, dar corelată cu un obiectiv de interes major localizat în Baia Mare sau în județul Maramureș, din punct de vedere turistic, de afaceri sau de altă natură.

Sub-obiectivele propuse în acest domeniu sunt în număr de trei:

- **Accesibilitate rutieră regională sporită** care vizează realizarea drumurilor de mare viteză (drumuri expres) către orașele Satu Mare, Zalău și Cluj. Deși în timp au fost vehiculate mai multe oportunități de conectare a centrelor urbane românești cu autostrăzi, asemeni Autostrăzii Transilvania sau Autostrada Nordului, aceste proiecte nu sunt cuprinse în cel mai recent document strategic de planificare, Planul General pentru Transport al României, ceea ce implică necesitatea solicitării unui sprijin mai ferm din partea structurilor administrative superioare.

- **Grad ridicat de accesibilitate feroviară** –

propune intervenții în scopul creșterii fluxurilor de pasageri pentru zona metropolitană, dar și pentru nivelul regional și supraregional. În cadrul Masterplanului General pentru Transport al României aprobat în anul 2015 se propune modernizarea secțiunilor Oradea – Baia Mare via Satu Mare și Baia Mare – Cluj – Napoca via Dej, cu creșterea substanțială a traficului între Baia Mare și Satu Mare, dar și pe legăturile dintre Baia Mare și Oradea și Cluj – Napoca. Proiectele urmează a fi implementate până în anul 2030. Pe plan metropolitan este necesară refuncționalizarea transportului feroviar pentru a răspunde necesităților de transport și în special celor pentru mobilitatea în scop profesional. Accesibilitate aeriană europeană – sub-obiectiv care urmărește conectarea aeroportului local cu altele din Europa. În prezent pe aeroport operează doar compania națională de transport aerian pe rota către București, cu aeronave de dimensiuni mici. Capacitatea pistei de zbor și starea sa constructivă, alături de dimensiunea terminalului sunt motive pentru care pe aeroport nu operează și alte companii. Modernizările sunt prevăzute și în MPGT însă acestea sunt programate după anul 2030, în cazul în care se dovedește oportunitatea creșterii numărului de curse. În acest sens, dezvoltarea economică, în special pe filiera turistică și culturală pot susține această necesitate, mai ales printr-un aflux de turiști din străinătate.

**Transportul local** – *Reprezintă totalitatea modalităților de deplasare din cadrul orașului și înglobează transportul auto (cel public și cu autovehiculul personal), transportul ușor (bicicleta) și mersul pe jos. Deficiențele din acest domeniu se înregistrează în special în ceea ce privește timpul necesar pentru unele deplasări din oraș, mult mai lung cu transportul public decât cu autovehiculul personal, infrastructura subdimensionată pentru biciclete, spațiul pietonal invedat de autoturisme parcate e anumite artere, poluarea aerului, insuficiența locurilor de parcare din zonele rezidențiale și mai ales ambuteiajele formate în*

*trafic la orele de vârf cu consecințe economice negative.*

Eliminarea acestor deficiențe și îmbunătățirea condițiilor de deplasare în cadrul orașului Baia Mare presupune abordări specifice fiecărei probleme, surprinse în cinci sub-obiective. Rezolvarea acestor probleme are consecințe pozitive și asupra altor domenii cum ar fi cel al transportului local de mărfuri și persoane, poluarea asupra mediului, contribuie la îmbunătățirea condițiilor de viață prin reducerea perioadei petrecute în trafic și favorizează deplasările cu bicicleta în condiții de siguranță.

- **Trafic rutier fluid, sigur și puțin poluant** – vizează reducerea timpului petrecut în trafic prin optimizarea fluxurilor, reducerea timpului petrecut în intersecții și eliminarea din circulația urbană a acelor participanți care nu au ca destinație o zonă din oraș. Acțiunile propuse în cadrul acestui sub-obiectiv vizează reducerea traficului de tranzit, optimizarea semafoarelor din intersecțiile orașului, implementarea unor zone car-free în zonele cu valoare patrimonială și urbanistică și stimularea atractorilor pentru pietoni (funcțiuni, amenajări, activități, etc.) și sporirea siguranței în trafic, în special în ceea ce privește deplasările auto în raport cu cele pietonale și cu bicicleta. Ultima dintre acțiuni trebuie să vizeze o colaborare de specialiști care să integreze metode de proiectare a pistelor pentru bicicliști și trasee pietonale cu acțiuni de educare a participanților la trafic asupra avantajelor utilizării transportului public sau a mijloacelor non-poluante de deplasare. De asemenea, acțiunile acestui sub-obiectiv trebuie abordate împreună cu acțiuni de modernizare și eficientizare a transportului în comun, al infrastructurii rutiere și o politică de încurajare a transportului în comun, pentru a nu se concretiza într-o creștere a numărului de autovehicule pe străzile orașului ca urmare a înlesnirii condițiilor de trafic.

O direcție majoră de acțiune care vizează înlesnirea traficului în cadrul orașului se constituie în finalizarea centurii ocolitoare a orașului. Scopul îl reprezintă eliminarea traficului de tranzit, în general de marfă, care nu are ca destinație o zonă din Baia Mare. Acțiune considerată ca necesară încă din anul 2005, în cadrul Studiului de Circulație în Municipiului Baia Mare, Străzile Europa și Dumbravei se aflau la momentul întocmirii strategiei în proces de modernizare și lărgire, dar trebuie continuate intervențiile și la est de drumul național 18B pentru a putea degreva partea sudică a orașului de traficul greu, nu doar de a muta traficul de pe strada Grănicerilor pe Mihai Eminescu.

- **Sistem de transport public binedezvoltat și eficient energetic, cu grad crescut de ocupare.** Deși în cadrul companiei Urbis au fost desfășurate numeroase investiții în sensul creșterii confortului pasagerilor și reducerii costurilor de operare, parcul auto este într-un proces continuu și firesc de degradare. Din acest motiv investițiile trebuie să fie constante, dar pentru a crește gradul de ocupare trebuie acționat și asupra modului în care transportul public este perceput de călători. De aceea acțiunile propuse vizează și o campanie de promovare a unei imagini de mijloc de transport eficient, modern și sigur, pentru toți cetățenii indiferent de etnie, vârstă sau stare socială, în prezent acesta fiind asociat în general cu varianta de deplasare a navetiștilor și a populației cu venituri medii spre reduse. Este important totuși ca această promovare să fie realizată ca alternativă competitivă, eficientă la transportul cu mijloacele personale de deplasare. Acest obiectiv presupune trasee optime pentru un timp redus și costuri accesibile pentru toate categoriile de călători. De asemenea, promovarea transportului în comun va fi dublată de acțiuni de descurajare a utilizării automobilului personal: reducerea sau eliminarea locurilor de parcare, tarifarea corespunzătoare a staționării în anumite zone din oraș, implementarea parcarilor park and

ride, restricționarea accesului auto în anumite zone sau perioade de timp (seara, în weekend, sărbători legale, pentru încurajarea deplasașilor pietonale etc.).

O altă direcție de acțiune în cadrul acestui obiectiv o reprezintă creșterea eficienței energetice a mijloacelor de deplasare ale companiei de transport în comun. Așa cum arată statisticile prezentate în partea de analize, modernizarea parcului auto prin achiziționarea unor autobuze noi a redus costurile cu combustibilul, însă în același timp a redus și nivelul emisiilor. Deși rezultatul este pozitiv, în timp el se va reduce din cauza învechirii autovehiculelor și reducerii randamentului. Una dintre alternative o reprezintă vehiculele de deplasare electrice, alternativă susținută și de fondurile europene. Deși nu sunt o alternativă fără impact asupra mediului, în cazul acestor mijloace de deplasare se elimină emisiile în cadrul orașului. În plus, utilizarea unor mijloace de deplasare electrice poate fi în sine un atractor pentru creșterea gradului de utilizare al transportului public.

- **Infrastructura pentru biciclete dezvoltată integrat este o necesitate pentru ca deplasările cu bicicleta să fie sigure și încurajate.** De asemenea direcțiile de dezvoltare propuse prevăd conectarea principalelor puncte de interes din localitate. Lungimea redusă a traseelor pentru biciclete impune investiții în acest sens, contribuind în acest fel și la creșterea calității serviciilor oferite cetățenilor de către autoritățile locale. Interconectarea traseelor și a punctelor de interes locale nu numai că oferă un nivel de siguranță crescut pentru deplasările cu bicicleta întrucât acestea s-ar desfășura pe infrastructură proprie, acestea ar deveni mai atractive întrucât ar căpăta un sens mai bine definit, de la delasări în scop recreativ (în parcuri sau zonele rezidențiale) la deplasări în scop profesional. Aceste trasee deservesc și în scop turistic întrucât aceștia pot observa orașul și interacționa cu acesta mai direct

decât în cazul utilizării transportului public sau al autoturismului, dar se pot deplasa mai rapid decât în cazul mersului pe jos. Din acest motiv, traseele de biciclete trebuie să vizeze și conectarea obiectivelor turistice din oraș și să beneficieze de infrastructură de închiriere și stații de parcare a bicicletelor.

- **Sistem extins de trasee pietonale în vederea conectării spațiilor publice iconice.** Acest subobiectiv se completează cu acțiunile obiectivului Calitatea Vieții și le susține pe cele ale Turismului contribuind la creșterea calității spațiului public băimărean reunind sau înglobând elementele iconice în trasee destinate pietonilor. Acțiunile acestui obiectiv vizează unul dintre elementele identitare ale orașului, Râul Săsar și malurile sale, prin amenajarea în scopul accesibilizării pietonale. De asemenea, se intenționează realizarea unor trasee pietonale sigure și atractive care să reunească principalele spații reper în oraș asemeni Piețelor Libertății, Cetății, Revoluției, bdul Gheorghe Șincai ș.a., pentru a pune în evidență obiective de interes public, clădiri și spații cu valoare arhitecturală și urbanistică. Această direcție de acțiune vine în completarea celei de reducere și ameliorare a condițiilor de trafic prin oferirea unei alternative de deplasare pedestră atractivă și sigură.

- **Necesități de parcare (garare) satisfăcute** – în special cele rezidențiale. Prin atingerea acestui sub-obiectiv se dorește atât rezolvarea problemei locurilor de parcare, cât și îmbunătățirea calității locuirii, contribuind la îmbunătățirea amenajărilor ambientale din zonele rezidențiale. Pentru atingerea sa direcțiile de acțiune presupun o abordare integrată în ceea ce privește implementarea soluțiilor de parcare eficiente (subterane, supraterane sau la sol), eliminarea bateriilor de garaje puțin eficiente din punct de vedere al utilizării terenului și amenajarea sau reamenajarea spațiilor verzi și a spațiilor de joacă din vecinătatea locuințelor. Este necesară amenajarea terenurilor cu

destinație de spații verzi din proximitatea locuințelor colective atât pentru a îmbunătăți ambianța și confortul locuirii, dar și pentru a recupera aceste spații de sub statutul de parcare temporară pe care îl dețin în prezent.

Abordarea integrată implică o corelare a acestor acțiuni cu o planificare atentă a rutelor transportului în comun pentru a nu elimina această opțiune de deplasare din cadrul zonelor limitrofe ale orașului. De asemenea, amenajările spațiilor publice trebuie corelate cu o planificare a localizării unor activități economice atractive pentru oameni și facilitarea accesului pietonilor și bicicliștilor în aceste spații, pentru a nu diminua impactul social pozitiv al acestor spații. O altă coroborare trebuie să cuprindă implementarea zonelor car-free cu un plan de susținere a actorilor economici localizați în aceste zone și a căror activitate ar putea avea de suferit de pe urma acestei acțiuni. În acest caz acțiunile obiectivului economic trebuie să integreze și acțiunile obiectivului transport local, dar și pe cele ale obiectivului economic.

**Economie** – *Tranziția de la o economie bazată pe activitatea minieră și industrie metalurgică la una o economie axată în prezent pe industria prelucrătoare și servicii necesită atât timp pentru a absorbi investițiile privaților cât și pentru a reforma forța de muncă sau a adapta opțiunile de formare a noii forțe de muncă. Rata mare a migrației își găsește parțial explicația în lipsa locurilor de muncă în Baia Mare și o neconcordanță între pregătirea profesională și necesitățile pieței muncii, iar reducerea numărului angajaților susține acest fenomen. O vulnerabilitate a economiei locale o reprezintă gruparea unui procent mare de angajați în puține firme din domeniul industriei prelucrătoare, ce poate avea efecte negative în cazul reducerii cererii pentru produsele realizate local. Acest aspect, coroborat cu reducerea ratei de înființare a noilor întreprinderi și activitatea redusă din domeniul cercetării și dezvoltării subliniază vulnerabilitatea economică printr-o capacitate mică*

*de inovare și o posibilitate mai mică de adaptare la schimbările bruște cauzate de crize economice decât în cazul altor economii.*

Cele cinci sub-obiective propun ameliorarea stării curente prin acțiuni asupra resursei teritoriale, a resursei de forță de muncă și a întreprinderilor în sensul stimulării creșterii și înființării lor.

- **Activități de cercetare, dezvoltare și inovare adecvate și multiplicative economic** – direcționează acțiunile înspre atragerea și susținerea investițiilor în activități de cercetare și dezvoltare în domenii studiate și operate de Universitatea de Nord, școlile profesionale, liceele tehnologice și întreprinderile băimărene. În acest sens sunt necesare stabiliri de parteneriate între actorii vizați și realizarea facilităților necesare desfășurării acestor activități. Capacitatea de inovare a unei economii îi conferă o capacitate mai mare de adaptare la evenimentele economice și posibilitatea de a fi mai eficientă și a produce bunuri la costuri reduse sau de a dezvolta produse noi care au o valoare adăugată mare. Existența entităților de învățământ cu profile tehnice și doemniul relativ dezvoltat al industriei prelucrătoare oferă premise încurajatoare pentru a putea susține activitatea de cercetare și dezvoltare în parteneriat, oferind astfel și posibilitatea formării unor specialiști necesari pe piața muncii locale.

- **Forța de muncă specializată, adaptată necesităților pieței** este o necesitate pentru reducerea migrației, a șomajului și asigurarea capacității de creștere continuă a economiei locale. Existența centrelor de formare și reconversie profesională contribuie la acest sub-obiectiv, însă ele nu reprezintă răspunsul neadecvării ofertei educaționale la necesitățile pieței forței de muncă. Pentru a suplini acest neajuns sunt încurajate parteneriatele de practică profesională între unitățile economice și unitățile de învățământ universitar, profesional



și tehnologic pentru a asigura o tranziție a elevilor și studenților către locurile de muncă din economia locală. Este urmărită în același timp formarea forței de muncă înalt calificată, disponibilă pentru locuri de muncă cu o remunerație corespunzătoare, pentru creșterea nivelului de trai.

- **Climat economic atractiv pentru investitori** care vizează dezvoltarea noilor întreprinderi și creșterea dinamismului și flexibilității economice. Acest sub-obiectiv pune laolaltă administrația locală și investitorii într-un parteneriat menit să dezvolte un plan de creștere a economiei bazat pe capacitate de reglementare, pe resurse comune de natură financiară, patrimonială, de forță de muncă și necesități ale investitorilor.

- **Sector IMM competitiv** susținut prin facilități de transfer tehnologic și platforme de business. Este importantă asigurarea unui număr ridicat de noi întreprinderi, însă, în același timp trebuie crescută rata de supraviețuire a acestora pe perioade mai mari de timp.

- **Economie care utilizează resursele funciare** – este un sub-obiectiv economic prin care se dorește regenerarea urbană. Enclavele industriale localizate pe teritoriul orașului reprezintă o resursă importantă de teren care neutilizată devine un element cu efecte negative asupra imaginii locale, afectând astfel și activitățile economice din vecinătate și locuirea. Acest sub-obiectiv este necesar a fi atins întrucât terenurile existente beneficiază de o localizare favorabilă, de accesibilitate crescută și utilități, elemente care reprezintă avantaje pentru investitori. Refuncționalizând aceste terenuri se va crește și densitatea construcțiilor din localitate, lucru benefic având în vedere suprafețele mari lipsite de funcțiuni din oraș. Acest sub-obiectiv trebuie să fie abordat cu prioritate între cele cinci ale obiectivului Economie, oricare dezvoltare de facilități pentru

activitățile economice putându-se organiza pe resursa de teren menționată. Sub-obiectivul trebuie abordat integrat cu cel ale obiectivului Mediu care vizează ecologizarea, decontaminări sau eliberări de terenuri fără activități. Este importantă, pentru a nu se creea disfuncții, localizarea activităților economice noi care prin natura lor generează trafic greu în locuri în care nu pot incomoda locuirea au alte activități adiacente acesteia. Astfel este imperioasă acționarea spre atingerea acestui obiectiv și în cadrul obiectivelor de optimizare a transportului local.

**Calitatea vieții** – *Este domeniul cu cele mai multe discrepanțe întrucât este influențat de toate celelalte domenii prezentate. Dotări ca cele de educație, cultură, sănătate, transport sau petrecerea timpului liber contribuie la calitatea vieții în funcție de nivelul de dezvoltare al fiecăruia în parte. Datorită faptului că este influențat de restul activităților din oraș, pentru completarea necesităților aferente vieții urbane este nevoie de o abordare integrată și complexă a tuturor acestor aspecte.*

- **Mediu urban sigur** atât pentru pietoni cât și în trafic, care se traduce printr-o atractivitate crescută atât în rândul locuitorilor cât și al vizitatorilor. Se propune acționarea în sensul supravegherii continue a spațiului public, în special din cauza infracțiunilor numeroase asupra patrimoniului. Direcția de acțiune a acestui sub-obiectiv se coroborează cu activitatea de reglementare a traficului în scopul creșterii siguranței și optimizării sale și cu amenajarea traseelor pietonale și a spațiilor publice rezultând un spațiu urban mai plăcut, mai sigur și mai deschis către pietoni.

