

## HOTĂRÂREA Nr. 321 / 28.11.2022

privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei  
pentru perioada de programare 2021 – 2030

Consiliul local al Municipiului Carei județul Satu Mare, întrunit în ședință extraordinară la data de 28.11.2022,

Văzând :

Referatul de aprobare nr. 25245/25.11.2022 inițiat de Primarul Municipiului Carei, prin care propune aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei pentru perioada de programare 2021 – 2030,

Referatul de specialitate nr 25246/25.11.2022 al Direcției Tehnice, Serviciului Proiecte, Programe de Dezvoltare Locală, prin care propune aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei pentru perioada de programare 2021 – 2030 și a portofoliului de proiecte cu impact asupra mobilității din Municipiul Carei, propuneri pentru mobilitate 2021 – 2030,

Minuta nr 26302/29.03.2022 a ședinței de dezbatere publică privind Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei pentru perioada de programare 2021 – 2030,

Legea nr. 273/2006 privind Finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,  
Legea nr 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanism, cu modificările și completările ulterioare,

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr 877/2018,

În temeiul art.129 alin.6 lit.b, art.139 alin.1 și art.196 alin. 1 lit. a din OUG nr. 57/2019, privind Codul administrativ,

### HOTĂRĂȘTE:

**Art.1.** Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei 2021 – 2030, conform Anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

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 – 16

Nr. total al consilierilor absenți – 3

Voturi pentru - 16

Voturi împotriva -

Abțineri -

**Art.2.** Se aprobă Portofoliul de Proiecte cu impact asupra mobilității din Municipiul Carei, propuneri pentru mobilitate 2021 – 2030, conform Anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**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  
Direcției Tehnice, Serviciului Proiecte, Programe de Dezvoltare Locală  
Instituției Prefectului județului Satu Mare

**Art.5.** Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare pe site-ul Primăriei Municipiului Carei.

Președinte de ședință  
**FAZAKAS Zoltán**

Contrasemnează  
Secretar General al Municipiului Carei  
**cj. Adela-Crina OPRÎȚOIU**



Carei, 28.11.2022

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 – 16

Nr. total al consilierilor absenți – 3

Voturi pentru - 16

Voturi împotriva -

Abțineri -



# PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

## Municipiul Carei

---

2021 - 2030



**Elaborator:** S.C. TRAFFIC PLAN S.R.L.

**Beneficiar:** Primăria Municipiului Carei



## Cuprins

Fișă Livrabil .....	7
Listă de semnături .....	8
Etapa I – Componenta la nivel strategic.....	10
1.Introducere .....	10
1.1.Scopul și rolul documentației .....	10
1.2.Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială .....	15
1.3.Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale .....	22
1.4.Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor .....	25
2.Analiza situației existente.....	28
2.1.Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice .....	28
2.2.Rețeau .....	29
2.3.Transp .....	36
2.4.Transportul de marfă.....	31
2.5.Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă) .....	63
2.6.Managementul traficului .....	67
2.7.Zone cu nivel înalt de complexitate .....	69
3.Modelul de transport .....	70
3.1.Prezentarea generală și definirea domeniului.....	70
3.2.Colectarea de date .....	71
3.3.Dezvoltarea rețelei de transport.....	87
3.4.Cererea de transport .....	89
3.5.Calibrarea și validarea datelor .....	101
3.6.Prognoze .....	101
3.7.Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz .....	102
4.Evaluarea impactului asupra mobilității.....	103
4.1.Eficiența economică .....	103



4.2.Impactul asupra mediului .....	105
4.3.Accesibilitate .....	115
4.4.Siguranță.....	118
4.5.Calitatea vieții .....	120
5.Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane.....	121
5.1.Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale .....	121
5.2.Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor.....	130
6.Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare .....	137
6.1.Direcții de acțiune și proiecte a mobilității urbane .....	137
6.2.Direcții de acțiune și proiecte operaționale .....	140
6.3.Direcții de acțiune și proiecte organizaționale .....	140
6.4.Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale .....	141
7.Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.....	141
7.1.Eficiența economică .....	141
7.2.Impactul asupra mediului .....	142
7.3.Accesibilitate .....	143
7.4.Siguranță.....	144
7.5.Calitatea vieții .....	145
Etapa II-Componenta de nivel operațional .....	146
8.1. Cadrul de prioritizare.....	146
8.2. Planul de acțiune .....	146
Etapa III-Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană .....	154
9.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D. ....	155
9.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea .....	155
ANEXE .....	158



## LISTĂ DE FIGURI

Figura 1. Proiecte adăugate în MPGT .....	17
Figura 2. UAT Carei-nivel microregional .....	18
Figura 3. Extremități ale Municipiului Carei .....	25
Figura 4. Localizare la nivel național a Municipiului Carei .....	28
Figura 5. Localizare la nivel județean a municipiului Carei .....	29
Figura 6. Vecini U.A.T. Carei .....	29
Figura 7. Rețeaua hidrografică U.A.T Carei .....	30
Figura 8. Evoluția demografică a municipiului Carei 2011-2020 .....	33
Figura 9. Repartizarea pe sexe în municipiul Carei .....	33
Figura 10. Piramida vârstelor comparație anii 2010-2020 .....	35
Figura 11. Prognoză populației Carei-anul 2027 .....	36
Figura 12. Distribuție populației pe etnii .....	37
Figura 13. Distribuția populației în funcție de confesiunea religioasă .....	37
Figura 14. Distribuția locuitorilor pe grupe de vârstă .....	38
Figura 15. Distribuția agenților economici-municipiul Carei .....	39
Figura 16. Distribuția agenților economici în funcție de nr. de angajați-anul 2021 .....	40
Figura 17. Distribuția domeniilor de activitate în funcție de nr. de angajați .....	40
Figura 18. Distribuția agenților economici în funcție de profit (u.m. milioane euro) .....	41
Figura 19. Evoluția șomerilor din municipiul Carei- perioada 2010-2021 .....	41
Figura 20. Principalele instituții de învățământ din municipiul Carei .....	43
Figura 21. Arii protejate- municipiul Carei .....	44
Figura 22. Extras din Planul cu Delimitarea Teritoriului Vizat de Strategia de Dezvoltare Locală Socială a Municipiului Carei .....	48
Figura 23. Rețeaua stradală a municipiului Carei .....	49
Figura 24. Distribuția categoriilor de străzi .....	51
Figura 25. Starea tehnică a rețelei stradale .....	51
Figura 26. Comparația ratei de motorizare .....	52
Figura 27. Comparație rata de motorizare .....	53
Figura 28. Operatori de transport privați .....	58
Figura 29. Rețeaua feroviară a municipiului Carei .....	60
Figura 30. Activitatea de transport distribuită pe moduri de transport .....	61
Figura 31. Rețeaua principalelor drumuri a municipiului Carei .....	63
Figura 32. Distribuția numărului de parcuri a municipiului Carei .....	68
Figura 33. Zone complexe ale municipiului Carei .....	69
Figura 34. Distribuția călătoriilor după scop Carei-Ianculești .....	79



Figura 35. Amplasarea punctelor de recenzie a traficului .....	83
Figura 36. Distribuția orară a numărului de vehicule str. 1 Decembrie 1918 .....	84
Figura 37. Distribuție orară a numărului de vehicule pe Bulevardul 25 Octombrie .....	84
Figura 38. Distribuție orară a numărului de vehicule -Calea Mihai Viteazu.....	85
Figura 39. Distribuție orară a numărului de vehicule-Calea Armatei Române.....	85
Figura 40. Distribuția tipurilor de deplasări .....	86
Figura 41. Zonificarea modelului de transport.....	89
Figura 42. Deplasăr atrase-generate .....	90
Figura 43. Principiul de generare a călătoriilor .....	94
Figura 44. Fluxurile de trafic autoturisme etalon MZA 2021.....	96
Figura 45. Fluxurile de trafic autoturisme MZA 2021 .....	97
Figura 46. Fluxurile de trafic vehicule ușoare de marfă MZA 2021 .....	98
Figura 47. Fluxurile de trafic vehicule grele de marfă MZA 2021 .....	99
Figura 48. Izocronă deplasare auto .....	117
Figura 49. Izocronă deplasare pietonală.....	117
Figura 50. Elementele unui smart city .....	122
Figura 51. Transport public inteligent.....	127
Figura 52. Metodologia de selectare a proiectelor .....	131
Figura 53. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.....	133
Figura 54. Ponderi alocate criteriilor de analiză.....	133
Figura 55. Propunere traseu de piste pentru biciclete .....	151



## LISTĂ DE TABELE

Tabel 1. Obiective specifice SDTR respectiv PMUD .....	16
Tabel 2. Clasificare PATN-UAT Carei .....	18
Tabel 3. Zone funcționale în orașul Carei .....	26
Tabel 4. Zone funcționale în satul Ianculești .....	27
Tabel 5. Clasificarea orașelor pentru analize funcționale regionale .....	34
Tabel 6. Zonele funcționale aferente municipiului Carei .....	45
Tabel 7. Calcul rata de motorizare .....	53
Tabel 8. Distribuție autorizați de taxi .....	59
Tabel 9. Principalii transportatori de marfă .....	62
Tabel 10. Echivalența vehiculelor fizice .....	80
Tabel 11. Categoriile de vehicule .....	81
Tabel 12. Disfuncționalități și recomandări pentru eficiența economică .....	104
Tabel 13. Indicator de eficiență economică .....	104
Tabel 14. Disfuncționalități și recomandări pentru eficiența asupra mediului .....	109
Tabel 15. Emisii de gaze poluante .....	109
Tabel 16. Emisii de gaze cu efect de seră .....	110
Tabel 17. Termeni utilizați în calculul emisiilor GES .....	110
Tabel 18. Disfuncționalități și recomandări pentru accesibilitate .....	116
Tabel 19. Indicator de accesibilitate .....	116
Tabel 20. Disfuncționalități și recomandări pentru siguranță .....	118
Tabel 21. Indicator intensitatea traficului .....	119
Tabel 22. Disfuncționalități și recomandări pentru siguranță .....	120
Tabel 23. Indicatori care constituie criteriile .....	132
Tabel 24. Mijloace integrate pentru mobilitate durabilă .....	136
Tabel 25. Indicator de eficiență economică .....	141
Tabel 26. Indicator emisii de gaze poluante .....	142
Tabel 27. Indicator emisii de gaze cu efect de seră .....	142
Tabel 28. Indicator accesibilitate .....	144
Tabel 29. Indicator de performanță a siguranței .....	145
Tabel 30. Indicator performanță pentru calitatea vieții .....	146





## Fișă Livrabil

<b>Nume proiect</b>	“Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei pentru perioada de programare 2021-2030”
<b>Număr contract</b>	7083/09.04.2021
<b>Beneficiar</b>	Primăria Municipiului Carei
<b>Contractor principal</b>	TRAFFIC PLAN SRL

<b>Data începerii proiectului:</b>	9.04.2021
<b>Data încheierii proiectului:</b>	Ianuarie 2022

<b>Denumire livrabil cf. anexelor contractului</b>	<i>Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Carei pentru perioada de programare 2021-2030</i>
<b>Data de livrare contractuală</b>	ianuarie 2022



## Listă de semnături

Ing. Călin Ioan ȘERBU

Ing. Valentini THOMAS

Ing. Rebeca Valentina COCAN

Ing. Tudor MĂCICĂȘAN

Ing. Mihai–Marian MOLDOVAN

Ing. Niculiță Nicolae

Teh. Iosif–Darin MOLNAR







## Etapa I – Componenta la nivel strategic

### 1. Introducere

#### 1.1. Scopul și rolul documentației

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) are rolul de a contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să permită creșterea economică sustenabilă, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în regiunile polilor de creștere. Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, principala utilitate fiind rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene legate de eficiența energetică și protecția mediului.

Conform legislației în vigoare, “ Plan de Mobilitate Urbană Durabilă “ este o documentație complementară Strategiei de Dezvoltare Metropolitană și a Planului Urbanistic General al Municipiului Carei. Așadar, P.M.U.D este o componentă cheie în politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă din punct de vedere social și al protecției mediului.

Un plan de mobilitate se realizează în concordanță cu documentele strategice existente la nivel european, național și local scopul acestuia fiind acela de a îmbunătăți toate modurile de transport, public sau privat, de pasageri sau de marfă, motorizat sau nemotorizat.

În esență, P.M.U.D. urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele 5 obiective strategice:

#### 1. Accesibilitatea

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

#### 2. Siguranța și securitatea

-creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general.



### 3. Mediul

-reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintelor naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice.

### 4. Eficiența economică

-creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă.

### 5. Calitatea mediului urban

-contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

-în baza unei analize detaliate a problemelor și nevoilor de mobilitate actuale și de perspectivă în zona studiată, PMUD Carei include lista proiectelor și măsurilor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung, planul de acțiune și posibilele surse de finanțare a proiectelor și măsurilor propuse.

O parte din măsurile identificate urmează a fi finanțate prin Planul Operațional Regional 2021-2027, care susține Creșterea mobilității urbane, prin realizarea unui sistem de transport eficient, care să-i determine pe călători să renunțe la autoturismul personal și să folosească transportul public pentru protejarea mediului înconjurător.

Planul abordează următoarele teme/sectoare:

- **Structura și capacitatea instituțională:** Planul prezintă soluțiile pentru asigurarea unei planificări și coordonări corespunzătoare a mobilității la nivelul orașului și pentru aplicarea legislației europene și naționale;
- **Transportul public:** Planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind infrastructura, materialul rulant și serviciile;



- **Transportul nemotorizat:** Planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructurile existente au fost evaluate și s-au propus îmbunătățiri. Dezvoltarea de noi infrastructuri ia în considerare și alte opțiuni în afara celor de-a lungul rutelor de transport motorizat. Au fost luate în considerare infrastructuri create special pentru bicicliști și pietoni, pentru a le separa de traficul motorizat intens și pentru a reduce distanțele de deplasare, acolo unde a fost posibil. Măsurile privind infrastructura au fost completate de alte măsuri tehnice, bazate pe politici soft;
- **Inter-modalitatea:** PMUD contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri; s-au identificat măsuri menite în mod special să faciliteze transportul și mobilitatea permanentă și multi-modală;
- **Siguranță rutieră:** PMUD prezintă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere pe baza unei analize a problemelor principale de siguranță rutieră și a zonelor de risc din mediul urban studiat;
- **Transportul rutier:** Pentru rețeaua de drumuri și transportul motorizat, PMUD abordează tipurile de trafic: în mișcare și staționar. Măsurile propuse au ca scop optimizarea utilizării infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației în zonele cu probleme identificate. A fost investigat potențialul de realocare de spațiu rutier altor factori de transport adiacenți sau altor funcții și utilizări publice care nu sunt legate de transport;
- **Logistica urbană:** PMUD prezintă măsuri de îmbunătățire a eficienței logistice urbane, inclusiv cele legate de livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum emisiile de CO<sub>2</sub>, poluanți și zgomot;
- **Managementul mobilității:** PMUD include acțiuni pentru a promova o schimbare în modelele de mobilitate durabilă. În acest scop, trebuie implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți factori relevanți;
- **Sisteme Inteligente de Transport (ITS):** Având în vedere că ITS se aplică tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru persoane cât și pentru marfă, acestea pot sprijini formularea strategiei, implementarea politicilor și monitorizarea fiecărei măsuri definite în cadrul unui PMUD.



