

HOTĂRÂREA Nr. 6 / 26.01.2022

pentru aprobarea documentației tehnice – etapa Studiu de fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBALE DURABILE – ZONA NORD – MUNICIPIUL CAREI”

Consiliul local al Municipiului Carei județul Satu Mare, întrunit în ședința extraordinară cu caracter de îndată, la data de 26.01.2022.

Văzând :

Referatul de aprobare nr. 1320/21.01.2022 inițiat de Primarul Municipiului Carei prin care propune aprobarea documentației tehnice – etapa Studiu de fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBALE DURABILE – ZONA NORD – MUNICIPIUL CAREI”

Având în vedere :

Raportul de specialitate nr. 1323/21.01.2022 al Serviciului Tehnic Achiziții Publice, Investiții pentru aprobarea documentației tehnice – etapa Studiu de fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBALE DURABILE – ZONA NORD – MUNICIPIUL CAREI”

În baza prevederilor H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, art.7, art.8, art.10,

În temeiul art. 129 alin.2, lit.b, alin.4, lit.d, art. 139 alin.1 din OUG nr 57/2019 privind Codul administrativ,

HOTĂRĂȘTE :

Art.1. Se aprobă Studiul de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție „CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBALE DURABILE – ZONA NORD – MUNICIPIUL CAREI”, conform Anexei 1 la prezenta.

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art.139 ale OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Nr. total al consilierilor în funcție - 19

Nr. total al consilierilor prezenți - 18

1 consilier demisionar – fără drept de vot

Nr. total al consilierilor absenți -

Voturi pentru - 18

Voturi împotriva -

Abțineri -

- Art.2.** Se aprobă Devizul general privind cheltuielile necesare pentru obiectivul de investiție „CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE – ZONA NORD – MUNICIPIUL CAREI”, conform Anexei 2 la prezenta.
- Art.3.** Primarul Municipiului Carei, prin aparatul de specialitate va asigura ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri.
- Art.4.** Prezenta hotărâre se comunică
Primarului municipiului Carei
Serviciului Tehnic Achiziții Publice, Investiții
Instituției Prefectului județului Satu Mare
- Art.5.** Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare pe site-ul Primăriei Municipiului Carei.

**Contrasemnează
pentru**

**Președinte de ședință
Carmen TODEA**

**Secretar General al Municipiului Carei
cj. Claudiu-Alexandru URSULESCU**

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art.139 ale OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ

Nr. total al consilierilor în funcție - 19

Nr. total al consilierilor prezenți - 18

1 consilier demisionar - fără drept de vot

Nr. total al consilierilor absenți -

Voturi pentru - 18

Voturi împotriva -

Abțineri -



Societate comercială română, înmatriculată sub nr. J12/422/1993, C.U.I. RO3222087,
cont nr. RO29 BRDE 1305 V077 7688 1300, deschis la BRD – GSG Cluj-Napoca,
adresa: România, județul Cluj, Cluj-Napoca, str. C-tin Brâncuși, Nr. 145, cod 400458,
tel: +40- (0)264 - 410697, fax: +40- (0)264 - 410698, e-mail: drumex@rdsmail.ro



FOAIE DE PREZENTARE



Denumire lucrare: CREȘTEREA MOBILITĂȚII URABNE DURABILE

- ZONA NORD - MUNICIPIUL CAREI

Faza de proiectare: STUDIU DE PFEZABILITATE

Beneficiar: MUNICIPIUL CAREI

adresa: strada 1 Decembrie 1918 nr. 40,

loc. Carei, jud. Satu Mare 445 100

tel. / fax 0261 861 663,

e-mail primariacar@yahoo.com

Elaborator: S.C. DRUMEX S.R.L.

Strada Constantin Brâncuși nr. 145, Cluj-Napoca 400458,

jud. Cluj, România

Tel: +40 264 410 697

Fax: +40 264 410 698

e-mail: drumex@rdsmail.ro

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

1. Foaie de prezentare
2. Borderou
3. Lista de semnături
4. Memoriu tehnic
5. Deviz general
6. Devizul obiectului - Evaluare estimativă lucrări
7. Liste de cantități estimative de lucrări
8. Studiu geotehnic elaborat de SC GEOGNOZIS SRL

B. PIESE DESENATE

<i>Denumire planșă</i>	<i>Cod planșă</i>	
1. Plan încadrare în zonă	DRU - INC - 01	-
2. Plan de situație parcele cadastrale	DRU - CAD - 01	-
3. Plan de situație	DRU - PS - 01 ... 02	1:5000
4. Profil transversal tip	DRU - TIP - 01 ... 02	1:50
5. Vedere plană, elevație și secțiune transversală poduri	DRU - POD - 01 ... 06	1:100; 1:200