- **Infrastructură adecvată tuturor tipurilor de nevoi sociale** – obținută prin completarea cu dotările constatate a fi necesare în partea de audit și creșterea calității serviciilor oferite. Printre cele mai necesare acțiuni, datorită

numărului de persoane afectate, sunt cele care vizează dotarea spațiului public și a clădirilor instituțiilor publice cu infrastructură de acces sau de tranzit pentru persoanele cu dizabilități. Este imperioasă amenajarea spațiilor publice cu rampe de acces și marcaje fizice și sonore pentru a facilita deplasarea tuturor pietonilor, indiferent de vârstă sau condiție fizică. Acest obiectiv vizează și asigurarea necesităților persoanelor inactive, bătrânii și copiii. Acestea cuprind completarea locurilor de joacă pentru copii și cluburi pentru tineri (acțiuni care se completează cu cele care vizează organizarea locurilor de parcare și recuperarea zonelor verzi în spațiile rezidențiale) și centre pentru bătrâni. Alături de aceste acțiuni sunt vizate și suplینirea serviciilor de asistență socială, în special cu furnizarea lor la domiciliu.

- **Sistem dezvoltat de spații verzi** amenajate pentru îmbunătățirea imaginii urbane și creșterea ofertei de spații verzi de mari dimensiuni. Aceste acțiuni cuprind atât dezvoltarea unor noi amenajări de dimensiuni mai mari de 1 hectar, dar și reabilitarea sau extinderea unora existente. Ele trebuie să deservească în mod echitabil locuitorii orașului oferind posibilitatea acestora, indiferent de zona în care locuiesc să poată beneficia în vecintatea locuinței de un spațiu verde amenajat pentru recreere.

- **Servicii performante de educație** atât în ceea ce privește procesul de învățământ cât și al confortului și utilizării unităților. Aceste acțiuni continuă și completează amplele acțiuni desfășurate în ultimii ani în oraș, care vizează reabilitarea, modernizarea și dotarea unităților de educație. Sunt vizate în special unitățile de învățământ tehnic și profesional pentru a crește capacitatea acestora de a forma tineri calificați și ușor integrabili pe piața muncii locale. Acțiunile vizate în acest sens presupun dotarea laboratoarelor cu aparatură specializată și performantă, organizarea de conferințe

și întâlniri cu actorii economici și facilitarea parteneriatelor cu aceștia cu scopul facilitării angajării ulterioare a elevilor.

- **Servicii performante de sănătate adecvate nevoilor cetățenilor** asigurate prin creșterea calității serviciilor de sănătate. Pentru atingerea acestui obiectiv trebuie acționat pentru îmbunătățirea serviciilor medicale prestate la domiciliu, în special pentru vârstnici și persoane cu dizabilități și creșterea gradului de deservire și al calității serviciilor unităților medicale. Sunt propuse astfel proiecte de modernizare, dar și de completare al unităților sociale cu servicii medicale primare existente la nivel de cartier.

- **Infrastructură culturală bine dezvoltată** care să completeze și să diversifice opțiunile locuitorilor, contribuind în același timp și la îmbogățirea ofertei turismului cultural. Pe lângă activarea unor zone noi din oraș se contribuie și la atingerea obiectivului "turismul, sector reprezentativ pentru economia locală".

- **Locuire confortabilă, adaptată nevoilor prezente, deservită integral de rețelele edilitare.** Acest sub-obiectiv presupune conectarea tuturor locuințelor la rețelele edilitare existente, dar în același timp el se coroborează cu o planificare atentă a extinderii intravilanului pentru a putea susține intervențiile de extindere a acestora. O altă direcție de acțiune în cadrul acestui sub-obiectiv vizează creșterea gradului de reciclare a deșeurilor menajere și municipale. Această activitate are capacitatea de a depăși nivelul de responsabilitate civică înspre profitabilitate economică, prin reutilizarea materialelor reciclate și producerea unor bunuri noi vandabile atât pe plan local cât și la o scară spațială mai mare. Pentru aceasta este necesară realizarea unui centru de reciclare, la nivel local existând doar unități de colectare a materialelor reciclabile.

- **Centru sportiv regional** susținut de

activitățile sportive care au crescut în ultimul timp vizibilitatea orașului pe plan sportiv la nivel național și internațional. Performanțele sportive bune atrag admiratori atât pentru susținerea sportivilor, dar și pentru practicarea diferitelor activități, în special în rândul tinerilor. Oferirea unor condiții de participare la activitățile sportive, indiferent de postura din care se realizează, oferă continuitate acestora, creșterea mândriei locale și totodată contribuie la creșterea calității vieții prin îmbunătățirea dotărilor sportive. În cazul sporturilor în care se înregistrează performanțe notabile la nivel național sau internațional (handbal), orașul devine un atractor și de turiști în interes sportiv care doresc să participe la evenimentele echipelor locale. Acest obiectiv trebuie tratat și din perspectiva accesibilizării orașului – aeroport, gară/autogară, dar și al facilităților de transport local.

Mediu – *Obiectivele europene de reducere a consumului și emisiilor și reducerea dependenței de resursele neregenerabile de energie trebuie implementate încă de la cel mai redus nivel de decizie pentru ca efectele la nivel european să poată fi atinse. De aceea, ele sunt sprijinite de fondurile structurale și beneficiază de cea mai mare alocare dintre toate axele programului operațional. Principalele probleme în legătură cu mediul implică traficul, activitățile economice și în special pe cele industriale și eficiența energetică redusă a clădirilor publice și rezidențiale. O atenție deosebită trebuie acordată și ariei protejate "Arboretele de castan comestibil de la Baia Mare" (ROSCI0003), zonă care beneficiază de un Plan de Management avizat.* Cele șase sub-obiectivele au fost constituite pe baza acestor trei categorii:

- **Fond locativ eficient energetic** obținut prin reducerea pierderilor de energie prin închideri și fațade și creșterea eficienței sistemelor de încălzire. Deși Programul de Reabilitare Termică este operațional din anul 2009 beneficiaii băimăreni ai acestuia au fost în număr redus. Acest program are un dublu

impact pozitiv, atât asupra mediului de reducere a consumului de energie și implicit al emisiilor, dar și asupra locuitorilor, prin îmbunătățirea confortului locuirii și reducerea costurilor la întreținere. Pentru această operațiune este nevoie și de o campanie de promovare locală a acestui program pentru a încuraja locuitorii să profite de acest beneficiu. Această măsură, prin natura intervenției care vizează și reabilitarea imaginii construcțiilor trebuie privită și ca o metodă prin care se poate reabilita imaginea urbană, cu rezultat în creșterea atractivității locale. Datorită acestui fapt este necesară planificarea acestor intervenții, astfel încât ele să completeze acțiunile de reabilitare a spațiilor publice. În aceste condiții este absolut necesară stabilirea unei cromatici și a unor modele de tratare a fațadelor, adaptate la tipologia blocurilor de locuințe din baia mare, astfel încât rezultatul să nu conducă la o imagine slab calitativă, negativă.

- **Fond construit cu destinație publică și servicii publice eficiente energetic** care contribuie atât la îmbunătățirea aspectului spațiilor publice în care se află, a confortului spațiului interior și condițiilor sanitare și termice, dar și la reducerea energiei consumate și implicit a cheltuielilor de întreținere. Aceleași considerente de estetică trebuie luate în seamă și în cazul intervențiilor asupra clădirilor publice și în cazul celor de locuințe colective, pentru a se urmări un aspect urban înnoit uniform și calitativ vizual. Împreună cu primul sub-obiectiv, atingerea unui rezultat final cu imagine urbană atrăgătoare are capacitatea de a susține acțiunile de promovare a reducerii deplasărilor cu autoturismul personale, în favoarea celor pedestre, contribuind alături de cele care vizează amenajările traseelor pietonale, la reducerea poluării fonice și cu noxe provenite din trafic prin reducerea numărului de autoturisme din trafic.

- **Calitatea aerului în normle UE** este o necesitate atât din perspectiva reglementărilor

de mediu la nivel european, dar care contribuie la creșterea calității vieții în oraș. Traficul și activitățile economice, în special cele industriale, sunt principalele surse de poluare cu emisii de substanțe nocive. Direcțiile de intervenție orientate pentru atingerea acestor norme vizează atât diminuarea surselor de poluare cât și creșterea capacității de diminuare a acestora. Prima dintre ele este vizează reducerea traficului auto și al activităților industriale nocive prin implementarea sistemelor tehnologice și a tehnicilor de producție mai eficiente. Pentru reducerea poluării din trafic acțiunile se completează cu cele de promovare a mijloacelor de deplasare mai puțin poluante (transportul în comun, mersul cu bicicleta sau pe jos), îmbunătățirea condițiilor din trafic, realizarea centurii ocolitoare, completarea traseelor pentru bicicliști și amenajarea traseelor pietonale printre altele, necesitând o abordare integrată și susținută, implicând participanții la trafic (petoni, șoferi, călători) în procesul de planificare al acestora pentru o mai bună informare a acestora și soluționare care să reflecte cât mai precis necesitățile și dorințele acestora. Neimplicarea locuitorilor în procesul de planificare poate rezulta chiar într-o respingere a acestor alternative, în special din pricina faptului că este vizată ieșirea dintr-o zonă de confort și rutină (deplasările cu autoturismul personale pe distanțe scurte).

În scopul reducerii efectului de poluare provenită de la procesele de producție a fost implementat Planul Integrat de Gestiune a Calității Aerului pentru perioada 2009 – 2014 prin care s-au propus programe și proiecte de ameliorare a calității aerului, înregistrându-se la sfârșitul perioadei o ameliorare semnificativă a factorului de mediu aer. În această perioadă au fost surprinse însă și închiderea combinatelor Cuprom și Romplumb, doi dintre cei mai mari poluatori locali. În acest context se propune continuarea acțiunilor prin creșterea suprafețelor perdelelor de protecție și a suprafețelor verzi din oraș,

inclusiv prin sisteme complexe de acoperișuri sau fațade verzi. Acest proces trebuie susținut și de continuarea investițiilor în tehnologii mai eficiente atât ca și consum de energie și emisii, cât și ca producție.

- **Calitatea apelor în norme UE**, atât pentru apele reziduale, cât și a cursurilor de apă. Acest sub-obiectiv vizează reducerea efectelor siturilor contaminate, a depozitelor industriale și a depozitelor rezultate din activitatea minieră asupra cursurilor de ape locale, în condiții de precipitații excesive când scurgerile meteorice pot contamina râurile și pârâurile locale. Pentru creșterea calității apelor menajere tratate în stația de epurare din Baia Mare, din anul 2009 au fost realizate investiții pentru realizarea treptei terțiare. Trebuie investit și pentru racordarea tuturor locuințelor la rețelele de colectare a apelor menajere și de extindere și modernizare a sistemului de colectare a apelor meteorice de pe teritoriul orașului.

- **Soluri necontaminate.** Acest sub-obiectiv se completează cu sub-obiectivul numărul 4 "calitatea apelor în normele UE" și vizează acțiuni de decontaminarea a siturilor industriale și ecologizare a zonelor în care au fost realizate depozitări spontane de deșeuri de orice natură. Țelul final este acela de a oferi spațiul necesar reconversii funcționale pentru localizarea unor noi activități economice (integrat cu obiectivul Economie), de a crește calitatea imaginii urbane (prin eliminarea elementelor de disconfort și incompatibilitate) și reducerea surselor de poluare a aerului (prin curenții de aer care dislocă particule de praf și substanțe poluante) și a apelor (prin scurgerile meteorice și infiltrațiile în apele subterane).

- **Activitate economică durabilă, cu un impact minimizat asupra mediului** – este un sub-obiectiv care îl completează pe cel de la numărul 4 în vederea creșterii activității de control și stimulare a investițiilor în tehnologii

mai puțin poluante, cu efect benefic asupra tuturor factorilor de mediu.

- **Arii protejate locale conservate și atent monitorizate** - sub-obiectivul vizează implementarea Planului de Management pentru situl Natura 2000 ROSCI0003 Arboretele de Castan Comestibil de la Baia Mare. Acest sub-obiectiv contribuie la conservarea speciilor de castani, dar, în același timp, contribuie și la îmbogățirea identității locale prin perpetuarea unui element cu semnificație culturală pentru municipiul.V

**Social** – *Acest obiectiv reprezintă fundamentul orașului, elementul care dacă prezintă situații conflictuale, acestea se resfrâng asupra tuturor celorlalte doemnii, cauzând dificultăți în dezvoltarea economică. Problemele specifice orașului Baia Mare sunt cauzate de discrepanțele de nivel de trai, etnicitate, dotări și servicii de asistență socială și implicare civică. Acestea au implicații care se remarcă prin pungi de sărăcie, segregare socială, abandon școlar prematur, proiecte locale cu obiective atinse parțial, zone subdezvoltate evitate de ceilalți locuitori, care dăunează valorii imobiliare. Integrarea minorităților și asigurarea condițiilor minimale de locuire, sanitare și educaționale au fost acțiuni pentru care interesul autorităților locale și al organizațiilor de profil a fost constant, însă pentru ca acestea să aibă succes este nevoie de o identificare corectă atât a nevoilor, cât și a numărului celor care o necesită, iar pentru acestea trebuie acționat împreună, autorități și organizații sociale cu populația vizată. Nevoile populației nu sunt generale, diferind de la cartier la cartier, de la un nivel de tral la altul și de la individ la individ, așa ca inițiativele trebuie planificate și implementate cu consimțământul și implicarea acestora.*

Sub-obiectivele propun intervenții pentru dotarea unităților sociale și de educație și creșterea calitativă a serviciilor de asistență socială, reducerea în final a costurilor de asistență socială prin integrare pe piața muncii

a categoriilor de persoane eligibile, creșterea incluziunii sociale cu efecte pozitive atât în reducerea abandonului școlar și acte de discriminare cât și în îmbunătățirea ambianței urbane și a condițiilor de trai în toate zonele orașului.

- **Infrastructură de asistență socială eficientă** obținută prin furnizarea serviciilor într-un mod organizat integrat la nivelul tuturor organizațiilor din municipiu. Pentru a atinge acest scop trebuie realizată o planificare în prealabil a aceste activități ca o colaborare între toți prestatorii de servicii sociale. De altfel, este necesară implementarea unei centralizări comune a tuturor persoanelor defavorizate și diseminarea acesteia între toți partenerii prestatori, inclusiv autoritatea locală.

- **Comunitate activă, implicată în viața orașului.** Aceasta este o necesitate care trebuie să vizeze majoritatea inițiativelor care doresc îmbunătățirea vieții locuitorilor. Acțiunile presupun realizarea de grupuri de lucru (workshop-uri) tematice coordonate de specialiști în domeniul pentru care se propun intervenții. Astfel se urmărește atingerea necesităților reale ale locuitorilor, metodele de urbanim participativ fiind o soluție uzuală de planificare urbană în orașele vestice.

- **Pondere redusă a populației defavorizate, incluziune socială sporită** obținută prin acțiuni de formare profesională dedicată persoanelor minoritare sau celor cu un nivel social scăzut. Pentru aceasta se propune realizarea unei facilități economice destinată acestor categorii sociale. Pentru a combate tendința abandonului școlar la vârste mici se propune realizarea unui centru pentru orientare și integrare a minorilor în zonele defavorizate, destinat în special zonelor Firiza și Ferneziu. Pentru ca acțiunile să fie eficiente este necesar ca încercările de reducere a abandonului școlar să fie integrate într-un program mai amplu care