O arhitectură pentru un Sistem Inteligent de Transport va necesita acoperirea aspectelor tehnice, și în plus a elementelor organizaționale, legale și comerciale. Arhitecturile ITS pot fi create la nivel național, regional sau la nivelul unui oraș precum și legate de sectoare sau servicii specifice.

Acestea ajută la utilizarea efectivă a ITS, în sensul că:

- pot fi planificate într-un mod logic;
- se integrează cu succes cu alte sisteme;
- ating nivelurilor de performanță dorite;
- au comportamentul dorit;
- sunt simplu de condus;
- sunt simplu de întreținut;
- sunt simplu de extins;
- satisfac așteptările utilizatorilor.

În conformitate cu Arhitectura Cadru Europeană ITS nu numai că aplicațiile vor lucra împreună, dar acestea vor putea fi făcute interoperabile la nivel european, un element cu o importanță ridicată.

Interoperabilitatea include aspecte tehnice, operaționale și organizaționale și implică funcționarea armonioasă și complementară a întregului sistem.



Planul de mobilitate urbană și durabilă al municipiului Carei a fost realizat cu respectarea orientărilor și recomandărilor din următoarele documente europene:

1. Cartea verde. Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană (Green Paper on European Transport, EC 2007, EP 2008)
2. Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană
3. Cartea Albă. Foaie de parcurs pentru un spațiu European unic al transporturilor-către un system de transport competitive și efficient din punct de vedere al resurselor
4. Pachetul de Mobilitate Urbana
5. Conceptul Planurilor de mobilitate urbană durabilă
6. Conceptul de planificare al mobilității urbane durabile
7. Ghid-Dezvoltarea și Implementarea unui plan de Mobilitate Urbană Durabilă actualizat (Comisia Europeană, 2019) și Anexele
8. Directiva ( UE) 215/719 a Parlamentului European și al Consilului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consilului de stabilire
10. European Green Deal
11. Cadru climatic și energetic 2030
12. O Europă durabilă până în 2030
13. Regulamentul (UE) 2020/ 852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020
14. Documentul Apel pentru reglementări mai inteligente de acces pentru vehicule în mediul urban este un document de lucru al Comisiei Europene
15. Mobilizarea sistemelor de transport inteligente pentru orașe europene
16. Documente de lucru privind acțiuni specifice privind siguranța rutieră urbană elaborate pentru sprijinirea zonelor urbane care nu au dezvoltat încă o cultură solidă .
17. Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030

La nivel național, sprijinul legislativ pentru asigurarea mobilității urbane este oferit de Legea nr. 190 / 2013 privind aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 7 / 2011, pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Carei și procesul acestuia de elaborare al acestuia urmăresc normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001, aprobate prin Ordinul 233/ 26.02.2016 și publicate în Monitorul Oficial nr. 199/ 2016.





## 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Una dintre trăsăturile caracteristice ale planurilor de mobilitate urbană este impactul acestora asupra modului de planificare a dezvoltării în localitățile urbane. Un plan cu adevărat integrat va încerca să se concentreze pe acele zone în care creșterea economică viitoare va avea loc, inclusiv în activitatea de dezvoltare rezidențială sau comercială (și altele) și va încerca să ofere soluții de transport durabile pentru aceste zone. De asemenea, intenția este ca planificarea viitoare (la nivel de dezvoltare urbană) să fie întreprinsă într-un mod care va alinia cu furnizarea de servicii de transport, pentru a obține o soluție integrate cu adevărat.

La nivelul țării noastre, în scopul definirii unei viziuni cu privire la domeniile în care ar trebui să se investească cu prioritate în perioada de programare 2021-2030 din fondurile acordate de Uniunea Europeană (reglementate de Cadrul Strategic Comun), recent au fost realizate o serie de strategii și planuri, la nivel național, regional și local. Lista documentelor de planificare operațională este prezentată mai jos :

- Planul de amenajare a teritoriului național **PATN**
- Planul de amenajare a teritoriului zonal **PATZ**
- Planul de amenajare a teritoriului județean **PATJ**
- Planul urbanistic general **PUG**
- Planul urbanistic zonal **PUZ**
- Planul urbanistic de detaliu **PUD**

### *1.2.1. Corelarea cu documentațiile de planificare spațială la nivel național*

**Strategia de Dezvoltare Teritorială a României. România policentrică 2035 Coeziunea și competitivitatea teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni (SDTR)**

Conform legii 350 / 2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismului, republicată cu completările și modificările ulterioare în decembrie 2013, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. Acest document programatic cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 și stabilește liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de peste 20 de ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și trans-național.

SDTR propune:

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Carei se va corela cu SDTR, măsurile și proiectele acestuia fiind subscrise următoarelor obiective specifice:

**Tabel 1. Obiective specifice SDTR respectiv PMUD**

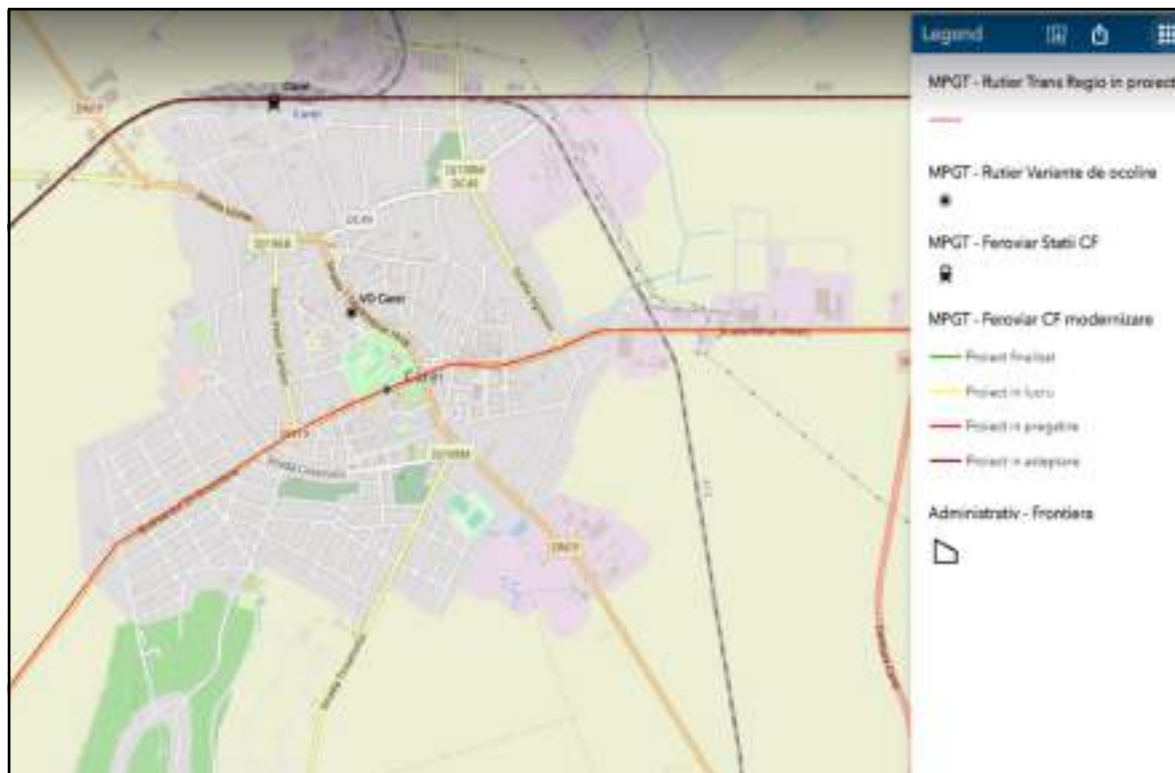
<b>Obiective Specifice SDTR</b>	<b>Obiective PMUD UAT Carei</b>
Dezvoltarea unei rețele de transport eficiente și diversificate capabilă să asigure gestionarea fluxurilor de oameni și mărfuri generate de schimburile economice între teritoriul național și piețele din spațiul european.	Propuneri focalizate pe optimizarea rețelei de transport locale la nevoile actuale și viitoare (2030) de mobilitate ale municipiului Carei.
Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltate unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.	Investiții în regenerarea spațiului public urban și accesibilizarea acestuia pentru pietoni. Investiții în transportul public local. Propuneri privind înființarea de noi linii de transport în comun. Sistemele park&ride vor fi implementate la nivelul transportului public și velo prin amplasarea de stații de bike-sharing pentru creșterea mobilității persoanelor. Se propune implementarea unui sistem inteligent de management al transportului cu următoarele componente: e-ticketing, informarea interactivă în stații și în mijloacele de transport, afișare timp de așteptare, urmărire GPS.
Protejarea patrimoniului și promovarea măsurilor de regenerare a capitalului natural.	Contribuția indirectă prin scăderea emisiilor de CO <sub>2</sub> datorate traficului, în urma propunerii unor mijloace alternative sau mai eficiente de deplasare.
Consolidarea capacității structurilor de guvernare la niveluri multiple și diversificarea formelor de cooperare între structurile administrației publice.	Aplicarea unei metodologii participative și incluzive și va stimula cooperarea multi-actorială în timpul procesului de elaborare cât și prevăzând cadru partenerial de implementare.
Consolidarea instrumentelor de planificare spațială și a instituțiilor cu rol în gestionarea și planificarea proceselor de dezvoltare a teritoriului (sau de amenajare a teritoriului).	PMUD al Municipiului Carei reprezintă în sine un instrument de planificare spațială integrată, și va propune instrumentele necesare pentru implementare și monitorizare astfel încât gestionarea aplicării sale să poată fi realizată facil.

## Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

Conform Legii 350/ 2011 cu modificările și completările ulterioare, acest document are caracter director și reprezintă sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung, prevederile acestuia fiind obligatorii pentru toate celelalte documentații de amenajare a teritoriului.

PATN se constituie prin mai multe secțiuni: Rețele de transport (Legea 363/ 2006), Ape ( Legea 171/ 1997), Zone Protejate (Legea 5/2000), Rețeaua de localități ( Legea 351/2001, Studiu de fundamentare pentru Reactualizarea rețelei de localități 2014), Zone de risc natural (Legea 575/ 2001), Zone cu resurse turistice (Legea 190/ 2009).

Prevederile Secțiunii 1 transport a PATN sunt respectate și de Strategia pentru transport durabil 2007-2013-2020-2030 elaborată de Ministerul Transporturilor. Totuși, Secțiunea 1 Transport a PATN nu include recomandări prioritare, ci doar o listă consistentă de lucrări de transport ce se doresc a fi efectuate, fără să se propună un termen de execuție și fără să fie făcute repartizări de prioritate. Având în vedere aceste aspecte, precum și termenul de peste 10 ani de la elaborarea PATN Secțiunea I și existența documentației subsecvente Masterplan-ului General de Transport al României, PMUD Carei va fi corelat cu cel din urmă.



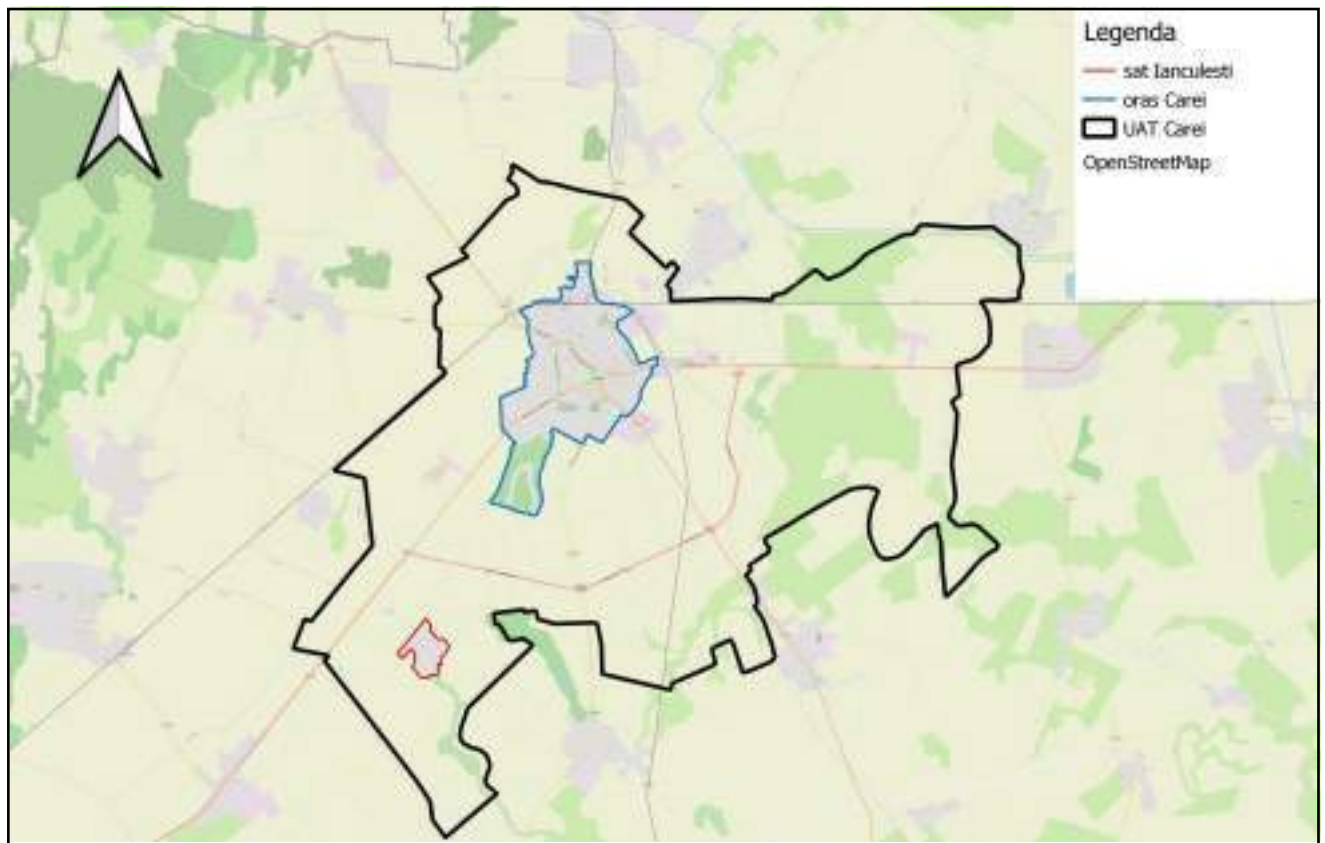
*Figura 1. Proiecte adăugate în MPGT*

Conform Masterplan-ului General de Transport al României, pe suprafața UAT Carei se înregistrează două proiecte în așteptare: Rutier Trans Regio în proiect, pe raza Bulevardului 25 Octombrie și Calea Mihai Viteazu , și Feroviar Modernizare CF.