LISTA DE SEMNĂTURI

ȘEF PROIECT

ing. Marta CSILLAG



COLECTIV PROIECTARE

ing. Marta CSILLAG

ing. Răzvan BUDAI

ing. Ionuț CHINDRIȘ

ing. Florin ANGHEL

ing. Cezar IRIMIEȘ

ing. Filomela SĂVOIU

ing. Bianca SCHREIER

ing. Cosmin OȚELAC

ing. Ciprian FARCAȘ

MEMORIU TEHNIC

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

CREȘTEREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE - ZONA NORD - MUNICIPIUL CAREI

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

MUNICIPIUL CAREI prin PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CAREI
Adresa: str. 1 Decembrie 1918, nr. 40,
loc. Carei, jud. Satu Mare, cod poștal 445 100, România
e-mail: primariacar@yahoo.com
Secretariat: tel./fax: 0261 861 663

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

MUNICIPIUL CAREI prin PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CAREI
Adresa: str. 1 Decembrie 1918, nr. 40,
loc. Carei, jud. Satu Mare, cod poștal 445 100, România
e-mail: primariacar@yahoo.com
Secretariat: tel./fax: 0261 861 663

1.4. Beneficiarul investiției

MUNICIPIUL CAREI prin PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CAREI
Adresa: str. 1 Decembrie 1918, nr. 40,
loc. Carei, jud. Satu Mare, cod poștal 445 100, România
e-mail: primariacar@yahoo.com
Secretariat: tel./fax: 0261 861 663

1.5. Elaboratorul studiului de preferabilitate

S.C. DRUMEX S.R.L.
str. Constantin Brâncuși nr. 145, Cluj Napoca
400458, jud. Cluj, România
Tel: +40 264 410 697
Fax: +40 264 410 698
e-mail: drumex@rdsmail.ro

2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului de investiții

2.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație și acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

Elaborarea studiului de preferabilitate se realizează de către S.C. DRUMEX S.R.L., în conformitate cu solicitările beneficiarului.

Obiectivul de investiție din prezenta documentație este "*Creșterea mobilității urbane durabile - zona Nord - municipiul Carei*". Acest obiectiv se încadrează în programul operațional regional 2021 - 2027.

Regiunea Nord-Vest (Transilvania de Nord) este una dintre cele opt regiuni de dezvoltare din România și este compusă din șase județe: Bihor, Bistrița-Năsăud, Cluj, Maramureș, Satu Mare și Sălaj.

Suprafața regiunii este de 34.159 km², ceea ce reprezintă 14.32% din suprafața țării, cu o populație de 2.730.132 locuitori. Regiunea are o poziționare strategică, fiind situată la granița cu Ungaria și Ucraina, iar în interiorul țării cu regiunile Centru, Vest și Nord-Est.

Regiunea este traversată de cinci drumuri europene, are în construcție o autostradă și beneficiază de trei aeroporturi internaționale. Transilvania de Nord este una dintre cele mai pitorești regiuni din România, începând cu Munții Apuseni până la caracterul special al patrimoniului cultural - popular din această zonă etnografică unică. Transilvania de Nord este o regiune multi-etnică, unde trăiesc împreună români, maghiari, germani, armeni, romi ș.a.

Cele mai importante orașe ale regiunii sunt Cluj-Napoca, Baia-Mare, Oradea, Satu Mare, Zalău, și Bistrița, considerate poli regionali de dezvoltare economică și orașe cu un patrimoniu cultural și istoric deosebit.

Situat în partea de Nord-Vest a României, Județul Satu Mare deține o poziție strategică, reprezentând limita extremă nord-vestică a țării, aflat la zona de congruență a teritoriilor României, Ungariei și Ucrainei.

Județul Satu Mare face parte din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, iar din punct de vedere istoric este parte componentă a Regiunii Maramureș, care avea centrul administrativ în municipiul Satu Mare. În cadrul regiunii de dezvoltare Nord-Vest, Satu Mare se învecinează la est cu Județul Maramureș, la sud cu Județul Sălaj, la sud-vest cu Județul Bihor, la vest cu Ungaria (Județul Szabolcs-Szatmar-Bereg), iar la nord cu Ucraina (Județul Zakarpatska), fiind situat relativ aproape de cinci capitale europene: București (639 km), Budapesta (336 km), Bratislava (554 km), Viena (597 km) și Belgrad (460 km).