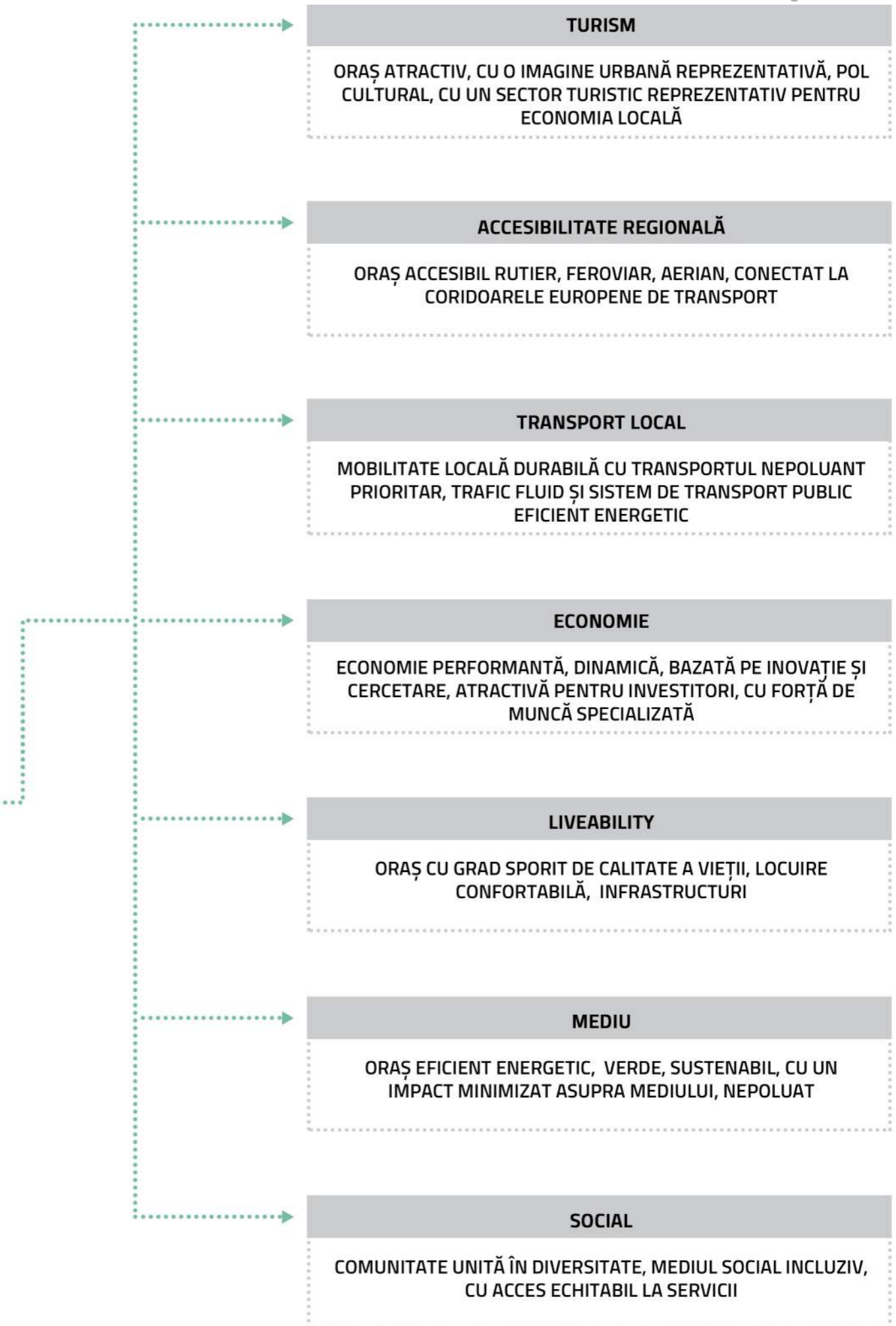
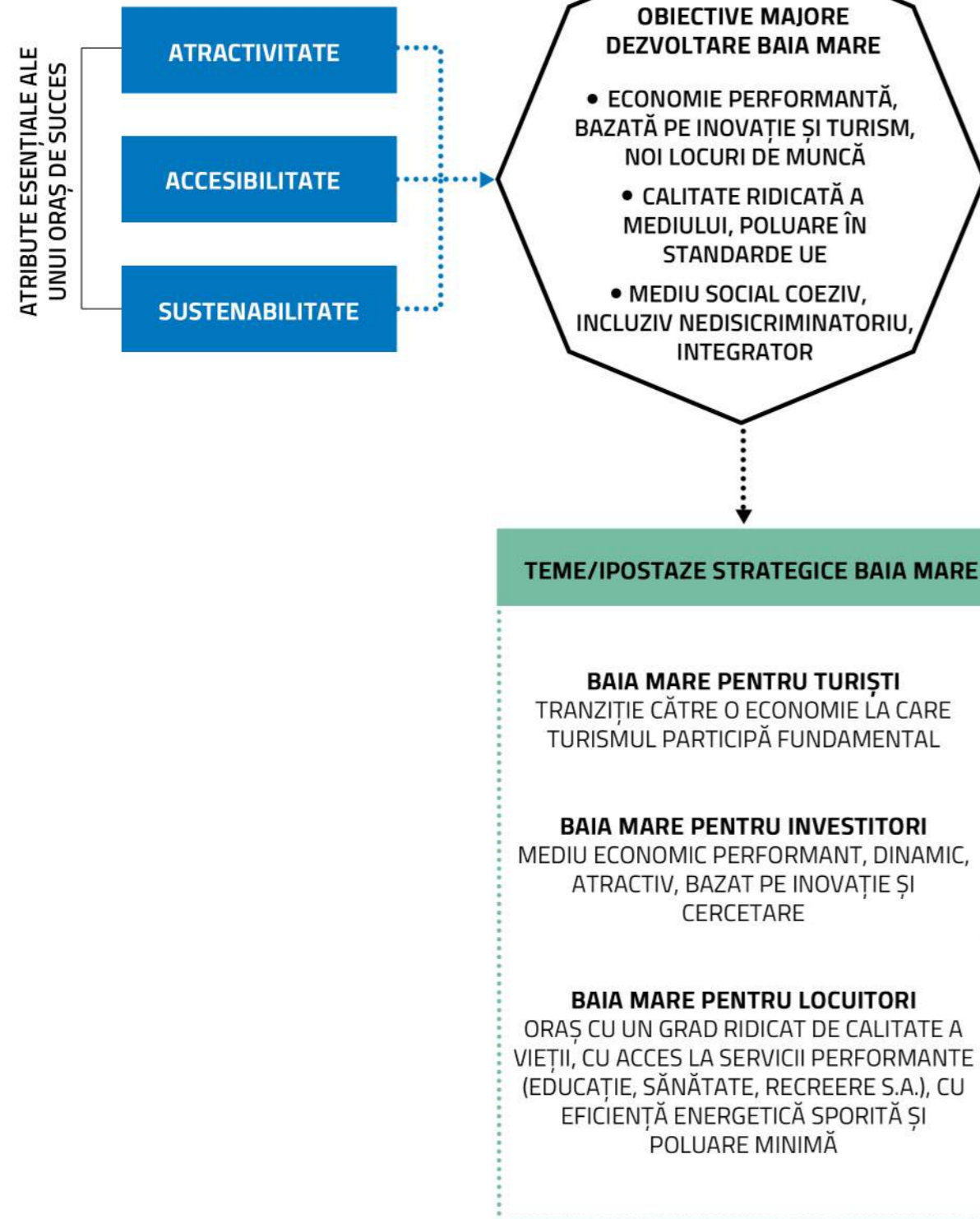
să cuprindă și ameliorarea problemelor sărăciei din familie, întrucât de regulă cele două sunt strâns legate. Astfel, prin reușirea integrării pe piața muncii a membrilor familiei apți pentru muncă, indiferent de etnie și asigurarea unei locuințe salubre, confortabile și accesibilă, se va ameliora atât problema pungilor de sărăcie cât și cea a educației.

- **Minorități protejate, integrate** în special prin promovarea competențelor distinctive ale indivizilor și a specificului cultural și tradițional al grupurilor. Acțiunile acestui sub-obiectiv sunt orientate către promovarea legăturilor interetnice și interculturale în rândul elevilor și copiilor prin activități de artistice, sportive și culturale organizate în instituții și spațiul public.