Conform clasificării PATN-Secțiunea IV, municipiul Carei este o localitate urbană de rang II, fiind un centru cu rol de echilibru la nivel județean.

**Tabel 2. Clasificare PATN-UAT Carei**

Denumire	Rang	Statut
Carei	II	Municipiu
Ianculești	V	Localitate aparținând municipiului



*Figura 2. UAT Carei-nivel microregional*



### ***1.2.2. Corelarea cu documentațiile de planificare la nivel regional***

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Vest 2021-2027 reprezintă un instrument strategic, care susține includerea în strategiile naționale a obiectivelor de investiții ce vor contribui la dezvoltarea socio-economică a regiunii, fundamentează domeniile de intervenție și necesarul de finanțare din fonduri europene. Acesta reprezintă atât o reflectare a nevoilor de dezvoltare a regiunii, în vederea reducerii cât mai rapide a decalajelor existente față de regiunile mai dezvoltate din UE, cât și un instrument de prioritizare a investițiilor în regiune.

Prin Raportul de țară 2019 care însoțește documentul CE privind Semestrul european, în România, pentru atingerea celor 5 obiective de politică, s-au identificat nevoi de investiții prioritare, după cum urmează:

1. O Europă mai inteligentă – o transformare economică inovatoare și inteligentă (OP1)
2. O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon (OP2)
3. O Europă mai conectată – mobilitate și conectivitate TIC regională (OP3)
4. O Europă mai socială – implementarea Pilonului european al drepturilor sociale (OP4)
5. O Europă mai aproape de cetățeni – dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonelor urbane, rurale și de coastă prin inițiative locale (OP5)

Prevederile de dezvoltare economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT Municipiul Carei au fost luate în considerare astfel:

- Din cadrul **PUG Carei** au fost luate în considerare elemente de dezvoltarea economică și socială la nivel global – la nivelul întregului municipiu. Pentru a stabili o corelare adecvată între PMUD și PUG ar trebui să fie stabilită în primul rând o corelare între unitățile teritoriale luate în considerare, astfel: zonele de mobilitate din PMUD să fie corelate cu UTR-urile din PUG, cu condiția ca acestea să fie definite clar (sa aibă o delimitare teritorială clară) și să conțină informații referitoare la populație și activitatea economică și alte activități din cadrul UTR-ului.
- Din cadrul PUG-urilor celorlalte localități nu au fost identificate elemente / informații strategice care să ajute în elaborarea PMUD, cu excepția menționării unor proiecte specifice de transport.



## **Strategia municipiului Carei 2021-2030. Direcții strategice. Planuri de acțiune. Fise de proiect – Carei**

Obiectivele evidențiate în strategia de dezvoltare a zonei de creștere Carei și a județului Satu Mare fac referire la diferite domenii prioritare, măsuri și acțiuni pentru dezvoltare integrată:

- Dezvoltarea urbană și economică durabilă;
- Investiții pentru protecția mediului;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere;
- Creșterea siguranței cetățenilor;
- Creșterea calității și accesului la serviciile publice;
- Creșterea calității vieții.

Programul Operațional Regional include obiectivul specific al axei prioritare 3.2, care propune reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aplicabilă în zona de interes a PMUD Carei conform legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regionala a României.

În perioada de programare 2021-2030 vor fi finanțate din fonduri nerambursabile proiecte din domeniul mobilității și regenerării urbane, acest domeniu fiind unul prioritar. Finanțarea se va acorda în baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, conform priorităților de dezvoltare stabilite.

De asemenea, prin POAT 2014-2020 a fost acordat sprijin financiar pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice și a altor documentații necesare pregătirii și implementării unor proiecte de infrastructură din domenii de interes strategic național/regional/local și/sau a unor proiecte care fac parte din strategii/planuri de dezvoltare la nivel regional/local, finanțabile din fonduri europene acordate României în perioada de programare 2021-2030, în cadrul Politicii de coeziune în domeniile destinate mobilității și regenerării urbane, respectiv proiectelor de infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variantele ocolitoare și/sau drumuri de legătură, centrelor de agrement /bazelor turistice /taberelor școlare și infrastructurii și serviciilor publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu cu potențial turistic.



Activitățile incluse în prezentul plan de mobilitate sunt în concordanță cu obiectivele zonei de creștere Carei și a județului Satu Mare întrucât se urmărește:

- Crearea și dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, bazat pe existența unei rețele corespunzătoare de trasee pietonale și de biciclete;
- Implementarea unei rețele strategice de ciclism cuprinzând piste pentru principalele direcții/axe de tranzit;
- Aplicarea unor măsuri operaționale/organizaționale care să determine orientarea populației către utilizarea transportului în comun, favorabil mediului, în detrimentul deplasării cu autoturismele personale, creându-se astfel condiții pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și GES;
- Creșterea rolului economic și social al zonei Carei prin stimularea unei dezvoltări echilibrate la nivelul municipiului și a arealului său de influență;
- Facilitarea accesului și a mobilității în interiorul și în exteriorul municipiului Carei, realizând conexiuni cu localitățile din imediata vecinătate;
- Dezvoltarea durabilă și protecția mediului.

Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă urmează o abordare integrată cu un nivel ridicat de cooperare și consultare între diferitele niveluri ale autorităților guvernamentale și cu alte autorități relevante. Planificarea și implementarea integrată cuprinde:

- a) Un angajament pentru dezvoltarea durabilă, adică dezvoltare economică echilibrată, echitate socială și calitate a mediului;
- b) Consultarea și cooperarea între departamente la nivel local, pentru a asigura coerența și complementaritatea cu politicile din sectoarele conexe (transport, utilizare și amenajare a teritoriului, servicii sociale, sănătate, energie, educație, aplicare a legii și reglementare, etc);
- c) Un strâns schimb de informații cu autoritățile competente de la alte nivele de autoritate (de ex. de sector, municipiu, aglomerare urbană, regiune și stat membru);
- d) Coordonarea activităților între autoritățile din zonele urbane și periurbane vecine (care acoperă întregul “oraș funcțional”, definite de fluxurile majore de navetiști).



Dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă se axează pe atingerea obiectivelor ambițioase, măsurabile, derivate din obiectivele pe termen scurt stabilite conform unei viziuni asupra mobilității, integrată într-o strategie generală de dezvoltare durabilă .

**Un plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe o evaluare amănunțită a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban .** Această evaluare oferă o analiză cuprinzătoare a situației actuale și permite stabilirea unei referințe în raport cu care poate fi măsurat progresul.

Analiza stării de fapt include o trecere în revistă a actualului cadru instituțional stabilit pentru planificare și implementare. Indicatori adecvați ar trebui să fie identificați pentru a descrie starea actuală a sistemului de transport urban.

Planul de mobilitate urbană durabilă identifică anumite obiective de performanță, care sunt realiste în raport cu situația actuală în mediul urban, așa cum este stabilit prin analiza stării de fapt și ambițioase în raport cu obiectivele planului.

Un plan de mobilitate urbană durabilă stabilește obiective măsurabile, care se bazează pe o evaluare realistă a situației actuale și a resurselor disponibile.

### **1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale**

Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ-teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- Stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltarea urbanistică a localităților;
- Utilizării rationale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiunii urbanistice;
- Precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- Evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;





- Creșterea calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- Fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- Asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- Corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

### **Strategia de dezvoltare a Municipiului Carei, județul Carei 2014-2020**

Documentul este structurat în două secțiuni principale. Prima parte conține o fundamentare complexă privind situația actuală a unității administrative-teritoriale din punct de vedere socio-economic, demografic, administrative, care a stat la baza caracterizării fiecăruia dintre domeniile menționate în cadrul unei analize SWOT. Cea de-a doua parte este dedicată planului de acțiune, atingând următoarele aspecte:

- Viziunea de dezvoltare 2020;
- Obiective;
- Planuri sectoriale de măsuri și acțiuni ;
- Portofoliul de proiecte prioritare;
- Surse de finanțare;
- Contribuția cu politicile existente și contribuția la obiectivele orizontale ;
- Mecanismul de monitorizare și evaluare ;
- Analiza factorilor interesați;
- Procesul de elaborare a strategiei.

Potrivit acestui document, viziunea de dezvoltare a Municipiului Carei se bazează pe următoarele direcții generale:

- Dezvoltare economică a municipiului prin valorificarea resurselor locale;
- Îmbunătățirea condițiilor de trai a locuitorilor ca urmare a dezvoltării economice și a serviciilor publice;
- Modernizarea infrastructurii și echipării edilitare;
- Creșterea calității vieții prin îmbunătățirea calității factorilor de mediu;
- Îmbunătățirea capacității administrative și a serviciilor sociale.

Obiectivele de dezvoltare au fost trasate pomind de la potențialul și problemele identificate în cadrul consultărilor publice, precum și prin chestionarele aplicate actorilor publici relevanți de la nivelul municipiului. Pentru a se asigura coerența cu documentele de programare naționale și europene, s-au trasat o serie de obiective strategice, care vor putea fi atinse prin stabilirea unor direcții și planuri de acțiune sectoriale.

Obiectiv general: Dezvoltare social-economică a municipiului Carei care să contribuie la creșterea calității vieții locuitorilor și transformarea municipiului într-un centru economic competitiv.



## Metodologia de elaborare a PMUD al municipiului Carei

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care definește caracteristicile rețelelor de transport existente, obiectivele la nivel global și direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanță cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal și sectorial.

În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel national și international, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Carei este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

Etapa I cuprinde 7 capitole

1. Introducere
2. Analiza situației existente
3. Modelul de transport
4. Evaluarea impactului actual al mobilității
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației urmărind încadrarea în cadrul strategic și normative valabil și normativ valabil la nivel national și international și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respective caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană).

Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor PMUD în contextul scenariilor de dezvoltare testate.

Etapa a II a cuprinde 2 capitole:

1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung
2. Planul de acțiune

Prioritizarea și gruparea măsurilor propuse în funcție de contribuția pe care o aduc la desfășurarea unei mobilități durabile se constituie sub forma unui Plan de Acțiune.

Etapa a III a cuprinde 2 capitole:

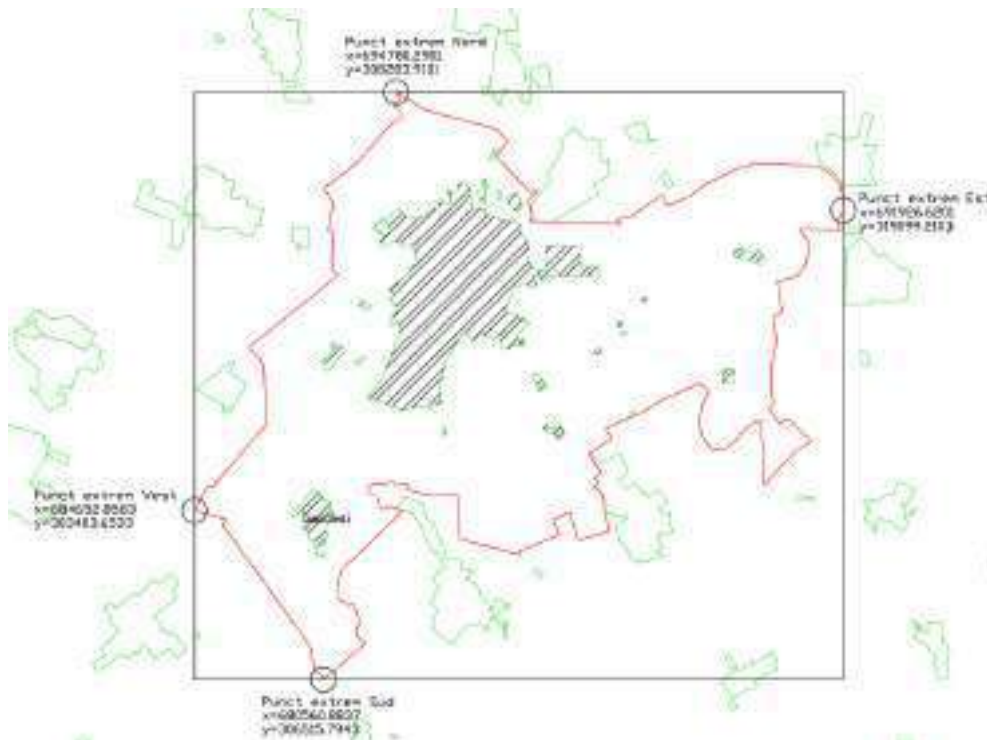
10. Stabilirea procedurii de evaluare a implementării PMUD

11. Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Carei este conceput pentru perioada 2021-2030, perioadă care coincide cu valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și European, dar și cu perioada programare stabilită de Comisia Europeană.