Datorită poziționării strategice în cadrul regiunii Nord-Vest și a euroregiunii Carpatica, fiind o poartă de intrare dinspre Ungaria, prin punctul de trecere al frontierei Petea și de la Urziceni, și Ucraina, prin Halmeu, la nivelul județului se asigură astfel un anumit flux internațional de persoane și mărfuri, flux ce poate fi îmbunătățit pentru a permite o mai bună captare a avantajelor localizării pentru rezidenții județului.

Poziția geografică oferă un potențial de dezvoltare al Județului Satu Mare, care trebuie privit prin prisma următoarelor aspecte:

a) Județul Satu Mare este situat în nord-vestul țării, o poziție geografică ipotetic foarte avantajoasă, având în vedere faptul că regiunile frontaliere ale României, situate de-a lungul graniței vestice, cunosc o dinamică peste media națională (Timiș, Arad, Bihor). În realitate, Județul Satu Mare este dezavantajat față de județele mai sus amintite de poziția sa periferică față de axele majore de transport, precum și de absența unui centru urban polarizator de talia centrelor de județ din celelalte unități administrative comparate (Timișoara, Arad și Oradea). O oportunitate importantă pentru remedierea acestui handicap este reprezentată de posibilitatea realizării unor legături rapide cu o serie de rețele de transport major: coridorul 5 paneuropean (Veneția-Kiev-Moscova), care va trece la o distanță de cca. 80 de km de municipiul Satu Mare, pe teritoriul Ungariei, respectiv autostrada din Nordul Transilvaniei, care va trece la o distanță de cca. 100 de km față de municipiul Satu Mare, respectiv de cca. 40 de km față de zonele sudice al Județului (Tășnad), și din care pot rezulta efecte de spin-off profitabile și pentru Județul Satu Mare.

b) Vecinătatea teritorială dintre județele Satu Mare (România), Szabolcs-Szatmár-Bereg (Ungaria) și Transcarpatia (Ucraina), existența unor structuri teritoriale asemănătoare, axate pe bazinul hidrografic al Tisei, se reflectă în existența unui set de oportunități, dar și de disfuncții teritoriale comune legate de economie, infrastructură, calitatea vieții, utilizarea terenurilor, protecția mediului etc. De aici rezultă necesitatea elaborării unei concepții comune în vederea exploatării eficiente a oportunităților existente și a diminuării efectelor generate de diferite disfuncții, pe baza participării și cooperării tuturor actorilor implicați în amenajarea teritoriului și dezvoltarea regională din acest teritoriu.

c) Județul Satu Mare este situat într-o zonă de confluență a granițelor politice, având o fâșie frontieră comună atât cu un stat membru al Uniunii Europene (Ungaria) cât și cu un stat care mai mult ca sigur va rămâne pentru o perioadă îndelungată în afara structurilor europene (Ucraina). Din perspectiva UE, Județul Satu Mare se situează într-o regiune dinamică în ceea ce privește interesele strategice ale Uniunii Europene. După integrarea României în UE, granița externă a UE s-a mutat pe fâșia de frontieră situată în partea nordică a Județului Satu Mare, adică pe linia de frontieră cu Ucraina. Această dinamică a antrenat, începând cu anul 2011, mutarea granițelor Schengen pe linia de demarcație sus menționată, cu toate măsurile de securizare ce se impun. În acest context, această fâșie nordică a Județului (cu centrele Halmeu, Turț, Batarci și Tarna Mare) – ca, de altfel, și fâșia nordică a județului vecin, Maramureș - au constituit obiectul unor măsuri de securizare, dar și de exploatare a unor avantaje economice comparative care rezulta din vecinătatea celor două spații politicoeconomice diferite (UE, Ucraina). Alte avantaje legate de integrarea europeană sunt reprezentate de: extinderea piețelor de desfacere; integrarea piețelor est-europene în piața comună din UE; de-a lungul graniței externe UE vor deveni mai accesibile o serie de piețe potențiale mari, dintre care pentru regiunea studiată cea din Ucraina are relevanța cea mai mare; amenajarea unor noi coridoare de transport spre piețele est-europene, cea mai importantă fiind autostrada 5 din Ungaria, de care va putea profita și Județul Satu Mare;

d) Cu toate că poziția geografică actuală a Județului apare ca un factor pozitiv de dezvoltare, nu trebuie uitat că acest factor a fost valorizat abia în contextul integrării europene, înainte de 1989 Județul ocupând o poziție periferică atât în ansamblul relațiilor transfrontaliere cât și în cadrul economiei

Teritoriul județului este străbătut de drumuri de importanță deosebită pentru legăturile județului Satu Mare cu restul județelor, dintre care cele mai cunoscute sunt drumurile naționale DN19, DN19A, DN1F, E81, E58. Din punct de vedere al transporturilor aeriene, județul Satu Mare este deservit de Aeroportul Internațional Satu Mare, situat în apropiere de municipiul Satu Mare.