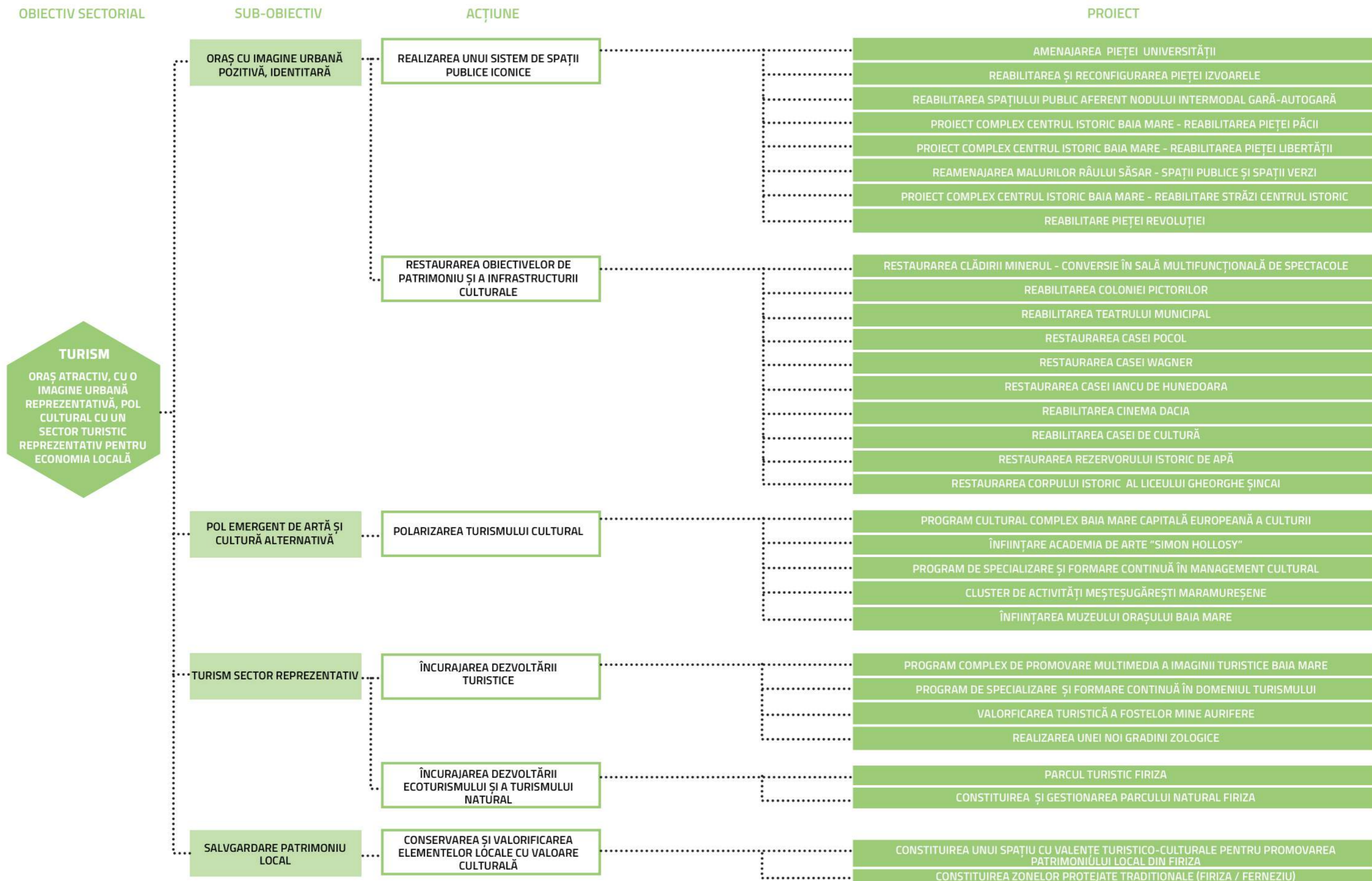


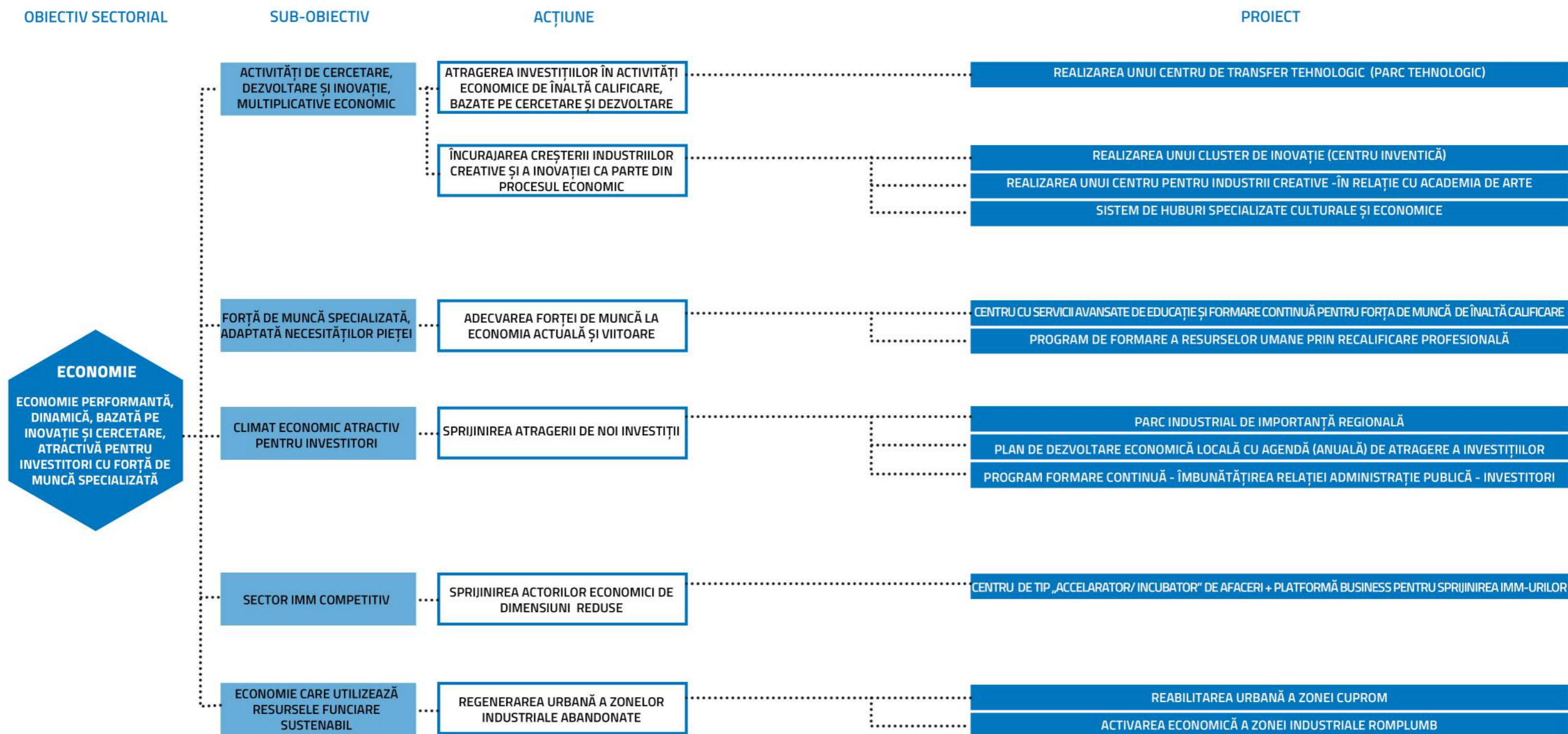
# ABORDARE STRATEGICĂ

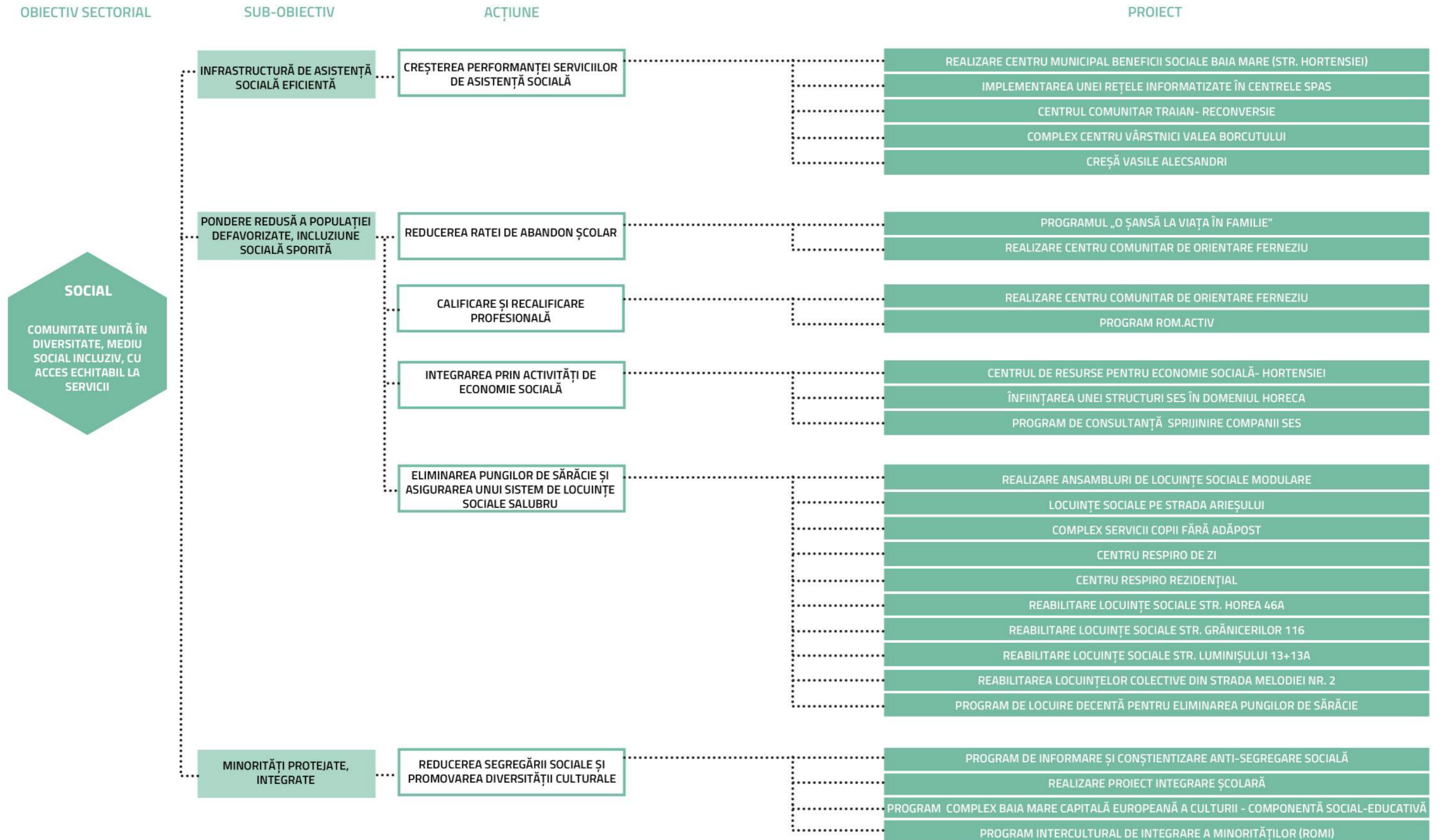
# ABORDARE STRATEGICĂ



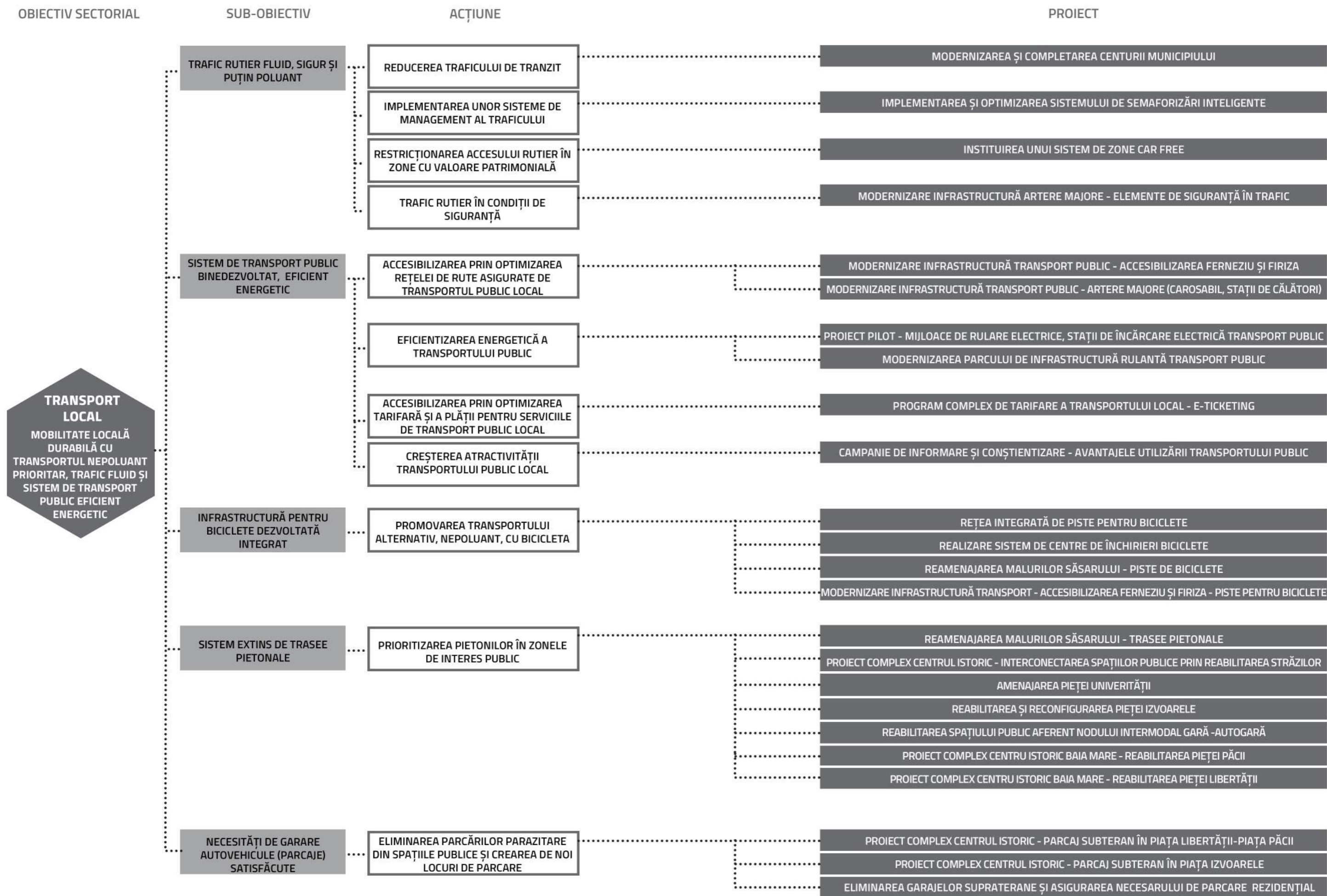
### III.1.1. Portofoliul de proiecte

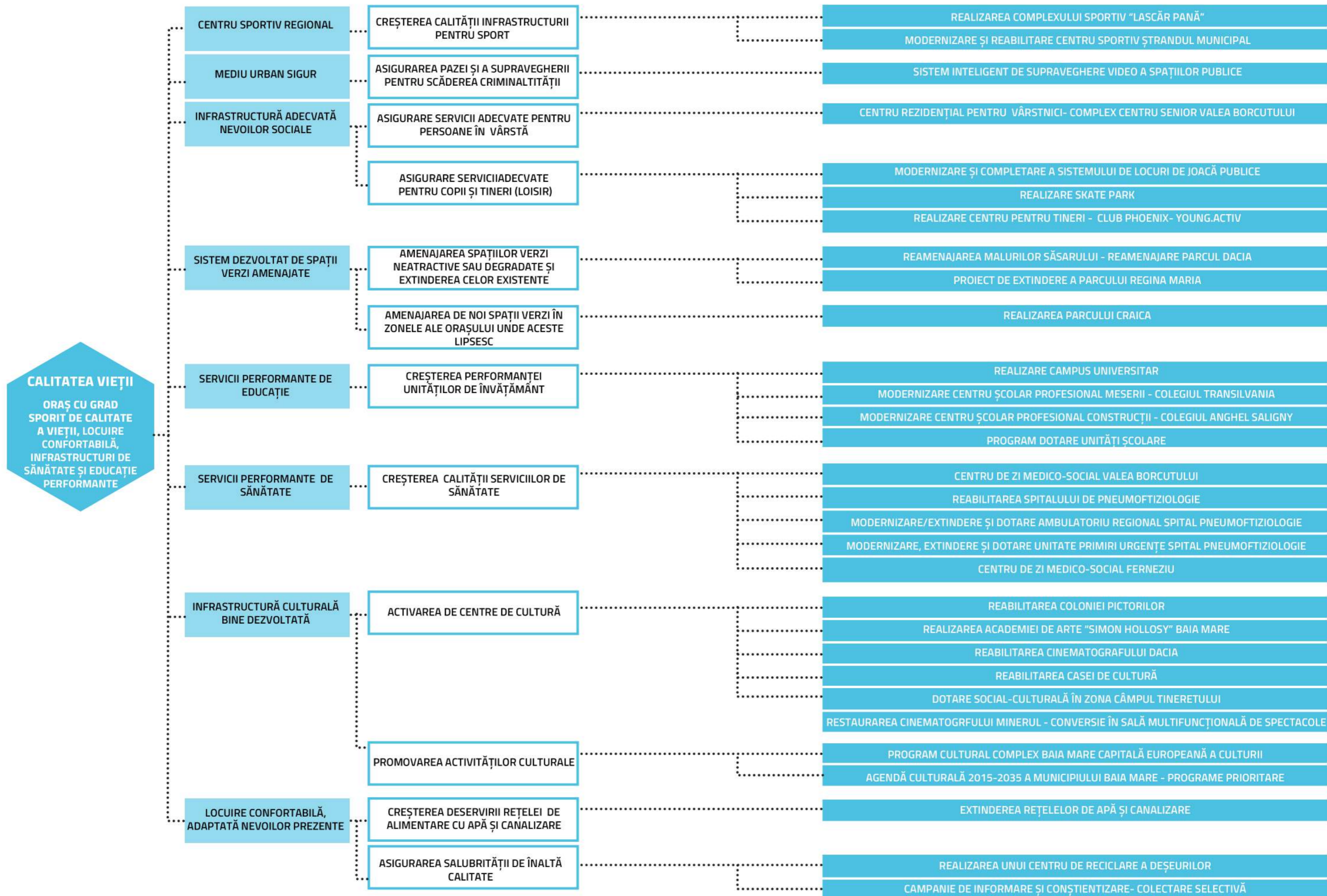


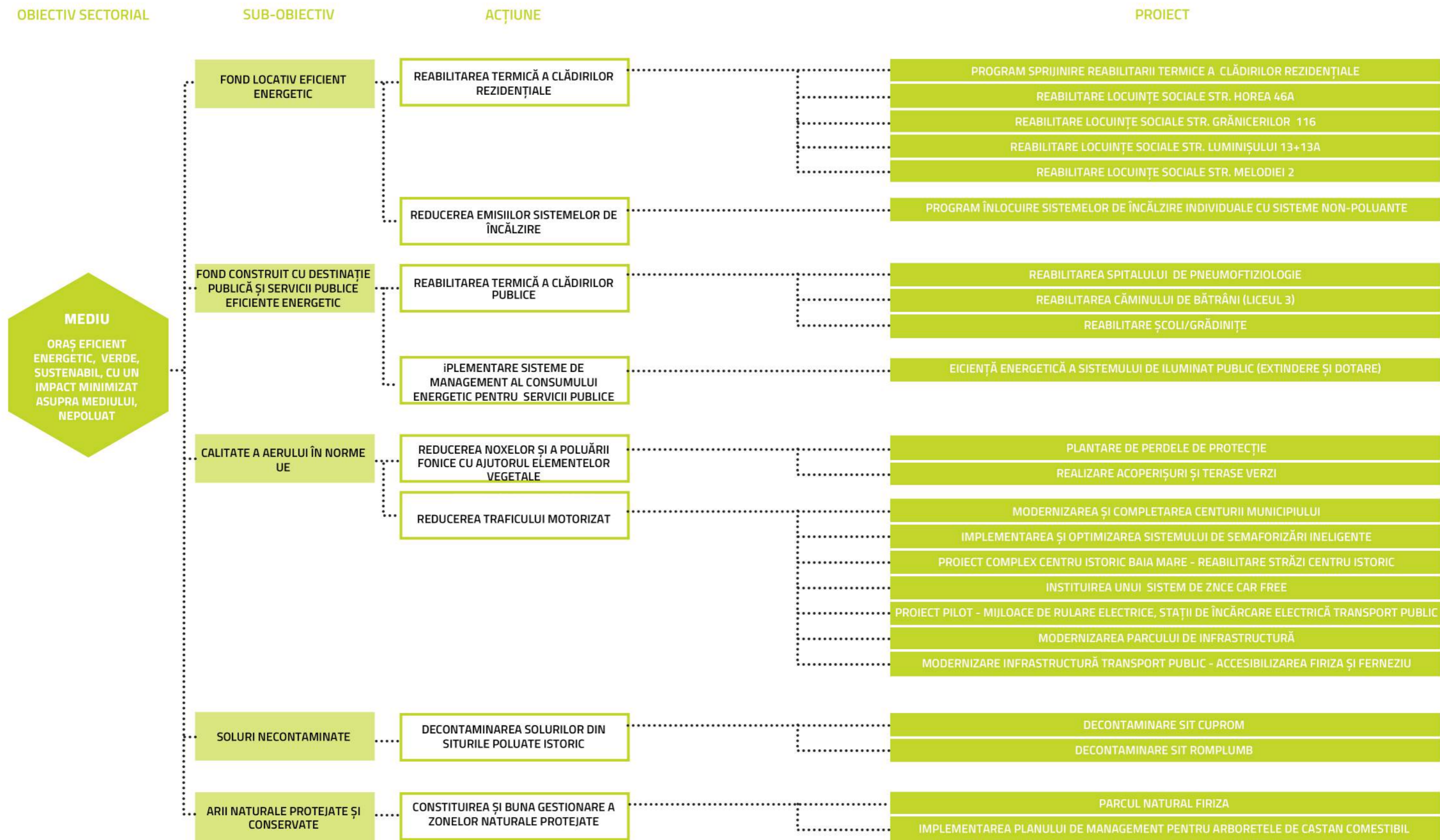












OBIECTIV: **TURISM**

ORAȘ ATRACTIV, CU O IMAGINE URBANĂ REPREZENTATIVĂ, POL CULTURAL, CU UN SECTOR TURISTIC REPREZENTATIV PENTRU ECONOMIA LOCALĂ

- Sub-obiectiv: Oraș cu imagine urbană pozitivă, identitară

Acțiuni: Crearea unui sistem de spații publice iconice		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Amenajarea spațiului public reprezentativ <b>Piața Universității</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Reabilitarea și reconfigurarea <b>Pieței Izvoarele</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Reabilitarea spațiului public aferent nodului intermodal <b>Gară-Autogară</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Proiect complex Centrul Istoric Baia Mare-Reabilitarea <b>Pieței Păcii</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Proiect complex Centrul Istoric Baia Mare- Reabilitarea <b>Pieței Libertății</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Accesibilizare și reamenajarea <b>Malurile Râului Săsar</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Proiect complex <b>Centru Istoric- Interconectarea spațiilor publice din Centrul Vechi</b> prin reabilitarea străzilor: Ghe. Șincai, Vasile Lucaciu, 1 Mai, Crișan, Mihai Viteazul, Turnului, Teatrului și 30 Decembrie.	POR, Axa 4/ Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
<b>Reabilitarea Pieței Revoluției</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

Acțiuni: Restaurarea obiectivelor de patrimoniu și a infrastructurii culturale		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Restaurarea Cinematografului Minerul - conversie sală multifuncțională de spectacole</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Reabilitarea Coloniei Pictorilor</b>	Buget Local	Municipiul Baia Mare, Serviciul Investiții

<b>Reabilitarea Cinema Dacia</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Reabilitarea Casei de Cultură</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Reabilitare Teatru Municipal și a spațiului public aferent</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Restaurarea Casei Pocol</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Restaurarea Casei Wagner</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Restaurarea Casei Iancu de Hunedoara</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Restaurarea corpului istoric al Liceului Gheorghe Lazăr</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii/ Ministerul Educației	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă
<b>Restaurarea rezervorului istoric de apă</b>	Buget Local/ POR, AXA 5	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Pol emergent de artă și cultură alternativă

Acțiuni: Polarizarea turismului cultural		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unei <b>agende culturale anuale a municipiului</b> care să culmineze în 2021, cu un <b>program cultural complex (Baia Mare - Capitală Europeană a Culturii)</b>	Buget Local/Finanțări Ministerul Culturii/Europa Creativă	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021
Înființarea unei instituții de învățământ superior în domeniul cultural-artistic <b>Academia de Arte „Simon Hollosy”</b>	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021/Alte entități

Program <b>specializare resurse umane și formare continuă</b> în domeniul culturii (management cultural)	POCU	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021/ Serviciul Public Asistență Socială
<b>Cluster de activități meșteșugărești maramureșene</b>	Buget Local	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021/ Asociații din domeniu
<b>Înființarea Muzeului Orașului Baia Mare</b>	Buget Local/Finanțări Ministerul Culturii/Europa Creativă	Municipiul Baia Mare

- Sub-obiectiv: Turism sector reprezentativ pentru economia locală

Acțiuni: Încurajarea dezvoltării turistice		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>program complex de promovare multimedia a imaginii turistice</b> a municipiului Baia Mare	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția de Relații Publice/ Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Program <b>specializare resurse umane și formare continuă în domeniul turismului</b>	POCU	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Valorificarea turistică a fostelor mine aurifere</b>	POIM/ POR/ Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare / Autoritatea competentă
<b>Realizarea unei noi Grădini Zoologice</b>	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare / Autoritatea competentă

Acțiuni: Încurajarea dezvoltării ecoturismului și a turismului natural		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Constituirea și gestionarea <b>Parcului Natural Firiza</b>	Buget Local/ Buget Consiliul Județean	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Parcul Turistic Firiza	Buget Local/ Fonduri private/ Parteneriate public-private	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Salvagardare patrimoniu local

Acțiuni: Consevarea și valorificarea elementelor locale cu valoare culturală		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare

Constituirea unui spațiu cu valențe turistico-culturale pentru promovarea patrimoniului local din Firiza	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare / Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Constituirea zonelor protejate tradiționale Firiza-Ferneziu	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare / Autoritatea competentă

#### OBIECTIV: **ACCESIBILITATE REGIONALĂ**

*ORAȘ ACCESIBIL RUTIER, FERVIAR, AERIAN, CONECTAT LA CORIDOARELE EUROPENE DE TRANSPORT*

- Sub-obiectiv: Accesibilitate rutieră regională sporită

Acțiuni: Conectarea (rute de mare viteză) la coridoarele rutiere europene TEN-T		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Sprrijinirea realizării unei legături rutiere de mare viteză către centrele urbane</b> din regiune (Drum Expres către Zalău, Cluj, Satu Mare)		
Realizarea/modernizarea infrastructurii de trecere peste râurile Tisa și Lăpuș		

- Sub-obiectiv: Grad ridicat de accesibilitate feroviară

Acțiuni: Micșorarea distanțelor timp feroviare - conectivitate regională și națională		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Sprrijinirea modernizării infrastructurii feroviare pentru utilizare la viteze mai mari</b> (conectivitate Cluj, București)		
Sprrijinirea realizării unui proiect de <b>refuncționalizare a transportului feroviar</b> pentru a răspunde necesităților de <b>mobilitate metropolitană</b>		

- Sub-obiectiv: Accesibilitate aeriană regională

*Acțiuni: Conectarea aeriană la principalele orașe europene (hub-uri de transport)*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Sprijinirea realizării <b>unei politici fiscale/legislative de atragere de operatori aerieni europeni</b> pe aeroportul Baia Mare		
Realizarea unui proiect de <b>extindere a aeroportului Baia Mare</b> pentru a putea susține curse ale aparatelor de zbor de dimensiuni medii și mari		

În completarea proiectelor mai sus amintite se constată și necesitatea dezvoltării de infrastructuri de trecere (poduri), unul peste Săsar la confluența cu Lăpușelul și celălalt peste Tisa la Sighetul Marmației pentru accesibilizarea și facilitarea tranzitului transfrontalier.