#### **1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor**

Municipiul Carei este situat în vestul județului Satu Mare, care la rândul său se află în zona de nord-vest a țării. Se învecinează la nord cu comunele Urziceni și Căpleni, la vest cu comuna Moftin, la sud cu comunele Cauas și Tiream iar la est cu comunele Petrești, Sanislau și Foieni. Conform Oficiului de cadastru și Publicitate imobiliară intravilanul existent al orașului Carei este de 1235 ha iar a satului aparținător Ianculești de 73 ha, totalul intravilanului existent fiind de 1308 ha. În extravilan se găsesc suprafețe de curți construcții (126.7062), din care trei sunt propuse pentru a fi introduse în intravilan.



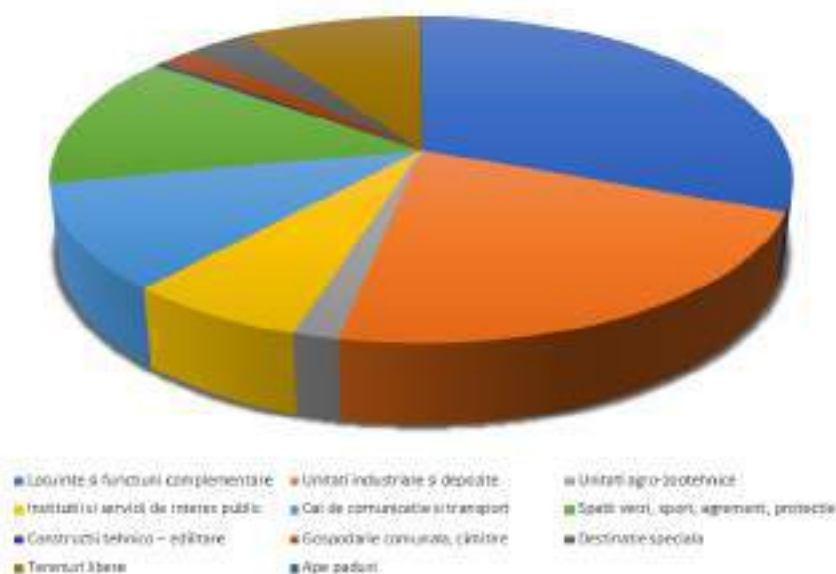
*Figura 3. Extremități ale Municipiului Carei*

## Distribuția zonelor funcționale în orașul Carei

Tabel 3. Zone funcționale în orașul Carei

Zone funcționale	Suprafata (ha)	Procente (%)
Locuinte si functiuni complementare	382.5968	30.98
Unitati industriale si depozite	271.8637	22.01
Unitati agro-zootehnice	20.9795	1.7
Institutii si servicii de interes public	82.6731	6.7
Cai de comunicatie si transport	128.33	10.39
Spatii verzi, sport, agrement, protectie	164.3326	13.3
Constructii tehnico – edilitare	5.1813	0.42
Gospodarie comunala, cimitire	23.611	1.91
Destinatie speciala	39.6774	3.21
Terenuri libere	114.5375	9.27
Ape paduri	1.2171	0.1
<b>Total intravilan</b>	<b>1235</b>	<b>100</b>

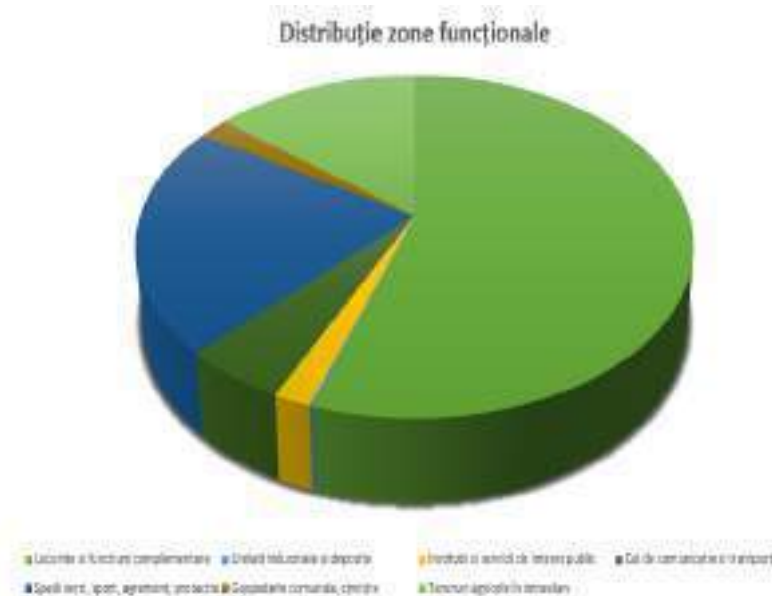
Distribuție zone funcționale



## Distribuția zonelor funcționale în satul Ianculești:

Tabel 4. Zone funcționale în satul Ianculești

Zone funcționale	Suprafata (ha)	Procente (%)
Locuinte si functiuni complementare	40.2043	54.96
Unitati industriale si depozite	0.1215	0.16
Instituti si servicii de interes public	1.3645	1.86
Cai de comunicatie si transport	3.7737	5.15
Spatii verzi, sport, agrement, protectie	15.9593	21.81
Gospodarie comunala, cimitire	1.4372	1.96
Terenuri agricole în intravilan	10.29	14.06
<b>Total intravilan</b>	<b>73.1505</b>	<b>100</b>



## 2. Analiza situației existente

### 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

#### 2.1.1. Cadrul și condițiile naturale

Unitatea administrativă Carei are în componența sa orașul Carei și satul Ianculești. Municipiul Carei este situat în sud-vestul județului Satu Mare, fiind al doilea centru urban ca mărime și importanță după municipiul-reședință de județ Satu Mare.

Careiul se află pe drumul european E 671. Principalii poli urbani din apropierea municipiului Carei sunt municipiul Satu Mare, aflat la o distanță de 35 de km și municipiul Satu Mare, siutat la 100 de km distanță.



Figura 4. Localizare la nivel național a Municipiului Carei

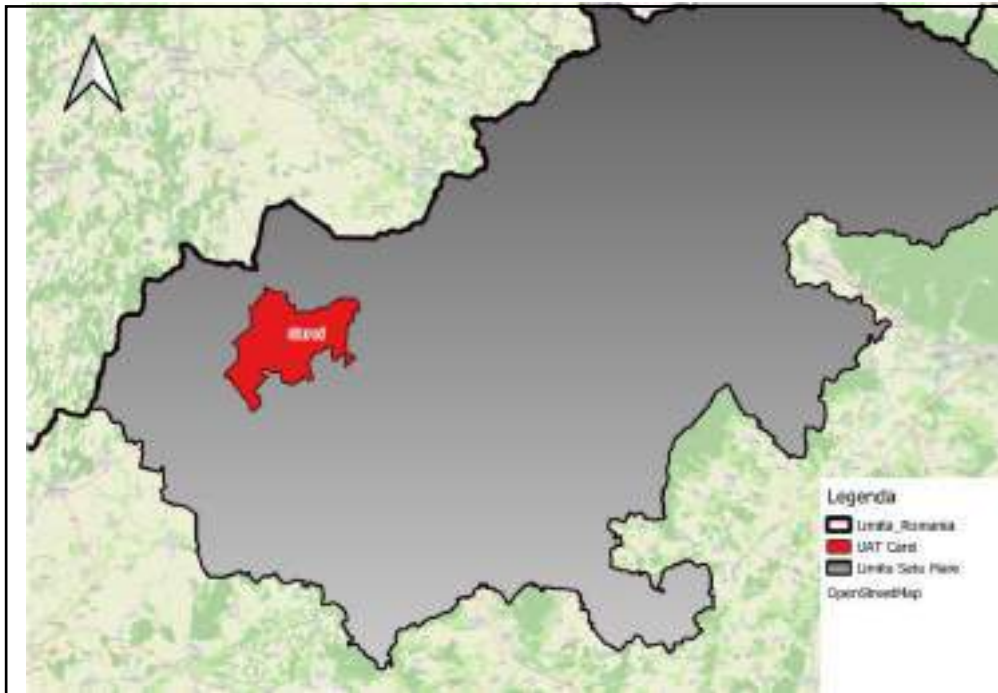


Figura 5. Localizare la nivel județean a municipiului Carei

Municipiul Carei se află la o distanță de 30 km de granița României cu Ungaria. Distanța față de traseul planificat al Autostrăzii Transilvania (Brașov - Borș - Budapesta) este de 20 km. Dezvoltarea economică a municipiului Carei primește noi valențe din perspectiva finalizării Autostrăzii Transilvania, care va lega Vestul și Centrul Europei de Marea Neagră.

Municipiul Carei s-a înființat în anul 2003, în baza Legii nr. 585 din 22 decembrie 2003 pentru declararea ca municipiu a orașului Carei și este localitate de rang II.

UAT ul Carei se învecinează cu Tiream, Căuaș, Moftin, Cămin, Urziceni, Foieni, Ciumești, Sanislău, după cum se vede în figura 5 de mai jos :

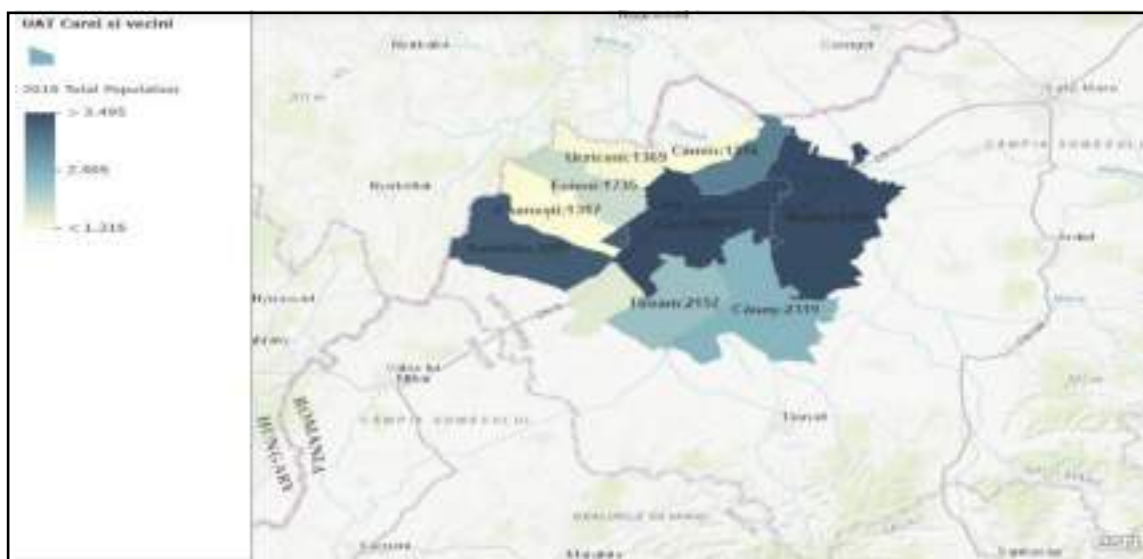


Figura 6. Vecini U.A.T. Carei

## Rețeaua hidrografică

Deși rețeaua hidrografică superficială județeană este bogată, zona este săracă în cursuri de apă. Crasna – cel mai apropiat curs de apă aflat la 10 km de municipiul Carei izvorește din Munții Meseșului și străbate de la sud la nord partea vestică a județului Satu Mare. În trecut străbătea și mlaștina Eced și se vărsa în Someș. În prezent cursul ei inferior este dirijat printr-un canal îndiguit pe la marginea vestică a fostei mlaștini, cu vărsarea în Tisa. În sectorul de câmpie pantele foarte mici în imprimă un curs liniștit (0,3- 0,5 m/s). Debitul Crasnei este foarte fluctuabil, de la 36 m<sup>3</sup> /s până la aproape de secare (0,12m<sup>3</sup> /s). Debitul său mediu scăzut (4,56 m<sup>3</sup> /s la Moftinu Mic) asigură o scurgere totală anuală de 87 mm.

Alimentarea cu apă potabilă a municipiului Carei se realizează din apele freatice și captive descendente, cantonate la adâncimi mai mari (15–20 m), în formațiunile fluviolacustre (nisipuri).



Figura 7. Rețeaua hidrografică U.A.T Carei





## Relief

Municipiul Carei este amplasat în partea nord-estică a Câmpiei Carei, fiind limitat spre nord-est de Câmpia Ecedea, spre est de Câmpia Crasnei, spre sud de Câmpia Ierului și spre nordvest de Câmpia Nirului.

Municipiul Carei se situează în nord-estul Câmpiei Careiului, acesta prezentându-se ca o prispă 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 Ecedei și a Ierului.

Câmpia Carei se încadrează în unitatea structurală a Depresiunii Panonice, respectiv în compartimentul său estic, Câmpia Tisei și mai precis, în sectorul nordic al acesteia Câmpia Someșului, care se întinde de la ultimele prelungiri vestice ale sistemului vulcanic Oaș-Gutâi, până la marginea Câmpiei Nirului. Fundamentul acestei câmpii este format din roci dure de natura șisturilor cristaline peste care s-au depus sedimentele mării Panonice și Sarmațiene. Sedimentul marin a fost acoperit de depunerile fluviatile ale Tisei, Someșului și Crasnei constituite din nisipuri și mълuri. Straturile superioare s-au format din depunerile de loess ajunse prin activitate eoliană din regiunea unde mълul a rămas la suprafață.

Datorită compartimentării fundamentului Depresiunii Panonice prin fracturi de la sfârșitul terțiarului, blocurile rezultate suferă mișcări de scufundare inegală. Blocul someșan, care prezintă o scufundare mai intensă decât cel al Nirului, devine o depresiune izolată de lacul panonic central. În urma colmatării pleistocenice, aceasta devine o câmpie joasă, străbătută de o rețea hidrografică foarte instabilă, care gravita spre șanțul tectonic al Ierului. Procesul de scufundare continuă și în holocenul inferior, dar cu maximum de intensitate în zonele periferice ale depresiunii – în cazul de față depresiunea Crasnei Inferioare. Datorită faptului că scufundarea de la marginea nordică a Depresiunii Panonice a fost mai accentuată, rețeaua hidrografică a Tisei superioare – inclusiv Someșul – a părăsit albia Ierului și s-a îndreptat către actualul său curs.