Din punct de vedere al poziționării geografice, Satu Mare este cel mai apropiat municipiu reședință de județ din România față de Coridorul Mediteranean, rețea primară TEN-T. Coridorul leagă porturile iberice (Algeciras, Cartagena, Valencia, Taragona și Barcelona) de sudul Franței, conexiune către Marsilia, Lyon și nordul Italiei, Slovenia și o ramură prin Croația în Ungaria către granița cu Ucraina. Distanța până la extremitatea nordică a autostrăzii M3 din Ungaria este de aproximativ 67,5 km, din care 11,9 km până la punctul de trecere a frontierei din localitatea Petea, via DN19A. Prin conectarea la autostrada M3 în Ungaria, Satu Mare are accesibilitate la întreaga rețea europeană de transport rutier, astfel încât se poate afirma că accesibilitatea către Satu Mare este mai ridicată dinspre Europa față de accesibilitatea din alte regiuni ale țării. Acest lucru poate fi un avantaj, în contextul integrării mediului socio-economic și cultural cu celelalte țări ale Uniunii Europene, dar constituie în același timp un dezavantaj, prin izolarea sau accesibilitatea deficitară către zone de interes de pe teritoriul României.

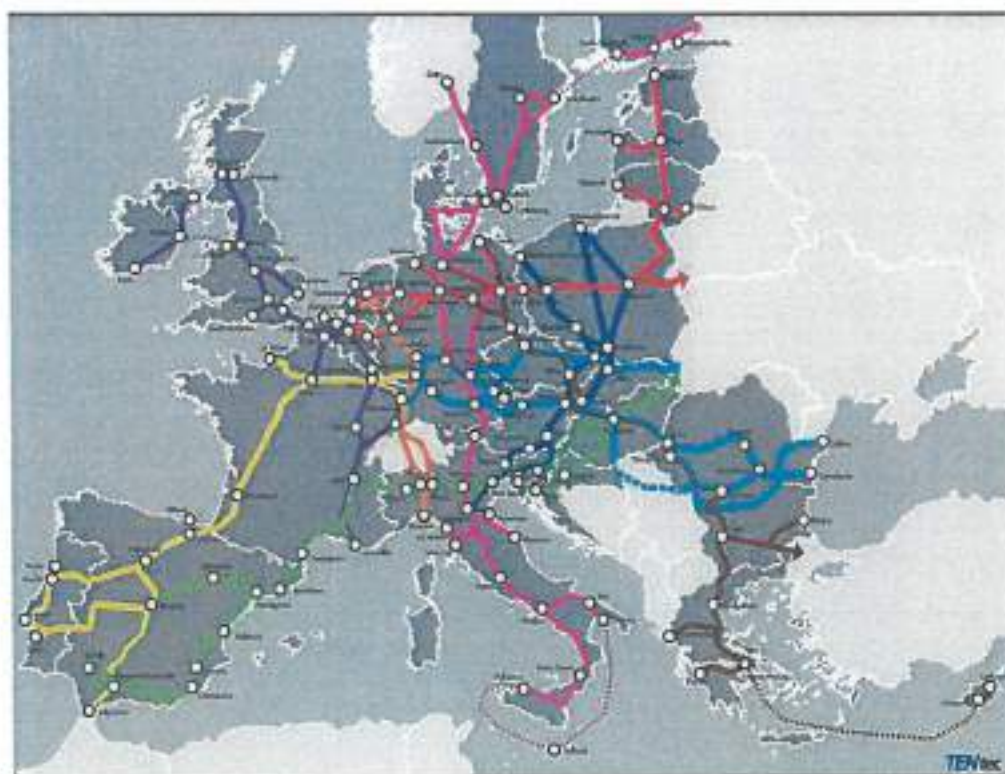


Fig. 1 - Coridoare Transeuropene din rețeaua TEN-T

Sursa: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>

În ceea ce privește accesul la rețeaua TEN-T extinsă, Județul Satu Mare este străbătut de un coridor al acesteia, format pe traseul drumurilor naționale DN1F - DN19A – DN19 – DN1C, făcând legătura între Cluj-Napoca – Zalău – Satu Mare – Halmeu.