#### OBIECTIV: TRANSPORT LOCAL

**MOBILITATE LOCALĂ DURABILĂ CU TRANSPORTUL NEPOLUANT PRIORITAR, TRAFIC FLUID ȘI SISTEM DE TRANSPORT PUBLIC EFICIENT ENERGETIC**

- Sub-obiectiv: Trafic rutier fluid, sigur și puțin poluant

Acțiuni: Reducerea traficului de tranzit		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Modernizarea și completarea centurii 1 al municipiului- <b>conectarea străzii Europa cu strada Mihai Eminescu</b>	POIM/Alte surse de finanțare	Autoritate competentă
Acțiuni: Implementarea unor sisteme de management al traficului		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea <b>unui sistem de semaforizări inteligente</b> pentru optimizarea traficului	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Acțiuni: Restricționarea accesului rutier cu autovehicule personale în zonele cu valoare de patrimoniu		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Instituirea unui sistem de zone <b>car free</b>	Buget local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Acțiune: Trafic rutier în condiții de siguranță		

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Modernizarea infrastructurii de rulare</b> , asigurând elemente care sporesc siguranța în trafic atât pentru automobiliști, cât și pentru pietoni și bicicliști- <b>Independenței, Decebal, Gării, București, Culturii, Progresului, 22 decembrie, Victoriei, Iuliu Maniu, Victor Babeș, Valea Borcutului, Hortensiei, Luminiișului, Horea</b>	Buget Local, POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

- Sub-obiectiv: Sistem de transport bine-dezvoltat, eficient energetic

Acțiuni: Accesibilizarea prin creșterea/optimizarea rețelei de rute asigurate de transport public local		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Modernizarea infrastructurii de transport public pentru sporirea accesibilității cartierelor Ferneziu și Firiza (străzile <b>8 Martie, Barajului, Lunci, Imașului, Firiza, Blidari-carosabil</b> , piste pentru biciclete, <b>trotuare, stații de călători</b> )	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
Modernizarea infrastructurii de rulare a unor străzi și bulevarde: <b>Independenței, Decebal, Gării, București, Culturii, Progresului, 22 decembrie, Victoriei, Iuliu Maniu, Victor Babeș, Valea Borcutului, Hortensiei, Luminiișului, Horea (carosabil, stații de călători)</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
Acțiuni: Eficientizarea energetică a transportului public		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Achiziția <b>mijloacelor de rulare electrice</b> în zona centrală și istorică și realizarea unei <b>stații de încărcare electrică</b> (proiect-pilot)	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis

Modernizarea parcului de infrastructură rulantă	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
---	---	--

*Acțiuni: Accesibilizarea prin optimizarea tarifară și a plății pentru serviciile de transport public local*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
----------	-----------------	--------------------------

Implementarea unui <b>program complex de tarifare a transportului local</b> (e-ticketing)	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
---	---	--

*Acțiune: Creșterea atractivității transportului public local*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
----------	-----------------	--------------------------

Realizarea unei <b>campanii de informare și conștientizare asupra avantajelor utilizării transportului public</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
---	---	--

- Sub-obiectiv: Infrastructură pentru biciclete dezvoltate integrat

*Acțiuni: Promovarea transportului alternativ nepoluant cu bicicleta*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
----------	-----------------	--------------------------

Realizarea unei <b>rețele integrate de piste pentru biciclete</b> cu un sistem de „parcaje” (rastele) <b>pentru biciclete în puncte intermodale ale orașului</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Realizarea de <b>centre de închirieri biciclete</b> , accesibile atât locuitorilor, cât și turiștilor	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Amenajarea unui sistem integrat de trasee pietonale, <b>piste pentru biciclete</b> , spații publice și spații verzi pe <b>malurile râului Săsar</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

Modernizarea infrastructurii de transport public pentru sporirea accesibilității cartierelor Ferneziu și Firiza ( <b>străzile 8 Martie, Barajului, Lunci, Imașului, Firiza, Blidari- piste pentru biciclete</b> , trotuare, stații de călători)	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
---	---	---

- Sub-obiectiv: Sistem extins de trasee pietonale

*Acțiuni: Prioritizarea pietonilor în zonele de interes public*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
----------	-----------------	--------------------------

Amenajarea unui <b>sistem integrat de trasee pietonale</b> , piste pentru biciclete, spații publice și spații verzi pe <b>malurile râului Săsar</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
<b>Proiect complex Centru Istoric- Interconectarea spațiilor publice din Centrul Vechi</b> prin reabilitarea străzilor: Ghe. Șincai, Vasile Lucaciu, 1 Mai, Crișan, Mihai Viteazul, Turnului, Teatrului și 30 Decembrie.	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Amenajarea spațiului public reprezentativ <b>Piața Universității</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Reabilitarea și reconfigurarea <b>Pieței Izvoarele</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Reabilitarea spațiului public aferent nodului intermodal <b>Gară-Autogară</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Proiect complex Centrul Istoric Baia Mare- Reabilitarea <b>Pieței Păcii</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Proiect complex Centrul Istoric Baia Mare- Reabilitarea <b>Pieței Libertății</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Reabilitarea <b>Pieței Revoluției</b>	POR, Axa 4/Buget Local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

- Sub-obiectiv: Necesități de garare autovehicule (parcaje) satisfăcute

Acțiuni: Eliminarea parcărilor parazitare din spațiile publice și crearea de noi locuri de parcare		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Proiect complex Centru Istoric-Realizarea unui <b>parcaj subteran în Piața Libertății/Piața Păcii</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Realizarea unui <b>parcaj subteran în nodul intermodal Piața Izvoarele</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Eliminarea garajelor supraterane și <b>asigurarea necesarului de parcare rezidențial</b>	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

OBIECTIV: **ECONOMIE**

*ECONOMIE PERFORMANTĂ, DINAMICĂ, BAZATĂ PE INOVAȚIE ȘI CERCETARE, ATRACTIVĂ PENTRU INVESTITORI, CU FORȚĂ DE MUNCĂ SPECIALIZATĂ*

- Sub-obiectiv: Activități de cercetare - dezvoltare și inovație, adecvate și multiplicative economic

Acțiuni: Atragerea investițiilor în activități economice de înaltă calificare, bazate pe cercetare și dezvoltare		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>centru de transfer tehnologic (parc tehnologic)</b>	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

Acțiuni: Încurajarea creșterii industriilor creative și a inovației ca parte din procesul economic		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>cluster de inovație-centru inventică</b>	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Realizarea unui <b>centru pentru industrii creative</b> - în relație cu Academia de Arte	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Sistem de hub-uri specializate culturale și economice</b>	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Universitatea de Nord/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Forță de muncă specializată, adaptată necesităților pieței

Acțiuni: Adecvarea forței de muncă la economia actuală și viitoare		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>centru cu servicii avansate de educație și formare continuă pentru forța de muncă de înaltă calificare</b> (în parteneriat cu Universitățile)	POR/POCU/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Program de formare a resurselor umane prin <b>recalificare profesională</b> , conform cerințelor de piață	POR/POCU/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Climat economic atractiv pentru investitori

Acțiuni: Sprijinirea atragerii de noi investiții		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>parc industrial de importanță regională</b> în zona de S a Municipiului Baia Mare	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Realizarea unui <b>plan de dezvoltare economică locală</b> , cu instrumente specifice și recomandări privind politici fiscale și funciare de atragere a investitorilor și a unei <b>agende (anuale) de atragere a investițiilor</b>	Buget Local	Municipiul Baia Mare
Program de <b>formare continuă a resurselor umane</b> în vederea îmbunătățirii relației administrației publice cu investitorii/posibilii investitori	POR/POCU/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Sector IMM competitiv

Acțiuni: Sprijinirea actorilor economici de dimensiuni reduse		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>centru de tip „accelerator/incubator” de afaceri</b> , cu o platformă business pentru sprijinirea IMM-urilor	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă



- Sub-obiectiv: Economie care utilizează resursele funciare inteligent

Acțiuni: Regenerarea urbană a zonelor industriale abandonate		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Reabilitarea urbană a zonei Cuprom</b> prin localizarea de activități mixte (cultură, loisir, cercetare și dezvoltare, producție, protecția mediului ș.a.)	POIM/POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Activarea economică RomPlumb</b> prin localizarea unor activități industriale sau de producție <b>PARC INDUSTRIAL ROMPLUMB</b>	POIM/POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

\* Sprijinirea dezvoltării turismului pentru o tranziție sustenabilă către un profil economic terțiar a fost abordată într-un obiectiv singular, datorită complexității și importanței acestui domeniu în cadrul strategiei.

OBIECTIV: **LIVEABILITY** (calitatea vieții)

**ORAȘ CU GRAD SPORT DE CALITATE A VIEȚII, LOCUIRE CONFORTABILĂ, INFRASTRUCTURI DE SĂNĂTATE ȘI EDUCAȚIE PERFORMANTE**

- Sub-obiectiv: Servicii performante de educație

Acțiuni: Creșterea performanței unităților de învățământ		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Centru școlar profesional meserii - <b>Colegiul Transilvania</b>	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Centru școlar profesional construcții - <b>Colegiul Anghel Saligny</b>	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Program de dotare a unităților școlare</b>	POR/Fonduri Ministerul Educației și Cercetării Științifice/ Buget local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Realizare Campus Universitar</b>	Fonduri private/ Bugtul Local/ Alte fonduri	Universitatea Tehnică Cluj-Napoca/ Municipiu Baia Mare

- Sub-obiectiv: Servicii performante de sănătate adecvate nevoilor cetățenilor

Acțiuni: Creșterea calității serviciilor de sănătate

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Crearea infrastructurii pentru <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate socio-medicală pentru persoanele cu mobilitate redusă</b> /vârstnici din categoriile sociale defavorizate - <b>centru de zi medico-social Valea Borcutului</b>	POR/POCU/ Buget local	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Reabilitarea Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Centru de zi medico-social Ferneziu</b>	POR/POCU/ Buget local	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Modernizarea, extinderea și dotarea Ambulatoriului Regional al Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Modernizarea, extinderea și dotarea Serviciului de Primiri Urgențe al Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Centru sportiv regional cu infrastructură la standarde europene

Acțiuni: Creșterea calității infrastructurii pentru sport		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Proiect de modernizare și <b>reabilitare a centrului sportiv Strandul Municipal</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Proiect de realizare a <b>complexului sportiv Lascăr Pană</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Infrastructură culturală bine dezvoltată

Acțiuni: Activarea de centre de cultură		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Reabilitarea <b>Coloniei Pictorilor</b> ca centru de arte	Buget Local	Municipiul Baia Mare, Serviciul Investiții

Înființarea unei instituții de învățământ superior în domeniul cultural-artistic <b>Academia de Arte „Simon Hollosy”</b>	Buget Local/ Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021/Alte entități
Reabilitarea <b>cinematografului Dacia</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Direcția Generală de Dezvoltare Publică/Autoritate competentă
Reabilitarea <b>Casei de Cultură</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Direcția Generală de Dezvoltare Publică/Autoritate competentă
<b>Dotare social-culturală în zona Câmpul Tineretului</b>	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Direcția Generală de Dezvoltare Publică/Autoritate competentă
Restaurarea Cinematografului Minerul - conversie în sală multifuncțională de spectacole	POR, AXA 5/ Buget Local/ Finanțări Ministerul Culturii	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Autoritate competentă

*Acțiuni: Promovarea activităților culturale*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unei <b>agende culturale anuale a municipiului</b> care să culmineze în 2021, cu un <b>program cultural complex (Baia Mare- Capitală Europeană a Culturii)</b>	Buget Local/Finanțări Ministerul Culturii/Europa Creativă	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021

- Sub-obiectiv: Locuire confortabilă, adaptată nevoilor prezente, deservită integral de rețele integrale

*Acțiuni: Creșterea gradului de deservire a rețelei de alimentare cu apă și a colectării apelor uzate (canalizare)*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Extinderea rețelei de apă și canalizare cf. MasterPlan Vital 2	POIM/Alte surse de finanțare	Municipiul Baia Mare/Vital

*Acțiuni: Asigurarea salubrității de înaltă calitate*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui centru de reciclare a deșeurilor	POIM/Alte surse de finanțare	Autoritate competentă
Proiect <b>campanie de informare și conștientizare- colectare selectivă</b>	POIM/Buget Local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Mediu urban sigur

*Acțiuni: Asigurarea pazei și a supravegherii pentru scăderea criminalității*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Îmbunătățirea sistemului de supraveghere video</b> a zonelor de interes public din oraș	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Infrastructură adecvată tuturor tipurilor de nevoi sociale

*Acțiuni: Asigurarea serviciilor adecvate pentru persoanele în vârstă*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea infrastructurii pentru implementarea unui <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate socio-medicală pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă - complex Valea Borcutului</b>	POR/POCU/ Buget local	Municipiul Baia Mare, SPAS

*Acțiuni: Asigurarea serviciilor adecvate pentru copii și tineri (loisir)*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Proiect de <b>modernizare și completare a sistemului de locuri de joacă publice în municipiul Baia Mare</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/SPAU
<b>Skate Park</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Club Phoenix- YOUNG.ACTIV</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Sistem dezvoltat de spații verzi amenajate

*Acțiuni: Amenajarea spațiilor verzi neatractive sau degradate și extinderea celor amenajate existente*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Reamenajare <b>Parcul Dacia</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/SPAU
Proiect de extindere a parcului <b>Regina Maria</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/SPAU

Acțiuni: Amenajarea de noi spații verzi în zone ale orașului unde acestea lipsesc		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Realizarea Parcului Craica</b>	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/SPAU

OBIECTIV: **MEDIU**ORAȘ **EFICIENT ENERGETIC, VERDE, SUSTENABIL, CU UN IMPACT MINIMIZAT ASUPRA MEDIULUI, NEPOLUAT**

- Sub-obiectiv: Fond eficient energetic

Acțiuni: Reabilitarea termică a clădirilor rezidențiale		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Program de <b>sprijinire a reabilitării termice a clădirilor rezidențiale</b>	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Reabilitare locuințe sociale Str. Horea 46A</b>	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
<b>Reabilitare locuințe sociale Str. Grănicerilor 116</b>	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
<b>Reabilitare locuințe sociale Str. Luminșului 113+113A</b>	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
<b>Reabilitare locuințe sociale Str. Melodiei 2</b>	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS

- Sub-obiectiv: Fond eficient energetic

Acțiuni: Reducerea emisiilor produse de sistemele individuale de încălzire		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Program de înlocuire a sistemelor de <b>încălzire centralizată cu sisteme non-poluante</b>	POIM/Alte surse de finanțare	Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Fond construit cu destinație publică și servicii publice eficiente energetic

Acțiuni: Reabilitarea termică a clădirilor publice

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Reabilitare școli și grădinițe</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Reabilitarea Spitalului de Pneumoftizologie</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Reabilitarea căminului de bătrâni (liceul 3)</b>	POR/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

Acțiuni: Implementarea de sisteme de management al consumului de energie pentru optimizarea eficienței energetice a serviciilor publice		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Eficiență energetică a sistemului de iluminat public (extindere și dotare)	POR/Buget Local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Calitatea aerului în normele UE

Acțiuni: Reducerea traficului motorizat		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Modernizarea și completarea centurii 1 al municipiului- <b>conectarea străzii Europa cu strada Mihai Eminescu</b>	POIM/Alte surse de finanțare	Autoritate competentă
Realizarea <b>unui sistem de semaforizări inteligente</b> pentru optimizarea traficului	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
<b>Proiect complex Centru Istoric- Interconectarea spațiilor publice din Centrul Vechi</b> prin reabilitarea străzilor: Ghe. Șincai, Vasile Lucaciu, 1 Mai, Crișan, Mihai Viteazul, Turnului, Teatrului și 30 Decembrie.	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Instituirea unui sistem de zone <b>car free</b>	Buget local	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică
Achiziția <b>mijloacelor de rulare electrice</b> în zona centrală și istorică și realizarea unei <b>stații de încărcare electrică</b> (proiect-pilot)	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis

Modernizarea parcului de infrastructură rulantă	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică/ Urbis
Modernizarea infrastructurii de transport public pentru sporirea accesibilității cartierelor Ferneziu și Firiza ( <b>străzile 8 Martie, Barajului, Lunci, Imașului, Firiza, Blidari- piste pentru biciclete</b> , trotuare, stații de călători)	POR, Axa 4/Buget Local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică

Acțiuni: Reducerea noxelor și a poluării fonice cu ajutorul elementelor vegetale

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Program de <b>plantare de perdele de protecție</b> pe arterele cele mai tranzitate	POR/Buget local	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
Program de <b>realizare acoperișuri și terase verzi</b>	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Soluri necontaminate

Acțiuni: Decontaminarea solurilor din siturile contaminate istoric

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Decontaminare sit Cuprom</b>	POIM/POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă
<b>Decontaminare sit RomPlumb</b>	POIM/POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare/Autoritate competentă

- Sub-obiectiv: Arii naturale protejate și conservate

Acțiuni: Conservarea biodiversității și a peisajelor naturale din arealele protejate

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Parcul Natural Firiza</b>	Buget Local / fonduri Ministerul Mediului	Ocolul Silvic Municipal Baia Mare / Municipiul Baia Mare
<b>Implementarea Planului de Management pentru Arboretele de Castan Comestibil</b>	Buget Local / fonduri Ministerul Mediului	Ocolul Silvic Municipal Baia Mare / Municipiul Baia Mare/ Autoritatea competentă

OBIECTIV: **SOCIAL**

COMUNITATE UNITĂ ÎN DIVERSITATE, **MEDIUL SOCIAL INCLUZIV, CU ACCES ECHITABIL LA SERVICII**

- Sub-obiectiv: Infrastructură de asistență socială eficientă

Acțiuni: Creșterea performanței serviciilor de asistență socială		
Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Centru Municipal Beneficii Sociale Baia Mare (Str. Hortensiei)</b>	POR/ POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
Implementarea unei <b>rețele informatizate în centrele SPAS</b>	POCA/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
Crearea infrastructurii pentru <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate socio-medicală pentru persoanele cu mobilitate redusă/vârstnici</b> din categoriile sociale defavorizate - <b>complex Centru Seniori Valea Borcutului</b>	POR/POCU/ Buget local	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Centrul Comunitar Traian</b> - reconversie centrală termică fosta școală 15	POR/ POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
Creșă Vasie Alecsandri	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS

- Sub-obiectiv: Pondere redusă a populației defavorizate, incluziune socială sporită

Acțiuni: Reducerea ratei de abandon școlar

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Programul „ <b>O șansă la viața în familie</b> ”	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Centru comunitar de orientare Ferneziu</b>	POR/ POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS

Acțiuni: Calificare și recalificare profesională

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
----------	-----------------	--------------------------

<b>Centru comunitar de orientare Ferneziu</b>	POR/ POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Rom.Activ</b>	POCU/Buget Local	Municipiul Baia Mare, SPAS

*Acțiuni: Integrare de activități de economie socială*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
<b>Centrul de resurse pentru economie socială - Hortensiei</b> infrastructură birouri	POC/POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Program de consultanță sprijinire companii SES</b>	POC/POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Înființarea unei structuri SES în domeniul HORECA</b>	POC/POCU/ Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS

*Acțiuni: Eliminarea pungilor de sărăcie și asigurarea unui sistem de locuințe sociale salubru*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Proiect de realizare a unei serii de <b>ansambluri de locuințe sociale modulare</b> , integrate în teritoriu, în vederea reducerii segregării	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
<b>Locuințe sociale Str. Arieșului</b>	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Complex servicii copii fără locuință	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Centru Respiro de zi	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Centrul Respiro Rezidențial	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Reabilitare locuințe sociale str. Horea 46A	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS

Reabilitare locuințe sociale str. Grănicerilor 116	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Reabilitare locuințe sociale str. Luminișului 13+13A	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Reabilitare locuințe sociale Str. Melodiei 2	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS
Program de locuire decentă pentru eliminarea pungilor de sărăcie	POR/Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, Direcția Generală de Dezvoltare Publică, SPAS

- Sub-obiectiv: Minorități protejate, integrate

*Acțiuni: Reducerea segregării sociale și promovarea diversității culturale*

Proiecte	Sursă finanțare	Responsabil implementare
Realizarea unui <b>program de informare și conștientizare anti-segregare socială</b>	Buget local/ Alte tipuri de finanțare	Municipiul Baia Mare, SPAS
Realizarea unui <b>proiect de integrare școlară</b> a populației defavorizate	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări	Municipiul Baia Mare, SPAS/ Autoritate competentă
Realizarea unei <b>agende culturale anuale a municipiului (componenta social - educativă)</b> care să culmineze în 2021, cu un <b>program cultural complex (Baia Mare- Capitală Europeană a Culturii)</b>	Buget Local/Finanțări Ministerul Culturii/Europa Creativă	Municipiul Baia Mare/Fundația Baia Mare 2021
<b>Program intercultural de integrare a minorităților</b>	POR/Buget local/Alte tipuri de finanțări / Finanțări Ministerul Culturii/	Municipiul Baia Mare, SPAS/ Autoritate competentă

## Justificarea proiectelor propuse

Pentru a ilustra în mod obiectiv legătura dintre propunerile de intervenție și nevoile identificate în cadrul analizei teritoriului s-a ilustrat într-un tabel nevoia căreia îi corespunde fiecare proiect și modul în care intervenția propusă poate fi oportună pentru situația locală.