Partea nord-vestică a câmpiei, cuprinsă între granița cu Ungaria și o linie imaginară care ar uni localitățile Sanislău, Ciumești, Fioeni și Urziceni, este o zonă nisipoasă cu dune de nisip având altitudini cuprinse între 150-160 m. Dunele sunt în majoritate fixate, fie pe cale naturală, fie pe cale antropică prin plantații de păduri de salcâm și pini, sau de pomi fructiferi și viță de vie. La sud și sud-est de limita nisipurilor formațiunile geologice caracteristice sunt cele argiloase și nisipo-argiloase pe care s-au format soluri de tip cernoziomic levigat.

Câmpiile limitrofe (Câmpia Ecedului, Crasnei și Ierului) se deosebesc de Câmpia Careiului în primul rând prin altitudini mai reduse. Aceste câmpii joase erau odinioară arii de sedimentare intensă, pe care râurile schimbătoare și vântul au depus strate mai groase de



aluviuni (măluri, argile, nisipuri și pietrișuri) și mai subțiri de depozite eoliene. Având înclinări foarte slabe (0,3-0,4%), aceste câmpii au o capacitate extrem de redusă în organizarea scurgerii superficiale, favorizând stagnările de apă, mai ales primăvara.

## Clima

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). Schimbările dese ale mersului vremii în timpul anului și de la un an la altul sunt determinate de circulația ciclonală atlantică.

În cadrul Câmpiei de Vest, climatul sectorului nordic se distinge prin veri cu temperaturi mai moderate (19–20°C) și ierni mai lungi și mai reci (-1 – -2°C), temperatura medie anuală fiind cu 1,2 – 1,3°C mai mică (9,3°C la Carei), decât în sectorul sudic. Variațiile anuale sunt destul de pronunțate, amplitudinea mediilor lunare între 21,2 și 27,2°C. La nivelul județului Satu Mare în ianuarie 1929 s-a înregistrat minima absolută de -30,6°C și în iulie 1952 maxima absolută de 39,5°C în municipiul Carei. Durata medie a zilelor cu îngheț de iarnă este de 50-60 zile.

Având o poziție expusă maselor de aer oceanice, încărcate cu vapori de apă, umiditatea atmosferică se menține destul de ridicată tot timpul anului (vara 64%, iarna 83%, iar media 73%). Nebulozitatea este relativ redusă, ceea ce favorizează zilelor însorite, durata de strălucire a soarelui însumând 2000 de ore/an. Precipitațiile atmosferice însumează, în medie, aproximativ 600 mm/an, din care 45,6% cade la sfârșitul primăverii și vara. Această valoare poate oscila între 400 mm în anii secetoși și 1000 mm în cei ploioși.

Vânturile se caracterizează prin predominarea componentelor nord-vestice (circa 75-80%), primăvara și vara fiind mai frecvente cele vestice, iar toamna și iarna cele estice și nord-estice. În neconcordanță cu normele circulației generale din această parte a țării, direcțiile predominante sunt cele de sud-est și sud-vest. Frecvența mai accentuată a curenților de aer de sud-est și sud-vest rezultă, pe de o parte, din canalizarea de către culoarul Someșului a maselor de apă mai rece din Podișul Transilvaniei și, pe de altă parte, din abaterea unor curenți vestic de către Munții Apuseni. Slaba frecvență a vânturilor de est și nord-est se atribuie poziției de adăpost creat de Carpații Orientali.

## 2.2.2. Analiza demografică

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, populația după domiciliu în municipiul Carei este de 24.008 locuitori, reprezentând aproximativ 7,2% din totalul populației actuale a județului (329.079 locuitori).

Din păcate putem observa o ușoară tendință de scădere a populației în municipiul Carei, conform datelor furnizate de INS.

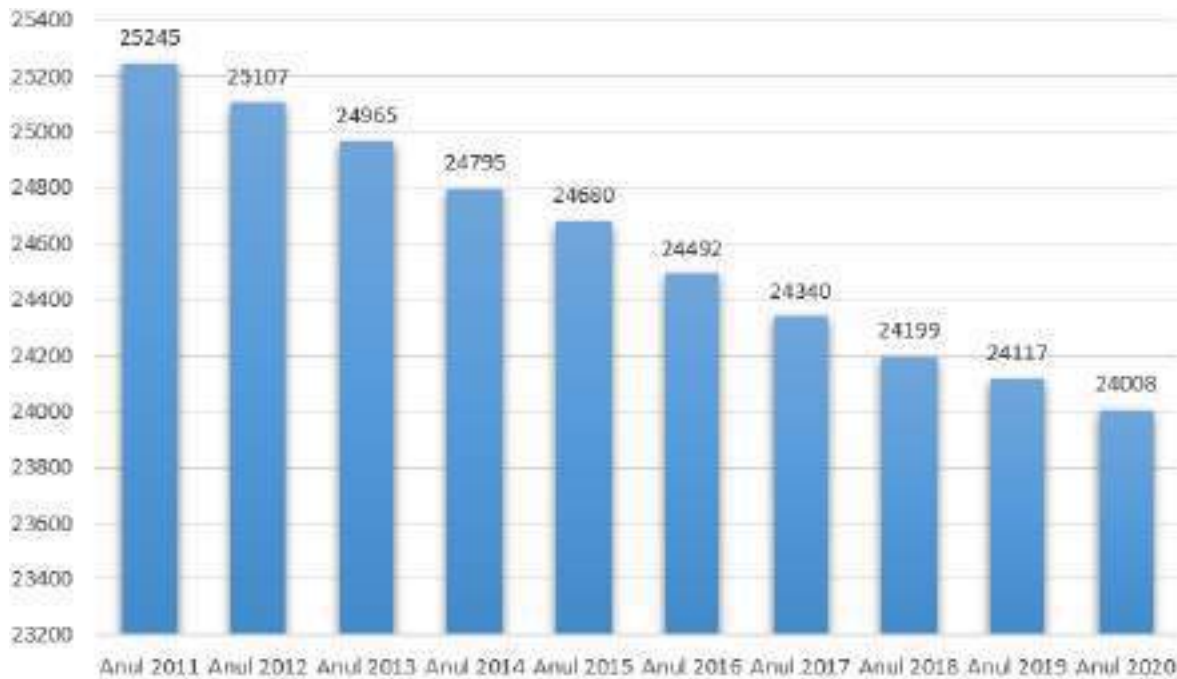


Figura 8. Evoluția demografică a municipiului Carei 2011-2020

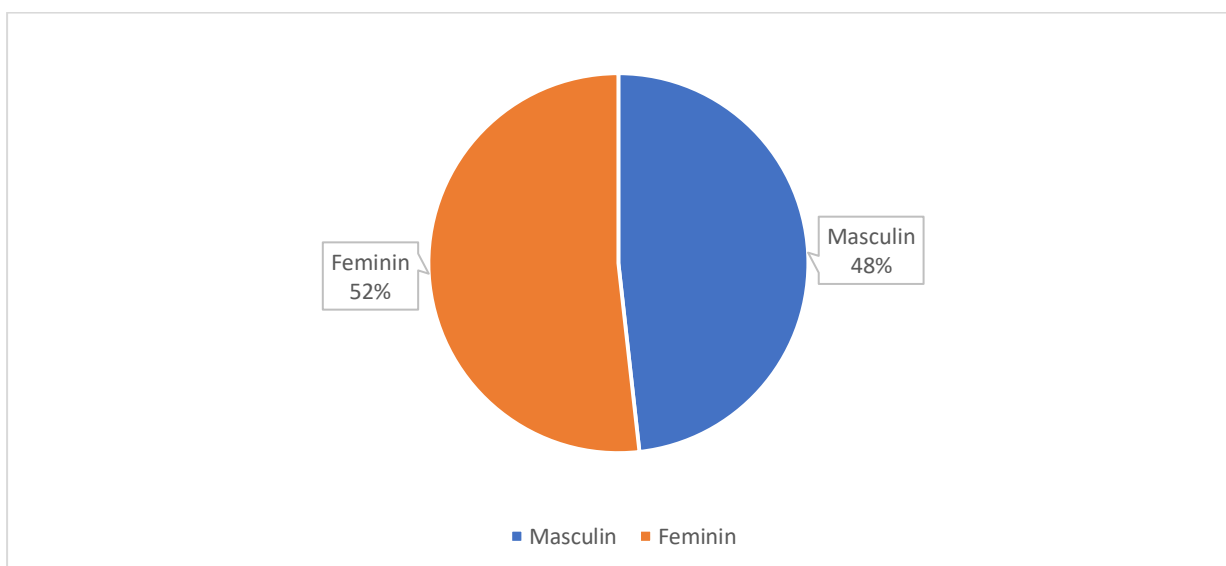


Figura 9. Repartizarea pe sexe în municipiul Carei

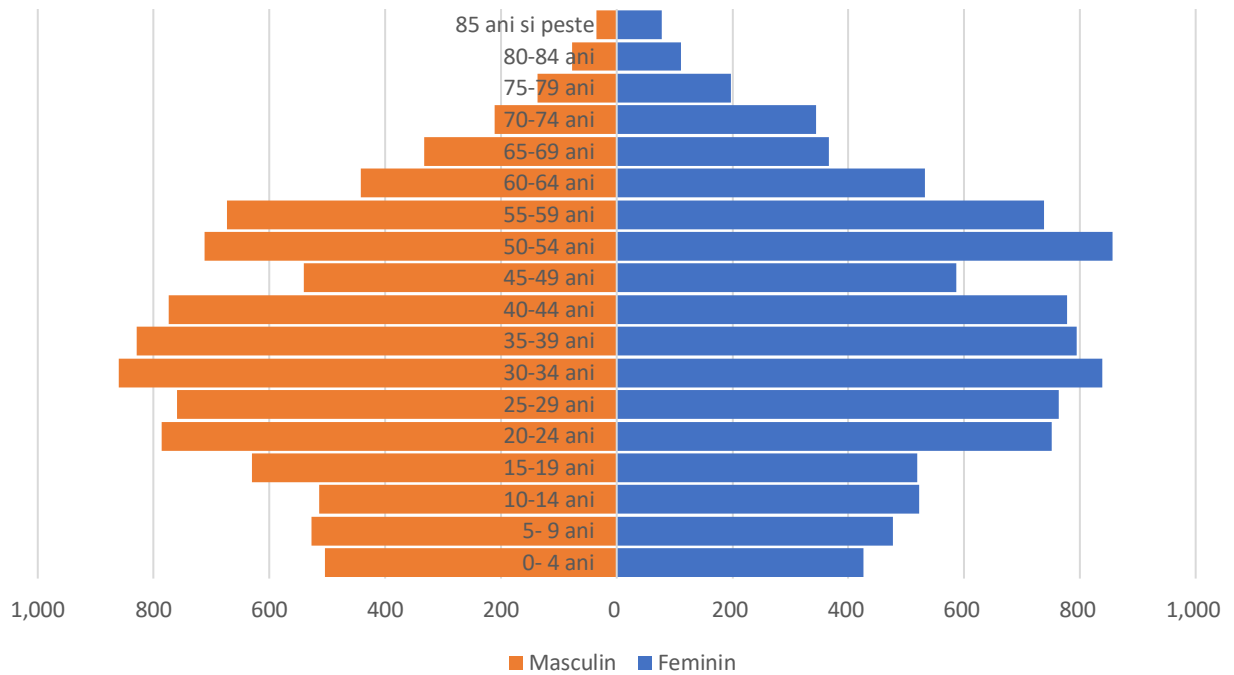


În conformitate cu ghidul Jaspers 1, care realizează o clasificare a orașelor pentru analize funcționale regionale, municipiului Carei se încadrează la nivelul 3, așa cum este prezentat mai jos, dat fiind numărul populației din municipiu.

Tabel 5. Clasificarea orașelor pentru analize funcționale regionale

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populație > 100,000 locuitori	Populație 40,000 – 100,000 locuitori	Populație <40,000 locuitori
<b>Transport Public</b> Rețea complexă cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	<b>Transport Public</b> Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb	<b>Transport Public</b> Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii.
<b>Trama stradală</b> Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea traficului care apare în perioadele tipice din zi.	<b>Trama stradală</b> Centru urban compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în/ prin zona urbană.	<b>Trama stradală</b> Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zona, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative.