Sistemul politicilor publice reprezintă ansamblul instrumentelor, procedurilor și arhitecturii instituționale, dezvoltat în scopul de a îmbunătăți în ansamblu calitatea și eficiența procesului de luare a deciziei. În România politicile publice sunt instrumente de organizare / structurare strategică a actelor normative ale căror principal inițiator este Guvernul României. Abordarea instituțională a planificării politicilor publice este axată pe managementul și coordonarea problemelor la nivel instituțional, folosind ca instrumente, planificarea resurselor financiare, umane, și administrative și dezvoltarea de modele instituționale eficiente.

Strategia Uniunii Europene se orientează spre dezvoltarea inteligentă, sustenabilă și incluzivă în profil teritorial, ceea ce impune punerea în practică a unei strategii care să permită accesarea fondurilor europene.

Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de Coeziune reprezintă, cumulativ, peste o treime din bugetul total al UE. Comisia Europeană colaborează cu autoritățile de management din țările și regiunile UE pentru a asigura investirea eficientă a acestor resurse, în vederea susținerii creșterii inteligente, durabile și incluzive.

Dezvoltarea rețelei de infrastructuri de transport rutier reprezintă unul din programele prioritare ale Municipiului Carei, în vederea atingerii obiectivului de dezvoltare comunitară și conectivitate sporită.

Obiectivul general al POR 2021–2027 îl constituie 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.

Principalul obiectiv în sectorul transporturilor este acela de a oferi o infrastructură dezvoltată în mod adecvat, modernă și durabilă, întreținută în mod corespunzător, care să faciliteze o circulație sigură și eficientă a persoanelor și a bunurilor la nivel național și european și care să contribuie în mod pozitiv și semnificativ la dezvoltarea economică a României.

Dezvoltarea infrastructurii de transport național și internațional în Județul Satu Mare se va realiza în următorii ani în conformitate cu Master Planul General de Transport al României 2015-2030-2050, realizat de Ministerul Transporturilor și aprobat de Parlamentul României.

Prezenta investiție urmărește accesarea fondurilor europene prin programul operațional regional 2021 - 2027.

În elaborarea proiectului se vor respecta reglementările privind exigențele de calitate în construcții conform legii nr. 10/1995 în forma actualizată și republicată a actului, aplicabilă de la data 30.09.2016.

Prezenta documentație se realizează în conformitate cu Hotărârea nr. 907 din 29.11.2016 - Hotărârea privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

2.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Între infrastructura de transport a unei regiuni și dezvoltarea sa economică există o relație biunivocă. Potențialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât acea regiune dispune de o infrastructură de transport mai dezvoltată. Fără îndoială, infrastructura de transport se numără printre factorii cei mai importanți ai competitivității economice naționale sau regionale. Creșterea economică determină o creștere a nevoilor de transport chiar mai accentuată, creând o presiune suplimentară asupra infrastructurii existente. La nivel european se estimează că traficul se va dubla, impunându-se investiții în extinderea și modernizarea rețelelor de transport. În mod simetric, lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate sufoca dezvoltarea, iar economia regională stagnează sau chiar înregistrează un regres. Accesul dificil (măsurat în timp și cost) spre arealele cu funcțiuni economice, rezidențiale sau de agrement ale unei regiuni, face ca acea regiune să fie mai puțin atractivă, atât pentru mediul de afaceri cât și pentru populație. Deplasarea în condiții dificile a persoanelor dintr-o anumită zonă sunt factori ce descurajează investițiile economice. Pe de altă parte, construirea și întreținerea infrastructurii de transport sunt activități cu un puternic efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Nivelul de dezvoltare și starea infrastructurii de transport au, de asemenea, o puternică influență asupra activității turistice. Numeroase studii au pus în evidență legătura strânsă între dezvoltarea transporturilor și dezvoltarea turismului. Asigurarea accesului spre zonele turistice și crearea unor conexiuni rapide între infrastructura regională de transport pe de o parte și magistralele naționale și europene de transport pe de altă parte sunt condiții indispensabile pentru dezvoltare. Plecând de la considerentele mai sus amintite, dezvoltarea unei infrastructuri de transport în concordanță cu necesitățile de transport în creștere trebuie să rămână în permanență una din prioritățile autorităților naționale și locale, indiferent de constrângerile economice sau bugetare. România, deși are o poziție geografică avantajoasă, este din păcate un exemplu relevant de țară în care dezvoltarea economică este frânată de infrastructura de transport deficitară. Starea deplorabilă a șoselelor și a căilor ferate, descurajează investițiile străine strategice.