Denumire proiect	Problema vizată	Beneficiul adus / Potențialul de dezvoltare
<b>TURISM</b>		
Amenajarea spațiului public reprezentativ <b>Piața Universității</b>	Deși are o semnificație specială în identitatea locală, amenajarea spațiului public este deficitară, lipsindu-i elementele de atractivitate. Chiar mai mult, pavimentul este în stare de degradare, prezentând o rugozitate ridicată și părți lipsă.	Va crește atractivitatea Pieței, iar activitățile economice din jur vor beneficia de pe urma intensificării fluxurilor de oameni. De asemenea, imaginea urbană îmbunătățită va fi un plus pentru turism
Reabilitarea și reconfigurarea <b>Pieței Izvoarele</b>	Actuala amenajare a Pieței Izvoarelor oferă condiții igienico-sanitare insuficiente pentru comercianți, iar conformarea spațiului adiacent ridică numeroase probleme în trafic din cauza fluxurilor mari de pietoni care traversează zona.	Zona Pieței va deveni un spațiu modern, civilizat în care produsele vor fi comercializate în condiții optime. De asemenea vor putea fi tratate problemele din trafic și lipsa spațiilor de parcare.
Reabilitarea spațiului public aferent <b>nodului intermodal Gară-Autogară</b>	Spațiul public aferent gării este unul în care prezența umană este redusă din cauza lipsei elementelor de atractivitate. De asemenea nu există o amenajare care să reunească facilitățile de transport ca elemente relaționate.	Reabilitarea spațiului va potența imaginea urbană și va constitui un reper important pentru vizibilitatea turistică a orașului având în vedere localizarea sa la ieșirea din spațiul gării și al autogării – porți de intrare în oraș.
Proiect complex Centru Istoric Baia Mare - Reabilitarea <b>Pieței Păcii</b>	Spațiu public invadat de autovehicule, neatractiv pentru pietoni. Clădirile cu potențial urbanistic nu sunt puse în valoare, iar activitățile economice sunt afectate de traficul pietonal redus. Relația cu Piața Libertății este insuficient susținută.	Realizarea unui sistem de spații pietonale de calitate (Piețele Libertății, Cetății, Păcii), atractive și active din punct de vedere economic.

Proiect complex Centru Istoric Baia Mare - Reabilitarea <b>Pieței Libertății</b>	Spațiul delimitat de fronturile pieței este fragmentat de circulațiile carosabile, iar autovehiculele parcate agresează imaginea și incomodează activitățile localizate în jumătatea vestică a pieței.	Realizarea unui spațiu unitar și reprezentativ pentru oraș, dedicat pietonilor atât localnici, cât și turiști cu valorificarea economică sau culturală a tuturor imobilelor care constituie fronturile pieței. De asemenea, se recâștigă un spațiu care poate fi utilizat pentru organizarea evenimentelor locale.
Amenajarea unui sistem integrat de trasee pietonale, piste pentru biciclete, <b>spații publice</b> și spații verzi pe <b>malurile râului Săsar</b>	Râul Săsar nu are niciun aport la imaginea urbană, deși prezeța sa a influențat dezvoltarea municipiului. Starea de degradare a malurilor sale reprezintă și un risc de prăbușire în cazul precipitațiilor abundente. De asemenea, lipsa abordării acestuia în contextul amenajării urbane determină utilizarea sa ca spațiu rezidual, depozitarea spontană a deșeurilor fiind frecventă.	Valorificarea unui element de identitate locală prin amenajarea malurilor râurilor Săsar, realizarea unei legături între spații publice reprezentative și creșterea calității spațiului public, cu efecte pozitive asupra atractivității locale și creșterea numărului deplasărilor cu bicicleta și pe jos.
<b>Reabilitare Teatru Municipal și reamenajare spațiu public aferent</b>	Construcția necesită costuri mari de întreținere și operare din cauza eficienței energetice scăzute, iar dotările interioare (mobilier și echipamente) au un grad ridicat de uzură. Spațiul public exterior nu are mobilier urban și o amenajare care să pună în valoare intrarea în clădire.	Potențarea activității culturale și punerea în valoare a elementului reper – Teatrul Municipal prin creșterea fluxurilor de pietoni care utilizează spațiul adiacent.

Reabilitarea Pieței Revoluției	Prezența redusă a persoanelor în actualul spațiu al Pieței Revoluției este un indicator al capacității reduse al amenajării de a atrage utilizatori. Lipsa de atractori, amenajarea sumară, demodată și degradată nu mai răspund contextului urban contemporan și în același timp nu mai pune în valoare simbolistica trecutului pe care îl reprezintă.	Recâștigarea unui spațiu public, potențarea activităților economice perimetrare, creșterea valorii urbanistice a spațiului și redobândirea simbolisticii trecutului.
Restaurarea <b>Cinema Minerul</b> - conversie în sală multifuncțională de spectacole	Prezența în zona pieței centrale a unui monument de arhitectură fără funcțiune. Necesitatea de intervenție este dată de starea de degradare a interiorului cumulată cu importanța clădirii pentru patrimoniul local.	Posibilitatea reactivării unei instituții de cultură care în prezent lipsește pe plan local, filarmonica. De asemenea, fronturile Pieței Libertății vor fi complete din punct de vedere al activităților desfășurate. Este imperios, atât pentru imaginea urbană, cât și pentru activitatea turistică, a nu exista elemente fără activitate întrucât ele pot avea un efect negativ asupra celor din vecinătate, în sensul reducerii numărului de vizitatori
Reabilitarea <b>Coloniei Pictorilor</b>	Starea de degradare în care se află clădirile care formează Colonia Pictorilor nu sunt un mediu propice pentru procesul de studiu, meditație, creație și expunere a lucrărilor cu valoare artistică a artiștilor locali. De altfel, atractivitatea ansamblului nu se manifestă în fluxuri consistente de vizitatori din aceleași considerente de stare constructivă, dar și de promovare.	Reactivarea Coloniei Pictorilor ca spațiu de cultură, identitate locală și posibilitatea atragerii turiștilor în scop cultural. De asemenea, se contribuie la promovarea unei tradiții vechi din secolul al XIX-lea.

Reabilitarea <b>Cinema Dacia</b>	Eficiență energetică redusă și dotări interioare degradate. Atractivitate scăzută în rândul locuitorilor.	Creșterea atractivității cinematografului și îmbunătățirea activității economice. Creșterea calității imaginii spațiului public învecinat.
Reabilitarea <b>Casei de Cultură</b>	Eficiență energetică scăzută a construcției. Degradare a aspectului interior și exterior care reduce atractivitatea clădirii și afectează potențialul economic al activităților găzduite.	Atragerea de activități de interes pentru public și potențarea economică a imobilului.
Restaurarea <b>Casei Pocol</b>	Starea de degradare a imobilului este avansată și există riscul pierderii unei clădiri clasate ca monument istoric, acest proces reprezentând un impact negativ pentru patrimoniul cultural local.	Introducerea în circuitul cultural al casei, prin realizarea unui centru regional pentru promovarea activităților și produselor tradiționale.
<b>Restaurarea Casei Wagner</b>		
Restaurarea <b>Casei Iancu de Hunedoara</b>	Degradare avansată a monumentului de arhitectură medievală și număr mare de proprietari care conduce la blocaje în luarea unei decizii comune referitoare la funcționalizarea clădirii. Lipsa unui dialog etnic și cultural pentru promovarea coeziunii sociale în cadrul diversității etnice și culturale.	Restaurarea construcției și punerea ei în circuit turistic sau cultural prin organizarea unui Centru InterCultural pentru Tineret.
<b>Restaurarea rezervorului istoric de apă</b>	Clădirea este abandonată, dar din punct de vedere structural este stabilă. Ornamentele și finisajele de la intrare sunt afectate parțial de infiltrațiile apărute de-a lungul timpului.	Salvarea unei construcții monument istoric și integrarea în circuitul turistic al orașului.

Realizarea unei <b>agende culturale anuale a municipiului</b> care să culmineze în 2021 cu un program cultural complex ( <b>Baia Mare - Capitală Europeană a Culturii</b> )	Evenimentele culturale sunt organizate punctual și separat de către privați și instituțiile publice, iar promovarea lor are un grad de penetrație redus, asemeni participării utilizatorilor la alte activități complementare sau similare.	Creșterea numărului de participanți la evenimente culturale locale și valorificarea turistică a municipiului în context cultural și recreere.
Înființarea unei instituții de învățământ superior în domeniul cultural-artistic <b>Academia de Arte "Simon Hollosy"</b>	Lipsa de recunoaștere a valorilor artistice baimărene pe plan național și internațional și în special în rândul tinerilor. Lipsa unei infrastructuri educaționale care să formeze artiști valoroși care să continue tradiția locală în materie de artă.	Formarea unor noi generații de artiști locali care să continue curentul Școlii Băimărene de pictură și alte arte. Promovarea culturii artistice locale și valorificarea potențialului turistic al acesteia.
Program de <b>specializare resurse umane și formare continuă</b> în domeniul culturii (managementul culturii)	Valorificarea insuficientă a capitalului cultural existent în Municipiu Baia Mare este stâns legată de competențele indivizilor de a disemina informațiile persoanelor interesate, cu scopul de a le atrage. De asemenea, este nevoie de personal specializat (experți) care să autentifice și să ateste valoarea patrimoniului cultural local.	Creșterea capacității de comunicare a personalului angrenat în activități culturale cu scopul de a crește beneficiile economice aferente turismului cultural. O cunoaștere mai amănunțită a patrimoniului cultural local și posibilitatea conservării și valorificării mai eficiente a acestuia.
Realizarea unui <b>program complex de promovare multimedia a imaginii turistice</b> a municipiului Baia Mare	Lipsa promovării valorilor locale cu potențial turistic sub imaginea comună a orașului Baia Mare, în ciuda faptului că județul Maramureș este cunoscut la nivel național pentru oferta bogată din turism.	Creșterea vizibilității turistice în scopul conturării activității turistice ca domeniu de bază al economiei locale.
Program de <b>specializare resurse umane și formare continuă</b> în domeniul turismului	Calitatea slabă a serviciilor din turism coroborată cu segregarea acestora diminuează potențialul turistic baimărean și se traduce într-un număr redus de turiști	Dezvoltarea unor oferte integrate cu obiective turistice, spații de cazare și petrecere a timpului liber și transport local cu scopul potențării resurselor turistice și creșterii veniturilor.

<b>Constituirea și gestionarea Parcului Natural Firiza</b>	Afectarea cadrului natural bogat de activități turistice de weekend nereglementate	Conservarea și gestionarea peisajului și speciilor de plante și animale locale și introducerea în circuit turistic controlat, diversificând în același timp oportunitățile de petrecere a timpului liber și de vizitare a Municipiului Baia Mare
<b>Parcul Turistic Firiza</b>	Potențialul turistic al resursei naturale din vecinătatea municipiului este afectat negativ de activitățile antropice și este exploatată neorganizat, doar pe plan local, fără beneficii economice pentru oraș.	Conservarea cadrului natural și reglementarea activităților umane prin declararea zonei obiectiv protejat de interes local.
<b>Valorificarea turistică a fostelor mine aurifere</b>	Zonele miniere dezafectate fac parte din istoria și evoluția orașului Baia Mare, putând avea o contribuție economică și în prezent. În prezent minele sunt contaminate, prezentând constant un pericol de afectare a factorilor de mediu.	Realizarea unui produs turistic cu valențe istorice și culturale unic în țară, integrând activități educaționale teoretice cu informații istorice și activități practice din domeniul minier.
<b>Realizarea unei noi Grădini Zoologice</b>	Desființarea fostei Grădini Zoologice ca urmare a necesității de modernizare și extindere a însemnat și pierderea unui obiectiv turistic și de petrecere a timpului liber la nivel județean și chiar mai mare.	Diversificarea ofertei de petrecere a timpului liber în municipiul Baia Mare, realizarea unui punct de atracție turistică la nivel județean și diversificarea oportunităților turistice ale orașului.
<b>Înființarea "Muzeul Orașului Baia Mare"</b>	Istoria evoluției orașului este ilustrată prin intermediul unor vestigii, artefacte sau documente aflate în diferite stări de conservare, în muzee, instituții ori colecții private. Prezentarea publică a istoriei orașului legată de zăcămintele de aur nu este posibilă într-un cadru unitar, deși acestea au reprezentat o parte fundamentală a dezvoltării economice baimărene.	Readucerea în prim-plan a tradițiilor orașului în materie de minerit și expunerea istoriei miniere într-un cadru unitar, sub forma unui brand urban.



Constituirea zonelor protejate tradiționale Firiza/Ferneziu	Îmbătrânirea meșteșugarilor și reducerea numărului de practicanți ai tradițiilor și obiceiurilor locale reprezintă o amenințare pentru continuitatea identității culturale și istorice a orașului Baia Mare și a județului Maramureș.	Creșterea șanselor de perpetuare a tradițiilor și obiceiurilor locale.
Înființarea clusterului de activități meșteșugărești maramureșene	Expunerea redusă a unor meșteri artizani sau a unor zone cu tradiții împiedică obținerea unor venituri de pe urma acestora, care ar putea stimula practicile tradiționale. De asemenea vizibilitatea practicilor și obiceiurilor artiștilor este scăzută printre cetățeni și turiști.	Coalizarea și susținerea meșteșugurilor tradiționale pentru ca acestea să fie valorificate inclusiv în scop educativ, cu posibilitatea organizării de târguri și expoziții.

## TRANSPORT REGIONAL

\*Proiectele propuse pentru biectivul TRANSPORT REGIONAL sunt orientative și au caracter de recomandare, dat fiind faptul că pentru implementarea lor este nevoie de implicarea unor autorități și instituții superioare nivelului municipal.

Sprijinirea realizării unei legături rutiere de mare viteză către centrele urbane din regiune (Drum Expres către Zalău, Cluj, Satu Mare)	Vitezele reduse cauzate de starea și conformarea drumurilor afectează timpul și costul călătoriei sau al transportului mărfurilor.	Intensificarea activităților economice prin facilitarea transporturilor rutiere.
Sprijinirea modernizării infrastructurii feroviare pentru utilizare la viteze mai mari (conectivitate Cluj, București)	Durata mare a călătoriei și prețul acesteia sunt o ofertă necompetitivă și neeficientă în comparație cu transportul rutier.	Reducerea timpilor de deplasare pe calea ferată și oferirea unei alternative viabile transportului rutier.
Sprijinirea realizării unui proiect de refuncționalizare a transportului feroviar pentru a răspunde necesităților de mobilitate metropolitană	Ponderea mică a călătoriilor cu trenul în totalul deplasărilor zilnice spre Baia Mare	Realizarea unui sistem de transport metropolitan eficient și rapid.

Sprijinirea dezvoltării unor proiecte de infrastructură rutieră de trecere peste Săsar la confluența cu Lăpușelul și celălalt peste Tisa la Sighetul Marmației.	Accesibilitate redusă spre și dinspre Baia Mare determinată de infrastructura de trecere degradată sau inexistentă necesită abordarea de către transportatori a unor rute ocolitoare.	Îmbunătățirea accesibilității municipiului Baia Mare și facilitarea legăturilor economice transfrontaliere cu regiunile învecinate din Ucraina și Ungaria.
Sprijinirea realizării unei politici fiscale/ legislative de atragere de operatori aerieni europeni pe aeroportul Baia Mare	Lipsa legăturilor directe cu orașe europene pe ale feroviară reprezintă o piedică pentru promovarea turistică și economică.	Creșterea vizibilității și accesibilității orașului în contextul european.
Realizarea unui proiect de extindere a aeroportului Baia Mare pentru a putea susține curse ale aparatelor de zbor de dimensiuni medii și mari	Condiționările tehnice ale aeroportului limitează posibilitățile de deschidere a municipiului baimărean către spațiul european și către beneficiile economice ale acestuia.	Creșterea accesibilității municipiului, în special pe plan internațional și sporirea numărului de vizitatori în interes de afaceri și turism.

În context național și european, municipiul se află poziționat, cel puțin în plan spațial, la intersecția a două direcții importante din punct de vedere al legăturilor economice: Ucraina - sudul Transilvaniei și Ungaria împreună cu vestul României - Moldova.