## Piramida varstelor municipiul Carei, 2010



## Piramida varstelor municipiul Carei, 2020

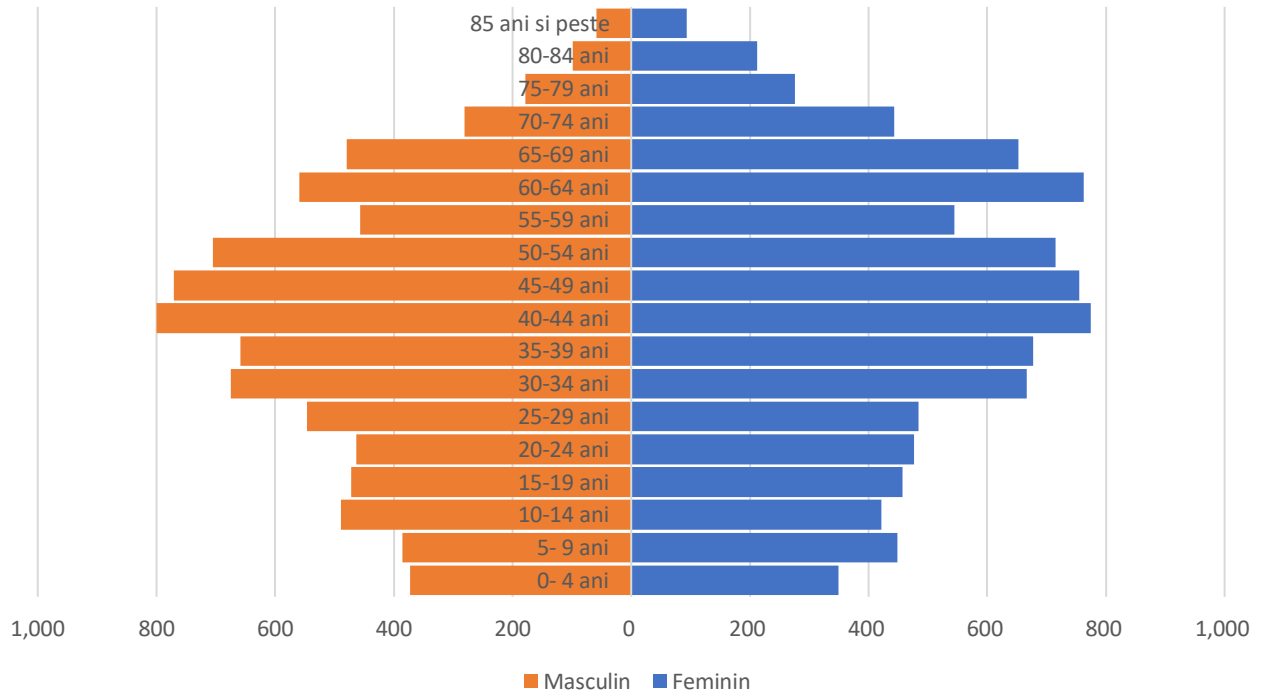
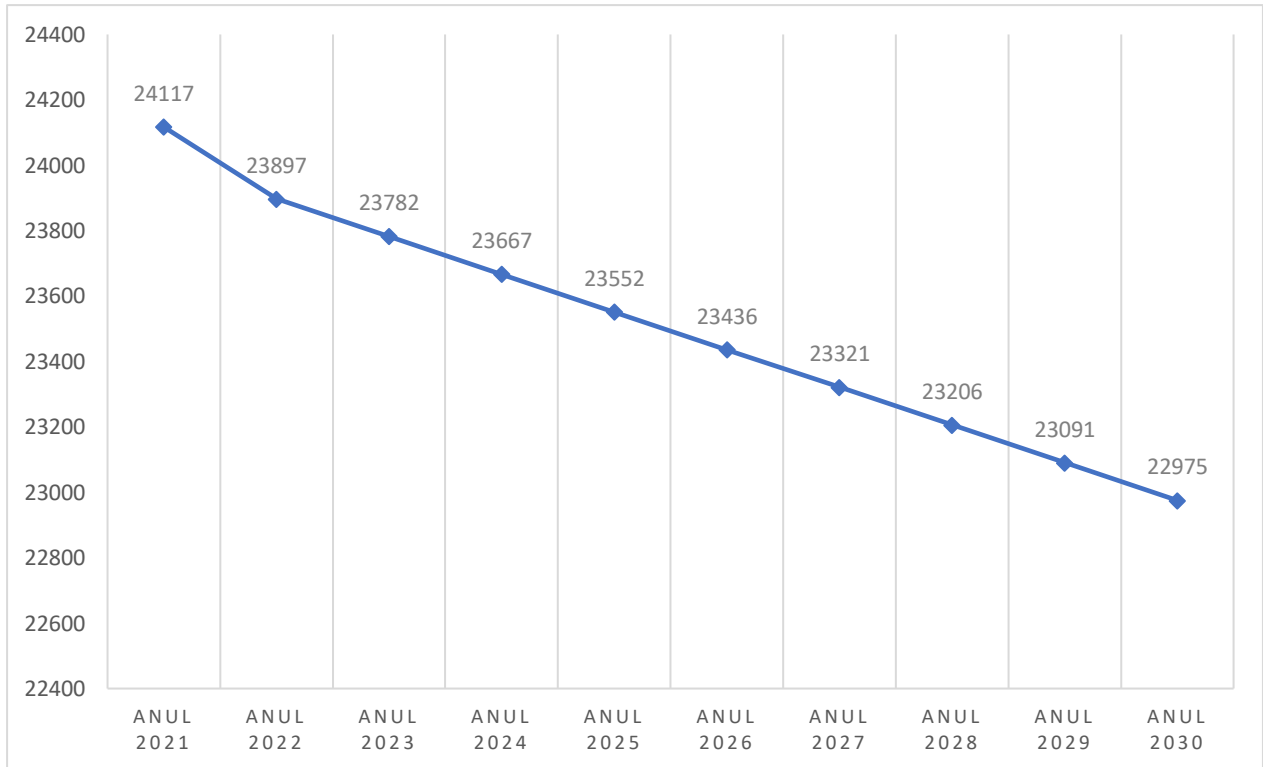


Figura 10. Piramida vârstelor comparație anii 2010-2020

Făcând o comparație între piramida vârstelor din anul 2010 și piramida vârstelor din 2020, putem observa pe lângă o scădere a populației și creșterea indicelui de îmbatrânire a populației.



*Figura 11. Prognoză populației Carei-anul 2030*

În acest ritm în municipiul Carei ne vom confrunta cu o scădere destul de drastică a populației, ajungând ca în anul 2030 populația municipiului Carei să ajungă sub 23 de mii de locuitori.

## Distribuția populației pe etnii

Distribuția populației Municipiului Carei pe etnii relevă o diversitate ridicată. Conform Recensământului Populației și Locuințelor, în municipiul Carei erau înregistrați aproximativ 51,9% de cetățeni de maghiari, 38,3% de cetățeni români, 2,3% de cetățeni germani și cetățeni de etnie romă în proporție de 2,2 %.

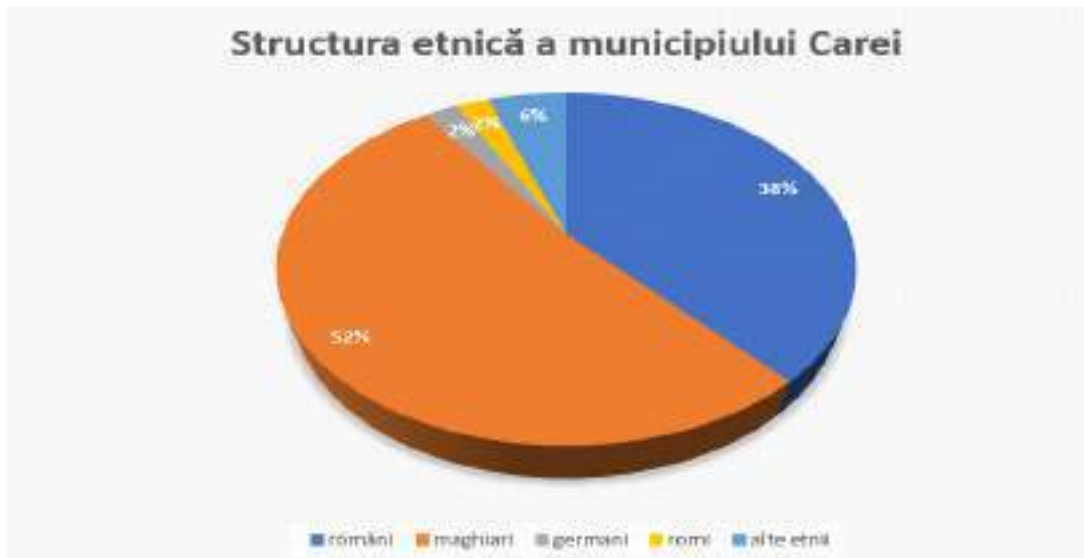


Figura 12. Distribuție populației pe etnii

## Distribuția populației din punct de vedere confesional

Din punct de vedere confesional, nu există o religie majoritară, locuitorii fiind romano-catolici (35,53%), ortodocși (31,72%), reformați (19,52%) și greco-catolici (5,76%). Pentru 5,43% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională.

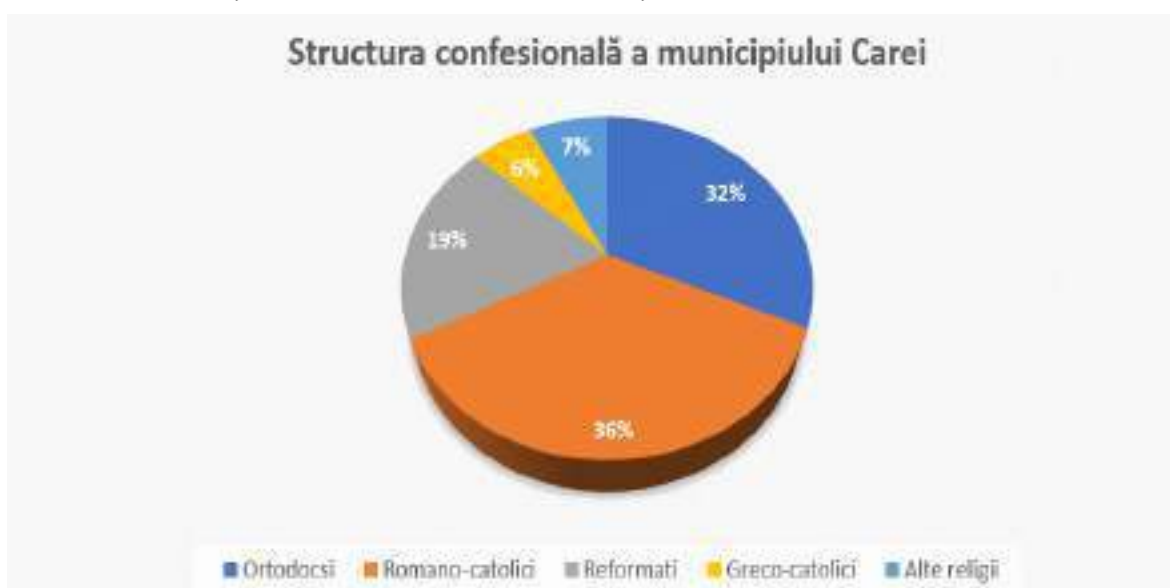


Figura 13. Distribuția populației în funcție de confesiunea religioasă

## Distribuția locuitorilor pe grupe de vârstă - municipiul Carei








Figura 14. Distribuția locuitorilor pe grupe de vârstă

Populația Municipiului Carei este în curs de îmbătrânire, 13% din populația stabilă având vârsta cuprinsă între 0 și 14 ani, 72% între 15 și 64 ani și 15% peste 65 ani. Comparativ cu situația din județul Satu Mare sau de la nivelele regional și național, ponderea tinerilor în totalul populației este mai scăzută.

### 2.2.3. Activități economice

Municipiul Carei este caracterizat de o economie complexă, principalele ramuri fiind :

-  Industria alimentară;
-  Industria metalurgică;
-  Comerțul;
-  Transporturile;
-  Activități cu caracter comercial.





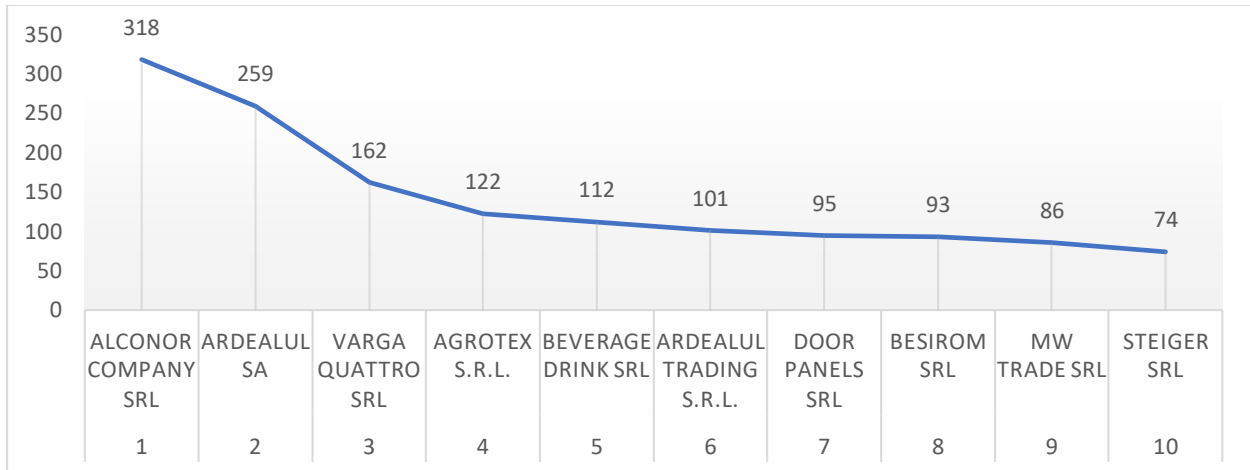


Figura 16. Distribuția agenților economice în funcție de nr. de angajați-anul 2021

Cele mai multe firme din municipiul Carei își desfășoară activitatea în sectorul comerțului, cei mai mulți salariați regăsindu-se însă în industria prelucrătoare, care deține de altfel și cea mai ridicată cifră de afaceri. Din cadrul celor două ramuri principale (industrie și comerț) cele mai multe firme își desfășoară activitatea în cadrul industriei alimentare, a celei chimice, precum și în comerțul cu ridicată a cerealelor și a produselor chimice.

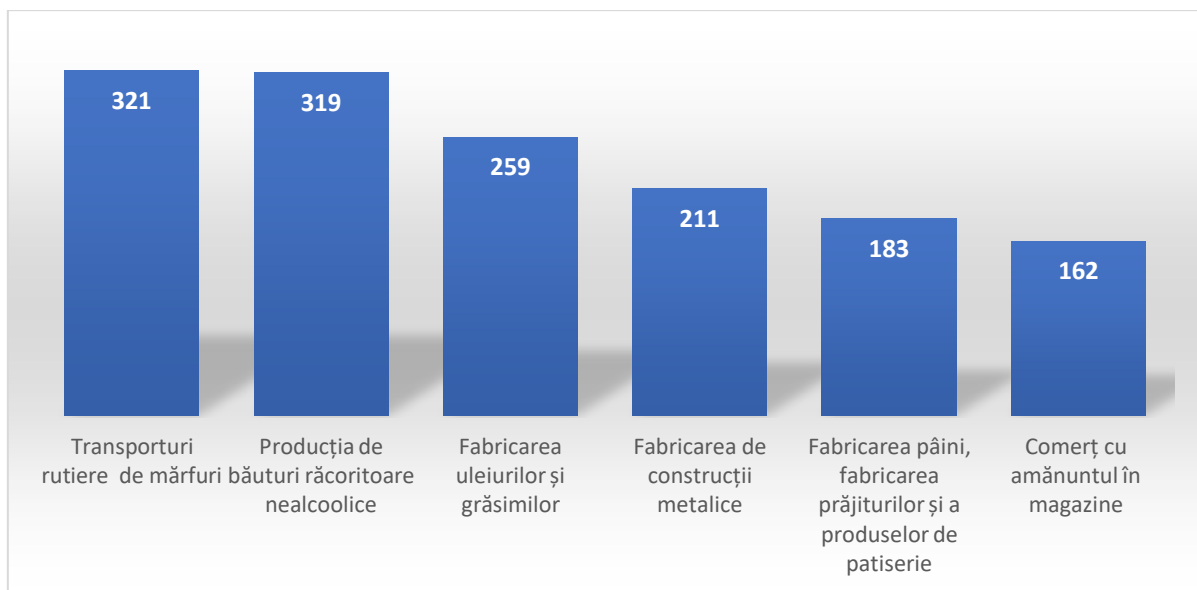


Figura 17. Distribuția domeniilor de activitate în funcție de nr. de angajați

Dacă avem în vedere evoluția cifrei de afaceri în principalele sectoare ale economiei naționale, se poate observa o creștere însemnată în aproape toate domeniile, chiar dacă cele mai vizibile schimbări au avut loc în comerț, industrie și transport. La nivelul anului 2021, cifra de afaceri a agenților din municipiul Carei a fost de aproximativ 659 de milioane de euro, reprezentând un procent de 13,5 % din cifra de afaceri totală a județului Satu Mare.