Municipiul Carei se extinde între limitele administrative fixate prin reforma administrativă din 1968, având o suprafață totală de 10231 ha, din care 8794 ha (85,9%) teren agricol. În cadrul terenurilor agricole, suprafața arabilă are ponderea cea mai însemnată (7539 ha, respectiv 73,7% din total), urmată de pășuni (899 ha, respectiv 8,8%), fânețe naturale (289 ha, respectiv 2,8%), vii și pepiniere viticole (59 ha, 0,58%), livezi și pepiniere pomicele (8 ha, 0,08%).

Poziția geografică avantajoasă a Careiului a permis dezvoltarea agriculturii dar și comerțului încă din cele mai vechi timpuri. Producția agricolă a depășit nevoia de consum astfel a apărut comerțul. Producția agricolă este axată pe cultivarea cerealelor, sfeclii de zahăr, vițel de vie și a florii-soarelui.

În zilele noastre industria a cunoscut o dezvoltare deosebită, fiind înființate aici diverse unități economice (fabrici de zahăr, de ulei, de mobilă, de prelucrare a laptelui etc.). În ultimii 10 ani, unele au fost închise dar s-au înființat altele la fel de diverse.

În zona de influență a municipiului Carei traficul local se desfășoară preponderent de-a lungul drumului național DN19, care realizează legătura între Oradea și Satu Mare. În prezent, pe această direcție întreg traficul de tranzit se desfășoară pe traseul variantei de ocolire construită în partea sudică a orașului. Acest traseu are o importanță deosebită din punct de vedere al traficului de tranzit pe direcția est/vest dar are o deficiență majoră privind atragerea traficului local din municipiul Carei pe de o parte și lipsa legăturii spre punctul de trecere al frontierei Urziceni cu atât mai mult cu cât se poate observa izolarea acestei zone față de coridoarele existente de tranzit.

Trebuie subliniat faptul că toată activitatea economică a municipiului Carei este poziționată în partea nordică a localității, astfel întreg traficul greu generat de aceste activități se desfășoară pe străzile orașului care sunt înguste, cu intersecții fără vizibilitate, curbe cu raze mici etc. Acești factori conduc la condiții de circulație grele, degradarea și uzura sistemului rutier de pe arterele existente datorită suprasolicitărilor din traficul greu și intens, creșterea numărului de accidente, poluarea semnificativă a mediului pe toată suprafața zonei centrale a orașului, creșterea trepidațiilor care au efect negativ asupra construcțiilor (aparitia fisurilor, crăpăturilor etc.).

În poziția sa de pol local de creștere orașul Carei își poate transmite influența asupra unei zone importante pentru județul Satu Mare.

Dezvoltarea rețelei de infrastructuri de transport rutier reprezintă unul din programele prioritare a municipiului Carei, în vederea atingerii obiectivului de dezvoltare comunitară și conectivitate sporită.

Principalul obiectiv în sectorul transporturilor este acela de a oferi o infrastructură dezvoltată în mod adecvat, modernă și durabilă, întreținută în mod corespunzător, care să faciliteze o circulație sigură și eficientă a persoanelor și a bunurilor la nivel național și european și care să contribuie în mod pozitiv și semnificativ la dezvoltarea economică a României.

2.3. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității și dimensionării obiectivului de investiții

Realizarea unui traseu pentru colectarea și dirijarea traficului, pe partea nordică a municipiului va asigura legături directe cu toate punctele critice din punct de vedere economic. Pe de o parte va asigura eliminarea completă a traficului greu din municipiu, iar pe de altă parte va asigura crearea unei legături directe cu traseul variantei de ocolire existente pe partea sudică a orașului, realizând astfel un inel complet în jurul municipiului Carei cu racordarea tuturor arterelor de circulație existente în zonă. Pe de altă parte acest traseu construit pe partea nordică a orașului prin intermediul drumului național DN1F va servi ca traseu de legătură spre granița cu Ungaria, respectiv punctele de acces spre rețeaua TEN-T cu deschidere spre vest. Astfel, investiția în infrastructura locală va permite sporirea capacităților economice și sociale.