Propunerile de realizarea a infrastructurilor de transport de mare anvergură vehiculate de-a lungul timpului (autostrada Transilvaniei, Autostrada Nordului) puteau concretiza avantajele orașului Baia Mare ca nod de tranzit și hub regional. Incertitudinea implementării acestor proiecte are repercusiuni asupra vitezei de dezvoltare economică a orașului.

Relațiile majore necesar a fi întărite prin dezvoltare/modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere și feroviare sunt Baia Mare - Satu Mare - Budapesta, Baia Mare - Satu Mare - Debrecen, Baia Mare - Sighetul Marmației - Ivano Frankivsk, Baia Mare - Cluj Napoca și Baia Mare - Bistrița - Vatra Dornei

## TRANSPORT LOCAL

Modernizarea și completarea centurii 1 al municipiului- conectarea străzii Europa cu strada Mihai Eminescu	Aglomerarea traficului la orele de vârf din cauza traficului de tranzit pe arterele din interiorul orașului	Fluidizarea traficului la orele de vârf, reducerea timpului petrecut în trafic în interiorul orașului, inclusiv scăderea timpului de deplasare cu transportului în comun
Realizarea unui sistem de semaforizări inteligente pentru optimizarea traficului	Formarea ambuteiajelor în perioadele cu trafic intens din cauza necorelării culorilor semafoarelor între intersecții pe arterele principale	Fluidizarea traficului la orele de vârf, reducerea timpului petrecut în trafic în interiorul orașului, inclusiv scăderea timpului de deplasare cu transportului în comun

Instituirea unui sistem de zone <b>car free</b>	Suprafețele reduse pentru deplasarea pietonilor în zonele cu valoare arhitectural-urbanistică din cauza ocupării spațiului cu autohevice parcate afectează volumul pietonilor din zonă, cu efect negativ final asupra activităților economice locale	Amenajarea unor spații pietonale ample cu rol de promenadă, recreere și efect în stimularea activităților economice locale și de reprezentare turistică
<b>Modernizarea infrastructurii de rulare</b> , asigurând elemente care sporesc siguranța în trafic atât pentru automobiliști, cât și pentru pietoni și bicicliști: <b>Independenței, Decebal, Gării, București, Culturii, Progresului, 22 decembrie, Victoriei, Iuliu Maniu, Victor Babeș, Valea Borcutului, Hortensiei, Luminișului, Horea</b>	Zgomot ridicat, timp crescut de deplasare cauzate de suprafața degradată de rulare, asemeni lipsei amenajărilor corespunzătoare a unor stații de transport în comun și semnalizării conforme a infrastructurii de deplasare.	Îmbunătățirea condițiilor de trafic și a siguranței acestuia, creșterea ambianței aferente acestor artere prin reducerea zgomotului și îmbunătățirea amenajărilor și reducerea emisiilor GES din trafic.
Modernizarea infrastructurii de transport public pentru sporirea accesibilității cartierelor Ferneziu și Firiza ( <b>străzile 8 Martie, Barajului, Lunci, Imașului, Firiza, Blidari-carosabil, piste pentru biciclete</b> , trotuare, stații de călători)	Legăturile cu o frecvență redusă ale transportului public între cartierele Ferneziu și Firiza și cele principale ale orașului. Infrastructura de transport necorespunzătoare pentru deplasările pe jos și cu bicicleta.	Asigurarea unei accesibilități echitabile pentru toate zonele orașului în conformitate cu necesitățile locuitorilor și posibilitățile materiale ale acestora. Îmbunătățirea condițiilor de deplasare pentru toate tipurile de deplasări.
Achiziția <b>mijloacelor de rulare electrice</b> în zona centrală și istorică și realizarea unei <b>stații de încărcare electrică</b> (proiect-pilot)	Neceitatea reducerii cantității de CO2 din transport și afectarea clădirilor cu valoare de patrimoniu de emisiile din trafic.	Modernizarea parcului de infrastructură rulantă și eficientizarea consumului transportului în comun și îmbunătățirea condițiilor de deplasare: confort, siguranță.
Modernizarea parcului de infrastructură rulantă	Creșterea normală a uzurii mijloacelor de transport și scăderea treptată a eficienței și siguranței	Modernizarea parcului de infrastructură rulantă și eficientizarea consumului transportului în comun și îmbunătățirea condițiilor de deplasare: confort, siguranță.

Implementarea unui <b>program complex de tarifare a transportului local</b> , (e-ticketing)	Utilizarea frecventă a intererentului, nu este valorificată de transportul public.	Creșterea oportunităților de achiziționare a biletelor de călătorie de oriunde din oraș, prin intermediul smartphone-ului. Facilitarea transportului public pentru turiști.
Realizarea unei <b>campanii de informare și conștientizare asupra avantajelor utilizării transportului public</b>	Numărul mare al deplasărilor individuale cu autoturismul personal pe distanțe scurte, ineficient și cu impact asupra timpului de tranzit din trafic și calității aerului prin poluarea cu noxe de eșapament.	Creșterea numărului de utilizatori zilnici ai transportului public și reducerea numărului de autoturisme din trafic.
Realizarea unei <b>rețele integrate de piste pentru biciclete</b> cu un sistem de <b>"parcaje" (rastele) pentru biciclete în puncte intermodale ale orașului</b>	Lipsa dotărilor pentru asigurarea siguranței și a parcării bicicletelor afectează negativ ponderea utilizării bicicletelor în numărul deplasărilor zilnice	Creșterea gradului de utilizare al bicicletei și îmbunătățirea condițiilor de mbilitate.
Realizarea unui sistem de <b>centre de închirieri biciclete</b> , accesibile atât locuitorilor, cât și turiștilor	Lipsa acestor dotări se manifestă prin pierderea unor oportunități de vizitare a unor obiective din oraș de către turiști, dar și de către locnici.	Îmbunătățirea condițiilor pentru turism și încurajarea deplasărilor cu bicicleta
Amenajarea unui sistem integrat de trasee pietonale, <b>piste pentru biciclete</b> , spații publice și spații verzi <b>pe malurile râului Săsar</b>	Râul Săsar și malurile sale nu sunt integrate în sistemul de spații publice ale orașului și locuitorii nu beneficiază de existența lor. De asemenea, pe malurile râului sunt depozitate spontan deșeuri care colmatează albia râului.	Valorificarea râului Săsar ca spațiu cu valențe ambientale urbane și redarea caracterului identitar pentru municipiul Baia Mare. Va crește calitatea spațiului urban și se vor amenaja noi locuri de recreere și promenadă pentru locuitori și turiști.
Proiect complex Centru Istoric - <b>interconectarea spațiilor publice din Centrul Vechi</b> prin reabilitarea străzilor: Ghe. Șincai, Vasile Lucaciu, 1 Mai, Crișan, Mihai Viteazul, Turnului, Teatrului și 30 Decembrie.	Zona centrală beneficiază de mai multe spații publice care, din cauza trotuarelor înguste și a circulațiilor carosabile nu sunt relaționate și nici accesate în egală măsură de vizitatori în ciuda existenței clădirilor cu valoare arhitecturală și a activităților culturale sau de alimentație publică.	Mărirea ariei de interes destinată pietonilor cu potențarea unui număr mai mare de activități economice, spații de cultură, instituții publice și alte obiective de interes turistic.

Proiect complex Centrul Istoric: realizarea unui <b>parcaj subteran în Piața Libertății/Piața Păcii</b>	Spațiul public din principalul loc public al orașului (Piața Libertății) este ocupat parțial de autovehicule parcate, în detrimentul amenajărilor pentru pietoni. În acest fel și imaginea urbană este afectată, iar calitatea spațiului public ca spațiu istoric, reprezentativ pentru municipiu este diminuată.  Spațiul pieței Păcii este ocupat de parcări, iar amenajările existente nu favorizează fluxurile pietonale, motiv pentru care prezența pietonilor este redusă iar ambianța degajată este una rece, neprimitoare.	Degrevarea celui mai important spațiul public al municipiului (Piața Libertății) cu sporirea numărului vizitatorilor, inclusiv turiști, al activităților economice și al calității amenajărilor urbanistice, fără a-i reduce accesibilitatea. Se câștigă astfel și un spațiu generos pentru organizarea unor evenimente culturale locale.
Realizarea unui <b>parcaj subteran în nodul intermodal Piața Izvoarele</b>	Activitățile comerciale și economice amplasate în Piața Izvoarele generează fluxuri considerabile de marfă și vizitatori (autovehicule), iar acestea nu dispun de un spațiu optim pentru parcare.	Degrevarea spațiului de la suprafață și realizarea unor amenajări urbanistice care să crească confortul în utilizare și calitatea atât a spațiului public, cât și a Pieței Izvoarele.
<b>Eliminarea garajelor supratere și asigurarea necesarului de parcare rezidențial</b>	Lipsa locurilor de parcare în zonele rezidențiale, degradarea spațiilor verzi, incomodarea deplasărilor pietonale pe trotuare.	Organizarea spațiilor de joacă pentru copii, creșterea calității spațiului public interstițiar prin regenerarea elementului vegetal sau reamenajarea zonelor verzi.

## ECONOMIE

Realizarea unui <b>centru de transfer tehnologic</b>		
Realizarea unui <b>cluster de inovație – centru inventică</b>		

Realizarea unui <b>centru pentru industrie creative</b> - în relație cu Academia de Arte	Lipsa beneficiilor economice aferente activităților artistice reduce vizibilitatea activităților creative locale, cu riscul pierderii unor tehnici sau artiști.	Atribuirea unui plus de valoare economică activităților creative și promovarea unor produse realizate sub branduri baimărene cu formare de specialiști pregătiți pentru a fi integrați pe piața de muncă locală încă din timpul studiilor.
Sistem de huburi specializate culturale și economice	Dificultatea dezvoltării unor afaceri noi determinată de o asociere de factori ca susținerea financiară a start-up-urilor atât de către privați, dar și de administrație sau instituții și o cultură antreprenorială puțin dezvoltată. De asemenea, lipsa unei cadru de socializare și colaborare între inițiatori, pe de o parte și mentori sau investitori pe de alta, afectează șansele de dezvoltare a unor noi business-uri.	Facilitarea întâlnirii și colaborării atât între viitorii antreprenori, dar și între aceștia și persoanele cu experiență de afaceri. realizarea unei platforme de promovare a educației antreprenoriale și a culturii locale pentru a înlesni realizarea unor produse culturale sau economice care să facă cinste municipiului Baia Mare.
Realizarea unui <b>centru cu servicii avansate de educație și formare continuă pentru forța de muncă de înaltă calificare</b> (în parteneriat cu Universitățile)	Rata mare a șomajului în rândul persoanelor cu studii superioare, în special tineri absolvenți, din cauza necorelării procesului educațional și de instruire cu necesitățile pieței muncii.	Formarea locală a unor specialiști în domenii ale economiei baimărene cu scopul creșterii performanțelor întreprinderilor și implicit ale economiei. Reducerea șomajului în rândul persoanelor cu studii superioare. Dezvoltarea unor noi întreprinderi performante și viabile.
Program de formare a resurselor umane prin <b>recalificare profesională</b> , conform cerințelor de piață	Neocuparea forței de muncă afectată de fenomenele economice care au influențat tranziția municipiului de la activități miniere și metalurgice la activități de producție și servicii. De asemenea, există numeroase persoane fără o calificare profesională care fac parte din categorii sociale defavorizate.	Creșterea ratei de angajare, reducerea numărului persoanelor aflate în prag de sărăcie, reducerea migrației în scop profesional.

Realizarea unui <b>parc industrial de importanță regională</b> în zona de S a Municipiului Baia Mare		
Realizarea unui <b>plan de dezvoltare economică locală</b> , cu instrumente specifice și recomandări privind politici fiscale și funciare de atragere a investitorilor și a unei <b>agende (anuale) de atragere a investitorilor</b>	Lipsa priorităților economice conduce la o dezvoltare spontană, care poate fi cu greu susținută de administrația locală, motiv pentru care întreaga activitate economică se dezvoltă într-un ritm mai încet.	Accelerarea ritmului de dezvoltare economică a orașului, creșterea numărului locurilor de muncă și a nivelului mediu de trai la nivelul orașului. Prin targhetarea acelor domenii necesare dezvoltării locale Baia Mare va putea concura cu alte piețe economice din regiune prin atragerea de investitori, nu doar așteptarea acestora.
Program de <b>formare continuă a resurselor umane</b> din administrație în vederea îmbunătățirii relației administrației publice cu investitorii/ posibillii investitori	Imaginea negativă a activității administrației publice (în general) cauzate de birocrăția mare și de procesul greoi de soluționare al cererilor cu diferite subiecte din partea mediului privat sau al publicului.	Îmbunătățirea imaginii administrației publice și facilitarea relațiilor cu ceilalți actori urbani, integrând tehnici de comunicare în diverse medii. Înlăunirea procesului birocratic.
Realizarea unui <b>centru de tip „accelerator/ incubator” de afaceri</b> , cu o platformă business pentru sprijinirea IMM-urilor	Dezvoltarea greoaie a întreprinderilor mici și mijlocii și capacitatea scăzută a acestora de a supraviețui afectează performanțele economiei băimărene, în sensul unei creșteri mai puțin eficiente.	Sporirea ratei de creștere a noilor întreprinderi pe plan local și creșterea ratei de supraviețuire în primii 5 ani de la înființare.
<b>Regenerarea urbană a zonei Cuprom</b> prin localizarea de activități mixte (cultură, loisir, cercetare și dezvoltare, producție protecția mediului ș.a.)	Terenurile dezafectate din interiorul orașului sunt ocupate ilegal de persoanele defavorizate și reprezintă o sursă de degradare vizuală a imaginii orașului. Acest lucru conduce la o valoare imobiliară mai redusă în vecinătatea acestor terenuri.	Localizarea unor activități economice în apropierea centrului orașului, dar ușor accesibilă de pe viitoarea centură ocolitoare a municipiului. Utilizarea mai eficientă a resurselor funciare.
<b>Activarea economică RomPlumb</b> prin localizarea unor activități industriale sau de producție - <b>Parcul Industrial Romplumb</b>	Terenurile dezafectate din interiorul orașului sunt ocupate ilegal de persoanele defavorizate și reprezintă o sursă de degradare vizuală a imaginii orașului.	Localizarea unor activități economice în apropierea centrului orașului, dar ușor accesibilă de pe viitoarea centură ocolitoare a municipiului. Utilizarea mai eficientă a resurselor funciare.

LIVEABILITY (CALITATEA VIEȚII)		
Crearea infrastructurii pentru <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate socio-medicală pentru persoanele cu mobilitate redusă/vârstnici</b> din categoriile sociale defavorizate - centrul de zi medico-social <b>Valea Borcutului</b>	Lipsa facilităților medicale pentru persoanele cu mobilitate redusă în cartierul Valea Borcutului.	Acces echitabil la servicii medicale în toate cartierele municipiului
<b>Centrul de zi medico-social Valea Borcutului</b>	Lipsa facilităților medicale pentru persoanele cu mobilitate redusă în cartierul Valea Borcutului.	Acces echitabil la servicii medicale în toate cartierele municipiului
<b>Reabilitarea Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	Condiții igienico-sanitare deficitare și degradare fizică avansată a unității de importanță județeană.	Furnizarea serviciilor de sănătate în condiții de siguranță, confort și de calitate superioară, comparabile cu cele din mediul privat și la standarde europene
<b>Modernizarea, extinderea și dotarea Ambulatorului Regional al Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	Necorelarea între dotarea actuală și condițiile sanitare pe de o parte și standardele europene din domeniul sănătății și volumul pacienților pe de altă parte	Furnizarea serviciilor de sănătate în condiții de siguranță, confort și de calitate superioară, comparabile cu cele din mediul privat și la standarde europene
<b>Modernizarea, extinderea și dotarea Unității de Primiri Urgențe a Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	Necorelarea între dotarea actuală și condițiile sanitare pe de o parte și standardele europene din domeniul sănătății și volumul pacienților pe de altă parte	Furnizarea serviciilor de sănătate în condiții de siguranță, confort și de calitate superioară, comparabile cu cele din mediul privat și la standarde europene
Proiect de modernizare și <b>reabilitare a Centrului Sportiv Ștrandul Municipal</b>	Degradarea fizică avansată a infrastructurii publice de agrement pentru perioada de vară	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii ștrandului și oferirea cetățenilor a unei alternative de petrecere a timpului liber din perioada verii, competitivă inițiativelor private.