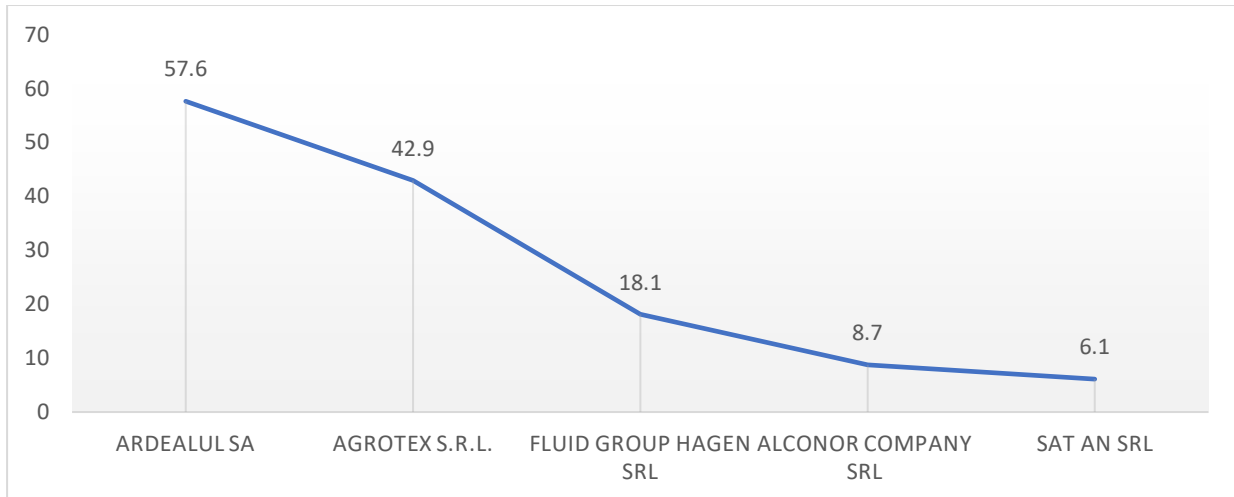


Figura 18. Distribuția agenților economici în funcție de profit (u.m. milioane euro)

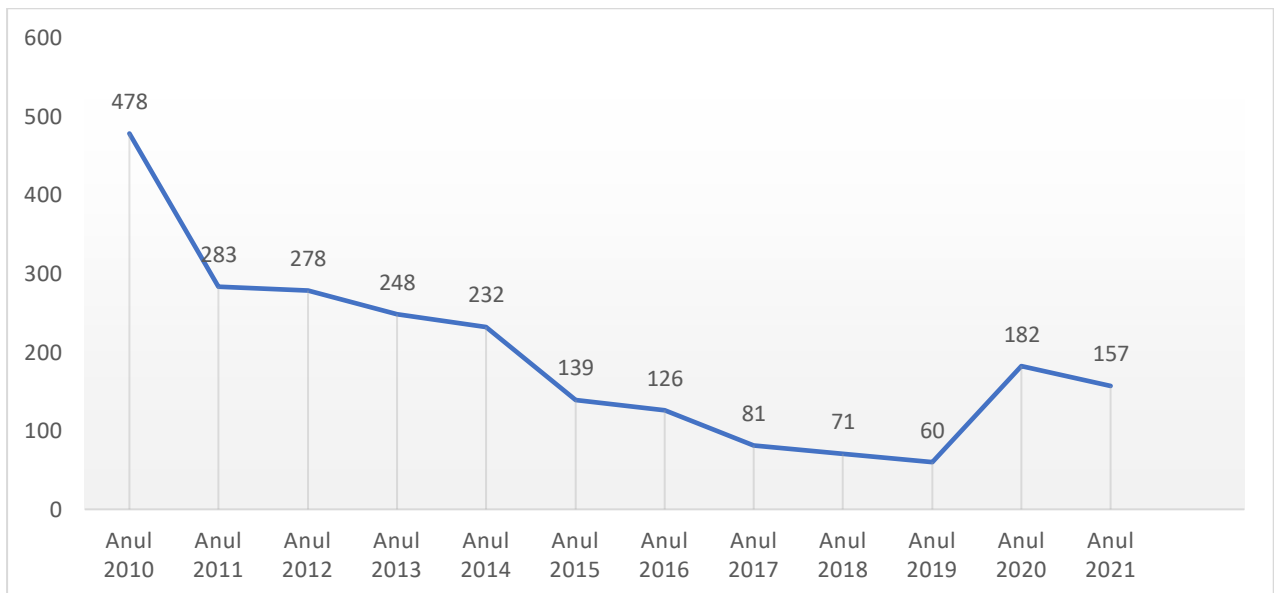


Figura 19. Evoluția șomerilor din municipiul Carei- perioada 2010-2021

Situația șomerilor înregistrați la nivelul municipiului Carei a cunoscut o regresie continuă în perioada 2010-2020, pandemia de COVID 19 afectând situația locurilor de muncă la nivel mondial, de aici și creșterea numărului de șomeri înregistrați din 2020 până în prezent.



#### **2.2.4. Instituțiile de învățământ**

Instituțiile de învățământ reprezintă un areal de zonă foarte activ în zonele urbane. Numărul de elevi reprezintă una dintre cele mai importante părți generatoare de mobilitate din oraș.

Municipiul Carei reprezintă un centru educațional atât pentru celălalt sat aparținător (Ianculești) cât și pentru comunele învecinate. Așadar în municipiul Carei, la nivelul anului 2021, funcționau 10 structuri de învățământ preșcolar (creșe, grădinițe), 3 structuri de învățământ gimnaziale și 4 structuri liceale dispuse în deosebi în zona centrală a orașului.

Învățământ preșcolar:

- Grădinița cu program prelingit nr. 1
- Grădinița cu program prelingit nr. 2
- Grădinița cu program prelingit nr. 3
- Grădinița cu program prelingit nr. 1/A
- Grădinița cu program prelingit nr. 4
- Grădinița cu program prelingit nr. 7
- Grădinița cu program prelingit nr. 5
- Grădinița cu program prelingit nr. 10
- Grădinița cu program special Caritas
- Grădinița cu program normal

Învățământ gimnazial:

- Școala gimnazială nr. 1
- Școala gimnazială nr. 2 (Vasile Lucaciu)
- Școala gimnazială nr. 3

Învățământ liceal:

- Liceul Teoretic
- Liceul Tehnologic Simion Bărnuțiu
- Colegiul Tehnic Iuliu Maniu
- Liceul Romano-Catolic Josephus Calasantius

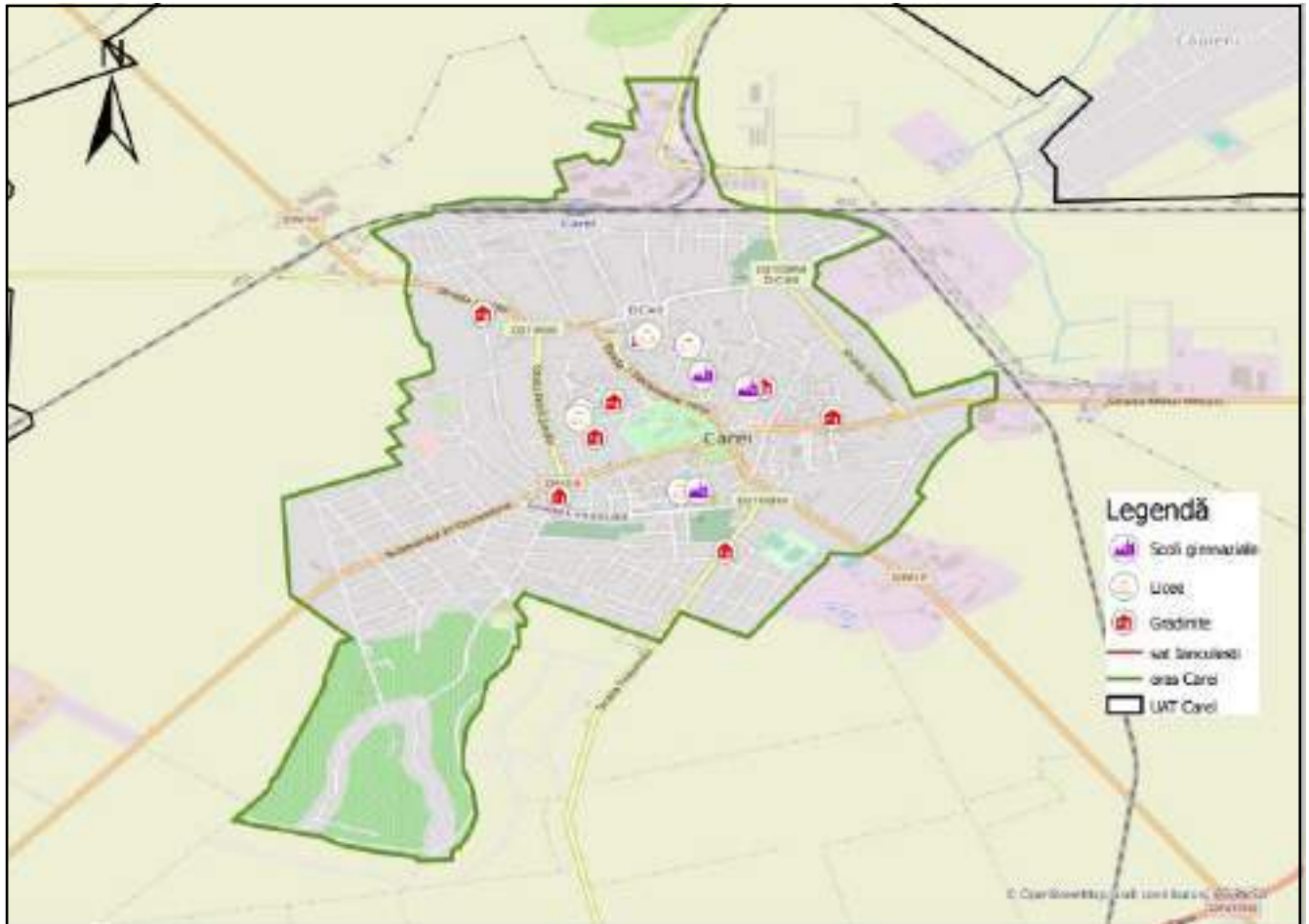


Figura 20.Principalele instituții de învățământ din municipiul Carei

### 2.2.5. Arii protejate

În zona municipiului Carei se regăsesc arii naturale protejate de interes național, reprezentate prin rezervații naturale botanice, care corespund categoriei IV IUCN.

La distanțe foarte mici (2-8 km) de municipiului Carei există 3 situri Natura 2000: aria de protecție specială avifaunistică **ROSPA0016 Câmpia Nirului - Valea Ierului**, situat la vest, sud și est de Carei din care perimetru face parte *Bobald*, ariile de protecție specială **ROSCI0020 Câmpia Careiului** și **ROSCI0021 Câmpia Ierului** la vest și respectiv sud de oraș precum și aria naturală protejată de interes județean *Parcul Dentreologic Carei*, aceasta din urmă fiind declarată prin Hotărârea Consiliului Județean Satu Mare nr. 4/ 1995 și în conformitate cu prevederile Planului de amenajare a teritoriului județean PATJ Satu Mare.

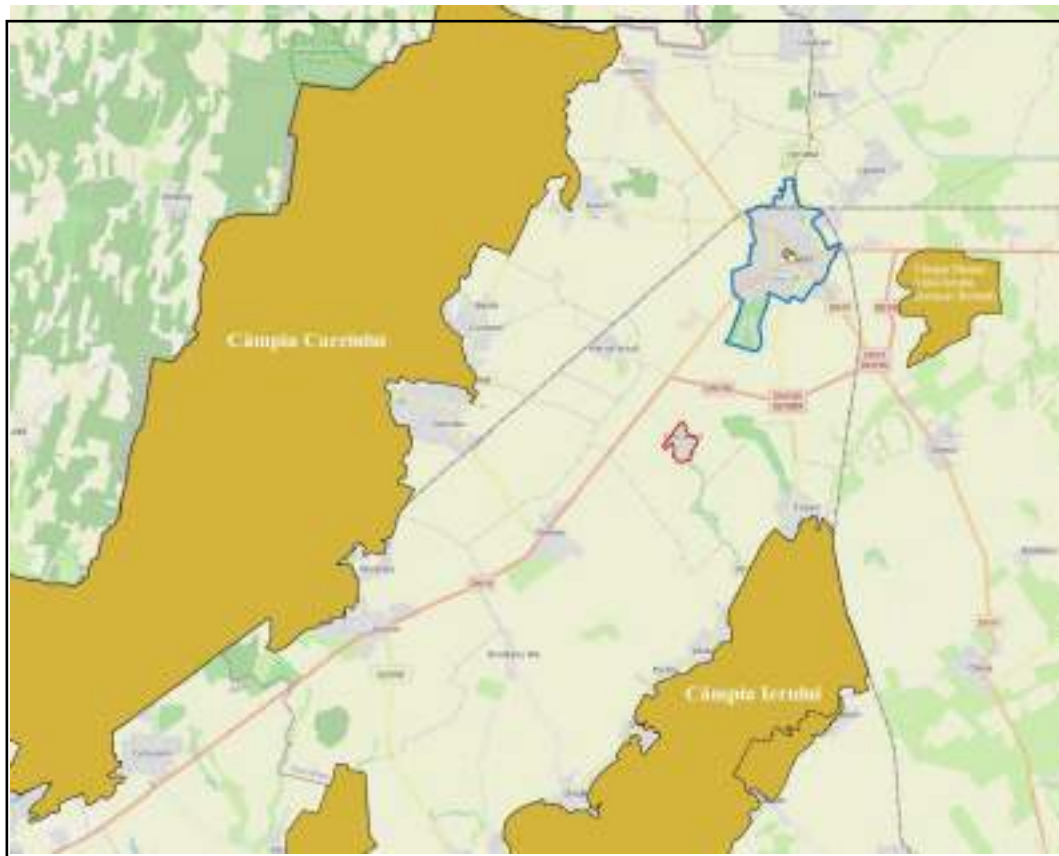


Figura 21. Arii protejate- municipiul Carei

**ROSCI0020 Câmpia Careiului** extinsă pe o suprafață de 23.630,81 ha adăpostește 10 tipuri de habitate naturale de interes european, 24 de specii de faună de interes comunitar (buhaiul de baltă cu burtă roșie *Bombina bombina*, broasca țestoasă de apă *Emys orbicularis*, tritonul cu creastă *Triturus cristatus* și tritonul cu creastă dobrogean *Triturus dobrogeticus*) și 240 de specii de plante de interes comunitar (cu specii extrem de rare în România pentru vegetația de nisipuri), care au fost localizate la sud de Carei. În acest areal de pajiște stepică apar insular stufărișurile (vegetație naturală reminiscentă a mlaștinii Eceda). La periferia Câmpiei Careiului se află ”Pădurea de frasin