Dezvoltarea infrastructurii de transport național și internațional în Județul Satu Mare se va realiza în următorii ani în conformitate cu Master Planul General de Transport al României 2015-2030-2050, realizat de Ministerul Transporturilor și aprobat de Parlamentul României.

2.4. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prezenta investiție urmărește accesarea fondurilor europene prin programul operațional regional 2021 - 2027 pentru proiecte dedicate dezvoltării urbane durabile.

Programul Operațional Regional (POR) 2021-2027 este unul din programele aferente Acordului de Parteneriat 2021-2027, prin care se pot accesa fondurile europene structurale și de investiții, în concret cele provenite din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR).

Obiectivul general al POR îl constituie 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.

Dezvoltarea economică, spațială și socială a municipiului nu este posibilă fără asigurarea unui minim de siguranță și confort în care un rol important îl are infrastructura de acces. Realizarea investiției va crea posibilitatea reală de acces a tuturor locuitorilor, instituțiilor, agenților economici, reducându-se considerabil izolarea zonei.

Viziunea pentru Municipiul Carei se referă la dezvoltarea și recalibrarea economică, cu încurajarea sectorului economic și turistic. Prin punerea în valoare și augmentarea valorii spațiilor existente, prin ridicarea gradului de atractivitate al acestora, este promovată identitatea municipiului.

Municipiul Carei reprezintă un pol emergent de artă și cultură alternativă, diversificată, care poate să atragă turiști.

Obiectiv general: Obiectivul general al proiectului constă în realizarea unui traseu pentru colectarea și dirijarea traficului, pe partea nordică a municipiului va asigura legături directe cu toate punctele critice din punct de vedere economic. Pe de o parte va asigura eliminarea completă a traficului greu din municipiu, iar pe de altă parte va asigura crearea unei legături directe cu traseul variantei de ocolire existente pe partea sudică a orașului, realizând astfel un inel complet în jurul municipiului Carei cu racordarea tuturor arterelor de circulație existente în zonă. Pe de altă parte acest traseu construit pe partea nordică a orașului prin intermediul drumului național DN1F va servi ca traseu de legătură spre granița cu Ungaria, respectiv punctele de acces spre rețeaua TEN-T cu deschidere spre vest.

Principalul obiectiv este acela de a oferi o infrastructură dezvoltată în mod adecvat, modernă și durabilă, întreținută în mod corespunzător, care să faciliteze o circulație sigură și eficientă a

persoanelor și va conduce spre performanțe în sectoarele: comerț, turism și stimularea inițiativei în zonă.



Fig. 2 - Rețea propusă pentru traficul greu în municipiul Carei

Ca obiective secundare pot fi enumerate:

- Creșterea gradului de siguranță și confort al utilizatorilor străzilor și a locuitorilor din municipiul Carei;
- Reducerea transportului auto greu din municipiu;
- Alinierea la cerințele UE cu privire la siguranța în trafic;
- Descongestionarea traficului și reducerea poluării în municipiul Carei;
- Îmbunătățirea confortului tuturor participanților la trafic;
- Diminuarea efectelor negative ale traficului rutier asupra vieții sociale din municipiu;
- Reducerea costurilor cu exploatarea și întreținerea străzilor.

3. Identificarea și prezentarea scenariilor/opțiunilor tehnico-economice posibile pentru realizarea obiectivului de investiții

Devierea traficului greu generat de activitățile comerciale de pe aria municipiului Carei s-ar putea realiza și pe trasa stradală existentă prin stabilirea unui traseu distinct dar această soluție reprezintă o alternativă temporară, soluția optimă fiind cea de realizare a unui traseu nou în extravilan care asigură condiții optime de trafic din punct de vedere al vitezei de circulație, al poluării cu noxe și poluării fonice cât și din punct de vedere al siguranței circulației.

Opțiunea cea mai fezabilă este cea a unui traseu nou construit cu elemente geometrice corespunzătoare unui trafic greu și viteză de circulație continuă și adecvată, în extravilanul localității.

Traseul propus se desprinde din DN19 în dreptul sensului giratoriu amenajat la ieșire din municipiul Carei spre Satu Mare, punct de legătură cu traseul variantei de ocolire construit pe partea sudică a orașului. Acesta urmărește o traiectorie în direcția nord, nord - vest, realizând o formă de semicerc pe partea nordică a municipiului, intersectând printre altele drumul DN1F (legătura spre punctul de trecere al frontierei spre Ungaria) și revenind spre DN 19 pe partea vestică a municipiului Carei.