Proiect de realizare a <b>complexului sportiv Lascăr Pană</b>	Degradare vizuală și fizică a terenului de rugby și a bazinului de înot. Lipsa unei baze sportive de talie internațională pentru stimularea practicării sportului în rândul tinerilor și copiilor.	Îmbunătățirea performanțelor sportive ale cluburilor locale și creșterea vizibilității orașului ca centru sportiv atât pe plan național cât și pe plan internațional.
<b>Modernizarea Centru Școlar Profesional de Meserii - Colegiul Transilvania</b>	Eficiență energetică redusă și dotarea deficitară cu aparatură și recuzită necesară procesului de pregătire al elevilor	Creșterea eficienței energetice a clădirilor, reducerea cheltuielilor cu utilități și îmbunătățirea procesului educativ
<b>Modernizarea Centru Școlar Profesional de Meserii - Colegiul Anghel Saligny</b>	Eficiență energetică redusă și dotarea deficitară cu aparatură și recuzită necesară procesului de pregătire al elevilor	Creșterea eficienței energetice a clădirilor, reducerea cheltuielilor cu utilități și îmbunătățirea procesului educativ
<b>Program de dotare a unităților școlare</b>	Dotarea deficitară a sălilor de clasă și a laboratoarelor școlare cu recuzită școlară	Îmbunătățirea procesului educativ și alinierea la media europeană privind dotarea sălilor de curs
<b>Realizare Campus Universitar în zona Pieței Universității</b>		
Reabilitarea <b>Coloniei Pictorilor ca centru de arte</b>	Starea de degradare în care se află clădirile care formează Colonia Pictorilor nu sunt un mediu propice pentru procesul de studiu, meditație, creație și expunere a lucrărilor cu valoare artistică a artiștilor locali. De altfel, atractivitatea ansamblului nu se manifestă în fluxuri consistente de vizitatori din aceleași considerente de stare constructivă, dar și de promovare.	Reactivarea Coloniei Pictorilor ca spațiu de cultură, identitate locală și posibilitatea atragerii turiștilor în scop cultural. De asemenea, se contribuie la promovarea unei tradiții vechi din secolul al XIX-lea.
<b>Dotare social-culturală în zona Câmpul Tineretului</b>	Necesitatea completării și diversificării ofertei de activități cu vocație social-culturală la nivelul întregului municipiu pentru a crește atractivitatea acestuia atât în rândul localnicilor, dar și printre vizitatori.	Realizarea unei concentrări de activități publice diversificate în zona Câmpului Tineretului (Muzeul de Etnografie, loc de joacă, stadionul, Parcul Tineretului)

Realizarea unei <b>agende culturale anuale a municipiului cuprinzând programele prioritare de investiții</b> care să culmineze în 2021 cu un program cultural complex ( <b>Baia Mare - Capitală Europeană a Culturii</b> )	Evenimentele culturale sunt organizate punctual și separat de către privați și instituțiile publice, iar promovarea lor are un grad de penetrație redus, asemeni participării utilizatorilor la alte activități complementare sau similare.	Creșterea numărului de participanți la evenimente culturale locale și valorificarea turistică a municipiului în context cultura și recreere.
Înființarea unei instituții de învățământ superior în domeniul cultural-artistic <b>Academia de Arte "Simon Hollosy"</b>	Lipsa de recunoaștere a valorilor artistice baimărene pe plan național și internațional și în special în rândul tinerilor. Lipsa unei infrastructuri educaționale care să formeze artiști valoroși care să continue tradiția locală în materie de artă.	Formarea unor noi generații de artiști locali care să continue curentul Școlii Băimărene de pictură și alte arte. Promovarea culturii artistice locale și valorificarea potențialului turistic al acesteia.
Reabilitarea <b>Cinematografului Dacia</b>	Eficiență energetică redusă și dotări interioare degradate. Atractivitate scăzută în rândul locuitorilor.	Creșterea atractivității cinematografului și îmbunătățirea activității economice. Creșterea calității imaginii spațiului public învecinat.
Reabilitarea <b>Căsei de Cultură</b>	Eficiență energetică scăzută a construcției. Degradare a aspectului interior și exterior care reduce atractivitatea clădirii și afectează potențialul economic al activităților găzduite.	Atragerea de activități de interes pentru public și potențarea economică a imobilului.
<b>Extinderea rețelei de apă și canalizare</b> conform Masterplan Vital 2	Lipsa utilităților în zonele extinse spontan, la periferia orașului, dar și în interiorul siturilor industriale de mari dimensiuni, dezafectate	Creșterea calității vieții în zonele limitrofe și asigurarea condițiilor de dezvoltare a noilor zone rezidențiale și a reintegrării în circuitul funciar urban al terenurilor dezafectate
Realizarea unui <b>centru de reciclare a deșeurilor</b>	Procentul mic al materiei recuperate din deșeuri și lipsa unui centru de prelucrare al materiei reciclate.	Reducerea cantității anuale a deșeurilor transportate în depozitul municipal cu beneficii asupra meniului, oferte de locuri de muncă în centrul de prelucrare, aducerea unui plus de valoare adăugată deșeurilor prin procesare.

Proiect <b>campanie de informare și conștientizare - colectare selectivă</b>	Numărul mic al persoanelor care colectează selectiv deșeurile în cadrul reședinței conduce la un grad mic de reciclare la nivel de oraș	Accesntuarea necesității depozitării selective a deșeurilor și creșterea gradului de reciclare la nivel municipal.
<b>Îmbunătățirea sistemului de supraveghere video</b> a zonelor de interes public din oraș	Numărul mare al infracțiunilor asupra patrimoniului înregistrate de Poliția Locală este în contradicție potențialul de dezvoltare economică și turistică al orașului.	Creșterea siguranței în spațiul public și asigurarea unui cadru urban optim pentru desfășurarea activităților economice și încurajarea turismului.
Realizarea infrastructurii pentru implementarea unui <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate sicio-medicală pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă - Complex Centru Seniori Valea Borcutului</b>	Lipsa facilităților medicale pentru persoanele cu mobilitate redusă în cartierul Valea Borcutului.	Acces echitabil la servicii medicale în toate cartierele municipiului
Proiect de <b>modernizare și completare a sistemului de locuri de joacă publice în municipiul Baia Mare</b>	Lipsa locurilor de joacă pentru copii în unele zone rezidențiale și ocuparea spațiului cu baterii de garaje sau autovehicule parcate. Confort urban scăzut pentru dezvoltarea socială și petrecerea timpului liber în mediul rezidențial.	Asigurarea condițiilor de formare și întărire a relațiilor sociale și comunitare asemeni creșterii confortului urban la nivel de cartier.
<b>Skate Park</b>	Lipsa unor dotări urbane de agrement pentru activități specifice tinerilor determină utilizarea spațiului public și a elementelor de mobilier urban în moduri care pot conduce la degradarea lor și încomodarea pietonilor. De asemenea, pot apărea cazuri în care cei prezenți în spațiul public (tinerii practicanți ai acestor activități, trecătorii, participanții la traficul auto) poate fi puși în pericol.	Promovare siguranței în activitățile sportive și posibilitatea dezvoltării profesionale a acestor activități. De asemenea se urmărește diversificarea opțiunilor de agrement în cadrul municipiului.
<b>Club Phoenix - YOUNG.ACTIV</b>		

Reamenajare <b>Parcul Dacia</b>	Amenajarea malurilor râului Săsar și formarea unui sistem de spații reprezentative la nivelul orașului.	Creșterea numărului de persoane care folosesc mijloacele de deplasare blânde și punerea în valoare ca obiectiv de interes pentru petrecerea timpului liber a Cinamtoagrafului Dacia.
Proiect de extindere a parcului <b>Regina Maria</b>	Suprafața mică de spații verzi publice la nivelul orașului în raport cu normele europene	Contribuirea la îmbunătățirea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru toți cetățenii.
Realizarea <b>Parcului Craica</b>	Zona de sud are deficiențe majore în ceea ce privește oferta de spații verzi de mari dimensiuni pentru locuitori.	Creșterea calității locuirii în zona de sud a orașului și a spațiului public. Va crește și sprafața de spațiu verde aferentă fiecărui locuitor la nivelul orașului.

## MEDIU

Program de <b>sprijinire a reabilitării termice a clădirilor rezidențiale</b>	Eficiența energetică redusă a clădirilor rezidențiale vechi determină un consum de energie crescut.	Reducerea consumului de energie aferent locuințelor, scăderea costurilor de întreținere, creșterea confortului locuirii și reducerea emisiilor de dioxid de carbon din atmosferă aferent producerii energiei pentru locuințe.
Program de <b>înlocuire a sistemelor de încălzire centralizată cu sisteme nonpoluante</b>	Emisiile de particule ale acestor sisteme de încălzire sunt o sursă importantă de poluare a aerului, iar normele europene au condiționat producătorii să realizeze variante mai eficiente.	Creșterea eficienței consumului de energie și reducerea poluării aerului.
Reabilitarea <b>Spitalului de Pneumoftiziologie</b>	Condiții igienico-sanitare precare și degradare fizică avansată a unității de importanță județeană.	Furnizarea serviciilor de sănătate în condiții de siguranță, confort și de calitate superioară, comparabile cu cele din mediul privat.
Reabilitarea <b>căminului de bătrâni (liceul 3)</b>		Reducerea cheltuielilor de întreținere și îmbunătățirea confortului interior.

Implementare <b>sistem eficientizare energetică clădiri publice</b>	Eficiența energetică redusă a clădirilor publice vechi determină un consum de energie crescut.	Reducerea consumului de energie și îmbunătățirea confortului interior cu efecte asupra îmbunătățirea serviciilor oferite . De asemenea, se urmărește reducerea cantității de CO2 produse pentru confortul interior și îmbunătățirea aspectului exterior al clădirilor și al spațiului public în care se localizează.
Modernizarea și completarea centurii 1 al municipiului- <b>conectarea străzii Europa cu strada Mihai Eminescu</b>	Aglomerarea traficului la orele de vârf din cauza traficului de tranzit pe arterele din interiorul orașului	Fluidizarea traficului la orele de vârf, reducerea timpului petrecut în trafic în interiorul orașului, inclusiv scăderea timpului de deplasare cu transportului în comun
Realizarea unui <b>sistem de semaforizări inteligente</b> pentru optimizarea traficului	Formarea ambuteiajelor în perioadele cu trafic intens din cauza necorelării culorilor semafoarelor între intersecții pe arterele principale	Fluidizarea traficului la orele de vârf, reducerea timpului petrecut în trafic în interiorul orașului, inclusiv scăderea timpului de deplasare cu transportului în comun
Instituirea unui sistem de zone <b>car free</b>	Suprafețele reduse pentru deplasarea pietonilor în zonele cu valoare arhitectural-urbanistică din cauza ocupării spațiului cu autohevicele parcate afectează volumul pietonilor din zonă, cu efect negativ final asupra activităților economice locale	Amenajarea unor spații pietonale ample cu rol de promenadă, recreere și efect în stimularea activităților economice locale și de reprezentare turistică
Modernizarea infrastructurii de transport public pentru sporirea accesibilității cartierelor Ferneziu și Firiza ( <b>străzile 8 Martie, Barajului, Lunci, Imașului, Firiza, Blidari-carosabil, piste pentru biciclete, trotuare, stații de călători</b> )	Legăturile cu o frecvență redusă ale transportului public între cartierele Ferneziu și Firiza și cele principale ale orașului. Infrastructura de transport necorespunzătoare pentru deplasările pe jos și cu bicicleta.	Asigurarea unei accesibilități echitabile pentru toate zonele orașului în conformitate cu necesitățile locuitorilor și posibilitățile materiale ale acestora. Îmbunătățirea condițiilor de deplasare pentru toate tipurile de deplasări.

Achiziția <b>mijloacelor de rulare electrice</b> în zona centrală și istorică și realizarea unei <b>stații de încărcare electrică</b> (proiect-pilot)	Neceitatea reducerii cantității de CO2 din transport și afectarea clădirilor cu valoare de patrimoniu de emisiile din trafic.	Modernizarea parcului de infrastructură rulantă și eficientizarea consumului transportului în comun și îmbunătățirea condițiilor de deplasare: confort, siguranță.
Modernizarea parcului de infrastructură rulantă	Creșterea normală a uzurii mijloacelor de transport și scăderea treptată a eficienței și siguranței	Modernizarea parcului de infrastructură rulantă și eficientizarea consumului transportului în comun și îmbunătățirea condițiilor de deplasare: confort, siguranță.
Eficiență energetică crescută a iluminatului public - extindere/dotare	Neadaptarea sistemului de iluminat la necesitățile orare sau de fluxuri de activități, iluminarea publică realizându-se constant pe parcursul perioadei de funcționare în mod identic în toate zonele orașului.	Reducerea consumului de energie electrică și implicit a cheltuielilor de funcționare a SIP, cu impact pozitiv asupra mediului.
Program de plantare de <b>perdele de protecție</b> pe arterele cele mai tranzitate	Poluarea fonică și cu noxe pe principalele artere de tranzit ale orașului peste limita recoandată de lege.	Realizarea unui ambinet mai plăcut în vederea creșterii calității locuirii din locuințele adiacente și încurajarea deplasărilor pe jos sau cu bicicleta.
Program de realizare <b>acoperișuri și terase verzi</b>	Suprafața redusă de spațiu verde pe cap de locuitor. Eficiența energetică redusă a blocurilor de locuințe colective.	Creșterea atractivității orașului și îmbunătățirea condițiilor de locuit și petrecere a timpului liber.
<b>Decontaminare sit Cuprom</b>	Soluri contaminate cu pulberi de plumb și cupru, existența unor construcții dezafectate care nu permit dezvoltarea unor noi activități.	Dezvoltarea economică a terenurilor lipsite de activități, aflate în interiorul orașului și creșterea densității construite în oraș cu scopul creșterii eficienței utilizării resursei de teren intravilan.
<b>Decontaminare sit RomPlumb</b>	Soluri contaminate cu pulberi de plumb și cupru, existența unor construcții dezafectate care nu permit dezvoltarea unor noi activități.	Dezvoltarea economică a terenurilor lipsite de activități, aflate în interiorul orașului și creșterea densității construite în oraș cu scopul creșterii eficienței utilizării resursei de teren intravilan.

<b>Constituirea și buna gestionare a zonelor naturale protejate</b>	Degradări ale habitatului natural al unor specii de plante și păsări (alunecări de teren, defrișări)	Implementarea Planului de Management pentru zona protejată, conservarea biodiversității de interes comunitar/național, salvarea unui element identitar pentru comunitatea și tradițiile băimărene, potențarea turistică a zonei Firiza și creșterea gradului de educație ecologică pe plan local.
<b>Parcul Natural Firiza</b>	Degradarea și reducerea fondului de castani comestibili pe fondul unor acțiuni naturale, dar și antropice.	Conservarea și protejarea unui element identitar pentru municipiul Baia Mare și valorificarea turistică a cadrului natural

## SOCIAL

<b>Centru Municipal Beneficii Sociale Baia Mare (Str. Hortensiei)</b>		
Implementarea unei <b>rețele informatizate în centrele SPAS</b>	Lipsa unei centralizări a tuturor persoanelor care necesită sprijin social între toți furnizorii de servicii sociale.	Îmbunătățirea serviciilor sociale și alocarea mai eficientă a resurselor materiale și de oameni între partenerii care furnizează aceste servicii.
<b>Centrul Comunitar Traian - reconversie centrală termică fosta școală 15</b>		
Realizarea infrastructurii pentru implementarea unui <b>serviciu de îngrijire la domiciliu și unitate sicio-medicală pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă - Complex Centru Seniori Valea Borcutului</b>	Lipsa facilităților medicale pentru persoanele cu mobilitate redusă în cartierul Valea Borcutului.	Acces echitabil la servicii medicale în toate cartierele municipiului
Creșa Vasle Alecsandri		
Programul „O șansă la viața în familie”		
Centru comunitar de orientare Ferneziu		
Rom.Activ		

Centrul de resurse pentru economie socială - Hortensiei		
Program de consultanță sprijinire companii SES		
Implementarea unei structuri SES în domeniul HORECA		
Proiect de realizare a unei serii de ansambluri de locuințe sociale modulare, integrate în teritoriul, în vederea reducerii segregării	Deficit de locuințe sociale în raport cu numărul persoanelor cu statut social de nivel redus înregistrate la nivelul orașului și concentrarea acestora în zone diferite ale orașului.	Asigurarea condițiilor de locuire confortabilă, sigură și accesibilă categoriilor sociale cu venituri reduse.
Locuințe sociale strada Arieșului		
Complex Servicii Copii fără Locuință		
Centru Respiro de zi		
Centru Respiro Rezidențial		
Reabilitare locuințe sociale str. Horea 46A	Eficiența scăzută a clădirilor de locuințe conduce la costuri mai ridicate pentru familiile cu venituri reduse și la un confort al locuirii redus.	Reducerea costurilor pentru utilități și îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru persoanele cu venituri reduse
Reabilitare locuințe sociale str. Grănicerilor 116	Eficiența scăzută a clădirilor de locuințe conduce la costuri mai ridicate pentru familiile cu venituri reduse și la un confort al locuirii redus.	Reducerea costurilor pentru utilități și îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru persoanele cu venituri reduse
Reabilitare locuințe sociale str. Luminișului 13+13A	Eficiența scăzută a clădirilor de locuințe conduce la costuri mai ridicate pentru familiile cu venituri reduse și la un confort al locuirii redus.	Reducerea costurilor pentru utilități și îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru persoanele cu venituri reduse
Reabilitare locuințe sociale str. Melodiei 2	Eficiența scăzută a clădirilor de locuințe conduce la costuri mai ridicate pentru familiile cu venituri reduse și la un confort al locuirii redus.	Reducerea costurilor pentru utilități și îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru persoanele cu venituri reduse



Program de locuire decentă pentru persoanele defavorizate cu scopul reducerii pungilor de sărăcie	Numărul ridicat de persoane aflate în prag de sărăcie și excluziune socială.	Ameliorarea condițiilor de viață pentru persoanele defavorizate și îmbunătățirea mediului urban în zonele perimetrare ale orașului
Realizarea unui program de informare și conștientizare anti-segregare socială	Numărul mare al locuitorilor aflați în prag de sărăcie.	Creșterea ratei de angajare în rândul populației aflate în interiorul "pungilor de sărăcie" și reducerea conflictelor sociale din zonele limitrofe ale orașului.
Realizarea unui proiect de integrare școlară a populației defavorizate	Numărul mare al copiilor care abandonează școala în primii ani de învățământ, în special în rândul populației sărace și al populației rome.	Reducerea ratei de abandon școlar și creșterea oportunităților de angajare ale tinerilor din aceste categorii.
Realizarea unui <b>program intercultural de integrare a minorităților rome</b> [în cadrul agendei culturale anuale a municipiului]	Diversitatea culturală și etnică a populației locale nu este valorificată la nivel local, această caracteristică stând de multe ori la baza unor conflicte sociale. Necunoașterea tradițiilor și obiceiurilor populației rome de către restul locuitorilor se conturează de multe ori în situații de neînțelegere a acțiunilor acestora și limitarea posibilităților de exprimare ale acestora.	Promovarea tradițiilor, obiceiurilor și culturii minorității rome prin intermediul unor activități artistice. Creșterea gradului de toleranță etnică și valorificarea artistică și turistică a diversității culturale, cu implicații în îmbunătățirea condiției sociale a populației rome.