**ROSPA0016 Câmpia Nirului - Valea Ierului** cu suprafața de 38.335,15 ha, unde heterogenitatea habitatelor adăpostește o avifaună cu specii valoroase: 3 specii de interes conservativ internațional (șoimul dunărean *Falco cherrug*, dumbrăveanca *Coracias garrulus* și vânturelul de seară *Falco vespertinus*), 6 specii amenințate la nivelul Uniunii Europene (eretele de stuf *Circus aeruginosus*, eretele sur *Circus pygargus*, stârcul roșu *Ardea purpurea*, buhaiul de baltă *Botaurus stellaris*, pasărea ogorului *Burhinus oedicnemus* și barza albă *Ciconia ciconia*) și 26 specii de păsări de interes comunitar. Câmpia Nirului - Valea Ierului deține o treime din habitatul de dune de nisip din țară. Situl se suprapune teritorial localităților sătmărene din jurul municipiului Carei: Andrid desemnat Sat European al Berzei, Ciumești, Foieni, Căuaș, Tiream și Urziceni. Aici se întâlnește și perimetrul numit Bobald.



## 2.2.6. Profil spațial și funcțional

La nivelul regiunii Nord-Vest se remarcă o concentrare a activităților economice și implicit a locurilor de muncă în orașe, în special în orașele mari. Acestea devin centre regionale în detrimentul teritoriilor înconjurătoare care pierd atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere social, forța de muncă migrând spre centru – sursa locurilor de muncă. Această realitate privind relația strânsă dintre centrele urbane și teritoriile adiacente, bazată pe oferta de locuri de muncă, oportunități legate de educație și oferta serviciilor (publice sau private), a dus la conturarea așa numitelor zone urbane funcționale (ZUF)<sup>i</sup>. Conform studiului „Cadrul metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă” (Banca Mondială, 2015), unul dintre criteriile de definire a teritoriilor adiacente este ca cel puțin 15% din populația angajată să aibă locul de muncă în centrul urban focalizator.

Zonă urbană funcțională reprezintă teritoriul constituit din unul sau mai multe centre urbane polarizatoare și una sau mai multe unități administrativ-teritoriale de bază contigue cuprinse în zona de navetism a acestuia/ acestora, în cadrul căreia s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri. (Metodologia de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială zonală periurbană/ metropolitană, MDLPA, 2020).

Tabel 6. Zonele funcționale aferente municipiului Carei

Municipiu, altul decât reședința de județ	Carei
Comună	Căpleni
Comună	Andrid
Comună	Berveni
Comună	Căunaș
Comună	Foieni
Comună	Tiream
Comună	Urziceni
Comună	Cămin

Sursa: Componența Zonelor Urbane Funcționale din România

din <https://www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/617a9ceee9feb358978062.pdf>

Pentru intervenții integrate în zone urbane marginalizate (ZUM-uri), Comisia Europeană a creat mecanismul DLRC – Dezvoltare Locală plasată sub Responsabilitatea Comunității, care presupune crearea unui parteneriat local din diferiți actori relevanți pentru realizare unei Strategii de Dezvoltare Locală dedicată zonelor marginalizate și pentru managementul intervențiilor propuse. Teritoriul delimitat al Strategiei de Dezvoltare Locală (SDL), conform Anexei 1 și 5 la Strategia de Dezvoltare Locală Socială a Municipiului Carei



Plasată Sub Responsabilitatea Comunității<sup>ii</sup>, este reprezentat de întregul teritoriu al municipiului Carei, cu o populație totală de 21.112 locuitori. Teritoriul SDL este alcătuit din trei zone marginalizate: (1) ZUM Danko Pista; (2) ZUM Iuliu Maniu – Doina; (3) ZUM Dr. Marinescu – Eliberării, împreună cu zonele urbane funcționale aferente, având suprafața de 10.231 hectare.

ZUM 1 Dankó Pista este delimitată la Nord de calea ferată, la Sud de strada Uzinei, la Est de strada Independenței, iar la Vest de strada Bălților. Această zonă se află la periferia orașului, la ieșirea către comunele Foieni și Urziceni, respectiv către punctul de trecere al graniței române-maghiare de la Urziceni. Este o zonă de case, dintre care o parte sunt locuințe sociale (pe strada Uzinei), respectiv locuințe de necesitate (pe strada Independenței), iar o altă parte este compusă din casele construite de familiile care le locuiesc, respectiv descendenții acestora, însă actele de proprietate în cele mai multe cazuri nu sunt actualizate/ disponibile.

ZUM 2 Iuliu Maniu – Doina este delimitată la Nord de strada Iuliu Maniu, la Sud și Vest de strada 1 Decembrie 1918, iar la Est de strada Kaffka Margit. O parte a străzii 1 Decembrie 1918 este pietonala din centrul orașului, cu numeroși agenți economici, în principal magazine, restaurante și terase. În cadrul zonei, respectiv la marginea ZUM 2, se află numeroase instituții publice: teatrul, casa de cultură, Liceul Iuliu Maniu, biserica și parohia ortodoxă, respectiv greco-catolică, biblioteca municipală, cantina de ajutor social, Judecătoria și Primăria. O mare parte a familiilor din zona centrală care se află într-o situație defavorizată locuiesc într-unul din cele două blocuri apropiate. Apartamentele funcționează pe post de locuințe de necesitate.

Prima clădire (Str. Doina, nr. 15) este una veche de peste 100 de ani, iar în cadrul acesteia au funcționat mai multe instituții (internat pentru elevi, azil de bătrâni). Acum locuiesc aici aproximativ 30 de familii. Din paleta de utilități disponibile, doar electricitatea este furnizată separat fiecărei gospodării. Apa potabilă este disponibilă în curtea interioară a blocului. A doua clădire (Str. Iuliu Maniu, nr. 10) este un bloc care a servit drept internat de locuit elevilor care frecventau cursurile fostului Liceu Agroindustrial. Clădirea este locuită de aproximativ 50 de familii. Ambele clădiri se află într-o stare avansată de deteriorare. Ambele clădiri dispun de sistem de electricitate, respectiv de câte o cișmea comună. În ambele cazuri, spațiile sanitare sunt comune pentru mai multe familii.

ZUM 3 Dr. Marinescu – Eliberării Delimitare: ZUM 3 este delimitată la Nord și Est de strada Armatei Române, iar la Sud de strada Ion Ghica. Strada Tireamului poate fi considerată o axă pe părțile căreia se află cele două subzone:

1. Ultimele străzi de pe partea stângă a străzii Tireamului (dacă ne aflăm în direcția de mers către Tiream) - Zonă de case de la periferia orașului (str. Dr. Marinescu și str. Zaharia Bârsan) cu aproximativ 30 de familii. Casele din această zonă sunt în general improvizate, fără acte de proprietate, foarte apropiate unele față de celelalte. Copiii din această zonă frecventează preponderent Școala nr. 3, iar după școală, Centrul de incluziune socială Stela Maris.





2. Locuințele sociale din blocurile de pe partea stângă a străzii Tireamului și blocurile cu apartamente sociale de pe strada Eliberării (stradă ce se află pe partea dreaptă a străzii Tireamului) - Zonă de blocuri cu locuințe sociale, cu aproximativ 120 de familii. Blocurile de pe strada Tireamului sunt mai recent construite și sunt destinate persoanelor care nu-și permit achiziția unui imobil din fonduri proprii (persoane care au în întreținere persoane cu handicap, familii monoparentale etc). Blocurile cu locuințe sociale de pe strada Tireamului și Eliberării sunt îngrijite, în ciuda situației defavorizate a locatarilor din punct de vedere al capitalului uman, ocupării și nesiguranței locative. În cazul fiecărei zone urbane marginalizate, locatarii acestora sunt preponderent persoane care au fost evacuate din clădirile care au urmat a fi retrocedate în perioada post-comunistă, respectiv locuințe IGO (Întreprinderea de Gospodărire a Orașului).

Teritoriul strategiei de dezvoltare locală (SDL) conform mecanismului dezvoltării locale plasate în responsabilitatea comunității (DLRC) este unul omogen din punct de vedere geografic și administrativ, acoperind întregul teritoriu administrativ al municipiului Carei. Zonele sale componente sunt integrate funcțional în teritoriul administrativ al localității iar istoria lor urmează istoria localității ca întreg. Fiind vorba de zone centrale, aceste zone au fost printre primele ocupate cu clădiri de locuințe, devenind zone de locuit pentru categoriile defavorizate în urma deteriorării acestor clădiri și a spațiilor aferente.

Teritoriul strategiei de dezvoltare locale conceput în contextul DLRC se învecinează cu comunele Cămin, Căpleni, Urziceni, Foieni, Sanislău, Petrești, Tiream, Căuaș (prin satul aparținător Ghenci) și Moftin, formând o zonă multiculturală locuită de români, maghiari, șvabi și romi, formând o zonă funcțională aferentă omogenă.

PLANUL CU DELIMITAREA TERITORIULUI VIZAT DE STRATEGIA  
DE DEZVOLTARE LOCALA SOCIALA A MUNICIPIULUI CAREI  
PLASATA SUB RESPONSABILITATEA COMUNITATII

JUDET SATU MARE  
MUNICIPIUL CAREI

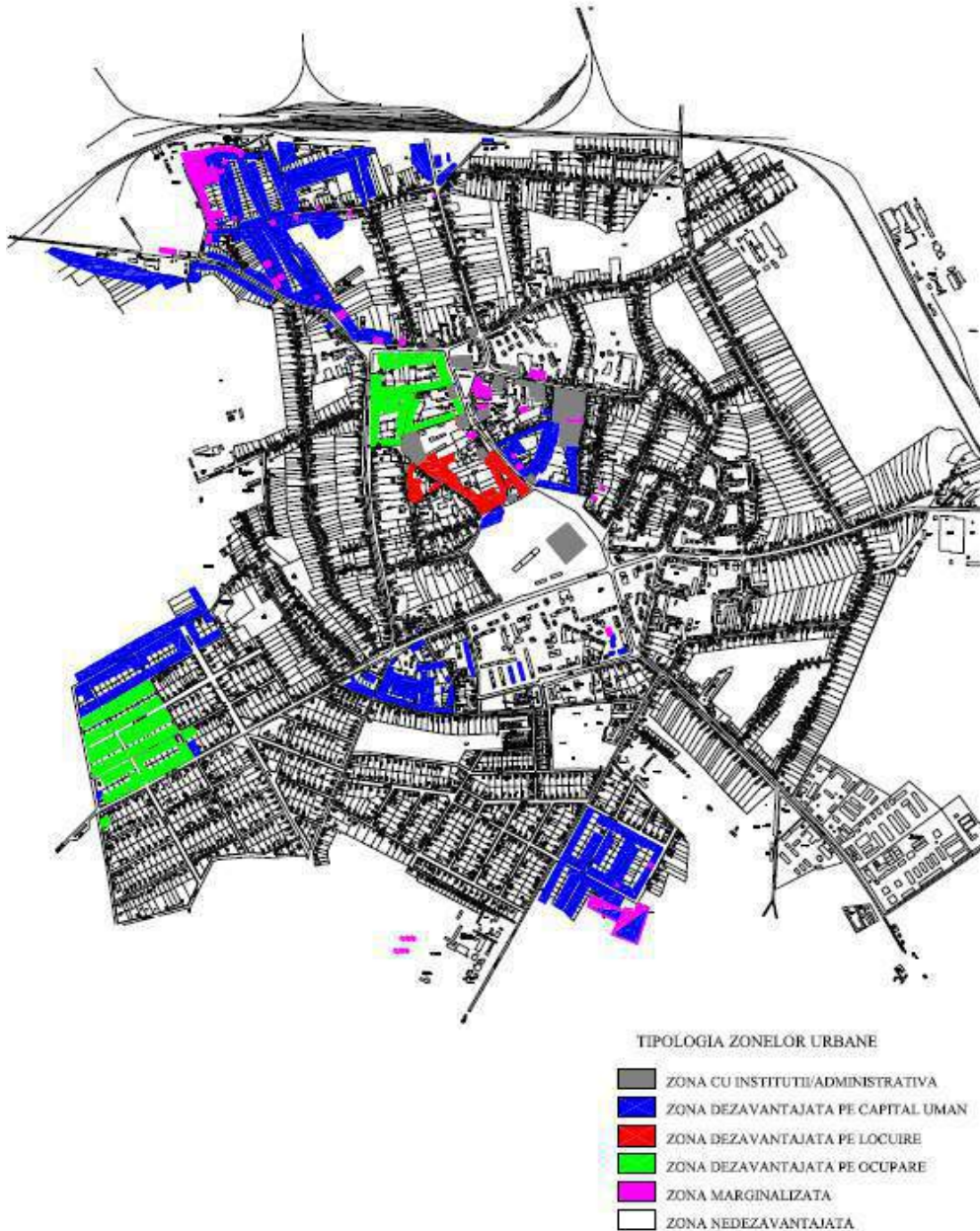


Figura 22.Extras din Planul cu Delimitarea Teritoriului Vizat de Strategia de Dezvoltare Locala Sociala a Municipiului Carei