3.1 Particularități ale amplasamentului

Amplasamentul studiat pentru realizarea unui traseu pentru traficul generat de activitățile economice al municipiului se desfășoară în partea nordică a municipiului, în întregime în extravilan. Pe această parte a localității există un număr mare de drumuri naționale/județene/comunale și industriale care realizează legătura zonelor adiacente cu municipiul Carei dar deserveșc și traficul greu spre/dinspre zona industrială și agricolă din partea nordică a localității. Realizarea acestui traseu va asigura o mobilitate maximă prin racordarea directă a tuturor arterelor existente pe partea nordică a municipiului atât spre varianta de ocolire existentă cât și spre punctul de trecere al frontierei spre ungaria, fără afectarea infrastructurii stradale a localității Carei.

a) descrierea amplasamentului

Municipiul Carei se situează în nord-estul Câmpiei Careiului, acesta prezentându-se ca o zonă mai înaltă față de câmpiile limitrofe, având altitudini cuprinse între 140 - 160 m deasupra nivelului mării și dominând cu 30-40 m câmpiile joase, a Ecedeii și a Ierului.

Traseul propus spre studiu se desprinde din DN19 în dreptul sensului giratoriu amenajat la ieșire din municipiul Carei spre Satu Mare, punct de legătură cu traseul variantei de ocolire construit pe partea sudică a orașului. Drumul nou urmărește o traiectorie în direcția nord, nord - vest, realizând o formă de semicerc pe partea nordică a municipiului, intersectând printre altele drumul DN1F (legătura spre punctul de trecere al frontierei spre Ungaria) și revenind spre DN 19 pe partea vestică a municipiului Carei.

- b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile

Traseul propus asigură legătura tuturor arterelor de circulație existente pe partea nordică a municipiului atât spre punctul de trecere al frontierei cât și spre DN19, respectiv varianta de ocolire sud.

- c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite

Nu este cazul.

- d) surse de poluare existente în zonă

Nu este cazul.

- e) date climatice și particularități de relief

Date climatice

Municipiul Carei se încadrează în sectorul climatic al Câmpiei de Vest, corespunzând tipului de climat temperat-continental moderat, cu un regim termic mai ridicat (veri călduroase și ierni mai blânde decât în restul țării).

Amplasamentul studiat se desfășoară într-o zonă caracterizată de tipul climatic I, conform STAS 1709/1-90 și PD 177-2001, coform figurei de mai jos.

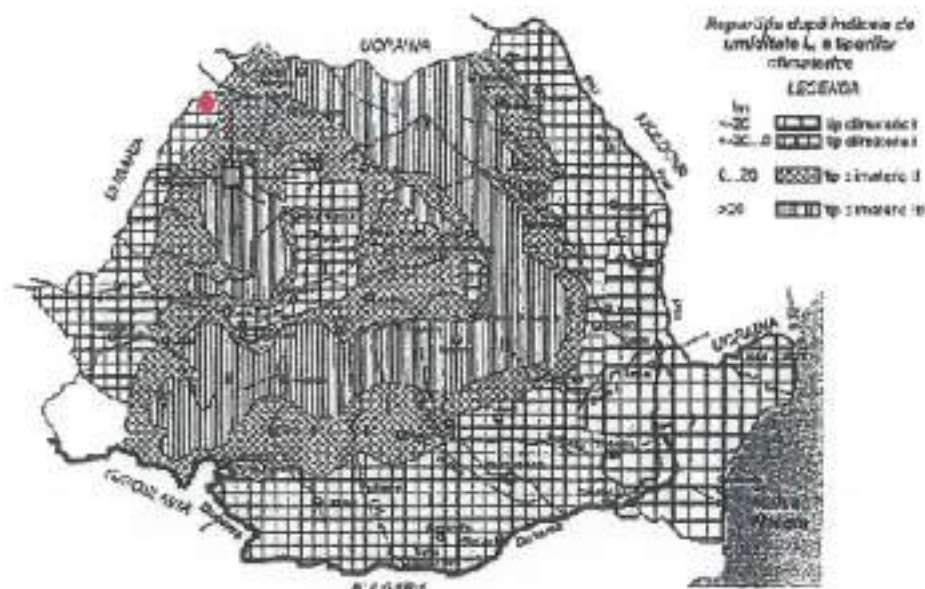


Fig. 1. Harta climatice și relieful teritoriului românesc

Fig. 3 - Zonarea climatică a României - STAS 1709/1

● - amplasamentul studiat - municipiul Carei, jud. Satu Mare.